

GIOVANI AQUILE

FLYBOYS

USCITA 29 GIUGNO

*“Essere soli.
Avere la propria vita nelle proprie mani.
Usare le proprie capacità, da soli, contro il nemico.
Era come i tornei del Medioevo,
l’unico momento nella guerra moderna
in cui l’uomo abbia visto il suo avversario
e lo abbia affrontato in un combattimento mortale;
l’unico ambito dove ancora esistesse
la cavalleria e l’onore.
Se vincevi, era grazie al tuo coraggio e alla tua abilità;
se perdevi, era perché avevi affrontato un uomo migliore di te”*
Cecil Lewis

*“Fu così che cominciò la guerra nell’aria.
Gli uomini presero a cavalcare i turbini di vento,
ad ammazzarsi, e caddero come arcangeli.
E dal cielo piovvero eroi sulla terra attonita”*
H. G. Wells

Il film

Librarsi sulla terra su un fragile, infiammabile biplano senza alcuna protezione per il pilota, a caccia di un velivolo nemico meglio equipaggiato, sapendo che l'aspettativa di vita di uno che fa il tuo mestiere è sei settimane al massimo: è stato il destino eroico e mozzafiato degli uomini della Squadriglia Lafayette, il primo squadrone di piloti da caccia americani ad aver combattuto la Prima Guerra Mondiale, composto da un manipolo di coraggiosi ragazzi andati volontari a combattere per la democrazia. E questa è la storia di **GIOVANI AQUILE-FLYBOYS**, dove un cast corale internazionale interpreta una storia d'amore, perdita e avventura, utilizzando una flotta di veri aerei della I Guerra Mondiale, effetti speciali dell'ultima generazione e una tecnica di ripresa digitale d'avanguardia per trasportare lo spettatore nella cabina di pilotaggio insieme a questi spericolati dell'aria. Dopo poco più di un decennio dall'invenzione del volo controllabile ed alimentato, infatti, questi piloti hanno inventato, sperimentato il combattimento aereo dell'era moderna – o forse vi si sono solo tuffati a capofitto.

Il vincitore del Globo d'Oro® James Franco ("**James Dean**", "**Spider-Man 2**"), Martin Henderson ("**The Ring**", "**Matrimoni e pregiudizi**" [*Bride And Prejudice*]), Jean Reno ("**Il Codice Da Vinci**" [*The Da Vinci Code*], "**Mission: Impossible**") e l'esordiente francese Jennifer Decker sono i protagonisti del film diretto dal premio Oscar® Tony Bill ("**La mia guardia del corpo**" [*My Bodyguard*], "**Dentro la grande mela**" [*Five Corners*]) e prodotto per la Electric Entertainment da Dean Devlin ("**Independence Day**", "**The Patriot**") e Marc Frydman ("**Scene da un crimine**" [*Scenes Of The Crime*]). Sceneggiato dal premio Oscar® David S. Ward ("**La stangata**" [*The Sting*]), **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** si basa su una sceneggiatura originale di Phil Sears e Blake Evans, ed è stato girato in esterni in Inghilterra nella primavera 2005.

Electric Entertainment presenta in associazione con Skydance Productions e Ingenious Film Partners una produzione Dean Devlin: un film di Tony Bill – **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** – con James Franco, Martin Henderson, David Ellison, Jennifer Decker e Jean Reno. Distribuito dalla MGM Distribution Company.

1916. La I Guerra Mondiale infuria ormai da due anni. Sul fronte occidentale, le potenze alleate – Francia ed Inghilterra – sono impantanate in una guerra di trincea contro la Germania. Milioni di soldati sono già caduti. Gli Stati Uniti si ostinano nella loro neutralità e nel loro isolazionismo, lasciando che gli europei si combattano la loro guerra. Alcuni americani, tuttavia, hanno deciso di viaggiare fino in Europa per dare una mano agli alleati, come autisti di ambulanza o arruolandosi nella Legione Straniera. Ben presto, però, alcuni di questi volontari americani formano una propria squadriglia per affrontare i meglio equipaggiati piloti tedeschi e dare un contributo allo sforzo bellico alleato. È questo contesto così drammatico, sospeso tra la vita e la morte, che fa da sfondo a **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**.

Il texano Blaine Rawlings (James Franco) è stato appena cacciato dal ranch di 900 acri della sua famiglia, e trova il suo futuro in un cinegiornale che racconta le gesta eroiche dello squadrone; la recluta della Legione Straniera Higgins (Christien Anholt) arriva allo squadrone dal corpo ambulanze; William Jensen (Philip Winchester), originario del Nebraska, figlio di un ufficiale di cavalleria, si arruola per mantenere le tradizioni di famiglia; Briggs Lowry (Tyler Labine) si arruola invece perché non sa cosa fare della propria vita, e vuole resistere alle pressioni del suo facoltoso e potente padre; Eddie Begle (David Ellison), personaggio ribelle e irriducibile, sembra in fuga dal suo passato; Eugene Skinner (Abdul Salis), un emigrante afro-americano, vuole difendere la Francia, un Paese che si è dimostrata tollerante consentendogli di gareggiare e diventare un campione di pugilato, mentre negli Stati Uniti non gli sarebbe permesso neppure avvicinarsi ad una carlinga.

Nelle prime settimane di addestramento, Rawlings incontra il capo squadriglia Reed Cassidy (Martin Henderson), che a soli 28 anni è già un veterano dell'aviazione da caccia. Cassidy ha visto di persona i pericoli dei nuovi combattimenti aerei, e sa che pochi, tra quei ragazzi, sopravviveranno. Guardato con rispetto e mistero, Cassidy – l'asso della squadriglia – ha vinto ogni scommessa con la sorte, abbattendo più di venti aerei nemici... ma non senza pagare un prezzo.

Sotto il comando del capitano francese Georges Thenault (Jean Reno), i piloti francesi addestrano duramente gli americani in vista del primo combattimento aereo che dovranno affrontare. Imparando a pilotare l'ultimo biplano francese, il Nieuport 17, i giovani si rendono ben presto conto della drammaticità della situazione: l'aspettativa di vita di un pilota oscilla tra le tre e le sei settimane; i piloti alleati sono numericamente inferiori di quelli tedeschi, che a loro volta sono nettamente superiori sul piano militare. Gli alleati nemmeno dispongono dei paracadute, dal momento che le gerarchie militari danno più valore agli aerei che alle vite dei piloti.

Presto i piloti si trovano a combattere nei cieli: Rawlings e i suoi piloti ingaggiano combattimenti furiosi con perdite al di là delle peggiori previsioni. I più esperti piloti tedeschi, con i loro aerei Fokker, paiono spuntare dal nulla per far fuoco ed abbattere gli aerei francesi. Ogni funerale nel cimitero della squadriglia rafforza la consapevolezza che l'aspettativa di vita dei piloti è davvero assai breve.

Tra un duello aereo e l'altro, Rawlings trova qualche momento di speranza e felicità allorché incontra e s'innamora di Lucienne D'Arcy (Jennifer Decker), una ragazza francese che vive in una città vicina con i suoi nipotini, rimasti orfani. Attraverso Lucienne, Rawlings si rende conto di quale sia il prezzo di questa guerra anche sulle popolazioni civili. Quando la fattoria di Lucienne viene circondata dalla fanteria tedesca, Rawlings rischia il tutto per tutto per metterla in salvo. Ma dopo poco, deve dire addio al suo amore, travolto dal marasma della guerra.

Lo squadrone si ritrova e si prepara per la battaglia ultima: non c'è più spazio per la paura, né per l'idealismo o per l'amore del rischio. La sola cosa che conti, ora, è restare vivi e aiutare i propri compagni e le persone care.

Portare sullo schermo “la guerra che metterà fine a tutte le guerre”

Quando il produttore Dean Devlin ha letto per la prima volta la sceneggiatura di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, si è reso conto che nessuno era mai riuscito a fare un film che facesse davvero giustizia agli uomini che avevano combattuto nei cieli della I Guerra Mondiale. “Non ho mai visto il caos nei cieli che questi uomini hanno vissuto”, dice Devlin. “Sapevo che con le apparecchiature moderne e gli effetti speciali per ricreare un’epoca del passato, avremmo potuto mostrare come era successo, che cosa davvero provavamo quei ragazzi così coraggiosi e straordinari”.

Mentre la II Guerra Mondiale è stata documentata in modo esaustivo, e raccontata in moltissime pellicole e programmi televisivi, che ne hanno mostrato gli orrori e le pagine eroiche, la Grande Guerra, in particolare per quanto riguarda le battaglie aeree, sono state fin qui ignorate dal cinema, così come dai documentari televisivi e dai saggi. A parte forse lo Snoopy immaginato da Charles Schultz nei panni di un intrepido pilota ossessionato dal Barone Rosso (e membro della Squadriglia Lafayette), il poco che la maggior parte del pubblico conosceva sui piloti da caccia risaliva agli scarsissimi libri scritti e alle pochissime pellicole realizzate ormai molti anni or sono.

“Ci sono molte generazioni che non hanno mai visto questi aerei in azione”, rileva il produttore esecutivo Philip Goldfarb; “A mia memoria, ci sono solo **“La caduta delle aquile”** (*The Blue Max*) e **“Il barone rosso”** (*Von Richthofen And Brown*) e basta. È passato un mucchio di tempo dall’ultimo film su questo argomento”.

In effetti, sono passati più di 75 anni dall’ultima pellicola che abbia portato la Squadriglia Lafayette sullo schermo: il primo film a raccontarla, **“Ali”** (*Wings*), oltre a vincere l’Oscar® nel 1929 come Miglior Film, è stato in cartellone per oltre anni; analogo successo, l’anno successivo, lo hanno riportato **“The Dawn Patrol”** e **“Gli angeli dell’inferno”** (*Hell’s Angels*). Non a caso, tutte quelle pellicole, come **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, sono state dirette da veterani dell’aria.

“La I Guerra Mondiale non è stata molto raccontata dal cinema contemporaneo, con l’eccezione del film francese **“Una lunga domenica di passioni”** (*Un long dimanche de fiançailles*) e, una ventina d’anni fa, del film australiano **“Gallipoli – Gli anni spezzati”**, entrambi i quali erano focalizzati soprattutto sulla guerra di trincea”, dice Devlin. “Sono ormai decenni che non si vede più niente sulle battaglie aeree, e credo che uno dei motivi sia che questi aerei ormai non esistono più, e che la tecnologia per ricreare quel tipo di battaglie è stata messa a punto solo di recente”.

Il che non significa però che la spettacolarità e la drammaticità dei duelli aerei della I Guerra Mondiale siano state del tutto dimenticate: George Lucas si è rifatto proprio a quel tipo di duello aereo e a quelle primissime pellicole per le sue battaglie aeree nel primo episodio di “**Star Wars**”. Anzi, quando ha effettuato delle proiezioni di prova del primo montaggio del film, poiché non erano ancora pronte le sequenze con gli effetti speciali, ha utilizzato in loro vece proprio degli spezzoni di pellicole sulla I Guerra Mondiale. I suoi amici rimasero perplessi, se non sconcertati, nel vedere aerei della Grande Guerra al posto delle astronavi, ma Lucas, come sempre, aveva ragione.

Devlin dice che il primo regista a cui ha pensato leggendo ***GIOVANI AQUILE-FLYBOYS*** è stato il suo amico di vecchia data, nonché attore, regista e produttore premio Oscar®, Tony Bill. Devlin sapeva che Bill non solo aveva il brevetto di pilota sin da quando aveva 14 anni, ma anche che era un appassionato collezionista sul tema della I Guerra Mondiale, con una delle biblioteche più fornite al mondo sull’argomento. Devlin era convinto che la passione e il talento di Bill gli avrebbero permesso di portare alle platee contemporanee le straordinarie emozioni e gli incredibili pericoli vissuti da questi giovani.

“Quando scoppiò la I Guerra Mondiale”, dice Bill, “la maggior parte delle persone non solo non aveva mai volato su un aereo, ma probabilmente non l’aveva mai neppure visto. I fratelli Wright avevano volato alla fine del 1903 a Kitty Hawk, dopodiché l’aereo era rimasto lì a marcire per anni, senza che, incredibilmente, nessuno se ne occupasse. La tecnologia aeronautica, prima della I Guerra Mondiale, non aveva fatto grandi progressi: stiamo parlando di un’epoca in cui la maggior parte delle persone non era mai neppure salita su una macchina, perciò questi aerei dovevano sembrare un po’ delle astronavi. I piloti non sedevano in una carlinga, non avevano nessuna protezione, né paracadute. Bastava una sola scintilla ed era l’inferno. Erano, in sostanza, dei bersagli volanti altamente infiammabili”.

Bill era determinato a rappresentare meticolosamente cosa significasse per davvero, per quei giovani, pilotare quei caccia fatti di niente – un po’ di tela, legno, cavi e cotone.

“Se qualcuno per caso si è chiesto come ci si sentisse a volare a testa in giù o a fare acrobazie di ogni tipo su un biplano senza cabina di pilotaggio, mentre il nemico ti spara addosso, ebbene, con questo film avrà la risposta che cerca”, dice Bill. “Questo è un film assolutamente unico. Non assomiglia a nessun altro”.

“Prima di cominciare a girare”, racconta Tyler Labine, “Tony mi ha dato dei libri da leggere su questi piloti: erano storie incredibili, come quella del pilota che, volando a testa in giù, era finito fuori dall’aereo, e doveva cercare di rientrare nel sedile di pilotaggio, controllare il volo dell’aereo ed evitare di farsi sparare addosso dal nemico – e questo tutto insieme, ed evitando di sfracellarsi al suolo!”.

Jean Reno, per parte sua, si è reso conto dello straordinario coraggio di questi uomini quando ha visto da vicino per la prima volta un aereo dell'epoca. "Quando vedi uno di questi aeroplani da vicino, ti rendi conto che è poco più di un aquilone!. È fatto solo di pelle, legno, cavi e tela e ti domani, «Ma come facevano a farli volare e a combattere?». Insomma, stavano seduti tra le nuvole, tutti aperti ed esposti... Quello sì che è essere coraggiosi!".

Al contrario della guerra moderna, il combattimento aereo nella I Guerra Mondiale conservava qualcosa di cavalleresco; nei cieli, il combattimento era considerato "l'ultima tenzone tra gentiluomini" dagli storici militari e dell'aviazione. "L'aspetto della I Guerra Mondiale che raccontiamo", dice Bill, "è la guerra aerea. Tutto quello che avveniva in trincea – la sporczia, il dolore, la sofferenza – questo in aria non c'era. Lassù era una guerra diversa". All'origine di questo contrasto c'è, in parte, anche lo status elitario di quelli che sarebbero divenuti piloti. Molti di questi volontari erano colti, aristocratici e, come nel caso della Squadriglia Lafayette, provenivano dalle migliori università degli Stati Uniti. Con il raffinarsi delle tecniche di combattimento aereo, i duelli nei cieli presero ad assomigliare ai tornei medioevali, con scontri tra singoli piloti – proprio come se si fosse trattato di guerrieri in sella al destriero, tanto che gli stessi piloti vennero presto ribattezzati "i cavalieri dell'aria".

"La I Guerra Mondiale è stata l'ultima occasione in cui i nemici sui due schieramenti si sono trovati a combattere l'uno di fronte all'altro", dice Goldfarb. "Pur combattendo e volando, i piloti erano abbastanza vicini da poter vedere il volto del nemico. Qualcuno racconta addirittura di aver sparato al nemico e di essersi trovato il suo sangue che schizzava sul volto e sul parabrezza. Lo so, è brutale, ma dà un senso di intimità e di connessione tra i combattenti che non ci sarebbe mai più stato".

Dice l'attore James Franco: "Quando questi uomini andavano alla guerra, pensavano di marciare per i campi con le loro armi – solo che poi si ritrovavano falciati a migliaia dalle mitragliatrici, un'arma per l'epoca nuovissima. Poi c'erano i piloti, che nei cieli conservavano un antiquato senso di cavalleria. La guerra era sempre stata combattuta faccia a faccia: c'era questa idea di essere i cavalieri dei cieli, del duello – anzi, che si trattasse dell'ultimo tipo di duello possibile, perché l'introduzione delle armi automatiche stava cambiando tutto".

David Ellison, un attore e pilota acrobatico che interpreta il ruolo di Eddie Beagle, concorda con queste riflessioni sul senso di cavalleria: "Quando eri in aria e abbattevi qualcuno sopra il territorio nemico, potevi constatare di persona se ce la faceva, e allora il giorno dopo te lo saresti ritrovato di fronte, pronto a combatterti, oppure se si sfracellava. Ma se ce la faceva, non ti saresti mai sognato di finirlo".

Sia per i realizzatori che per gli attori, la produzione di questo film ha significato immergersi totalmente in un'epoca passata. "Credo che parte del motivo per cui erano tutti così entusiasti di partecipare a questo film sia che si trattava della prima volta in

cui tutto veniva ricostruito in modo così realistico”, dice Tyler Labine, che interpreta il ruolo dell’aristocratico Briggs Lowry. “È passato così tanto tempo dalla I Guerra Mondiale, che è quasi completamente dimenticata. La nostra generazione quasi non sa di che cosa si tratta. Eppure è stata una guerra di proporzioni epiche – proprio come questo film, che spero rammenti alla gente quanto è stata importante”.

Dice il direttore della fotografia Henry Braham, di grande esperienza nelle riprese aeree: “Nel ricreare questo periodo, abbiamo scelto di non mettere nessun filtro tra il pubblico e la storia. Il film è molto moderno: ha una storia straordinaria, e non si ferma mai. Al tempo stesso, ha una forte intensità emotiva: se visivamente ha un respiro epico, i suoi personaggi sono molto ben delineati a livello psicologico. Questi ragazzi volavano praticamente in un cestino, completamente esposti. C’è un fortissimo elemento di umana fragilità, che forse le moderne pellicole d’azione o di guerra non raccontano più”.

Aggiunge il produttore Devlin: “I più grandi film sulle battaglie aeree sono stati girati da ex-piloti: William Wellman, Howard Hawks, Howard Hughes. Anche il nostro regista, Tony Bill, è un ex-pilota. Credo che il fatto di averlo avuto come regista ci abbia consentito di raccontare la storia in un modo molto fedele a quella gioia, quel brivido, quell’emozione e quel senso d’avventura che ti dà volare. Ci piacerebbe che il pubblico sperimentasse per la prima volta cosa significava volare su quei biplani, proprio come i nostri giovani protagonisti”.

I PERSONAGGI

Uomini veri in una guerra vera

Nella realtà, la Squadriglia Lafayette era comandata dal capitano Georges Thenault, che guidava un gruppo di americani assegnatili come piloti: Kiffin Rockwell, James McConnell, Norman Prince, Victor Chapman, Laurence Rumsey, Bert Hall, William Thaw e Elliot Cowdin. Insieme ad altri piloti, il gruppo-base era composto da 38 uomini: tra loro James Norman Hall, co-autore di un classico della letteratura come *L'ammutinamento del Bounty*, Frank Luke e Raoul Lufbery, un francese nato in America, che sarebbe diventato il primo asso della squadriglia. In tutto, qualcosa come 265 americani avrebbero pilotato aerei per i francesi; la Squadriglia, nel frattempo, era diventato il Corpo Volante Lafayette. ***GIOVANI AQUILE- FLYBOYS*** racconta la storia di un gruppo di americani che servirono in quella squadriglia dal 1916 al 1918, e fonde nei suoi protagonisti vari tratti dei reali piloti.

“Erano tutti molto giovani ed innocenti”, dice Bill. “La maggior parte di loro era appena uscita dal college, alcuni erano addirittura degli adolescenti. Chi sopravviveva più di sei settimane, veniva considerato un veterano. Ecco perché non volevamo che ad interpretarli fossero magari dei trentacinquenni: la scelta degli attori è stata una fase estremamente delicata”.

Bill e Devlin hanno deciso di produrre il loro film in modo indipendente, in modo da poter scegliere gli attori che ritenevano più adatti e da non dover subire eventuali imposizioni da parte delle *majors*. “Volevamo dei bravi attori, sia che fossero star del calibro di Jean Reno o James Franco, o degli sconosciuti come Jennifer Decker”, dice Devlin. “Volevamo che il pubblico potesse immergersi nella storia, e alle volte un attore di grosso richiamo te le impedisce. Il film è su questi personaggi, non sugli attori che li interpretano. E il tratto comune di tutti i nostri attori è che portano grande umanità ai propri personaggi”.

James Franco interpreta Blaine Rawlings, il contadino texano che si trova a volare per i francesi. “Non mi sono fatto sfuggire l’opportunità di interpretare un personaggio che, in un film come questo, è l’emblema della forza”, dice Franco. “Ad essere onesti, oggi giorno molti personaggi per attori come me raccontano di giovani deboli, inutili, e la cosa non mi attira affatto. Questo è un film epico, romantico, dinamico, e non volevo perdermelo”.

“È un film immenso”, dice Martin Henderson, che interpreta Cassidy, un personaggio ispirato all’asso americano Raoul Lufbery. “Ha dei personaggi molto

forti, parla di relazioni, di amicizia, di amore e di morte. Ma è anche un film d'azione, pieno di aerei che sfrecciano nei cieli, che si sfidano a duello, che precipitano in fiamme". Veterano del gruppo, Cassidy è dapprima molto rigido e freddo nei confronti dei nuovi piloti. I realizzatori hanno scoperto che, spesso, i piloti più anziani neppure rivolgevano la parola ai nuovi arrivati per il primo mese. "Si pensava che sarebbero morti di lì a poco, perciò che necessità c'era di diventare amico di qualcuno che stava per morire?", dice Devlin. "E c'è anche il desiderio di proteggere se stessi: perdere un nuovo amico è sempre doloroso".

"La guerra aerea", dice Bill, "è qualcosa di molto diverso da quello che i piloti stessi si immaginano. È qualcosa che viene fuori da tutte le lettere private di questi uomini che ho letto. Ma in quelle lettere trapela anche il senso di avventura, il romanticismo. Molti di loro scrivono, «È una cosa incredibile, non ci posso credere. Volare è fantastico. Sì, ho avuto un paio di incidenti la settimana scorsa, ma nessun problema, non preoccupatevi per me». E magari, pochi giorni dopo, erano morti".

Ingegnosi, coraggiosi, pieni di risorse, spericolati e determinati, i giovani americani della Squadriglia erano una razza a sé, e gli attori che li interpretano non sono stati immuni al loro fascino. "Stiamo parlando di un'altra categoria di persone", dice Abdul Salis, che interpreta Eugene Skinner, un personaggio basato su Eugene Bullard, il primo pilota da caccia afro-americano. "Quello che mi è piaciuto è che venivano tutti da esperienze diversissime, e ciascuno aveva un motivo differente per essere lì", aggiunge Tyler Labine. "C'era chi voleva combattere per la libertà, chi voleva dimenticare il proprio passato, chi, invece, si accontentava di volare e basta. Una volta in aria, però, una volta impegnati in combattimento, allora diventavano un team, e ciò che a terra li ha divisi, in aria li unisce".

Pene d'amore in tempo di guerra

Per prepararsi ad interpretare questi personaggi così particolari, tutti gli attori hanno effettuato approfondite ricerche. Per interpretare Blaine Rawlings, un personaggio assai complesso basato su assi dell'aviazione come Frank Luke e Eddie Rickenbacher, l'attore James Franco ha visto molti film western e ha preso lezioni di volo. "Mi sono rivisto molti classici di John Ford", dice Franco. "Lo so, può sembrare una scelta curiosa, ma a me interessava ispirarmi allo spirito di John Wayne e del giovane Clint Eastwood". Franco ha studiato inoltre per prendere il brevetto da pilota: "Ho preso lezioni di volo ogni giorno, per mesi, per prendere il brevetto, che alla fine ho regolarmente conseguito. Mi è stato di enorme aiuto. Gran parte di questa storia ha a che fare con l'addestramento, con l'abituarsi agli aerei – e mi è stato molto utile fare la stessa esperienza anche nella vita vera".

Nei mesi precedenti all'inizio delle riprese, il regista Tony Bill ha effettuato con Franco alcuni voli acrobatici con il suo Marchetti SF260, uno dei migliori aerei per acrobazie mai costruito, noto come "la Ferrari dei cieli". Con Franco, Bill ha effettuato molte delle manovre che l'attore avrebbe poi dovuto ripetere nel corso delle riprese.

Secondo il regista, del resto, Franco interpreta Rawlings come "un solitario alla Gary Cooper: silenzioso, taciturno, eroico. Rawlings incarna la motivazione più nobile, è un volontario che ha deciso di combattere per convinzione. È un innocente, una persona niente affatto complessa, che però ha sempre ben chiaro perché è lì. E non lo dimentica mai".

Dice Labine: "James ha un'intensità silenziosa, che ha portato al personaggio di Rawlings, una molteplicità di sfumature, un *understatement* che è la chiave per questo tipo di ruolo e di pellicola".

Il pubblico che ha amato James Franco tra l'altro in "**Spider-Man 2**", o nella biografia di James Dean prodotta da TNT che gli è valsa un Globo d'Oro®, concorderà altresì con quanto dice un altro co-protagonista, Philip Winchester: "È incredibile, un attore formidabile, dalla forte presenza. Lavorare con lui è stato per me come realizzare un sogno, perché per me era un modello. E, nella parte di Rawlings, è come sempre eccellente".

Franco ritiene che questa esperienza cambi Rawlings in meglio: "Può darsi che egli perda un po' di freschezza, ma ne acquista in forza interiore. All'inizio della guerra, è ingenuo, idealista; alla fine, è un uomo fatto, con dei nuovi ideali".

La chiave della trasformazione di Rawlings è in due rapporti: quello con Lucienne, una bellissima ragazza francese, e quello con Cassidy, un asso del volo. “Cassidy è il mentore, quello che gli passa il testimone; Lucienne, invece, è un po’ il primo amore”, dice Franco. “Quando arriva in Francia, Rawlings è pronto a combattere per un ideale; dopo aver incontrato Lucienne, però, sa di combattere per una persona a cui tiene e il cui mondo è a rischio”.

Interpretata dall’esordiente Jennifer Decker, Lucienne si occupa dei suoi tre nipotini, dopo che la guerra ha ucciso i suoi genitori (il fratello di Lucienne e la moglie). “Jennifer è straordinariamente a suo agio di fronte alla cinepresa”, dice Bill. “Ha interpretato il personaggio di Lucienne con uno straordinario realismo e vitalità. Siamo sicuri che il pubblico si innamorerà di lei proprio come Blaine Rawlings”.

Dice la Decker: “Io credo che Lucienne rappresenti per Rawlings uno spazio di pace e amore nel mezzo della guerra. Naturalmente sarebbe presuntuoso da parte mia pretendere di sapere esattamente ciò che provavano persone come Lucienne o Rawlings, oppure cosa ha significato per loro quell’esperienza, ma sono sicura che una ragazza come lei abbia potuto rappresentare per i piloti come Rawlings un motivo in più per vivere, combattere e vincere”.

L’attrice, di madrelingua francese, ha inoltre condiviso con il suo personaggio la frustrazione della barriera linguistica: “La mia madrelingua è il francese”, dice, “e sia io che il mio personaggio sappiamo bene cosa significhi non essere in grado di esprimere compiutamente i nostri sentimenti”. Anche perché James Franco non parla francese: “Abbiamo utilizzato questa barriera linguistica a favore del film, portandola sullo schermo così come la sentivamo e la vivevamo anche sul set. E io e Jennifer ci siamo conosciuti gradualmente, a poco a poco, proprio come i nostri personaggi”.

La Decker, che con **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** debutta sul grande schermo in un film americano, è molto grata a James Franco per averla sempre fatta sentire a suo agio: “James mi ha dato il tempo di imparare: è stato molto paziente e mi ha guidato. È stato un po’ come nel film, un parallelismo tra vita e finzione che, credo, è stato di grande efficacia per il risultato finale”.

Secondo Bill e Devlin, la storia d’amore contenuta nel film è una metafora per la perdita d’innocenza di questi ragazzi, intrappolati dalla guerra. “Per noi era molto importante che al centro della storia ci fosse un cuore vivo”, dice Devlin, “perché questi personaggi sono motivati dall’amore. È la perdita dell’amore che diventa tragica, che li spinge ad agire e combattere”.

L'asso e il leone

Il senso di perdita e l'amore che motivano questi ragazzi sono esemplificati anche da Cassidy, un asso dei cieli ispirato al leggendario pilota da caccia Raoul Lufbery, che si unì alla squadriglia un mese dopo la sua nascita. Lufbery divenne in breve la leggenda della squadriglia, totalizzando quasi 20 abbattimenti di aerei nemici e guidando la prima azione della squadriglia al di là delle linee del fronte. Ad interpretare Cassidy con la giusta dose di idealismo e profondità è l'attore neozelandese Martin Henderson.

“Cassidy è il saggio del gruppo”, dice Bill; “non è un mentore, quanto semmai un esempio: era un altruista, è diventato un realista. Martin è intelligente e imprevedibile, con un'aria leggermente strafottente, e questo mi piace”.

Essendo sopravvissuto in azioni che hanno condotto alla morte tanti suoi compagni, Cassidy non ha nessuna illusione sul perché egli stia ancora volando e combattendo. “Cassidy è in cerca di una vendetta”, dice Henderson. “Vuole abbattere coloro che hanno ucciso i suoi amici; a lui non interessa diventare amico degli altri compagni di squadriglia, anche perché ha già perso troppi amici. Ecco perché se ne sta sulle sue, con un atteggiamento inizialmente quasi enigmatico”. Secondo James Franco, “Martin ha inquadrato perfettamente la personalità di Cassidy: è perfetto per il personaggio, perché gli dà quest'aria di chi ha molto vissuto. Martin è esattamente come mi ero immaginato dovesse essere il personaggio di Cassidy”.

Henderson dice che Cassidy vede Rawlings come il nuovo leader naturale della squadriglia. “Secondo me Cassidy è convinto di non sopravvivere ancora molto a lungo, e vede in Rawlings qualcuno che possa prendere le sue redini. Anzi, addirittura organizza una serie di test per vedere se Rawlings ne sarebbe capace”. Per Henderson, Cassidy è anche un personaggio totalmente dedicato agli uomini che lo circondano. “È stato un personaggio molto divertente da interpretare, nonostante io fossi estremamente consapevole di ciò che egli rappresenta all'interno della memoria storica e di chi quella guerra l'ha combattuta per davvero. Cassidy è un vero eroe: un uomo che si dà interamente ad una causa ed è disposto al sacrificio ultimo”.

Dice Jean Reno: “Martin mi ricorda un po' Clark Gable, specie quando si ficca le mani in tasca e ti guarda con quello sguardo ironico. Mi ricorda quei giovani che ho visto in America e in Inghilterra, belli e sfrontati”. Aggiunge Winchester: “Martin Henderson è fortissimo. È imperturbabile, a modo suo molto chic. Il suo Cassidy, come animaletto domestico, ha un leone. Che si può volere di più?”.

In effetti, alle origini la Squadriglia Lafayette aveva come mascotte due leoni, “Whiskey”, comprato per divertimento, e “Soda”, comprato a seguito della

straordinaria popolarità acquisita da “Whiskey”. Nel film, entrambi i leoni sono interpretati da un esemplare di 15 mesi di nome Shaka che è, per certi versi, la vera star del film. “Oh sì”, scherza Henderson, “non c’è dubbio, Shaka ruba la scena a tutti!”.

Nato e cresciuto in Inghilterra, e sebbene sia l’ultimo discendente di una famiglia di leoni-attori, Shaka debutta sul grande schermo proprio con **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**. Dice l’addestratore Rona Brown: “L’albero genealogico di Shaka va all’indietro di dieci generazioni; i suoi avi hanno lavorato nella pubblicità, in televisione e nel cinema. Abbiamo girato l’America, l’Inghilterra e l’Europa alla ricerca di un leone con una personalità piacevole: quando abbiamo trovato Shaka, abbiamo capito subito che non poteva essere altri che lui, perché era di buon carattere, aveva l’età giusta ed era facilmente addestrabile”.

Ci sono volute circa cinque settimane di addestramento per preparare Shaka alle riprese; successivamente, anche Henderson ha effettuato numerose prove prima di iniziare a girare le scene con il felino. “Era importante che tutto il cast familiarizzasse con Shaka”, dice Brown. “Abbiamo insegnato a Martin ad accarezzarlo, a grattarlo e a sedersi accanto a lui. Shaka riconosce le persone dal loro odore e da come si comportano accanto a lui. Se sente che hanno paura, le ignora, mentre se sente un atteggiamento positivo e amichevole, allora anche Shaka diventa positivo e amichevole”.

Henderson, che ha varie scene con Shaka, si è divertito molto a lavorare con un co-protagonista così insolito. “Le prime volte, Shaka ti ignora. Solo quando si rende conto che non te ne vai, allora ti guarda negli occhi: ed è quello il momento in cui occorre mantenere i nervi saldi. Se scappi, se abbassi lo sguardo, se ti volti, allora Shaka capisce che è lui a comandare. D’altra parte, non ti puoi certo mettere a competere con un leone: ecco perché occorre mantenere i nervi saldi ed essere molto attenti, almeno finché Shaka non ha deciso che sarete amici”.

Secondo Henderson, questo approccio non è molto diverso da quello che Cassidy ha nei confronti dei suoi co-piloti. “Da principio, Cassidy è uno che ti incute timore, perché avverti che non vuole avere nulla a che fare con te. Quando però decide che sei ok, allora ti rendi conto che è solo un grosso gattone”.

Non tutti, d’altra parte, sono stati così entusiasti di Shaka. “No, no, no!”, ride Jean Reno. “Ha detto bene il grande W.C. Fields: «Mai recitare con gli animali e con i bambini»”.

Quei temerari...

I piloti della Squadriglia Lafayette oscillavano tra i 18 e i 30 anni, e la diversità dei personaggi di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** riflette la diversità dei volontari che si recarono in Francia per combattere la I Guerra Mondiale. Il film segue il destino di questi uomini così diversi che si incontrano in circostanze del tutto straordinarie e che imparano a conoscere se stessi, i loro compagni e, più in generale, il mondo.

“Una volta che hai messo insieme un gruppo di attori di talento e giusti per la parte”, dice Devlin, “il più è fatto. Non resta che sedersi e guardare cosa ne viene fuori. E tutti, da Philip Winchester a Tyler Labine, da Abdul Salis a Christien Anholt, hanno portato al proprio personaggio aspetti che neppure immaginavamo. È stata una gioia, vederli inventare ogni giorno qualcosa di nuovo e esplorare il proprio personaggio perfino più di quanto Tony, gli sceneggiatori o io stesso avessimo previsto”.

Briggs Lowry, interpretato da Tyler Labine, si unisce alla Squadriglia Lafayette spinto dal padre – ricco e potente – che gli impedisce di starsene ad oziare nel lusso, come egli invece vorrebbe. Da principio, il suo essere viziato lo rende subito antipatico ai suoi compagni, che però imparano a conoscerlo e a rispettarlo. “Lowry rischia la vita come tutti, e viene anzi salvato dagli altri compagni”, dice Labine. “Diventa un uomo, proprio come voleva suo padre, ma diventa l’uomo che sceglie di diventare, non quello che suo padre voleva che diventasse”.

Al contrario di Lowry, William Jensen è un giovane beneducato del Nebraska. A spingere Jensen ad arruolarsi è l’eredità di suo padre, ex-ufficiale di cavalleria. Dice Philip Winchester: “Io credo che Jensen voglia dimostrare alla sua famiglia e a se stesso che è un uomo; e credo anche che, a poco a poco, egli si renda conto che la realtà non è quel quadro eroico ed edificante che si era immaginato: è solo morte e distruzione. La guerra non lo fa crescere, anzi, semmai lo distrugge. Jensen non ce la fa: va in pezzi, perché si rende conto di non essere né un cavaliere né un eroe. Per quanto egli si sforzi di dimostrare al padre di essere un guerriero, è inutile, è più forte di lui”.

Ad interpretare Skinner, un personaggio complesso che è in parte basato su Eugene Bullard, il primo pilota di colore dell’aviazione militare, è Abdul Salis. Salis ha scoperto che a spingere il suo personaggio ad arruolarsi è stata la gratitudine, e non l’eroismo. “Con le mie ricerche”, dice Salis, “ho scoperto che Bullard sentiva un debito verso la Francia, perché in Francia era stato accettato e si era sentito a casa più

che in qualunque altro paese. A Parigi era diventato un pugile, ed era sempre stato trattato bene. Ecco perché si sentiva in debito”.

Quanto al razzismo che Bullard deve aver sperimentato in America, Salis preferisce non pensarci neppure: “Il primo tizio di colore a volare e combattere: non voglio nemmeno immaginare cosa sia stato. Tutti lo dipingono come una persona molto dura, mentre secondo me Skinner è molto buffo ed ha delle battute molto spiritose. Mi piace molto il *mix* che c’è nel film: il colore della mia pelle è un problema solo con uno dei personaggi, mentre a quanto si sa il vero Bullard era amato e rispettato da tutti. È fantastico”.

Salis afferma inoltre che interpretare il primo pilota di colore dell’aviazione militare era una possibilità davvero speciale: “Era una di quelle parti, una di quelle storie, di quegli onori, che ti dici «Tanto di cappello a quest’uomo». Davvero, un film incredibile”. Nel corso delle sue ricerche, Salis è rimasto particolarmente colpito dall’importanza di Bullard: “Mi ha sorpreso la quantità di informazioni disponibili su di lui”, dice Salis. “Aveva addirittura una striscia a fumetti su di lui, rivolta ai piccoli lettori di colore, così come aveva un tizio di colore sulla copertura anteriore del suo aereo. Insomma, è un vero e proprio eroe degli afro-americani. Anzi, il primo eroe di colore”.

Dice il produttore Devlin: “Abdul potrebbe essere la vera rivelazione di questo film. Quando è arrivato per il provino, era così nella parte, era così tanto questo personaggio, che siamo rimasti tramortiti. Assolutamente tramortiti. Una delle domande che ci ponevamo era, «Come faremo a far uscire questo tizio dal suo guscio? È troppo riservato!». E invece, una volta sul set, abbiamo scoperto che persona meravigliosa è in realtà Abdul. È molto diverso dal personaggio che interpreta, e la sua recitazione è toccante e gentile”.

Per interpretare il più spericolato della compagnia, i realizzatori hanno ingaggiato uno dei massimi piloti acrobatici americani, David Ellison. Come il regista Bill, anche Ellison ha iniziato a volare all’età di 13 anni, ed è diventato un pilota acrobatico a 17. “Io e Tony Bill abbiamo avuto lo stesso istruttore, Wayne Hanley, noto in tutto il mondo”, dice Ellison. “In più ho anche studiato recitazione e alla scuola di cinema della USC, perciò Tony mi ha voluto a tutti i costi”.

Ellison interpreta lo spericolato Beagle, che si unisce alla Squadriglia Lafayette per fuggire dal suo passato. “Quando hai 16, 17, 18 anni, pensi che niente ti possa mai capitare”, dice Ellison. “Quando però qualcosa ti accade, il primo incidente è come uno choc che ti sveglia d’improvviso”.

Tutti gli attori hanno fatto la stessa domanda: cosa spinge un giovane ad arruolarsi volontario nella guerra di un altro paese? “È un impulso onorevole che, temo, si è perso del tutto nelle nuove generazioni”, dice Labine. “Anch’io faccio parte di una generazione che è soltanto pigra. Fosse per noi, non ci alzeremmo mai

dal divano. Non sappiamo cosa sia l'impegno per una causa. Tutto si basa sulla tecnologia; anche la guerra, in fondo, è completamente diversa, il nemico neppure si vede, per ucciderlo basta premere un bottone a distanza. Questa storia parla di un'epoca passata, che noi riportiamo in vita. E quello che quei ragazzi fecero fu davvero molto nobile”.

Ellison dice che una delle chiavi per capire quei ragazzi è ad esempio la capacità che ha il suo personaggio di vincere le proprie paure. “Serve a dimostrare cosa una persona può fare o diventare quando viene messa alla prova”, dice Ellison. “Dimostra l'umanità e la possibilità di emergere dalla tragedia come eroe, di essere il trionfatore ultimo”.

È il personaggio di Jean Reno, Thenault, che deve prendere tutti questi ragazzi americani e trasformarli nel giro di poche settimane in piloti e combattenti. “Alla fine del film”, dice Reno, “per loro è come un padre; eppure, all'inizio, è molto severo, perché sa che l'aspettativa di vita per un pilota da caccia oscilla tra tre e sei settimane, perciò occorre essere molto duri e molto disciplinati. Thenault sa quanto è importante che essi imparino ciò che lui ha da insegnare, perché sa che le probabilità sono a loro sfavore”.

Reno, che nel periodo del servizio militare è stato inviato in Germania, dice che per sopravvivere in battaglia serve soprattutto il controllo. “Tutti i test a cui vengono sottoposti i piloti servono soprattutto a misurare il controllo”, dice. “A vedere come un pilota controlla le emozioni, le reazioni, l'aeroplano. La forza di gravità, l'occhio di lince, saper volare e combattere: sta tutto nel controllo. Questi ragazzi hanno visto di tutto. Erano molto tosti, eccezionali”.

Molti degli attori più giovani, da sempre suoi fan, erano entusiasti di lavorare con Reno. “Di solito non mi emoziona conoscere un altro attore”, dice Labine, “ma la prima volta che ho incontrato Jean Reno mi sono improvvisato in un francese improbabile, ed ero davvero tesissimo. È un uomo pieno di talento, molto intelligente e divertentissimo. Lavorare con lui è stato incredibile”. Dice il produttore esecutivo Goldfarb: “Jean Reno porta un peso specifico al personaggio dell'ufficiale anziano. È molto credibile, neppure sembra che stia recitando. Sembra che sia il vero Thenault”.

Cheché ne pensi Thenault, Jean Reno non si sente a suo agio con i piedi sollevati da terra: “Ho paura di volare”, ammette. “Preferisco stare con i piedi ben piantati al suolo”. Reno, comunque, ha scoperto presto di non essere il solo attore del cast ad aver paura di volare: “Quando ho scoperto che avremmo dovuto volare, stavamo girando già da un paio di settimane”, ride Salis. “Eravamo sul set, e qualcuno mi ha chiesto dell'orientamento di volo; allora ho chiesto, «Che cos'è?», e quelli, «Be', bisogna che tu impari qualcosa sugli aeroplani prima di decollare». A quel punto ho realizzato: «Dobbiamo volare?», ho domandato, e loro, «Certo!». Ho cominciato a piagnucolare, «Nessuno me lo aveva detto! Io pensavo che avrebbero fatto tutto al computer! Ho paura, ho paura! Lo so, tutti lo fanno, ma vedrete che con

me sarà un disastro! Cadrò dall'aereo, oppure si staccherà un'ala, o il motore si fermerà....!”.

NOTE DI PRODUZIONE

La Squadriglia decolla

Prima dell'inizio delle riprese, era necessario che la troupe e gli attori acquisissero familiarità con la materia. Sebbene le vere storie della Squadriglia Lafayette contengano tutti gli elementi propri di un film epico, la logistica della realizzazione di un vero combattimento aereo avevano reso le ricostruzioni difficili e pericolose, se non impossibili – almeno fino ad oggi.

Spiega Devlin: “Una delle cose che i realizzatori non avevano mai potuto fare finora era far volare gli aerei così vicini come effettivamente volavano in combattimento. Nella I Guerra Mondiale, sono morti altrettanti piloti per collisione che abbattuti, solo che finora il cinema non era mai riuscito a far vedere tutto questo sullo schermo, perché sarebbe stato troppo pericoloso. Oggi, invece, la tecnologia digitale lo rende possibile, perché rende possibile fare tutte le manovre e avvicinarsi esattamente come facevano i veri piloti. Insomma, lo spettatore si può sentire davvero al centro di una battaglia aerea”.

Per prepararsi, gli attori hanno preso varie lezioni di volo per familiarizzare con gli aerei e con gli equipaggiamenti; e come per i veri piloti, anche per loro è stato un brusco risveglio. Dice Bill: “Li ho sottoposti ad un addestramento non molto meno duro di quello dei loro personaggi. Ho spiegato loro il volo acrobatico, e come si comportano i piloti quando non volano, come parlano delle loro mani, e cosa aspettarsi in volo. Poi li abbiamo presi uno per uno e gli abbiamo fatto fare uno o due voli al giorno a testa, e abbiamo girato delle inquadrature in un aereo acrobatico, con la carlinga aperta, pilotato dal nostro capo pilota Nigel Lamb, otto volte Campione Inglese di Volo Acrobatico. Gli ho fatto fare di tutto”.

Proprio come i rispettivi personaggi, anche gli attori hanno iniziato sapendo poco o nulla degli aerei, e imparando a poco a poco. Le lezioni sono state organizzate in modo da preparare gli attori al volo e conferire ulteriore autenticità ai loro personaggi. Dice Winchester: “Non si sono limitati a schiaffarci davanti ad un *green screen*: ci hanno portato in cielo e ci hanno strapazzato ben bene. E mentre ci strapazzavano, la cinepresa girava – anche questo è stata parte del divertimento: tutte quelle acrobazie, di fronte ad una cinepresa. E quel terrore che gli spettatori vedranno sullo schermo dipinto sui nostri volti, ve lo assicuro, è del tutto genuino”.

Altri attori, tuttavia, si sono rivelati più inclini al volo: “Ricordo che già alle elementari non facevo che disegnare degli aerei”, dice Martin Henderson, “e come molti bambini, c'è stato anche il momento in cui sognavo di diventare un pilota di

caccia. Per me, è come se si fosse avverato quel sogno”. Henderson, del resto, aveva già imparato a pilotare un bimotore per una serie televisiva australiana. “Quell’esperienza mi aveva impraticato degli aerei e delle scene che ci siamo poi trovati a girare in aria”.

Per molti, l’aspetto più sconcertante è stato il fatto che questi aerei avessero la carlinga aperta. Dice Christien Anholt: “È incredibile il senso di insicurezza che questo ti dà. Stai pilotando l’aereo, ti capovolgi, vai in picchiata, e intanto la tua unica protezione è la cintura di sicurezza, senza nemmeno il paracadute”. Il regista Bill era consapevole che, per effettuare le numerose scene acrobatiche del film, era necessario che gli attori acquisissero dimestichezza ed esperienza. “Francamente, non credo che nessuno di loro avesse la minima idea di ciò che si trattava fino a che non si sono trovati a testa in giù in cielo”. E non tutto è stato così divertente: ad un certo punto, Bill si è trovato a dover ricordare agli attori, “Se proprio dovete vomitare, fatelo fuori dall’aereo, così sembra più verosimile”.

Devlin e Bill ritengono che Franco, Henderson ed Ellison – attori con un minimo di esperienza di volo – abbiano contribuito in maniera decisiva al senso di sicurezza degli altri interpreti. “Credo che, a dispetto di tutto, fossero comunque piuttosto nervosi nel trovarsi in cielo su questi aerei, eppure nessuno s’è tirato indietro”, dice Devlin. “La scelta di David Ellison, che ha una grande esperienza come pilota, e la temerarietà con cui James Franco si è preso il brevetto da pilota sono state decisive per la tranquillità del resto del cast”.

Sotto la guida del leggendario coordinatore delle sequenze aeree, Ray Hanna, Ellison e gli altri attori hanno effettuato due settimane di orientamento al volo, imparando i primi rudimenti del volo. Dei Nieuport 17 che si vedono nel film, uno proviene da un museo della Florida, due dall’Inghilterra, mentre altri quattro sono stati costruiti appositamente per il film, nel Missouri, partendo dai progetti originali. I modellini a grandezza naturale sono stati equipaggiati con motori da 80cc, costruiti anch’essi appositamente. Dice Yves De Bono, supervisore degli effetti speciali: “Questi aerei sono fatti di pelle, tela, legno e cavi, perciò sono molto leggeri”. Oltre ai modellini in grandezza naturale, De Bono e la sua squadra hanno utilizzato gli stessi materiali per realizzare altri modelli in scala, utilizzati per le scene dei combattimenti aerei. I realizzatori hanno inoltre utilizzato un Bleriot 1909, due Fokker DR1, un SE-5, un Sopwith 1 ½ Strutter e un Bristol Fighter, ognuno dei quali aveva effettivamente volato durante la Grande Guerra.

Oltre ai primi rudimenti di volo, gli attori hanno dovuto anche abituarsi ai limiti di questi aerei così piccoli e primitivi. “La scarsa efficienza dei controlli è qualcosa a cui ti devi abituare”, dice il capo pilota del film, Nigel Lamb. “Il timone è patetico, basta vederlo per capire che non serve a niente. E questi aerei possono volare solo in determinate – e molto ristrette – condizioni meteo. La maggior parte dei giorni, non ci si può volare”.

Per i realizzatori e per gli attori, lavorare con aerei così fragili ha posto non pochi problemi. Gli aerei infatti possono decollare ed atterrare soltanto in determinate condizioni di vento (mai al traverso), senza contare che la carlinga aperta espone i piloti a qualunque avversità meteorologica – le raffiche di vento, le bruciature del sole, la pioggia e le temperature sottozero.

“Nonostante la tuta di volo, i guanti e le calzemaglie termiche, sapevamo che lassù avremmo patito un gran freddo”, dice Winchester. “Ma anche questo fa parte della bellezza di questo film. Abbiamo avuto un assaggio di quella realtà di fronte alle cineprese”.

Per le riprese, sono stati utilizzati un massimo di sei aerei Nieuport in volo alla volta, in modo da rispettare le formazioni di volo e le inquadrature. Naturalmente, ogni volta cambiavano i compiti assegnati a ciascun aereo, perciò il team dell'Art Department non ha fatto che saltare da un aereo all'altro, nell'intervallo delle riprese, per togliere insegne e colori da un aereo e metterli su un altro, visto che ogni pilota caratterizza il suo aereo con le proprie insegne – cappelli a cilindro, elmi, picchi e falconi.

Gran parte del film è stata girata in esterni nei parchi e nelle campagne inglesi, per lo più nel campo di aviazione della Royal Air Force di Halton, Aylesbury, e a Pippingford (già visto anche in un episodio di **“Band Of Brothers”** dedicato allo sbarco in Normandia del 1944). I pochi interni e le riprese con gli sfondi digitali sono state invece effettuate agli Elstree Film And Television Studios a Borehamwood, nell'Hertfordshire.

“Non c'è dubbio che una delle complessità maggiori di questo film sia stata proprio l'averlo girato quasi tutto in esterni”, dice lo scenografo Wood. “Gli esterni ti pongono il problema dell'ambiente, del rumore, degli animali, del clima, del vento – che naturalmente limitano anche le possibilità di far volare gli aerei. Insomma, per certi versi anche noi abbiamo avuto in parte gli stessi problemi che ebbero i veri piloti della Grande Guerra”. D'altra parte, il cast ha apprezzato molto il fatto di essere in esterni: “A differenza degli Stati Uniti, l'Inghilterra offre la storia e la cultura”, dice Philip Winchester. “Ogni cosa intorno a te parla del passato. Gli alberi, il terreno e gli edifici hanno una storia, e anche un tocco di classe. Girare in quell'ambiente, in un campo di aviazione che sembra un museo in movimento, ti aiuta ad entrare psicologicamente in quel periodo. Non è stato difficile immaginare di essere nella Francia del 1916. Trovarsi là è stato incredibilmente importante”.

Le scenografie

Sin dall'inizio della lavorazione, il regista Bill e il produttore Devlin avevano una cosa ben chiara: volevano che questo film fosse una rappresentazione realistica della Squadriglia Lafayette e della I Guerra Mondiale. Dal soggetto allo sviluppo dei personaggi, dal casting alle scenografie, la parola d'ordine è stata una sola: attenersi alla realtà.

“In questo film”, dice Devlin, “c'è una estrema attenzione al dettaglio, alle ricerche, al livello di autenticità. Ci eravamo imposti di non costruire nulla di cui non avessimo trovato una fotografia dell'epoca, per poterlo riprodurre fedelmente. Qualunque oggetto di scena, anche in lontananza sul campo d'aviazione, è una replica esatta di un equivalente dei tempi della I Guerra Mondiale”.

Ciò che i realizzatori non hanno potuto reperire conservato dall'epoca, hanno, appunto, ricostruito. Lo scenografo Charles Wood, l'arredatore Eliza Salesbury e i loro team hanno stretto un rapporto di collaborazione con l'Imperial War Museum di Londra, invitando i curatori e gli storici del museo sul set per verificare l'accuratezza di quanto andavano realizzando. Dice Wood: “Le informazioni non ci sono mancate, ma era molto importante per tutti noi rispettare la Squadriglia Lafayette ed essere autentici nel raccontare la sua storia”.

Secondo Wood, quasi il 90% degli oggetti di scena è autentico dell'epoca, pressoché un record. “Molti di quegli oggetti provengono da Parigi”, dice Wood. “Girare in Europa era indispensabile appunto per poter rintracciare le fonti locali e per lavorare con persone che conoscessero gli aerei, le località e la storia”.

Grazie all'Imperial War Museum, alla biblioteca privata di Tony Bill e alla considerevole documentazione francese disponibile su quel periodo, il team della produzione ha potuto rintracciare i progetti e le immagini di quasi tutto il necessario per rendere il film quanto più autentico possibile. Quando la produzione ha trovato delle difficoltà nel rintracciare i progetti originali del Nieuport 17, prodotto solo per un breve periodo nel 1915 e nel 1916, i produttori hanno scoperto che quei progetti erano disponibili in Germania. “I tedeschi avevano abbattuto un Nieuport 17, l'avevano smantellato e avevano ricostruito il progetto su carta”, dice Wood. “Perciò siamo partiti da quei progetti tedeschi per costruire un aereo francese – il che, a pensarci, è abbastanza affascinante”.

Sia per gli attori che per la troupe, poter lavorare in mezzo a così tante riproduzioni d'epoca ha creato un ambiente circostante che ha reso ancora più facile l'immedesimazione in un clima psicologico. Dice Reno: “Ogni dettaglio è reale, specialmente negli aerei. È incredibile – le dimensioni, i colori. Quello che hanno

costruito è davvero incredibile”. Concorde Tyler Labine: “Il set è come un museo della I Guerra Mondiale. Tutto intorno, sei circondato da dettagli incredibili e realistici. Per settimane, ogni mattina ci siamo alzati, abbiamo indossato le nostre tute di volo e siamo arrivati al campo d’aviazione per il nostro briefing con Thenault. Be’, abbiamo avuto un assaggio di quello che doveva essere veramente”.

Come per le scenografie, anche ricreare i costumi d’epoca è stato reso più facile dalla considerevole quantità di fotografie e di libri disponibili. Anche l’ideatore dei costumi, Nic Ede, era estremamente consapevole della necessità che tutto fosse realizzato al meglio. “Specialmente quando si ha a che fare con la guerra, bisogna essere molto precisi, perché c’è un mucchio di gente appassionata di cose militari”, dice. “E se sbagli qualcosa, tre minuti dopo ti chiamano al telefono”. Per la particolarissima lana blu delle uniformi dei piloti, Ede ha dovuto trovare una manifattura in Scozia – “Solo loro avevano la sfumatura giusta di blu”.

Ede ha potuto dare ad ogni costume una sua personalità grazie al fatto che, in quel periodo, le uniformi militari si stavano trasformando. “Il film si svolge proprio nel momento in cui le uniformi si stavano modificando”, dice Ede. “Fino a quel momento, conservavano qualcosa di cavalleresco – le sciarpe, gli occhiali, i giacconi di pelle, gli elmetti. Basta guardare le foto di quegli uomini per capirlo”. Ede ricorda che il tratto individuale assegnato a ciascun personaggio proviene dalle ricerche effettuate e dalle fotografie reperite: “Ognuno dei nostri piloti si basa, dal punto di vista del suo costume, su un pilota realmente esistito”.

Oltre ad essere pratici, i giacconi indossati dai piloti dovevano essere anche particolarmente eleganti. “È un’estensione del giubbotto da pilota d’automobile”, dice Ede. “All’epoca i tessuti sintetici non esistevano. Erano di pelle, imbottiti di pelliccia, per tenerli caldi, perché lassù fa maledettamente freddo e sei esposto a tutti gli elementi”.

Le battaglie in cielo: gli effetti visivi di GIOVANI AQUILE-FLYBOYS

Per quanto i combattimenti aerei appaiono caotici, i realizzatori hanno dovuto ovviamente pianificarli con grandissima cura, a cominciare dagli storyboard utilizzati per rappresentare tutte le varie fasi dei duelli aerei. “È come una coreografia, ed ha richiesto una estrema coordinazione tra l’unità per le riprese aeree e i piloti”, dice il coordinatore delle riprese aeree Hanna. “Oltretutto, ogni giorno abbiamo dovuto modificare e adattare gli storyboard alle specifiche condizioni del clima e del terreno”.

Per realizzare le sequenze di combattimento e di volo, con gli attori hanno lavorato sei dei migliori piloti acrobatici al mondo. Montando le cineprese sugli elicotteri e sugli aerei stessi, Bill e il direttore della fotografia Braham hanno cercato di portare il pubblico in mezzo a questi incredibili duelli.

“Abbiamo girato un’enorme quantità di pellicola sui combattimenti con aerei reali, che poi abbiamo integrato con riprese di proiettili e di traccianti, mai visti finora sullo schermo perché sarebbe stato impossibile senza uccidere un pilota o andare a sbattere contro un aereo”, dice Devlin. “Nessun film sulla I Guerra Mondiale ha mai fatto vedere il fuoco tracciante, eppure era parte integrante di un combattimento aereo. Uno dei diari che abbiamo letto della I Guerra Mondiale descriveva il cielo durante un combattimento come una ragnatela di fuoco tracciante: e noi abbiamo deciso di farlo vedere sullo schermo. Ma realizzarlo per davvero è impossibile: ecco perché abbiamo utilizzato gli effetti al computer”.

Dice il supervisore degli effetti visivi Mark Franco: “Abbiamo iniziato ideando le sequenze di combattimento sugli storyboard, e poi portando il tutto su dei “pre-visivi” in 3D generati al computer. Da questi modelli al computer, abbiamo poi potuto pianificare le riprese vere e proprie: quali scene avremmo girato con gli aerei in volo, quali con gli sfondi digitali, quali utilizzando solo il computer. Ma le condizioni climatiche e i limiti di volo degli aerei stessi hanno fatto sì che, alla fine, quasi tutte le inquadrature di battaglia aerea contengano uno o più effetti generati al computer”.

Per la Double Negative, la società di effetti speciali incaricata degli effetti generati al computer (e che li aveva già realizzati per **“Batman Begins”** e l’ultimo **“Harry Potter”**), è stata insomma una sfida considerevole. “Ma la Double Negative non si è lasciata intimidire”, dice Franco, “ed ha creato un sistema per generare immagini che fossero assolutamente realistiche nel mescolare l’aereo e l’ambiente circostante – il cielo, le nuvole o il terreno”.

Per ottenere il massimo realismo, tutti i modellini degli aerei sono stati costruiti nel computer e riportati alle esatte dimensioni, e poi lavorati nel più infinitesimo dettaglio (compresi i graffi e lo sporco); poi ci si è occupati di riprodurre tutte le manovre che quegli aerei avrebbero effettuato, e che sono state catturate in sistema digitale e integrate in un nuovo programma di animazione, che si è rivelato estremamente efficace nel riprodurre complesse acrobazie aeree.

La sfida ultima non è stata tanto quella di far apparire reali gli ambienti, quanto di manipolarli perché corrispondessero alle riprese effettuate dal vero. Le nuvole sono state create in 3D e collocate sui vari sfondi generati al computer, che rappresentavano le diverse condizioni meteo e di luce. Quanto al terreno, “è stato creato incollando varie fotografie aeree”, dice Franco, “poi arricchite con il *texture*, e ripulite da ogni segno di modernità”.

Utilizzare il sole: aerei da caccia e cineprese Genesis

Man mano che il combattimento aereo andava perfezionandosi nel corso della I Guerra Mondiale, una delle strategie che si rivelava più efficace era quella di affrontare il nemico costringendolo ad avere il sole negli occhi. Non di rado i piloti più giovani cadevano in questa trappola tesa loro da piloti più esperti. Dice il direttore della fotografia Henry Braham, “I piloti usavano la luce a loro vantaggio. Attaccavano con il sole alle spalle, in modo che il loro nemico non potesse vederli”.

I realizzatori di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** hanno studiato ed utilizzato le condizioni di ripresa in modo analogo. Alla fine, hanno optato per utilizzare la cinepresa digitale oggi più all'avanguardia, la Panavision Genesis High Definition Video, già utilizzata anche per “**Superman Returns**” e per “**Apocalypto**”, di Mel Gibson. “La Genesis non è solo la miglior cinepresa in HD, ma è la prima grande innovazione nella ripresa cinematografica dai tempi dei rulli”, dice Devlin. “È uno strumento che ci consente di raccontare la nostra storia in un modo bellissimo, elegante ed economico”.

“A mio modo di vedere, la Genesis è una cinepresa che, di fatto, segna la morte della pellicola di celluloidi”, dice Bill. “Le immagini sono bellissime, come quelle in pellicola, solo che, al contrario della celluloidi, non pone alcun limite in termini di luce. Girare non costa nulla; ti consente di rivedere immediatamente quello che hai girato, anziché dover mandare la pellicola in un laboratorio e aspettare quarantott'ore per vedere i giornalieri; e soprattutto consente agli attori la libertà necessaria per dimenticare che qualcuno li sta riprendendo”.

La Genesis si è rivelata adattissima allo stile del film. “Questo film ha uno stile moderno, realistico ma con un tocco di romanticismo”, dice Braham. “Cercavo uno stile adatto e un formato adatto, e mi sono appassionato a questa cinepresa in HD. Devo dire che mi ha lasciato di stucco la flessibilità e le potenzialità del mezzo. In questo film, abbiamo lavorato con qualunque condizione di luce immaginabile. Dovevamo essere in grado di seguire il flusso. La Genesis ce lo ha permesso”.

Utilizzando la luce naturale e le condizioni di luce esistenti, Bill, Braham e il loro team hanno tradotto il loro stile visivo in un sistema di ripresa flessibile, con la massima libertà di adattarsi ad un clima e a condizioni di luce costantemente variabili. “In questo film, sia il clima che la luce sono dei veri e propri personaggi”, dice Braham: “dobbiamo lavorare con loro, anziché provare a controllarli”.

Braham ritiene che ci sia una sorta di parallelismo tra la rapidità delle innovazioni tecnologiche introdotte nel corso della I Guerra Mondiale e la sempre crescente qualità e flessibilità delle tecniche di ripresa digitale. “La tecnologia ha

cambiato radicalmente il modo in cui è stata combattuta la I Guerra Mondiale”, dice Braham; “allo stesso modo, questo nuovo strumento, la Genesis, cambia il modo in cui possiamo girare un film. Dopo averla usata una volta, sarebbe difficile tornare a girare in pellicola. Sarebbe come tornare indietro. Se me lo aveste chiesto tre mesi fa, vi avrei detto che per arrivare al cinema digitale ci sarebbero voluti altri dieci anni, e che niente offre la stessa flessibilità della celluloide. Be’, invece il cinema digitale è arrivato, e oggi come oggi possiamo girare su un supporto infinitamente più flessibile di qualunque pellicola negativa”.

Jean Reno, in particolare, ricorda una sessione di riprese notturne: la scena prevedeva che egli uscisse dalla sua tenda. Poco distante, un’altra troupe stava girando un’altra scena: “Ho visto James Franco e una giovane attrice, che doveva essere malata su un letto, nella sua piccola tenda – e la troupe girava tranquilla, con pochissima luce, in piena notte. Questa cinepresa riesce a girare anche senza luce, perciò mi son trovato a pensare, «Ecco, probabilmente nel 1916 le notti erano così: niente fari, solo silenzio, una persona a letto e un’altra che si prendeva cura di lei»”. Il regista Bill è particolarmente entusiasta del *look* complessivo del film e dice di essere “sorpreso dal romanticismo che sprigiona dalle immagini. Abbiamo utilizzato al meglio la luce, e il risultato è bellissimo”.

Un sogno lungo trent'anni...

Dice Dean Devlin: “La *partnership* Devlin-Bill dura ormai da oltre trent'anni. Mio padre è stato il produttore del primo film diretto da Tony Bill, “**La mia guardia del corpo**” (*My Bodyguard*), perciò si può dire che lo conosco da sempre. Tony è fantastico con gli attori – dopotutto è anche merito suo l'aver scoperto John Turturro, Tim Robbins, Matt Dillon e molti altri. Ed ha una conoscenza pressoché enciclopedica del volo”.

Quando Devlin ha inviato la sceneggiatura a Bill, vi ha accluso un biglietto, con su scritto solo questa frase: “Tony, ecco la sceneggiatura che sei nato per dirigere”. Il grande entusiasmo di Tony e di Bill per il copione ha fatto sì che i due produttori riuscissero a trovare i 60 milioni di dollari del budget in maniera indipendente: il risultato è un film epico, ma anche intimo, com'è tipico del cinema indipendente.

Sia gli attori che la troupe attribuiscono a Bill e a Devlin il merito di aver creato sul set una straordinaria atmosfera che non solo permea il film, ma che ha reso facile lavorare in condizioni spesso difficili. “Tony adora volare, e Dean adora il cinema: la loro passione per questa storia è evidente in ogni fotogramma”, dice Henderson, “ed è una gioia lavorare con qualcuno così appassionato, perché tutto questo entusiasmo è contagioso”. Sul set, dicono gli attori, c'era sempre un'atmosfera rilassata. Aggiunge Reno: “Sempre lo stesso ritmo, sempre la stessa dolcezza: questo è Tony Bill. Sono arrivato e ho scoperto un uomo che non ha mai fretta, che non urla mai, che ha sempre lo stesso tono di voce e lo stesso livello di energia, e che però è straordinariamente intelligente. È davvero raro lavorare con qualcuno che abbia tutto questo talento e questo spessore. Ed è davvero straordinario quanto egli sia in pace con se stesso”.

Devlin, un vulcano di produttore pieno di idee, si è occupato attivamente di ogni singolo aspetto della produzione. “Dean Devlin è un genio”, dice Philip Winchester. “Lavorare con lui è stato come realizzare un sogno. Ma, in generale, è incredibile poter lavorare con persone come Dean e Tony Bill, che è il regista perfetto per questo film”.

Secondo Braham, Bill e Devlin sono assolutamente complementari. “Tony è molto bravo a leggere quel che passa nella mente di un attore, ed ha le idee molto chiare dal punto di vista visivo, anche se è sempre disponibile a delegare ad altri questa responsabilità. Dean, d'altra parte, è un narratore nato, con grande cultura visiva, il che mi è stato di grande aiuto, specialmente per via di questo nuovo sistema di ripresa. È un team formidabile”.

L'intera realizzazione di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** è stato uno sforzo collettivo, il cui risultato è la rievocazione delle gesta eroiche e coraggiose della Squadriglia Lafayette. Raggiungendo un livello di autenticità e di fedeltà nella ricostruzione senza precedenti, i realizzatori portano gli spettatori nei cieli, in un viaggio epico di audacia, amore ed amicizia. Come dice Bill, "I piloti sono delle persone che riescono a fare quello che la maggior parte delle persone, a terra, non riesce a fare". E l'esperienza del volo può anche cambiare un uomo. "Ti apre il mondo", dice James Franco. "C'è qualcosa, nella prospettiva da lassù, che ti permette di mettere insieme tutti i pezzi. Le cose sembrano al tempo stesso molto più grandi e molto più piccole. Dopo, niente ti sembra più come prima".

La realtà, oggi ed allora...

Nello scrivere e nel realizzare **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, tutti gli sforzi sono stati concentrati in un'unica direzione: essere reali – e realistici – il più possibile. La flotta aerea messa insieme dalla produzione è seconda solo a quella riunita da Howard Hughes per **“Gli angeli dell’inferno”** (*Hell's Angels*, 1929). Tra i vari aerei, anche un Bristol Fighter che è l'ultimo esemplare rimasto al mondo ancora in grado di volare, e il Bleriot che si vede all'Aerodrome, e che è il più vecchio aereo al mondo tuttora in grado di volare. Tony Bill è rimasto strabiliato: “È come avere un comparsa e scoprire che si tratta dell'uomo più vecchio del mondo”, dice. “Non potevo crederci. Non solo era un pezzo di storia dell'aviazione, uno dei primi aerei in circolazione, del 1908, ma era ancora funzionante”.

I piloti responsabili delle sequenze aeree sono alcuni dei migliori al mondo, e dalle provenienze altrettanto esotiche quanto i piloti alleati della Grande Guerra. Tra i piloti inglesi, Nigel Lamb è stato otto volte Campione Inglese del Volo Acrobatico, mentre Alister Kay è otto volte campione UK Gliding e provetto pilota delle esibizioni aeree. Il coordinatore delle sequenze aeree, Ray Hanna (scomparso subito dopo la fine delle riprese del film), era il pilota inglese di sequenze aeree con maggiore esperienza, e per decenni ha incantato il pubblico delle esibizioni acrobatiche pilotando Spitfire, Mustang e altri aerei da guerra. John Day, che ha pilotato uno dei Nieuport 17, lo ha costruito lui personalmente. Un altro dei **“GIOVANI AQUILE- FLYBOYS”** avrebbe invece scioccato qualunque pilota della Grande Guerra: si tratta infatti di Anna Walker, esperta pilota collaudatrice e pilota di aerei da guerra della II Guerra Mondiale. Dell'unità aerea hanno fatto parte anche due piloti americani: Andrew King, uno dei maggiori piloti di aerei della I Guerra Mondiale, e Ken Kellett, esperto dei primissimi aerei esistenti e il solo pilota al mondo ad aver pilotato una replica del Flyer dei fratelli Wright – il primo aereo mai esistito. A completare il team, Fred North (a dispetto del nome, francese di Parigi), che ha pilotato l'elicottero di appoggio, spesso a pochi metri dagli aerei impegnati in combattimento.

Per rendere le sequenze così realistiche sono stati utilizzati particolari accorgimenti di sicurezza ed apparecchiature speciali. “Sarebbe stato impossibile ingannare quegli spettatori che hanno un'esperienza di volo”, dice Tony Bill, “e non volevo che chiunque sapesse pilotare un aereo si accorgesse dei trucchi che abbiamo utilizzato. Anzi, vorrei che uscissero dalla sala cinematografica domandosi come diavolo abbiamo fatto. Be', li sfido, perché nemmeno io, a questo punto, distingo gli aerei veri da quelli realizzati in computer grafica”.

Non c'è praticamente nulla in **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** – le azioni, le sequenze acrobatiche, etc – che non sia davvero successo durante la I Guerra Mondiale ai piloti della Squadriglia Lafayette. A dire il vero, anzi, le loro esperienze sono state ancora più estreme. Basta mettere a confronto il salvataggio di Beagle da parte di Rawlings in **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** con questo passaggio dal libro di Nordhoff & Hall *The Lafayette Flying Corps*: “in picchiata con i motori in arresto, atterrò tra le linee tedesche e quelle francesi, a pochi metri di distanza dalle prime. Slacciatosi la cintura di sicurezza prima che le ruote toccassero il terreno, schizzò dall'aereo ancora in movimento, riuscì a divincolarsi da due tedeschi che tentavano di prenderlo e saltò su un'avanguardia francese, fuggendo miracolosamente in mezzo ad una tempesta di fuoco dalle linee nemiche”.

O, ancora, questo passaggio, sempre dallo stesso libro, sulla straordinaria impresa di Courtney Campbell, che ha ispirato il personaggio di Beagle: “dopo aver perso una delle ali inferiori del suo Nieuport, portò il suo velivolo a terra, ed atterrò magnificamente. In teoria, era un'impresa impossibile, ma grazie alla sua grande presenza di spirito e ad un notevole colpo di fortuna, Courtney ci riuscì”.

Il fuoco in volo era forse l'aspetto più terrificante del combattimento aereo, per di più quasi sempre fatale. Molti piloti preferivano buttarsi dall'aereo senza paracadute piuttosto che affrontare una lenta morte in mezzo alle fiamme. Mick Mannock, confidando ad un amico il motivo per cui si portava sempre una pistola in volo, disse: “Gli altri pensano che io voglia sparare agli altri aerei, ma si sbagliano. La ragione per cui me la porto dietro è perché, appena vedo il primo segno di incendio a bordo, mi sparo”. Ironia della sorte, poco dopo aver detto queste parole Mannock precipitò in fiamme.

Questa guerra aerea era estremamente rozza e primitiva. I piloti dei due schieramenti volavano così vicini che potevano guardarsi in faccia e sentire gli uni il crepitio delle armi degli altri, così come il detto secondo cui un pilota poteva “annusare il nemico nell'aria” va inteso nel suo senso letterale. Le collisioni in volo (sia con aerei nemici che con aerei amici) erano frequentissime. Senza contare che, altrettanto frequentemente, le mitragliatrici si inceppavano, e che gli aerei e i motori si rompevano in volo senza alcun preavviso, e che i piloti volavano ad un'altezza di 3.000 metri senza ossigeno né riscaldamento.

Al giorno d'oggi, è difficile rendersi conto dell'enorme sforzo e dello scialo di uomini e mezzi nelle battaglie aeree della Grande Guerra. Aiutano in questo le statistiche: un pilota su tre è morto, l'aspettativa di vita oscillava tra tre e sei settimane, l'aspettativa media di vita di un pilota nel corso del cosiddetto “aprile di sangue” era di 17 ore e ½, e, soprattutto, nei quattro anni di guerra, il numero di aerei costruiti da Germania, Francia e Inghilterra è superiore alle 150.000 unità, ognuna delle quali costruita a mano, come a mano erano costruiti i motori, ognuno diverso dall'altro, senza perciò alcuna interscambiabilità dei pezzi. E, naturalmente, ognuno

di quegli aerei era pilotato da un giovane che, con tutta probabilità, non aveva mai volato che poche ore nella sua vita. Non molti di quei piloti o di quegli aerei hanno visto indenni la fine della guerra.

I primi piloti da caccia della Storia: un'ispirazione

I personaggi di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** sono tutti ispirati a piloti realmente esistiti. Questi giovani americani, tutti volontari, venivano da storie ed esperienze diverse, ed alcuni tra i più celebri di loro hanno servito da ispirazione per i personaggi di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**.

Uno dei più coloriti era Frank Luke, la cui leggenda ha ispirato numerosi libri. Anche durante la sua breve vita, la stampa lo chiamava “il pallonaro”, in riferimento ai suoi sconsiderati attacchi alle presidiatissime sonde da ricognizione tedesche. Premiato con la Medaglia d’Onore del Congresso degli Stati Uniti, il secondo asso della I Guerra Mondiale Frank Luke incarna al meglio l’icona del pilota spericolato, indisciplinato e solitario. Un contadino dell’Arizona, per lui le armi erano il pane quotidiano: il suo taciturno ma determinato idealismo è stata la base dell’ispirazione per il personaggio di Blaine Rawlings (James Franco).

Un’altra leggenda del suo tempo era Raoul Lufbery. Spietato nella sua determinazione a vendicare la morte del suo migliore amico, è stato forse il pilota più famoso della Squadriglia Lafayette. Si diceva che Whiskey, il leone che fungeva da mascotte della compagnia, lo seguisse come un cagnolino. Spesso in volo solitario, Lufbery era noto per la sua assoluta mancanza di paura, con decine di abbattimenti a suo credito. In Francia e in America, i quotidiani non facevano che parlare della sua impresa, e molti bambini si chiamano Raoul in suo onore. La sua morte in un duello aereo suicida è stata commemorata sia dai francesi che dagli inglesi e dagli americani. In **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, è stato l’ispirazione per il personaggio di Reed Cassidy (Martin Henderson).

Il personaggio di Eddie Beagle (David Ellison) si ispira invece a Courtney Campbell. Campbell era noto come un tizio scherzoso, le cui avventure erano sempre “molto buffe, più di quelle di qualunque altro pilota”. La più incredibile avventura di Campbell, tuttavia, ha del miracoloso: dopo aver perso un’ala inferiore del suo Nieuport, è riuscito lo stesso ad atterrare senza ulteriori danni. In teoria, si tratta di un’impresa impossibile, ma “grazie alla sua grande presenza di spirito e ad un notevole colpo di fortuna, Courtney ci è riuscito”. In Beagle ci sono anche tracce di un altro pilota realmente esistito, Bert Hall. Pecora nera della Lafayette, Hall fu perfino sospettato di essere una spia tedesca – ed era comunque chiaro che egli fosse in fuga da un passato oscuro.

Jean Reno è il capitano Georges Thenault, che nella realtà fu il comandante della Squadriglia Lafayette. Thenault era molto rispettato ed amato dai piloti americani; egli stesso pilota, aveva in realtà poco tempo per volare. Non badava ai formalismi ed era molto amichevole: a lui stava a cuore soprattutto l’addestramento e la cura della

sua squadriglia. Purtroppo, ebbe l'ingrato compito di assistere a molti funerali dei suoi piloti.

Figlio di un ricco banchiere di Boston, Norman Prince aveva studiato ad Harvard. Con 122 missioni al suo attivo, è stato uno dei primissimi membri della squadriglia. Era anche un miliardario che divideva i suoi gusti eccentrici e costosi con gli amici piloti. È sepolto nella National Cathedral di Washington, e, insieme ad altri piloti anch'essi provenienti da famiglie facoltose, ha ispirato il personaggio di Briggs Lowry (Tyler Labine).

Il personaggio di Eugene Skinner (Abdul Sallis) è quello forse con maggiori aderenze ad un pilota realmente esistito. Eugene Bullard era figlio di un ex-schiavo di Columbus (Georgia). Da ragazzo, era stato spedito in Scozia per sfuggire alla discriminazione razziale e aveva avuto fortuna in Europa come pugile. Unitosi alla Legione Straniera, era stato due volte ferito sul campo e si era guadagnato la Croix de Guerre. Era poi entrato nella Squadriglia Lafayette, dove si distinse come il primo pilota da caccia afro-americano. Dopo la guerra, a Bullard fu negata l'ammissione nelle forze armate americane a causa del colore della sua pelle.

Il personaggio di William Jensen (Phillip Winchester) è un *mix* di una precisa tipologia di pilota: quei giovani americani che, appena usciti dalla fattoria di famiglia, decisero di andare volontari per combattere per l'altrui libertà; gli eredi di un senso di giustizia nazionalistico, avrebbero scoperto che il combattimento aereo era ben più terrificante di quanto avessero mai immaginato. Uno di questi fu James Connelly, Jr, che "sull'orlo di un crollo di nervi, resistette con fiera determinazione per fare il suo dovere". Altri piloti hanno descritto la loro incapacità di uscire dalla carlinga, o di camminare, o anche di accendersi una sigaretta, per ore dopo il combattimento.

Infine, Chaka il leone che interpreta Whiskey. Anche questa è tutt'altro che una fantasia degli sceneggiatori: Whiskey era un cucciolo di leone che fu acquistato durante una licenza a Parigi da alcuni piloti. Promosso a mascotte della squadriglia, fu presto affiancato da un altro giovane leone cui fu dato il nome di "Soda".

JAMES FRANCO (*Blaine Rawlings*) e la sua metamorfosi per diventare il protagonista della miniserie TNT **“James Dean”** hanno stupito la critica. Con questa interpretazione, Franco ha vinto un Globo d’Oro® come Miglior Attore in un Film-TV ed è stato sia candidato sia all’Emmy® che allo Screen Actors Guild Award.

Di recente, Franco ha interpretato **“Annapolis”**, di Justin Lin, **“The Great Raid”**, con Benjamin Bratt e Connie Nielsen, per la regia di John Dahl, e **“Tristano e Isotta”** (*Tristan And Isolde*). Nel 2004, è tornato al ruolo di Harry Osborn in **“Spider-Man 2”**, seguito del campione d’incassi **“Spider-Man”**, un ruolo poi ripreso anche in **“Spider-Man 3”**, sempre con la regia di Sam Raimi e al fianco di Tobey Maguire e Kirsten Dunst.

La sua filmografia comprende poi **“The Company”**, di Robert Altman, **“Sonny”**, debutto nella regia di Nicolas Cage, **“Colpevole d’omicidio”** (*City By The Sea*), con Robert De Niro, **“Deuces Wild”**, prodotto da Martin Scorsese, **“Costi quel che costi”** (*Whatever It Takes*) e **“Mai stata baciata”** (*Never Been Kissed*). Per la televisione, Franco ha interpretato l’acclamato **“Freaks And Geeks”** per la NBC. Ha inoltre scritto, diretto ed interpretato numerose *pièces* teatrali, che attualmente sta adattando per il cinema.

È inoltre un pilota, un pittore e uno scrittore. Vive a Los Angeles.

JEAN RENO (*Capt. Thenault*) è un notissimo attore francese divenuto popolare in tutto il mondo grazie a pellicole come **“Mission: Impossible”**, di Brian De Palma, con Tom Cruise, **“Godzilla”**, di Roland Emmerich, **“Leon”**, di Luc Besson, con Natalie Portman, e **“Ronin”**, di John Frankenheimer, con Robert De Niro. Di recente, ha interpretato **“La Pantera Rosa”** (*The Pink Panther*), con Steve Martin, ed è stato l’ispettore di Polizia Bezu Fache in **“Il Codice Da Vinci”** (*The Da Vinci Code*), di Ron Howard. Con Roberto Benigni, ha poi interpretato **“La tigre e la neve”**.

Reno è uno degli attori francesi più amati ed osannati, interprete di pellicole quali **“Stai zitto! Non rompere”** (*Tais toi*) e **“I visitatori”** (*Les visiteurs*), quest’ultima campione d’incassi di tutti i tempi in Francia all’epoca della sua uscita ed entrambe con Gerard Depardieu, **“Le dernier combat”**, **“Subway”**, con Christophe Lambert e Isabelle Adjani, **“Le grand bleu”**, con Roseanna Arquette, e **“Nikita”** (*La femme Nikita*), con Anne Parillaud, tutti per la regia di Luc Besson.

Nato a Casablanca da genitori spagnoli, Reno è riuscito a coronare il suo sogno di diventare attore in Francia dopo aver svolto il servizio militare. Stabilitosi a Parigi,

si è unito al regista Didier Flamand e alla sua compagnia teatrale itinerante. Sul grande schermo, ha debuttato con **“Chiaro di donna”** (*Claire de femme*), di Costa-Gavras.

Reno, che per i primi undici anni di vita ha parlato solo spagnolo, parla perfettamente francese, italiano, inglese e giapponese. Si divide tra il sud della Francia, la Corsica, New York e Los Angeles.

MARTIN HENDERSON (*Reed Cassidy*) fa parte della elettrizzante nuova schiera di nuovi attori emergenti che sbarcano a Hollywood dall’Australia e dalla Nuova Zelanda. Di recente, ha interpretato il musical di Bollywood **“Matrimoni e pregiudizi”** (*Bride And Prejudices*), diretto da Gurinder Chadha (**“Sognando Beckham”** [*Bend It Like Beckham*]), ed ha terminato le riprese del thriller indipendente **“Little Fish”**, con Cate Blanchett e Sam Neill, in Australia. Ha inoltre interpretato il film d’azione della Warner **“Torque”**, ambientato nel mondo delle corse motociclistiche ed interpretato da Ice Cube, **“Windtalkers”**, di John Woo, e **“The Ring”**, di Gore Verbinski, con Naomi Watts.

Nato e cresciuto ad Auckland, in Nuova Zelanda, Henderson ha iniziato ad appassionarsi della recitazione quando un programma televisivo locale, **“Strangers”**, ha effettuato dei provini alla scuola elementare da lui frequentata. A 13 anni, Henderson ha ottenuto una parte nel programma, e da allora non ha mai smesso di recitare. Nel 1993, ha vinto il New Zealand Television And Film Award (l’equivalente dell’Emmy® americano) come Miglior Attore Televisivo per **“Shortland Street”**.

Nel 1995, si è trasferito a Sydney, in Australia, dove ha interpretato la serie **“Sweat”** e, accanto a Radha Mitchell, **“Kick”**, ambientato nel mondo del balletto di Sydney. Due anni dopo si è trasferito a New York: per prepararsi al suo debutto americano, ha studiato due anni alla Neighborhood Playhouse e, nell’off-Broadway, ha interpretato **“Ophelia Thinks Harders”**, al Samuel Beckett Theatre.

Attualmente, vive a Los Angeles.

JENNIFER DECKER (*Lucienne*) è stata scelta per **GIOVANI AQUILE-FLYBOYS**, che segna il suo debutto sul grande schermo, dopo un solo provino a Parigi. La Decker ha iniziato a recitare a 18 anni in teatro: la sua straordinaria bellezza e forte personalità sono state immediatamente notate da Irina Brook che cercava una nuova Giulietta per il suo allestimento di **“Romeo e Giulietta”** (*Romeo And Juliet*). Dopo lo straordinario successo al National Theatre de Chaillot di Parigi, la tragedia è stata portata in una trionfale tournée in tutta la Francia e poi all’estero.

In **“Cavale”**, di Steve Suissa, la Decker ha poi interpretato una giovane adolescente innamorata e in fuga, continuando tuttavia a recitare in teatro con la Commedia dell’Arte.

Dopo **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, ha interpretato **“Jeune Homme”**, del regista svizzero Christoph Schaub, e due film-tv, **“Josephine”**, di Jean-Marc Vervoort, e **“Les Amants du Flore”**, di Ilan Duran Cohen, un tenero omaggio a Jean Paul Sartre e Simone de Beauvoir.

TYLER LABINE (*Briggs Lowry*) è nato a Brampton, nello stato canadese dell’Ontario. Giovanissimo, ha seguito la famiglia a Vancouver, nella British Columbia, dove, sedici anni fa, ha iniziato a recitare nei teatri locali, da cui è poi passato alla televisione. Il primo ruolo da protagonista è arrivato con il canale UPN e **“Breaker High”**. Sul grande schermo, ha interpretato **“Trixie”**, con Emily Watson, **“Marine Life”**, con Cybill Shepherd, **“SYNAPSE – Pericolo in rete”** (*Antitrust*), con Tim Robbins. Labine ha avuto inoltre l’opportunità di lavorare con David Bowie in **“Mr Rice’s Secret”**.

La sua notorietà è dovuta soprattutto alle serie televisive **“Dead Last”**, della Warner, e **“That Was Then”**, della ABC. Di recente, ha inoltre interpretato **“Invasion”**, sempre per la ABC, diretto da Shaun Cassidy.

Quando ha tempo libero, Labine, che vive a Los Angeles, suona con suo fratello e il suo migliore amico nel gruppo hip-hop Figures Of Speech. Appassionato di snowboard, ama cimentarsi sulle piste di Whistler/Blackcomb, oltre che passare del tempo al suo cottage di famiglia in Ontario.

I realizzatori

TONY BILL (*Regia*) dopo essersi laureato alla Notre Dame University in Letteratura Inglese e Arte, ha iniziato la sua carriera cinematografica come attore. Sin dall'inizio, ha avuto la fortuna di lavorare con registi come Sydney Pollack, Terrence Malick, Steven Spielberg, Francis Coppola e Hal Ashby, e di avere mentori come Sir Carol Reed e John Sturges. Nonostante si fosse rivelato una giovane promessa, Bill ha deciso che voleva diventare un regista, e non un attore.

Diventato produttore con **“Deadhead Miles”** (1971), ha prodotto **“Una squillo per quattro svitati”** (*Steelyard Blues*, 1973), seguito da **“La stangata”** (*The Sting*, 1973), che gli è valso sette premi Oscar®, di cui uno come Miglior Film, e che è diventato uno dei campioni d'incasso di tutti i tempi. Sempre come produttore, ha firmato pellicole come **“Taxi Driver”** (1976), **“Pazzo pazzo West”** (*Hearts Of The West*, 1975), **“Boulevard Nights”** (1979), **“Vivere alla grande”** (*Going In Style*, 1979).

Come regista, ha debuttato con **“La mia guardia del corpo”** (*My Bodyguard*, 1980), seguito da **“Niki”** (*Six Weeks*, 1982), **“Dentro la grande mela”** (*Five Corners*, 1987), **“Pubblifollia”** (*Crazy People*, 1990), **“Qualcuno da amare”** (*Untamed Heart*, 1993) e **“Una casa tutta per noi”** (*A Home Of Our Own*, 1993).

Tony Bill è noto come un produttore/regista di grande passione, con una particolare bravura per scoprire nuovi talenti. Il suo primo film, **“Deadhead Miles”**, prodotto nel 1971 per la Paramount, è stata la prima sceneggiatura dell'allora sconosciuto Terrence Malick; per **“Una squillo per quattro svitati”**, si è unito in società a Julia e Michael Phillips e, con loro, ha puntato su un altro sceneggiatore esordiente, David S. Ward. Un trionfo a sorpresa, il film vedeva protagonisti Donald Sutherland e Jane Fonda. La sceneggiatura successiva di Ward era intitolata **“La stangata”**, a cui ha fatto seguito un altro film scritto da un esordiente – stavolta di nome Paul Schrader – intitolato **“Taxi Driver”**.

Anche per il suo primo film da regista, **“La mia guardia del corpo”**, ha scoperto un nuovo sceneggiatore, Alan Ormsby, mentre **“Dentro la grande mela”** è stata la prima sceneggiatura di John Patrick Shanley approdata sul grande schermo, così come **“Qualcuno da amare”**, scritto da Tom Sierchio – tutte pellicole che Tony Bill ha prodotto da indipendente, con i propri soldi.

Bill è sposato a Helen Bartlett, sua socia nella Barnstorm Films. Vivono nella più vecchia casa di Venice, vicino al Santa Monica Airport, con le loro figlie, Madeline e Daphne, e vari animali a quattro zampe.

DEAN DEVLIN (*Produttore*) è Presidente e Amministratore Delegato della Electric Entertainment, la società da lui fondata nel 2001 per produrre film in serie e sviluppare progetti interattivi musicali e televisivi.

Negli ultimi 12 anni, Dean Devlin ha co-sceneggiato e prodotto alcune delle pellicole di maggior successo, a cominciare da **“Stargate”** e **“Independence Day”**, che ha incassato oltre 800 milioni di dollari nel mondo. Ha inoltre co-sceneggiato e prodotto **“Godzilla”** e prodotto **“The Patriot – Il patriota”**, con Mel Gibson, candidato a tre premi Oscar®.

Sotto l’egida della Electric, ha prodotto **“Arac attack – Mostri a otto zampe”** (*Eight Legged Freaks*), distribuito dalla Warner e della Village Roadshow nel 2002, **“Cellular”**, con Kim Basinger, distribuito dalla New Line nel 2004, **“The Librarian”**, trasmesso da TNT nel dicembre 2004, record d’ascolti per un canale via cavo. Mentre era impegnato con **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** in Inghilterra, ha inoltre prodotto una mini-serie in sei ore, **“The Triangle”**, girata per Sci-Fi Channel in Sud Africa, di cui è produttore esecutivo insieme a Bryan Singer. Nell’estate 2005, in Africa, ha terminato le riprese di **“The Librarian II: Return To King Solomon’s Mines”**, il *sequel* di **“The Librarian”**. Il primo documentario di Devlin, **“Who Killed The Electric Car?”** è stato acquistato dalla Sony Pictures Classics ed è stato presentato in anteprima al Sundance Film Festival del 2006.

Dean Devlin è anche un pioniere nello sviluppo dell’intrattenimento digitale: questo film è infatti uno dei primi per i quali sia stata utilizzata la nuova cinepresa digitale in 35mm Genesis. Già come socio della Centropolis Devlin è stato tra i fautori di una divisione digitale, per sviluppare giochi e siti web di intrattenimento ed informazione e per estendere la diffusione della Centropolis. Per **“Stargate”**, nel 1994, Devlin è stato il primo a creare un marketing cinematografico via web (tanto che buona parte dei trionfali risultati al botteghino nel primo week-end di uscita del film è stata attribuita dagli analisti proprio alla consapevolezza del film generata via web); ha inoltre commissionato lo sviluppo di un gioco on-line legato a **“Independence Day”**, poi confezionato insieme al DVD del film, sviluppato (in società con Intel) il primo webshow per la serie televisiva **“The Visitor”** (commissionata da Fox nel 1997), e promosso la realizzazione del gioco on-line legato a **“Godzilla”**, in coincidenza con l’uscita del film e distribuito gratuitamente su CD-Rom in 2.500 punti vendita della catena alimentare Taco Bell.

Devlin è tra i creatori di mothership.com, uno dei siti più frequentati da quanti amano la fantascienza, di *Eon*, una rivista settimanale su web, e del Gaming Center on-line, acquisito da USA Networks nel giugno 2000 e poi fuso in scifi.com.

La Electric Entertainment possiede tuttora il 50% dell'Electric/Mythic Gaming Center, dove si trovano giochi come **“ID4 Online”**, **“Spellbinder”**, **“Darkness Falls”**, **“Splatterball Plus”** e **“Dragon’s Gate”**.

Nel 1996, è stato co-fondatore della Centropolis FX, una delle maggiori società di effetti speciali, pluripremiata per **“Independence Day”**, **“Godzilla”**, **“Flubber – Un professore tra le nuvole”**, **“Stuart Little”**, **“The Patriot”**, **“Il re scorpione”** (*The Scorpion King*) e **“Arac attack”**. Sotto la sua guida, la società è passata da 10 a 50 persone, tra animatori e artisti del composite; anche dopo la fusione con la società europea Das Werk, nel 2001, Devlin è nel Consiglio di Amministrazione della Centropolis.

MARK FRYDMAN (*Produttore*) e il suo socio, lo sceneggiatore e regista Rod Lurie, sono attualmente impegnati nella produzione esecutiva di **“Commander-In-Chief”** per la Touchstone Television e la ABC, parte di un accordo pluriennale tra la Touchstone e la loro società di produzione, la Battle Plan Productions. Frydman produrrà poi **“Soul Of The Age”**, un dramma shakespeariano diretto da Ronald Emmerich e prodotto con Mark Gordon. Con George Clooney e Steven Soderbergh, ha inoltre prodotto **“The Jacket”**, interpretato da Adrien Brody e Keira Knightley. Nel 2002, è stato il produttore esecutivo del pilota televisivo **“Line Of Fire”**, con ABC, Touchstone e DreamWorks, da cui sono nati poi i tredici episodi trasmessi dalla ABC nell'autunno 2003, che hanno reso Frydman il primo produttore esecutivo francese di una serie trasmessa da una emittente generalista americana. L'Associated Press e il *Miami Herald* l'hanno votata **“Miglior Serie dell'Anno”**.

Frydman ha iniziato la sua carriera nel gruppo che fondato in Francia Canal+, di cui è poi divenuto Vice-Presidente delle Co-produzioni Cinematografiche. Nel 1992, con la creazione di Hexagon Films, Frydman ne è diventato Presidente della Produzione. Con questa società, ha prodotto **“Limite estremo”** (*Boiling Point*), con Wesley Snipes, **“Stargate”**, con Kurt Russell, e **“Alcatraz – L'isola dell'ingiustizia”** (*Murder In The First*), con Kevin Bacon e Gary Oldman.

Dopo quest'ultimo film, ha fondato la Battle Plan Productions, con cui ha realizzato **“Deterrence”** e **“The Contender”**, entrambi scritti e diretti da Lurie. **“The Contender”**, con Gary Oldman, Joan Allen, Jeff Bridges e Christian Slater, è stato distribuito dalla DreamWorks ed è stato candidato a due Oscar® e a due Globi d'Oro®. Frydman è stato inoltre il produttore esecutivo di **“Una moglie ideale”** (*Sex Monster*), diretto da Mike Binder, **“Niente per bocca”** (*Nil By Mouth*), di Gary Oldman (selezione ufficiale a Cannes 1997), **“Scene da un crimine”** (*Scene Of The Crime*), del regista francese Dominique Forma, e del cortometraggio di Lurie **“The Nazi”** (selezione ufficiale al Sundance 2003).

NIC EDE (*Ideazione costumi*) è nato a Londra e vanta una carriera quasi trentennale. Tra le pellicole più recenti cui ha lavorato, **“Nanny McPhee”**, della Miramax, con Emma Thompson e Colin Firth, **“Bright Young Things”**, della Revolution Films, con Dan Aykroyd e Peter O’Toole, **“The Gathering”**, della Granada, con Christina Ricci, **“La fidanzata ideale”** (*Relative Values*), con Julie Andrews e Colin Firth, **“Resurrection Man”**, della Revolution Films e della Polygram, con Stuart Townsend, e **“Wilde”**, con Vanessa Redgrave, Stephen Fry e Jude Law.

Ha iniziato a lavorare nel cinema per la Disney, con **“Escape From The Dark”** come assistente ai costumi, diventando poi supervisore ai costumi con **“Greystoke – La leggenda di Tarzan il signore delle scimmie”** (*Greystoke: The Legend Of Tarzan Lord Of The Apes*) e **“King David”**. È diventato costumista con **“Castaway – La ragazza venerdì”**, di Nic Roeg, per la Cannon Screen Entertainment.

In televisione, ha lavorato per la BBC a **“Gunpowder, Treason & Plot”**, **“Canterbury Tales – The Knight’s Tale”**, alla serie MTV **“Undressed”**, a **“The Last Detective”**, di ITV, e a **“The Lady In Question”** e **“Dash & Lily”**, di A&E.

Ede vive a Londra.

HENRY BRAHAM (*Direttore della fotografia*) ha iniziato come direttore della fotografia di spot pubblicitari per i maggiori registi inglesi. Nel 1992, ha esordito nel cinema con **“Soft Top Hard Shoulder”**, di Stefan Schwartz, con Peter Capaldi, e da allora ha continuato a lavorare sia nel cinema che in pubblicità.

La sua filmografia comprende inoltre **“Roseanna’s Grave”**, con Mercedes Ruehl e Jean Reno, **“The Land Girls”**, di David Leland, **“Svegliati Ned”** (*Waking Ned*), di Kirk Jones, **“Bright Young Things”**, di Stephen Fry, con Emily Mortimer e James McAvoy. Nell’estate 2004, sempre per la regia di Kirk Jones, ha firmato la fotografia di **“Nanny McPhee”**, della Working Title Films, con Emma Thompson e Colin Firth; e poi ancora **“Shackleton”**, di Charles Sturridge, con Kenneth Branagh, che gli è valso un Emmy® e una candidatura al BAFTA per la Miglior Fotografia.

Braham è inoltre un apprezzato agricoltore nel West Country, e i suoi prodotti sono venduti nei migliori supermercati.

CHARLES WOOD (*Scenografie*) ha iniziato a lavorare nel cinema nel 1991, dopo un diploma da restauratore, come Art Director degli effetti visivi di una società di effetti speciali, su pellicole quali **“Il fuggitivo”** (*The Fugitive*), **“Fearless – Senza**

paura”, **“Trappola in alto mare”** (*Under Siege*) e **“L’armata delle tenebre”** (*Army Of The Darkness*).

Diventato scenografo, ha lavorato a moltissime pellicole, anche indipendenti, tra cui **“The Italian Job”**, **“The Honeymooners”**, **“Laws Of Attraction – Matrimonio in appello”**, **“Nella mente del serial killer”** (*Mindhunters*), **“Driven”**, **“La vendetta di Carter”** (*Get Carter*) e **“Mortal Kombat 2”**.

Attualmente sta lavorando al nuovo film di Michael Apted, **“Amazing Grace”**, un film storico basato sull’opera di William Wilberforce, che ha contribuito all’abolizione della schiavitù nell’Inghilterra del primo Ottocento.

DAVID WARD (*Sceneggiatura*) ha scritto alcune delle pellicole di maggior successo di tutti i tempi, tra cui **“La stangata”** (*The Sting*), premio Oscar® 1973 per la Miglior Sceneggiatura. È stato inoltre candidato all’Oscar® per **“Insonnia d’amore”** (*Sleepless In Seattle*), con Meg Ryan e Tom Hanks. Ha inoltre sceneggiato **“Milagro”** (*The Milagro Beanfield War*), della Universal, **“Cannery Row”**, della MGM/United Artists, **“La maschera di Zorro”** (*The Mask Of Zorro*), della Columbia, mentre è stato anche regista, oltre che sceneggiatore, di **“Major League – La squadra più scassata della lega”**, con Tom Berenger, Charlie Sheen e Wesley Snipes, **“The Program”**, con James Caan, Omar Epps e Halle Berry, e **“Sua Maestà viene da Las Vegas”** (*King Ralph*), con John Goodman.

PHIL SEARS (*Sceneggiatura*) si è laureato alla Film School della University of Southern California. Ha iniziato a lavorare come fattorino, ed poi diventato coordinatore della produzione di mini-serie televisive prima di esordire nella regia (e nella sceneggiatura) con il film horror **“Ripper Man”**, per la Warner. Con il co-sceneggiatore di **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS** Blake T. Evans sono amici da diciassette anni ed hanno girato due film insieme, ma questo è il primo che abbiano scritto insieme. Ricorda Sears: “Blake mi ha chiamato un giorno e mi ha chiesto se sapevo che alcuni coraggiosi piloti americani erano andati in Europa a combattere i tedeschi ancor prima che gli Stati Uniti entrassero nella Grande Guerra. Non l’avevo mai sentito, ma mi sono detto, «Be’, sembra proprio il soggetto di un film». Ora che il film è finito, so che avevamo ragione”. E questo film, del resto, è stata un’ispirazione: Sears ha iniziato a prendere lezioni di volo (anche se i controllori del John Wayne Airport sostengono che sarebbe meglio che egli si limitasse a scrivere e a dirigere film).

Sears vive a Laguna Niguel, in California, con la moglie Beth, che ha conosciuto a scuola di cinema.

BLAKE EVANS (*Soggetto e sceneggiatura*), nato e cresciuto a Enid, in Oklahoma, si è laureato nel 1986 alla Texas Christian University in Cinema e Tv. Nel 1987 si è trasferito a Los Angeles, dove ha conseguito un Master in Direzione della Fotografia all'American Film Institute. Ha firmato il suo primo film come direttore della fotografia nel 1993, e da allora ne ha girati altri quindici in sei Paesi, oltre a quattro stagioni televisive. È membro dal 1992 dello IATSE 600 Camera Union, il sindacato americani dei direttori della fotografia.

Ha scritto diverse sceneggiature, ed è membro del Writers Guild Of America; ha scritto il soggetto originali ed ha co-firmato la sceneggiatura di **GIOVANI AQUILE-FLYBOYS**. È inoltre membro del Directors Guild Of America ed ha diretto alcuni episodi per la televisione.

MARC ROSKIN (*Co-produttore/Regia seconda unità*) è uno dei soci fondatori della Electric Entertainment. In precedenza, era stato Senior Vice-President della Centropolis Entertainment, guidata da Roland Emmerich e Dean Devlin, dove si è occupato dello sviluppo e della produzione di **“Godzilla”**, **“The Patriot – Il patriota”**, **“Arac attack – Mostri a otto zampe”** (*Eight Legged Freaks*) e **“Il tredicesimo piano”** (*The Thirteenth Floor*).

Dopo essere stato con Dean Devlin tra i fondatori della Electric Entertainment, nel 2001, Roskin si è occupato della ricerca, dello sviluppo e della produzione di progetti televisivi e cinematografici. È stato il produttore di **“Cellular”**, del 2004, con Kim Basinger e Jason Statham. In **GIOVANI AQUILE- FLYBOYS**, è inoltre regista della seconda unità.

Per la televisione, ha prodotto per la TNT e diretto la seconda unità di **“The Librarian”**, con Noah Wyle, il tv-movie di maggior successo del 2004, mentre per Sci-Fi Channel ha prodotto la mini-serie di sei ore **“The Triangle”**. Nel 2005, ha prodotto il *sequel* **“The Librarian II: Return To King Solomon’s Mines”**, sempre per TNT. Ha infine prodotto per la TNT e diretto la seconda unità del poliziesco **“Talk To Me”**.

Attualmente è al lavoro sul terzo episodio della serie iniziata da **“The Librarian”**.

KEARIE PEAK (*Co-produttore*) è socia della Electric Entertainment di Dean Devlin, dove è entrato nel 2003 dopo oltre dieci anni all'attivo nel cinema. Tra i titoli più recenti cui ha lavorato, **“The Librarian: Quest For The Spear”**, come co-

produttore esecutivo, e **“The Librarian II: Return To King Solomon’s Mines”**, entrambi con Noah Wyle per TNT, e la mini-serie di Sci-Fi Channel **“The Triangle”**, con Lou Diamond Phillips, Eric Stoltz, Catherine Bell, di cui sono produttori esecutivi Dean Devlin e Bryan Singer.

Prima di entrare nella Electric, la Peak ha fondato la K2 Productions, per il finanziamento e lo sviluppo di progetti cinematografici a livello internazionale: con questa società si è occupata di moltissimi progetti, sia negli Stati Uniti che altrove, tanto con società indipendenti quanto con le *majors*. In precedenza, era stata Presidente della Steve Tisch Company per cinque anni, occupandosi della divisione cinema. Ha co-prodotto **“Wild America”** (della Morgan Creek/Warner Bros.) e **“Dear God”**, diretto da Garry Marshall, ed è stata produttore esecutivo di **“American History X”** (New Line Cinema), che è valso ad Ed Norton una candidatura all’Oscar® 1998 come Miglior Attore. Ha sviluppato **“The Long Kiss Goodnight”**, di Renny Harlin (New Line Cinema) e **“The Postman”** (Warner Bros.), diretto ed interpretato da Kevin Costner.

Come direttore dello sviluppo alla Carolco Picture, aveva lavorato con lo sceneggiatore e regista Gary Goldman a vari progetti, tra cui **“Basic Instinct”**, con Sharon Stone, **“Terminator 2 – Il giorno del giudizio”** (*Terminator 2: Judgment Day*) e **“Atto di forza”** (*Total Recall*), entrambi con Arnold Schwarzenegger.

RACHEL OLSCHAN (*Produttore associato*) lavora alla Electric Entertainment sin dalla sua fondazione, nel 2001. È stata co-produttore di **“The Librarian II: Return To King Solomon’s Mines”**, con Noah Wyle per TNT, e del primo documentario prodotto dalla Electric Entertainment, **“Who Killed The Electric Car?”**, presentato in anteprima al Sundance 2006.

Nel 2005, è stata produttore associato della mini-serie di Sci-Fi Channel **“The Triangle”**, con Lou Diamond Phillips, Eric Stoltz, Catherine Bell, di cui sono produttori esecutivi Dean Devlin e Bryan Singer; ha inoltre firmato come produttore associato anche il tv-movie TNT **“The Librarian: Quest For The Spear”**.

PHILLIP GOLDFARB (*Produttore esecutivo*) lavora nell’industria del cinema e della televisione da oltre 35 anni. Membro del Directors Guild Of America dal 1967, è stato aiuto regista, direttore di produzione e regista di moltissimi progetti televisivi e cinematografici, tra cui **“Taxi Driver”**, **“La mia guardia del corpo”** (*My Bodyguard*) e **“Diario di una casalinga inquieta”** (*Diary Of A Mad Housewife*).

È stato produttore di **“Il ribelle”** (*All The Right Moves*), **“Grazie a Dio è venerdì”** (*Thank God It's Friday*) e **“Nice Dreams”**, con Cheech e Chong.