

LE MANS '66



*Při 7 tisících otáčkách za minutu všechno mizí.
Vozidlo se dostává do stavu beztlíže. Mizí.
Vše, co zbývá, je těleso pohybující se prostorem a časem.
Při 7 tisících otáčkách se to stane. Tady to na vás čeká.*

James Mangold, génius, který stojí za příběhy jako *Walk the Line* nebo *Logan: Wolverine*, přináší film inspirovaný reálným životním dramatem, film o pevném přátelství, které navždy změnilo historii závodění.

Carroll Shelby (Matt Damon) se v roce 1959 ocitá na světové špičce, když vyhrává nejnáročnější závod ze všech motosportů na světě, 24 hodin Le Mans. Jeho největší triumf rychle následuje drtivá zpráva – neohroženému Texasanovi lékaři řeknou, že je jeho srdce v tak špatné kondici, že už nikdy nebude moci závodit. Shelby v sobě díky své nekonečné vynalézavosti objevuje designéra a obchodníka. Ve skladu ve Venice Beach začíná spolupráci s týmem inženýrů a mechaniků zahrnujícím temperamentního zkušebního řidiče Kena Milese (Christian Bale). Miles, britský závodní šampion, je geniální závodník, oddaný otec a manžel, ale umí být i neomalený, arogantní a neschopný kompromisu.

Poté, co Shelbyho vozy udělají na Le Mans silný dojem i na ctihodného Enza Ferrariho, najímá společnost Ford Motor vizionáře, aby navrhl nepřekonatelné závodní auto, které na nelítostné francouzské trati překoná i samotné Ferrari. Shelby, Miles a jejich tým, kteří jsou odhodláni uspět i přes nemalé útrapy, společně bojují proti korporátním zásahům, zákonům fyziky i svým vlastním démonům, aby vytvořili revoluční vozidlo, které zastíní veškerou konkurenci. Jejich neúnavné snažení je však neskonalé – vítězství těchto odvážných mužů něco stojí.

V triumfálním i hořkosladkém historickém příběhu *LE MANS 66* září vítěz Ceny Akademie Matt Damon (*Martian, Jason Bourne*), držitel Ceny Akademie Christian Bale (*Vice, The Fighter*), Jon Bernthal (*Baby Driver, Vdovy*), Caitriona Balfe („Outlander“, *Plán útěku*), Tracy Letts (*Lady Bird, Sázka na nejistotu*), Josh Lucas („Yellowstone“, *Zlom*), Noah Jupe (*Tiché místo*), Remo Girone (*Pod rouškou noci*), Ray McKinnon („Mayans M.C.“), JJ Feild (*Captain America: První Avenger*) a Jack McMullen („Waterloo Road“).

Film režuruje James Mangold (*Logan: Wolverine, Walk the Line*) a napsán byl duem Jez Butterworth & John-Henry Butterworth (*Na hraně zítřka, Fair Game*) a Jasonem Kellerem (*Plán útěku, Kazatel Kalašnikov*). Producenty jsou společně s Mangoldem Peter Chernin (*Skrytá čísla, Největší showman*) a Jenno Topping (*Válka o planetu opic, Špión*) pro Chernin Entertainment. Výkonnými producenty jsou Kevin Halloran (*Vesmír mezi námi*), Dani Bernfeld (*Sladké údolí*) a Michael Mann (*Collateral*).

Mezi další Mangoldovy spolupracovníky, z nichž s mnoha již dříve spolupracoval, patří na Cenu Akademie navržený kameraman Phedon Papamichael (*Nebraska, Walk the Line*), výtvarník François Audouy (*Logan: Wolverine, Wolverine*), stříhač Michael McCusker (*Logan, Walk the Time* – navržen na Cenu Akademie), stříhač Andrew Buckland (*Dívka ve*

vlak), supervizor vizuálních efektů Olivier Dumont (*Král Artuš: Legenda o meči, Strom života*), skladatel Marco Beltrami (*3:10 Vlak do Yumy, Smrt čeká všude*) a Buck Sanders (*Smrt čeká všude, Wolverine*). Casting Ronna Kress (*Deadpool, Šílený Max: Zběsilá cesta*).

VYSOKOOKTANOVÉ DRAMA O PŘÁTELSTVÍ, KTERÉ ZMĚNILO ZÁVODĚNÍ

Je to jeden z nejlegendárnějších příběhů v historii motosportu. Carroll Shelby, který úzce spolupracuje s temperamentním zkušebním řidičem Kenem Milesem, vyvíjí revoluční vozidlo, které v roce 1966 při závodě 24 hodin Le Mans poráží zástup vozů vytvořený italskou závodní legendou Enzoem Ferrarim. Je to příběh o nekonvenčních myslitelích, kterým se podařilo překonat neskutečné útrapy, aby díky své čiré vynalézavosti, odhodlanosti a silné vůli dosáhli něčeho zcela nevšedního.

Režisér James Mangold v projektu viděl dvě velké výzvy – příležitost natočit takové závodní scény, které divákům umožní zažít pocity, jako by seděli v autech společně s těmito neohroženými závodníky a také možnost zaznamenat bouřlivé přátelství mezi Shelbym a Milesem. Oba byli vcelku výraznými až heroickými osobnostmi – Shelby byl tvrdý, ale neobyčejně sympatický, zatímco Miles byl upřímný až hrubý – ale spojovala je vášeň pro inovaci a nekonečná láska k závodění.

Jednoduše řečeno, Shelby a Miles byli odhodláni uspět a riskovali pro to své životy pokaždé, když sedli za volant. „Měli pro sebe navzájem to nejhlubší porozumění,” říká Mangold.

„Když se Shelby dozvídá, že už nebude moci závodit, stává se z řidiče designérem a obchodníkem a Ken se stává prostředníkem Shelbyho snů. Jenomže Ken se při firemních nebo veřejných událostech nedokáže moc ovládat a je až moc upřímný. Zkrátka řekne, co si myslí, takže Shelby se ujímá role jeho ochránce a mluvčího. Mají spolu velmi symbiotický vztah. Každý z nich má to, co ten druhý postrádá.”

„*LE MANS 66* je tím typem filmu, který mi připomíná, proč jsem se vlastně stal součástí tohoto průmyslu,” vysvětluje producent Peter Chernin, co ho k filmu táhlo. „Je to velký, emocionální a osobitý filmový zážitek, který představuje veškeré důvody, proč vlastně chceme sedět v kině. Chceme toho být součástí. Chceme být dojatí, brečet, smát se... chceme se inspirovat. Tenhle film tohle všechno má - a má ještě víc.”

Chernin byl nadšený, že se do projektu zapojil James Mangold, který měl už v té době zkušenosti s vyobrazováním emočních příběhů o skutečných postavách z historie a dramatických příběhů o outsiderech.

„Vždy ho zajímali nechtění hrdinové, lidé, kteří mají vlastní silný morální kodex, často velmi svérázný, a ne vždy následující platné zákony,” říká Chernin. „Výběr Mangolda pro toto úchvatné akční drama je nezpochybnitelný. Nikdo by nezvládl zkombinovat krásu a duši tohoto filmu tak, jak to udělal on.”

„Úskalím tohoto filmu bylo, jak divákům předat tu lásku, kamarádství a energii, kterou závodníci, designéři, mechanici a celý tým sdíleli, bez toho, abychom museli spoléhat na klišé vítězství,” dodává Mangold. „Věděl jsem, že pokud se nám podaří dostat se hluboko do každé z postav, tak vítězství nebo prohry závodů budou až druhotné po vítězství nebo prohrách jejich vlastních životů.“

Klíčem Mangoldova přístupu bylo vytvořit přirozený portrét Shelbyho a Milesova skutečného života. V moderní době, kdy počítačová grafika vévodí spoustě úspěšných filmů, režisér věděl, že je extrémně důležité zvolit k akčním scénám v *Le Mans '66* realističtější přístup tak, aby výstižněji zachytil rok 1960, a také aby divákům pomohl pochopit, co závodníci zažívali, když sebe i svá auta hnali přes limit.

„Mým cílem bylo, aby i přes dnešní ohromný počítačový vliv na výrobu akčních filmů, zůstalo na našem filmu něco hluboce analogového, opravdového a neupraveného a aby v něm bylo samotné vzrušení z těch mašin, aut, motorů a nebezpečí,” říká Mangold. „Tyto postavy se na okruhu říjí v tenoučké hliníkové skořápce rychlostí 300 km/h. Opravdu jsem se snažil divákům zprostředkovat ten zázrak, který představuje jejich odvaha a to, že za těchto okolností přežili.”

Film otevírá Shelbyho vítězství na Le Mans a jeho následná diagnóza. Poté se příběh přesouvá do roku 1963, kdy se Ford Motor Co., dříve leader automobilového průmyslu, dostává v prodeji za svého amerického konkurenta General Motors. Marketingový manažer Lee Iacocca usuzuje, že pokud chce Ford zaujmout mladé lidi zvažující nákup svého prvního auta, musí se firma soustředit na rychlost – pokud se Ford stane vítězem automobilových závodů, stane se zároveň mnohem atraktivnější značkou. Protože žádná firma nevyroběla auta rychlejší nebo více sexy než Enzo Ferrari, zdála se být tou správnou odpovědí akvizice tohoto evropského výrobce aut. Do sídla Ferrari je vyslán voj výkonných manažerů, aby vyjednali odkup evropské výroby automobilů, ale zpět do Michiganu se vrací s prázdnými rukama. Rozzouřený výkonný ředitel Fordu Henry Ford II. ihned umisťuje svou pravou ruku, seniorského viceprezidenta Lea Beebeho, do čela nové divize špičkových závodních aut v takzvaném Mount Everestu závodění – v závodě 24 hodin Le Mans. Tým Fordu přijde se vzrušujícím modelem GT40 Mark I, ale jeho první zkouška v Le Mans roku 1964 skončí katastrofálně. Žádnému ze tří vozů se nepodaří závod dokončit, zatímco vozy Ferrari obsadí

první, druhé i třetí místo. Na čtvrtém místě končí Shelby Daytona Cobra Couple, čehož si Ford II. nemůže nevšimnout.

Ford II. najímá Shelbyho, aby vyvíjel, testoval a nakonec aby se staral o celý závodní program celého korporátu Ford. Jenže Shelbyho zkušební jezdec Ken Miles jejich vztah dost komplikuje. Miles si svou přímostí Beebeho rychle znepřátelí, a ten dělá, co může, aby Milese skrze Shelbyho při každé možné příležitosti vyřadil ze hry. Přesto se – i přes neustálé zásahy ze strany Fordu - Shelbymu a jeho týmu, zahrnujícímu i hlavního inženýra Phila Remingtona a mladého britského mechanika Charlieho Agapiou, podaří postavit jedno z nejúžasnějších závodních aut historie – Ford GT40 MKII. Toto vozidlo navždy změnilo vnímání Forda i Ameriky, když se roku 1966 zúčastnilo věhlasného světového závodu Le Mans.

Mangold říká: „Tenhle film je o postavách, které prahnou po dokonalosti a snaží se jít proti korporátnímu náporu a jeho stylu myšlení. V naší zemi je to ve 21. století klíčová výzva. Vynálezy mnoha věcí, které definují naši zemi, stály jejich objevitele spoustu riskování, smělosti a důvěry ve vlastní instinkt. Je to něco, čeho už se dnes téměř bojíme.”

Chernin dodává: „Věděli jsme, že z toho může být nepřekonatelný film. Je plný zákulisních scén a konfliktů vášnivých, soutěživých a odhodlaných lidí na pozadí měnicího se rázu Ameriky - z poválečného optimismu v 50. a 60. letech na cynismus pozdních 60. a 70. let. Je to jeden z nejlepších amerických příběhů o černé ovci. Je to příběh plný nostalgie.”

HLEDÁNÍ CARROLLA SHELBYHO A KENA MILESE

I přesto, že v *LE MANS 66* excelují prvotřídní herci, kteří ztvárňují komplexní historické postavy, hlavní drama se točí kolem napjatého vztahu mezi dvěma odpadlíky Carrollm Shelbym a Kenem Milesem. Mangold již od začátku věděl, které herce chce obsadit do srdce příběhu – Matta Damona a Christiana Bala. „Oba jsou neskutečně nadaní,“ říká Mangold. „Od začátku je mezi nimi přirozené kamarádství, které se, jak je znát, přeneslo i na plátno.“

Režisér říká, že každý herec byl se svou rolí jistým způsobem provázaný. Stejně jako byl legendárním jezdec a stavitel sportovních aut Carroll Shelby, jehož výtvoř zahrnují Shelby Cobra, Shelby Daytona nebo představbu Fordova legendárního Mustangu Shelby Mustang – je i Damon předním hercem již po dekády.

„Je filmovou hvězdou skoro celý život,“ říká o Damonovi Mangold. „Nese si s sebou proslulost a slávu, kterou získal během své dlouhé kariéry, ale jako každý herec čelí ve svých

40 letech otázce 'Kam směřuji?'. Stejně tak se na sebe musel Shelby na začátku příběhu podívat a představit si sám sebe jako někoho nového.”

Podle Damona byl Shelby „neskutečný jezdec a svým způsobem dosáhl vrcholu. Díky svému zdravotnímu stavu se nemohl věnovat své obrovské vášni. Téměř upadl do zapomnění a skoro se z něj stal jen další chlápek, který se nutí k prodávání aut ostatním. Příležitost u Forda byla jeho životní šancí. Dal v sázku hrozně moc, stejně jako Miles. Pro oba to byla životní křižovatka.“

Bale postavil svou kariéru na vykreslování odvážných postav. Při ztvárňování skutečných lidí, ať už to byl Dicky Eklund ve filmu *Fighter* nebo Dick Cheney ve filmu *Vice*, vždy se do role pozoruhodně vžil a divákům přenesl podstatu těchto postav. Sám má pověst vášnivého a přímého člověka, hodně jako Ken Miles, který před svou cestou na závodní okruh během druhé světové války řídil tanky.

„V mnoha věcech si jsou Christian a Ken Miles podobní,“ říká o herci režisér. Herec už v roce 2007 hrál v Mangoldově filmu *3:10 Vlak do Yumy*. „Christian je nevšedně nadaný herec, ale nemá manýry filmové hvězdy. Miluje svou práci, když nad ní má kontrolu, když je u kormidla. Christian je navíc Brit a má osobní zkušenost s pracující třídou ve Velké Británii – našel si milion věcí, jak se s Kenem propojit. Věděl jsem, že bude nadšený z trénování a z role v tomto filmu.“

„Hraní skutečných postav představuje svobodu, protože mají dané návyky, mají vlastní výstřednosti, mají svůj hlas, všechno už tam je,“ říká Bale. „Můžete to všechno využít. Můžete se na to podívat na videu nebo ho s sebou můžete dovézt na plac a popovídat si s ním. Lidé jsou v tomhle otevření a fantastičtí. Cítím se svobodnější, když hraju skutečnou postavu, protože vím, že to není moje vlastní ego, které musí o něčem rozhodovat.“

Chernin o dvou hvězdných herecích dodává: „Bale a Damon představují výběr toho nejlepšího, co herecký rybník dnešní doby nabízí. Oba mají tendenci ponořit se do svých rolí a zároveň si uchovat herectví na hvězdné úrovni. Řekl bych, že jsou posledními prototypy klasického, odvážného, pokorného a vlídného člověka.“

Tito dva herci spolu nikdy předtím nespolupracovali, takže byli z příležitosti sdílet spolu plátno a prozkoumat přátelství těchto ojedinělých postav nadšení. „Shelby prostě věděl, že Ken Miles byl pro jeho misi nepostradatelný a Ken byl znám tím, že nesnesl blázný,“ říká Damon. „Byl prehlivý a nebál se říct, co si myslí. Neměl potřebu vycházet s ostatními. Pokud si myslel, že je nějaký nápad hloupý, prostě vám to řekl. Neměl žádné politické ani diplomatické dovednosti. Pro Shelbyho byl zdrojem neustále frustrace, protože sám sobě stál

pořád v cestě. Ale Shelby ho opravdu potřeboval k tomu, aby s ním vůz postavil a následně aby v něm v Le Mans závodil.”

Mangold po svých hercích chtěl, aby většinu řízení zvládli v reálných vozech na reálném okruhu. „Hlavní myšlenkou bylo, abychom většinu scén zvládli s herci udělat co nejlidštěji,” říká režisér. „Co jsem chtěl nejvíc, bylo to, aby diváci měli u závodění pocit, že jsou opravdu u toho. Slyšíte a vidíte chrastit šrouby v podvozku auta. Cítíte vibrace motoru. Chápete, jak daleko zacházejí a jak blízko je vůz k explozi.”

„Dnes se používá počítačový design,” pokračuje Mangold. „Díky tomu můžeme s daleko větší přesností odhadnout, co bude fungovat. Závodníci tehdy museli vlézt do aut, u kterých ani neměli představu, jestli vydrží pohromadě. S tužkou a počítadlem to nezjistíte. Prostě jste to auto museli postavit a pak v něm zkusit jet, abyste viděli, jestli se kolem vás rozletí, nebo ne. Na tomto riskování a zahrávání si se svými vlastními ambicemi je něco dobrodružně romantického.”

Než filmování začalo, trénoval Bale s Robertem Naglem, kaskadérským řidičem a koordinátorem. Bale ve filmu řídí jak vůz Shelby Cobra, tak různé kusy Fordu GT40. Robert Nagle s hercem strávil týden v centru Bob Bondurant School of High Performance Driving ve Phoenixu v Arizoně, které se zaměřuje na závodní ježdění. „Christian se do toho hodě ponořil a má pro to silné vlohy,” říká Nagle. „Je nejlepším hercem, kterého jsem kdy učil řídit.“

SESTAVA VEDLEJŠÍHO OBSAZENÍ

Lea Iacoccu, který se i přes své skromné kořeny jako syn italského přistěhovalce do Allentownu v Pensylvánii stal legendou automobilového průmyslu, když během 80. let oživil automobilku Chrysler, ztvárňuje Jon Bernthal. Bernthal je filmovým a televizním hercem známým svými emočně narušenými postavami v televizních seriálech jako *The Punisher* nebo *Živí mrtví* a ve filmech zahrnujících *Sicario: Nájemný vrah*, *Vlk z Wall Street*, nebo *Wind River*.

„I když většinou hraju muže, kteří spoléhají na své svaly, moc a zlobu, byl Iacoccu určitým způsobem nejsilnějším mužem, kterého jsem kdy hrál,” říká Bernthal. „Jeho síla pochází z jeho intenzity. Pochází z jeho intelektu. Když pracoval ve Fordu, pochopil, že je všude kolem celá generace 17letých s penězi v kapse, které baví rock’n’roll a sex a rychlá jízda a že zvětralá a stagnující výroba aut z 50. let Fordu ubližuje.“

Irská herečka Caitriona Balfe, která hraje Claire Randall v již dlouho běžícím seriálu *Cizinka*, hraje Mollie Miles, Kenovu ženu a matku jejich syna Petera. „Co se mi na postavě

Mollie líbí, je to, že i když je ve filmu maminkou v domácnosti, tak v jejich vztahu je rovnocenným partnerem,” říká Balfe. „Její muž má trochu ostré hrany, co se týče jeho osobnosti a jeho mezilidské dovednosti nejsou zrovna ukázkové. Ale proto je jejich vztah silný. Ona ho povzbuzuje a motivuje. Je na nich opravdu znát, že jsou tým, ve kterém se navzájem podporují. Bylo opravdu krásné tohle hrát.”

Vítěz Pulitzerovy ceny a Ceny Tony, herec a spisovatel Tracy Letts (*Blízko od sebe, Lady Bird*), ztvárňuje detroitskou legendu automobilového průmyslu Henryho Forda II., výkonného ředitele společnosti Ford Motor Company od roku 1960 do roku 1979. Žánr sportovního závodění pro herce představoval novou příležitost. Zaujala ho hlavně historická důležitost samotného příběhu. „Je to klasický příběh muž versus stroj, muž versus muž a muž versus on sám,” říká Letts. „Dotýká se to spousty sportovních témat, ale zároveň jde o kvalitní historický příběh. Spousta aut, které dnes známe a spousta pokroků, které technologie přinesly, mají začátky v této době.”

Josh Lucas představuje Lea Beebe, výkonného manažera Ford Motors Company, kterému byla předána kontrola nad závodním programem Fordu. Nejlépe znám je pro své role ve filmech *Holka na roztrhání*, v oscarovém snímku *Čistá duše* a ve filmu, na kterém pracoval s Balem v roce 2000, *Americké psycho*. „Příběh má i vlastní lyrickou hodnotu,” říká Lucas. „Vlastně epickou hodnotu. Energie a intenzita závodění v tomto příběhu má až poetický význam.“

Peter Miles je stejně jako jeho otec pohlčen závoděním. Petera ztvárňuje Noah Jupe, který s Johnem Krasinskim a Emily Blunt hraje ve filmu *Tiché místo* z roku 2018. „Peter je šťastný kluk, ale zároveň je to dítě, jehož táta může na okruhu kdykoli zemřít,” říká Jupe. „Už odmala je vtažen do světa závodění a až bude starší, chce být závodníkem stejně jako jeho otec. Je to všechno, co kdy znal.“

Herec veterán Remo Girone, idol italského filmu, televize a jeviště, hraje Enza Ferrariho, jehož závodní tým Scuderia Ferrari tomuto sportu roky dominoval. Nejznámější Gironeovou rolí je mafiánský kmotr v populární italské minisérii *La Piovra (Chobotnice)* a také role italsko-amerického zločince, který stojí proti Benu Affleckovi ve filmu *Pod rouškou noci*.

Ray McKinnon, americký herec, spisovatel a režisér, nejlépe známý z uznávaného televizního seriálu SundanceTV *Rectify* hraje Phila Remingtona, hlavního inženýra v Shelby American. Je to technický génius, který spraví nebo vytvoří cokoli. Remington je při vývoji Fordu GT40 MKII klíčovým spolupracovníkem Carrolla Shelbyho.

JJ Feild je publiku známý zejména svými rolemi z filmů *Captain America: První Avenger* a *V zemi Jane Austenové*. Aktuálně hraje v komediálním Netflix seriálu „Turn Up Charlie“ po boku Idrise Elby a Pipera Peraba. V *Le Mans 66* hraje Roye Lunnu, inženýra Fordu zodpovědného za design a vývoj závodního vozu GT40.

Britský herec Jack McMullen, známý z filmu *Chaz*, ztvárňuje Shelbyho amerického mechanika Charlieho Agapiou. S Kenem Milesem pracuje v Milesově opravě aut v Hollywoodu, předtím, než se k němu připojí v Shelbyho obchodě ve Venice na začátku roku 1963. Pro Charlieho byl Ken vlastně otcovským vzorem.

Produkce filmu zahrnovala i syny závodních ikon zobrazených ve filmu, z nichž většina jsou nebo byli šampiony a v mládí znali samotného Carrolla Shelbyho. Je potřeba zmínit závodníka Alexe Gurneyho, syna závodní legendy Dana Gurneye, závodníka Dereka Hilla, syna bývalého šampiona Formula One Phila Hilla a závodníka Jeffa Bucknuma, syna amerického závodníka Ronnieho Bucknuma.

O PRODUKCI

LE MANS '66 byl natočen během léta a brzkého podzimu roku 2018 v Jižní Kalifornii, Georgii a v Le Mans ve Francii. Režisér James Mangold shromáždil tým spolupracovníků, kteří mu pomohli vytvořit vizi tohoto epického soupeření mezi Henrym Fordem II. a Enzoem Ferrarim. Produkci dále tvořilo několik konzultantů, kteří s událostmi ve filmu měli osobní zkušenosti, aby filmu dodali ještě vyšší úroveň autenticity. Mezi tyto konzultanty patří například Charlie Agapiou, bývalý šéf týmu a mechanik v Shelby American nebo Peter Miles.

Výtvarník François Audouy dostal za úkol vytvořit rozmanité prostory, které znázorňují skutečná místa včetně sídla společnosti Ford Motor Company v Dearbornu v Michiganu nebo výrobního závodu Shelby American ve Venice v Kalifornii. Audouy již dříve s Mangoldem spolupracoval na projektech zahrnujících filmy *Logan: Wolverine* a *Wolverine* a z další spolupráce s tímto filmovým tvůrcem byl nadšený.

„Jim má velmi jasnou představu o tom, jak by měl vypadat příběh, který se snaží divákům zprostředkovat,“ říká Audouy. „Jeho filmy jsou postaveny na postavách a diváka drží uprostřed dění. To znamená, že výprava musí být realistická a pravděpodobná a musí vytvořit takový svět, který dokáže diváka udržet.“

Zajímavostí je, že každá scéna filmu *LE MANS '66* byla natočená přímo v dané lokaci. Pro rané scény v legendární továrně Fordu známé jako Ford River Rouge Complex nebo jenom The Rouge v Dearbornu v Michiganu, točila produkce ve 100 let staré ocelové továrně v Los Angeles. Sklad o rozloze 1400 m² byl doplněn o automatickou linku a dopravníkový

pás, aby se z něho ve filmu stala masivní automobilka, kde se v roce 1963 kompletovaly vozy Ford Falcon. Pro scény z továrny bylo zapotřebí 20 různých Fordů Falcon v různých fázích kompletace.

Místo toho, aby se vozy Ford Falcon stavěly znovu od začátku, prolezl koordinátor vozidel Rick Collins eBay, Craigslist a další stránky s automobily z druhé ruky, aby nakoupil Fordy Falcon z té doby. Poté z nich buď odstranil přebývající části, nebo interiér a exteriér těchto světle modrých vozů renovoval, aby vytvořil iluzi, že jako zbrusu nové právě sjely z výrobní linky. „Všechno to jsou opravdové vozy,” říká Audouy. „Nejde o žádný laminát. Všechny jsou z opravdového kovu, kompletně restaurované. I ten nátěr je stejný nátěr, který pochází ze vzorníku barev Fordu z roku 1963.”

Exteriér továrny Ferrari a interiér pracovny Enza Ferrariho byl natočen v Pomoně v Kalifornii, v centru Lanterman Development Facility. Venkovní zdi a vnitřní dvůr byly vytvořeny podle venkovní fasády původní společnosti v Maranellu v Itálii. Umělecký tým vytvořil přesnou repliku kanceláře Enza Ferrariho s okny s výhledem na dvůr, kde jsou zaparkována dvě Ferrari: replika vozu California Modena Spider z roku 1961 a původní vůz Silver Ferrari 275 GTB z roku 1966, který si produkce vypůjčila od místního sběratele.

Jedna z ikonických součástí sídla Ferrari je vstupní brána. Pro film *LE MANS 66* vytvořil designérský tým na place její repliku. „Je to jako brána z *King Konga* nebo z *Jurského parku*,” říká Audouy. „Když ji vidíte, jako by říkala ‘Ferrari’.”

K vytvoření Shelby American, Inc. na Princeton Avenue ve Venice v Kalifornii našla produkce dvoupatrový cihlový sklad se dvorem v jižním Los Angeles, v sousedství Chesterfield Square. Designéři tam poté dopravili konstrukci o 1100 m². Na konstrukci se nachází různé vybavení, které se v té době používalo – například zvedáky, francouzské klíče, časopisy o autech, trofeje, surfovací prkna nebo kola. Dokonalost dekoracím dodaly repliky vozu Shelby Cobra z doby před rokem 1966 společně se zapůjčenými vozy MKI, MKII nebo Shelbyho osobní vůz Shelby Cobra.

Když se Shelbyho výroba rozrostla o Shelby Mustang a o kapitál od Ford Motor Co., přerostl Carroll Shelby svůj původní obchod ve Venice a v roce 1965 svou firmu a výrobní linku přestěhoval do jednoho z hangárů mezinárodního letiště v Los Angeles (LAX), kde vyrobil jedny z nejslavnějších závodních i osobních aut v historii automobilového průmyslu. Dvoutýdenní filmování scén zasazených do Shelbyho výroby v LAX se odehrávalo v hangáru na mezinárodním letišti v Ontariu (California Air National Guard), zhruba 65 km východně od Los Angeles.

Když nebyla letadla v provozu, letiště povolilo filmování i na letištní dráze, která Shelbymu sloužila jako testovací dráha. „Nejenom, že jsme našli neskutečný gigantický hangár, který jsme přeměnili na přesnou repliku Shelbyho LAX hangáru, ale také jsme měli přístup na ranvej, kam jsme mohli vzít závodní auta a zachytit, co přesně se na začátcích vývoje GT40 dělo,” říká Audouy.

Scény odehrávající se v domě Kena Milese, v jeho garáži a v sousedství vznikly v sousedství Highland Park. Útulný bungalov z roku 1909 se dvěma ložnicemi se na dobu dvou týdnů během filmování stal domovem pro Kena Milese, jeho ženu Mollie a jejich syna Petera. Milesova opravna, Ken Miles Limited, se nacházela přes ulici na Avenue 64, na místě existující autoopravny, kterou designéři vzali na výlet zpátky v čase. (Milesova původní garáž se nacházela na Lankershim Boulevard ve východním San Fernando Valley.)

Koordinátor záběrů aut Collins, jehož předchozí práce zahrnuje několik filmů ze série *Rychle a zběsile*, *První člověk*, *Bright* a *Captain Marvel*, úzce spolupracoval s výtvarníkem Audouyem a s jeho uměleckými režiséry, aby zajistil, že auta, která byla vyrobena, půjčena nebo pronajata, byla přesně ta, která existovala před lety. Jeho tým musel celý tento zástup aut přestěhovat přes celou Jižní Karolínu až do druhé lokace v Georgii.

Mezi vintage auty, které divák na plátně spatří, je i unikátní naleštěný hliníkový Daytona Coupe, jehož pronájem stojí 30 000 dolarů, a které se objeví ve scénách z Shelbyho společnosti v LAX. Automobile Club de l'Ouest produkci pro scény z Le Mans pronajal několik historických vozů ze svého muzea, zahrnujících Ford GT40 MKI a extra vzácný CD SP66 Peugeot. Ve světě existují CD SP66 Peugeotu pouze tři kusy.

Spousta závodních aut použitých ve filmu byla vyrobena společností Superformance zabývající se sběratelstvím luxusních vozů v Irvinu v Kalifornii a která se specializuje na repliky aut po roce 1960. JPS Motorsports z North Hollywoodu postavil několik replik Porsche Speedster, které se ve filmu objeví na začátku roku 1963, při závodních scénách závodu Willow Springs International Raceway ve Willow Springs Motorsports Park v Rosamundu v Kalifornii. Jedná se o 600akrový komplex poblíž Los Angeles, ve kterém Carroll Shelby a jeho závodní tým postavili svůj model AC Shelby Cobra a který postavili proti jejich největšímu rivalovi v té době – vozu Chevy Corvette.

Protože se ve filmu objeví záběry z mnoha významných závodů, bylo stěžejní oddělit každou scénu vizuálně tak, aby to pomohlo posunout příběh dál. Kostýmní výtvarník Daniel Orlandi, který stejně jako Audouy s Mangoldem spolupracoval na filmu *Logan: Wolverine*, rozsáhle studoval jak tuto dobu, tak svět závodních automobilů, aby se ujistil, že jeho návrhy budou historicky přesné. Úzce spolupracoval také s Audouyem, aby společně vytvořili paletu

barev pro každý ze závodů. „Dívali jsme se na záběry z Le Mans z roku 1966, z Le Mans 1959, ze závodu Willow Springs. Přečetl jsem všechny knihy o Carrollu Shelbym a Kenu Milesovi,“ říká Orlandi. „V příběhu o skutečných lidech nemůžete bez velkého množství studia udělat nic. Chcete být co nejpravdivější, zároveň se ale musíte držet událostí prostřednictvím, kterých příběh vyprávíte.“

Podle kostýmního návrháře neměl Damon ve ztvárnění Shelbyho zajít příliš daleko. Tento Texasan byl známý tím, že nosil pruhované montérky a klobouk Stetson, jako v dobách, kdy pracoval na farmě a v obchodě s kuřaty. „Mohli bychom jeho kostým ještě více vyladit, ale Matt to zvládne zahrát i tak,“ říká Orlandi. „Nepotřebuje k vyobrazení postavy kostým, nepotřebuje přehrávat. Nosí kovbojský klobouk, který Carroll Shelby hodně nosil, ale má ho pouze v určitých scénách, ve kterých potřebujeme, aby byl trochu výstřední, stejně jako krokodýlí kovbojské holínky.“

Pro ztvárnění slavného kudrnatého výrobce aut si 47letý herec musel nechat obarvit vlasy a nechat si udělat svou první ondulaci. Tým kadeřníků vedla Gloria Casny, další veteránka z filmu *Logan: Wolverine*. Říká, že i přesto, že se film odehrává v 60. letech, styl, který použili, je pro všechny muže celkem osekáný. „Drželi jsme se krátkých a konzervativních účesů, protože celá éra Jima Morrisona začala až po událostech našeho filmu,“ dodává.

„Použili jsme dost specifický vzhled – většina mužů má krátký rovný sestřih, krátké kotlety a je téměř hladce oholena,“ dodává Jane Galli z týmu make-up umělců, která s Mangoldem spolupracovala již v roce 1999 na oscarovém snímku *Narušení*. Po raných diskuzích s režisérem se rozhodlo, že postavy, které tráví své dny na závodním okruhu, budou vypadat tak, jako by svůj život žily venku v náročných podmínkách. „Je jedno, jestli jde o závodníky nebo členy týmu, Jim vždycky chtěl, aby vypadali hodně opáleně, upoceně, mastně a špinavě,“ říká Galli.

Miles většinu času tráví v montérkách nebo v závodní kombinéze. „Mluví o něm jako o beatnikovi, i když se jako beatnik nikdy neoblékal,“ říká Orlandi.

Na základě několika fotografií Kenovy ženy Mollie se kostýmní návrhář rozhodl pro oblečení, které irské herečce Caitrioně Balf padne, ale které zároveň bude odpovídat šatníku mechaniky ženy. Nejčastěji nosí staré wranglerky ze 60. let a bavlněné svetry a košile.

Naopak archivních snímků Henryho Fordy II. byl k dispozici dostatek na to, aby si člověk udělal o módním stylu automobilového obchodníka kompletní obrázek. Když přišlo na odívání Henryho Fordy II. a jeho výkonného týmu, inspiroval se Orlandi projektem, na kterém pracoval na začátku své kariéry. „Pamatuju si, že jsem kdysi dělal film, který se odehrával ve

velké právnické firmě a kde režisér řekl, že chce, aby vypadali jako fotbalový tým – když někam vejdou, jsou jedna masa,” říká Orlandi. „Něco takového jsme udělali i tady, ale zároveň jsme každému z nich dali vlastní osobnost.”

Výtvarník sám Forda oblékl do klasických obleků Brooks Brothers. „Staré peníze, košile na koflíčky, modrý blejzr – je to přesně to, co se nosilo,” říká Orlandi. „Jeho oblečení je velmi tradiční. Vždy se oblékal do námořnické modré a nosil jednobarevné námořnický modré kravaty.” Postava Joshe Lucase měla temnější škálu barev. „Leovi Beebemu jsme dali trochu temnější barvy, olejovější,” říká Orlandi. Bernthalův Lee Iacocca byl nejblyskavějším výkonným manažerem v týmu. „Dostal oblek ze žraločí kůže, mohérový oblek, stříbrné kravaty... ultra 60. léta.”

Orlandi chtěl, aby mezi týmem Fordu a jejich protějšky ve Ferrari byl okamžitý vizuální rozdíl. „Zatímco výkonní manažeři Fordu jsou tak nějak cool, nosí modrou, šedou, stříbrnou, ... tak lidi od Ferrari představují staré časy,” říká Orlandi. „Jejich šatník je tvořen hlavně hnědou, krémovou, bavlněnými kravatami a vestami.” Orlandi srovnává uniformy zaměstnanců továrny Ferrari, kteří nosí kombinézy, s italskou armádou. „Pro Ferrari jsme chtěli ten staromilský svět, a pro Ford ta výrazná 60. léta.”

Ve filmu svět koliduje na závodním okruhu. Jednou z hlavních úskalí produkce bylo vypracovat správný způsob, kterým jdou závodní scény za sebou, dokud příběh nedovedou do roku 1966 do Le Mans. Producent Jenno Topping vysvětluje: „Hlavní výzvou pro Jima bylo zasadit postavy do správných závodních scén tak, aby se diváci vcítili více do příběhu, který se odehrává, a ne jen do toho, kdo závody vyhrává.”

Mangold a kameraman Phedon Papamichael, kteří společně pracovali na pěti filmech zahrnujících *Walk the Line*, *3:10 Vlák do Yumy* a *Zatím spolu, zatím žíví*, navrhli tradiční přístup, který by jim pomohl příběh odvyprávět. Sportovní drama *Grand Prix* roku 1966 a film Steva McQueena *Le Mans* z roku 1971 jim pomohly jako zdroj inspirace. „Vizuální inspiraci jsme čerpali spíše z filmů z 60. a 70. let, než přímo ze soudobých interpretací filmů o závodění. Žádné přehnané pohyby, zachování intimity, záběry zblízka a zachování výhledu tak, jak to vidí postava,” říká Papamichael. „Snažili jsme se držet kameramanských technik té doby.”

Aby Papamichael opatřil záběry zblízka i během četných závodních scén, spoléhal na speciální kamerové plošiny a kamerová vozidla. „Bylo velmi obtížné natáčet herce v té správné rychlosti,” říká kameraman. „Nemohli jsme se vždy pohybovat stejnou rychlostí a nechtěli jsme používat až moc digitální podpory. Snažili jsme se toho co nejvíce natočit přímo na kameru. Vytváří to pak daleko realističtější zážitek jak pro diváka, tak pro herce.”

Většinu speciálních vozidel použitých k natáčení závodních scén a k zachycení vozů v pohybu dodal a často řídil řidič kaskadér Allan Padelford a jeho společnost Allan Padelford Camera Cars, mezi jejichž zásluhy patří filmy *Černý panter*, *Captain America: Občanská válka*, *Baby Driver*, filmy *Rychle a zběsile* nebo *Bouřlivé dny*. Padelford získal Oscara za technické zásluhy v roce 2015 za svou říditelnou kameru a vozidlovou plošinu, která je notně využívána i ve filmu *LE MANS 66*. Použito bylo i další dodatečné speciální kamerové vybavení od firem CineMoves, SpaceCam a Oculus.

Nejnáročnější scénou byl závod 24 hodin Le Mans, která ke své inscenaci a natočení vyžadovala masivní plánování. „Posledních 40 minut filmu je hlavně o tomhle závodu a já jsem opravdu chtěl, aby si diváci závod prožili. Chtěl jsem, aby vás těch 24 hodin závodění unavilo, abyste cítili, jaké by to opravdu bylo, kdybyste se pokusili řídit rychleji, než kdokoli na světě, po dobu, po kterou ani nezvládnete zůstat vzhůru,“ říká Mangold.

Pro tento 24hodinový závod potřeboval tým najít krajinu, která vypadá jako region Loire Valley ve Francii. Hledání nakonec skončilo okolo rurálních měst Georgie. Také bylo potřeba najít místa, kde by se mohly vztyčit mamutí tribuny a závodní boxy. „Stálo to měsíce a měsíce námahy,“ říká Audouy. „Použili jsme snímky aut, kaskadéry, vizuální efekty, nákresy scén... byla to opravdu monstrózní scéna. Nemůžu si vzpomenout na žádný film, ve kterém by byla podobně epická závodní scéna.“

I když je závod 24 hodin Le Mans stále každoroční událostí ve francouzském Le Mans, jeho nynější trasa té z roku 1966 již neodpovídá, takže veškeré dráhy a tribuny musely být vytvořeny od nuly. Tucty závodních aut, které na Le Mans soutěžily, už jsou jen čísla v aukcích, takže musely být vytvořeny závodní repliky.“

„Závodní dráha Le Mans ve Francii stále existuje, ale není taková, jako bývala,“ říká Mangold. „Teď to vypadá spíše jako letiště Charles de Gaulle, než jak to vypadalo dřív. Bylo to udělané podomácku, strašně jednoduché. Bylo to několik vesnických cest, které pojila smyčka a malebné hlediště. Kouzlo jízdy francouzskými venkovskými cestami v závodních prototypch rychlostí 300 km/h dnem, nocí, deštěm, plískanicí, úsvitem, stmíváním... Prožívat tohle 24 hodin v kuse v jednom vozidle nám přišlo jako nejdůležitější věc, kterou jsme chtěli divákům zprostředkovat.“

Tato scéna zahrnovala největší konstrukci, která kdy byla pro film vytvořena – závod od začátku až po konec spolu s tribunami, VIP boxy, stanicemi Fordu i Ferrari, boxem pro mezinárodní média. Vše bylo vytvořeno na Agua Dulce Airpark, soukromém letišti v Santa Clarita v Kalifornii. Design kulís vycházel z více než 300 archivních fotografií pocházejících ze zdrojů Automobile Club of the West in France, organizátorů 24 hodin Le Mans.

Žádný detail nebyl pro Audouye a jeho tým designérů a dekorátorů moc malý. Společně vytvořili stovky soudobých reklam, bannerů, závodních programů, stopek, závodních helem a vlajek. „Pokud vyprávíte takovýhle příběh, máte možnost vytvořit svět přesně takový, jaký byl, ukázat historickou událost v jejím čase,“ říká Audouy. „Když jsme všechny znaky a detaily vytvářeli, museli jsme zůstat věrní historii. Stejně rozměry, barvy. Nic jsme neměnili.“

Hlavní natáčecí oblast byla v Jižní Kalifornii, druhá pak v Georgii. Druhý tým fungoval pod vedením druhého režiséra Darrina Prescottta, který zároveň hraje závodní legendu Boba Bonduranta. Společně s kaskadérem Naglem korigovali řidiče kaskadéry, kteří dohromady řídili 30 závodních vozů od Fordu, Ferrari a Porsche. Druhý tým zároveň natočil spoustu závodních scén Le Mans v oblastech Circuit de la Sarthe – Mulsanne Straight, Mulsane Hairpin, Tertre Rouge, Esses, White House, Arnage Corner a Dunlop Bridge.

Tři lokality v Georgii pak sloužily jako venkovská dráha roku 1966 – byla to část silnice Route 46 v Statesboro, Grand Prize of America Race Track na Hutchinson Islandu a Road Atlanta v Braseltonu. Více než 8 km silnic v těchto městech v Georgii bylo upraveno tak, aby znázorňovaly části Circuit de la Sarthe se stovkami soudobých bannerů k označení závodní dráhy.

„Každý moment závodu má svůj vrchol, což vytváří hodně napětí,“ říká Prescott, který pracoval na filmech *Baby Driver*, *Captain America: Občanská válka*, *Drive* nebo na filmu *Bourneovo ultimátum*, za jehož automobilovou honičku získal Prescott i filmová ocenění. „Jímovým rozkazem bylo, aby to nebyla jedna velká reklama. Nechtěl záběry na krásu. Chtěl se do toho příběhu dostat a mít pocit, že opravdu točíme vintage film. Věděli jsme, že budeme muset najmout nejlepší světové řidiče a závodníky a nechat je rozjet se na 230 km/h.“ Všichni herci i filmový štáb se ze všech sil snažili zachytit reálné zážitky, kterým Shelby i Miles během svého výjimečného přátelství čelili. Spisovatel a režisér Mangold doufá, že vášně, kterou herci a filmoví tvůrci do filmu *LE MANS 66* vložili, poslouží jako vzdání úcty odvaze a přesvědčení postav, které film oslavuje. „Doufám, že lidé budou odcházet z kina s tím, že si ty chlapíky zamilovali, že budou oslavovat jejich oddanost jednoho k druhému a k jejich řemeslu a že si připomenou i jiné typy amerických mužů a hrdinů,“ říká producent Topping.

Mangold podotýká: „Není to kompletní příběh Carrolla Shelbyho ani Kena Milese. Je to o momentu v jejich životech, který dal tvar všemu, čím byli. Lidé se zvládnou vcítit do snahy člověka odvézt excelentní práci, ať už je jeho prací cokoli, když navíc čelí přehlížení ze strany korporátního managementu a korporátní snahy ohladit všechny hrany, které by mohly

být až moc ostré a zjemnit všechny rány, které by mohly někoho urazit. Myslím, že nám všem chybí ten svět, který byl o něco surovější a nakloněný riskování.”

Bale dodává: „Důvodem, proč je tenhle příběh tak legendární, je fakt, že si vlastně troufli na Boha a vyhráli, nebo ne? Bohem byl Ferrari. Netvor, Goliáš reputace a stylu, legenda závodnické komunity. A tahle malá banda ho, sice s Fordem v zádech, ale i navzdory jeho zásahům, porazila.“