

Simon Rothöhler

»Roger, Roger?«. Notizen zu einer kleinen Taxonomie filmischer Flugbilder

2009

<https://doi.org/10.25969/mediarep/1681>

Veröffentlichungsversion / published version

Sammelbandbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rothöhler, Simon: »Roger, Roger?«. Notizen zu einer kleinen Taxonomie filmischer Flugbilder. In: Judith Keilbach, Alexandra Schneider (Hg.): *Fasten your seatbelt! Bewegtbilder vom Fliegen*. Münster: LIT 2009 (Medienwelten. Braunschweiger Schriften zur Medienkultur), S. 43–53. DOI: <https://doi.org/10.25969/mediarep/1681>.

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Creative Commons - Namensnennung - Nicht kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Lizenz zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu dieser Lizenz finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

Terms of use:

This document is made available under a creative commons - Attribution - Non Commercial - Share Alike 3.0 License. For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0>

»ROGER, ROGER?«

NOTIZEN ZU EINER KLEINEN TAXONOMIE FILMISCHER FLUGBILDER

Flugbilder im Film richten ihre Aufmerksamkeit entweder nach innen oder nach außen. Im ersten Fall zeigen sie Fluggeräte aus der Binnenperspektive, im zweiten überflogenes Territorium aus der Luftperspektive. Entweder ist die Flugmaschine selbst das Motiv, also Objekt der Repräsentation, oder sie fungiert als diegetische Verankerung eines gleitenden Blickstandpunkts und ist somit eher Subjekt der Darstellung. Einerseits geht es um das Innenleben von Flugzeugen, andererseits um den Luftraum, der sie umgibt. In beiden Varianten ziehen Flugbilder ihre visuelle und dramatische Energie aus der Distanz zur Erde. Diese Entfernung führt zur Etablierung eines hermetischen Innenraums, produziert also eine Bewegung des Einschließens; oder zu einem Blick, dem sich ein prinzipiell unabschließbarer Außenraum öffnet, der Grenzen überschreitet, statt neue zu ziehen.◀1 Flugbilder können demzufolge, sowohl auf der narrativen als auch auf der ästhetischen Ebene, zentripetale oder zentrifugale Kräfte formieren.

Dieser idealtypische Dualismus wird der faktischen Vielfalt filmischer Flugbilder offenkundig nicht wirklich gerecht und vernachlässigt Mischformen, hilft aber vielleicht beim ersten Sortieren. Innerhalb der ersten Kategorie lassen sich in diesem heuristischen Sinn zudem Pole ausmachen: Das zentripetale Flugbild (I) dramatisiert demnach bevorzugt Flugzeugkabinen als unter Druck stehende Handlungsräume und pendelt zwischen dort sich zentrierender Komik (*AIRPLANE!*, USA 1980, Abraham/Zucker) und Konspiration (*RED EYE*, USA 2005, Craven). Das zentrifugale Flugbild (II) nimmt hingegen primär Welt-Räume ins Visier und durchdringt diese hyperkinetisch. In der militärischen Variante geht es dabei um Kontrolle, Kartographie◀2 und attraktionsästhetisch ins Bild gesetzte Zerstörung. Hier wird auf die Zerlegungswirkung der Fliehkraft gesetzt; das Flugbild operiert dann als geopolitische Zentrifuge und schleudert feindliche Stellungen und Urlaubsparadiese aus (*STEALTH*, USA 2005, Cohen). Insbesondere Weltraumfilme verhalten sich zu dieser Zweiteilung transgredient: In Brian de Palmas *MISSION TO MARS* (USA 2000) mutiert das Flugbild beispielsweise zum Schwebebild, in dem schwerelos getanzt und gestorben wird (III).



Innen

Zentripetal orientierte Flugbild-Filme vermeiden die Luftperspektive, weil ihr Rauminteresse buchstäblich begrenzt ist. Das Flugzeug wird hier als hermetischer Innenraum verhandelt, nicht als möglicher Sitz eines Blicks von oben, der in den Luftraum oder auf die Erde gerichtet ist. Wenn dabei dennoch Luftraum-Bilder auftauchen – vorzugsweise *establishing shots*, die das Flugzeug über den Wolken zeigen –, dann nur, um den prekären Status der Flugzeugkabine visuell zu vergegenwärtigen oder durch die Aktualisierung Dynamiken der Raumabschließung zu entfachen. Während ein erdgebundener Film wie *SPEED* (USA 1994, de Bondt) einen gehörigen dramaturgischen und kinetischen Aufwand betreiben muss, um sein Vehikel als spannungsgeladenen Raum zu etablieren, der nur zu einem hohen Preis verlassen werden kann, steht die Flugzeugkammer naturgemäß unter diesem Druck. *SPEED* handelt im Kern ohnehin von einem gewöhnlichen Linienbus, der gerne ein Flugzeug wäre. Nicht zufällig ist ein gedehnter Moment des Abhebens, der in Zeitlupe zelebriert wird, der Höhepunkt des Films.

In der zentripetalen Flugbild-Kategorie zentrieren sich alle filmspezifischen Energien des In-der-Luft-Seins auf das von Menschen mehr oder weniger souverän beherrschte Innere der Flugmaschine. Sie ist ein *panic room sui generis*. Die Gefahr muss nicht behauptet werden, sie ist gewissermaßen real. Das Ausgeliefertsein im Flugzeug gehört zudem zum Erfahrungswissen der Zuschauer, die in der Mehrzahl ein Körpergedächtnis zum Thema ›Turbulenzen‹ mit ins Kino bringen. Weil Raumabschließung und Ausgeliefertsein nicht erzählt wer-

den müssen, sondern in diesem Sinn als gegeben vorausgesetzt werden können, bleiben zusätzliche filmische Potentiale, diesen Raum jenseits seiner Etablierung mit Bedeutungen zu belegen.

AIRPLANE!, der den schönen deutschen Verleihtitel DIE UNGLAUBLICHE REISE IN EINEM VERRÜCKTEN FLUGZEUG trägt, nutzt diesen Freiraum, um die sozialen Konsequenzen dieses einschließenden Druckautomatismus literal zu nehmen: Hier entkommt man den Mitreisenden nicht nur physisch nicht, sondern ist ihnen auch psychisch ausgeliefert (die Redseligkeit des traumatisierten Ex-Navy-Piloten Ted Stricker in Bezug auf seine Liebesbiographie verursacht bei den Mitreisenden mehrere Suizidversuche, darunter auch erfolgreiche). Überhaupt nutzen Abraham/Zucker die Ausweglosigkeit und Bedrängnis der Flugzeugkabine zu verschiedenen spielerischen Formen des Wörtlichnehmens. So heißt der von Kareem Abdul-Jabbar gespielte Co-Pilot, der nervös bestreitet, ein L.A. Lakers-Mitglied mit Schwächen in der *defense* zu sein, ungünstigerweise Roger Murdock und fühlt sich während der Kommunikation zwischen erstem Pilot (Captain Oveur) und Tower entsprechend häufig angesprochen: »Roger, Roger?«. Nicht nur der Raum für die Körper wird im zentripetalen Modus von AIRPLANE! eng gemacht. Auch die Dialoge sind von den limitierenden Verhältnissen in der Flugzeugkammer gleichsam infiziert: Der Sprache wird durch das Literalnehmen alles Gesagten jeder Zwischenraum genommen; selbst die Kommunikation beugt sich hier dem Druck der Flugzeugkammer.

Die Luftperspektive ist historisch gesehen bekanntlich ein Produkt der Kriegsflierei; sie wurde als Aufklärungsperspektive zunächst vor allem militärstrategisch verwertet (Virilio 1989, 33 ff.) An diesem genetischen Zusammenhang arbeitet sich das zentrifugale Flugbild bis heute ab: Räume sichtbar machen, um sie für die (filmisch genießbare) Zerstörung zu präparieren. Der zentripetale Modus operiert dazu diametral: Hier geht es gerade nicht um Transparenz, sondern darum, einen eigentlich übersichtlichen Raum – die Flugzeugkabine – zu verdunkeln, ihn verschwörungslologisch opak werden zu lassen. Dass im Film Konspiration und schwierig kartographierbare Räume häufig zusammenfallen, ist eine Beobachtung, die Fredric Jameson mit allgemeinen Repräsentationsproblemen im Spätkapitalismus in Verbindung gebracht hat (Jameson 1995). Dessen unsichtbare Logik ist demnach nur noch in Formen darstellbar, die die Intransparenz des »unmappable world systems« als infinite Konspiration allegorisieren, wie in Pakulas THE PARALLAX VIEW (USA 1974). Die Flugzeugkammer ist für unabschließbare Verschwörungen jedoch ungeeignet, weil ihr Raum sich nicht nach außen falten lässt und irgendwann auch der Treibstoff ausgeht. Die Flugzeug-Konspiration geht notwendigerweise umgekehrt vor: Sie kompliziert einen klar definierten Raum, entfaltet ihre Verrätselungswir-

kung nach innen und macht die Kabine eher im freudschen Sinn unheimlich, als dass sie deren untergründige Konnexion mit anderen Räumen behauptet, um dabei allegorisch auf jenes spätkapitalistische Netzwerk zu verweisen, das viel zu kompliziert ist, um als kohärenter Raum filmisch darstellbar bzw. als »soziale Totalität« (Jameson 1989) lebensweltlich erfahrbar zu sein. Insofern ist der Flugzeug-Thriller ein konservatives Genre: Er richtet seinen Blick nach innen, weil ihm die Welt zu unübersichtlich ist. Statt sich deren postmoderner Intransparenz anzunehmen, bearbeitet er einen limitierten Raum, den er nur komplex erscheinen lässt, um ihn anschließend – gerade auch als politischen Raum – relativ reibungsfrei wieder konsolidieren zu können. In AIR FORCE ONE (USA 1997, Petersen) wird die Handlungsfähigkeit der politischen Schaltzentrale denn auch explizit an die Verteidigung der Flugzeugkabine gekoppelt. Das Präsidenten-Flugzeug erscheint dabei als Sinnbild für die Vorstellung, dass sich die Welt von einem hierarchisch übergeordneten Raum aus ›durchregieren‹ lässt. In der US-Serie 24, die den Präsidenten auch häufig von der Air Force One aus agierend zeigt, ist das zentripetale Flugbild demgegenüber nur noch eine politische Metapher unter anderen. Hier ist die Flugzeugkammer kein Raum, in dem sich jene Idee politischer Steuerung zentriert, die prätransnational, also nostalgisch verfasst ist und auch nichts von Prozessen gesellschaftlicher Ausdifferenzierung zu wissen scheint. Im auf Dauer gestellten Ausnahmezustand von 24 sind die konspirativen Netzwerke tatsächlich von einer Komplexität, dass der Serie mit Jameson spätkapitalistischer Realismus bescheinigt werden kann. In jedem Fall sprengen die dort durchgespielten Szenarien den engen Raum der präsidentialen Flugzeugkabine, die in der vierten Staffel denn auch folgerichtig zur Explosion gebracht wird. Sie ist ein gesellschaftliches Teilsystem unter anderen und nicht länger primus inter pares. Präsidentiale Handlungsmacht muss auf die allwissende Luftperspektive verzichten und sich stattdessen um kooperative Koppelungen und geteilte semantische Potentiale bemühen – auf Augenhöhe.

Eine andere Überwindung des Konservatismus des Flugzeug-Thrillers gibt es in Wes Cravens RED EYE. Obwohl die konspirative Logik dort in letzter Konsequenz genreparodistisch verfährt, weiß der Film vom oben skizzierten Zusammenhang dennoch mehr als FLIGHTPLAN (USA 2005, Schwentke), in dem die Verschwörung letztlich privatisiert wird und nur dazu dient, einer hypertrophen Mutterliebe freien Lauf zu lassen. Ähnlich wie AIR FORCE ONE versucht FLIGHTPLAN die faktische Enge der Flugzeugkabine durch eine fiktive räumliche Komplexität zu ersetzen, die sukzessive wieder einkassiert wird. In beiden Fällen erweist sich die inszenierte Unübersichtlichkeit als eine, die nicht der zeitgemäßen Opazität einer Verschwörung geschuldet ist, sondern nur dazu dient,

neoheroische Figuren und kausallogische Aktionsbilder zu installieren, die die Flugzeugkammer konventionell ausmessen und synthetisieren. Orientierungsverlust und Ohnmacht sind hier kalkuliert und im Moment ihres Eintretens schon mit dem rückversichernden »sensomotorischen Klischee« (Deleuze) ausgestattet, dass wieder Transparenz und Raumkontrolle hergestellt werden wird. In *FLIGHTPLAN* ist das Prinzip scheinhafter Unübersichtlichkeit denn auch konsequenterweise personifiziert: Jodie Foster spielt dort nicht nur eine sehr besorgte Mutter; ihre Figur hat das Flugzeug auch konstruiert und kennt demzufolge von vornherein jeden verborgenen Winkel. Insofern geht es im Verlauf der Handlung nicht um die Generierung neuen Wissens, sondern um die kalkulierte Entfaltung bereits bestehender Baupläne.

Während in diesem Fall nicht nach einer Karte gesucht werden muss, sondern nur nach einem Handlungsträger, der diese immer schon besitzt und linear in rettende Aktionen übersetzen kann, produziert *RED EYE* wesentlich weniger leicht überblickbare Akteur- und Raum-Konstellationen. Craven funktionalisiert die zentripetale Dynamik, die die Flugzeugkammer zu einem filmisch so interessanten Raum werden lässt, zwar vor allem für virtuose Techniken der Plotdrive-Erzeugung. Gleichzeitig wird die Kabine aber nochmals eingedampft, bis nur noch eine Sitzreihe und das Bord-WC übrig bleiben. Die Pointe des Films ist in zweifacher Weise eine räumliche: Einerseits nisten Erpressung und Verschwörung hier nicht in irgendeinem angeblich uneinsehbaren Winkel eines Super-Flugzeugs mit den Dimensionen einer *shopping mall*, sondern im zugleich öffentlichen und intimen Mikroraum, der sich zwischen zwei in Flugzeugsesseln eingesperrten Körpern auftut. Andererseits wird der solchermaßen räumlich extrem eingengte konspirative Kern kommunikationstechnologisch mit einem davon völlig losgelösten Zielort, einem Hotel am Meer, kurzgeschlossen. Inszeniert wird dabei ein Verschwörungs-Modus, der in Echtzeit und aus der Luft jeden Raum der Welt mit einem terroristischen Anschlag adressieren kann. Der Druck, der in der Natur des zentripetalen Flugbildes liegt, überträgt sich hier durch enorm beschleunigende Parallelmontagen quasi direkt auf jene Rakete, die schließlich von am Boden stationierten Mitverschwörern auf die oberste Hoteletage abgefeuert wird. Das Flugbild der auf das programmierte Ziel zusteuern den Rakete selbst gehört jedoch, obwohl es durch den Montagezusammenhang sozusagen mit zentripetaler Energie aufgeladen wird, schon zu jener Kategorie, die oben zentrifugal genannt wurde.



Außen

Flugbilder in fiktiven Kriegsfilmen können nicht hinter die Tatsache zurück, dass Flugbilder in realen Kriegen militärstrategische Funktionen erfüllen. Die faktischen Verwendungsweisen lassen sich in den Filmbildern nicht vollständig verdrängen: »Militärhistorisch gesehen ist der Blick von oben eine Angriffsperspektive« (Asendorf 1993, 2001). Am deutlichsten wird dieser Nexus in der radikalsten Form des zentrifugalen Flugbildes, bei der der Kamerablick mit der Flugkurve eines Projektils zusammenfällt. In Harun Farockis *ERKENNEN UND VERFOLGEN* (D 2003) wird diese technologische Allianz analysiert. Bei der ›*smart bomb*‹ ist die Kamera konstitutiver Bestandteil eines übergeordneten Waffensystems und gehört auch operativ zu dessen Funktionslogik. Sie befindet sich »in the nose of the missile« und übermittelt visuelle Daten bis kurz vor der Detonation. Der Status dieser Kamerawaffen-Bilder als ›Dokumente‹ ist offenkundig fragwürdig (Levidow 1994); sie repräsentieren aber den Endpunkt der Logik des zentrifugalen Flugbildes: »Bilder aus der Luft, im Zentrum das Fadenkreuz« (Farocki). Um den attraktionsästhetischen Surplus dieses Bildtypus abzuschöpfen, geht Michael Bay in *PEARL HARBOR* (USA 2001) sogar so weit, in der Inszenierung einer herabstürzenden Rakete für einen immersiven Spektakelmoment die Perspektive des ›Feindes‹ zu teilen und dabei das ansonsten stabile ideologische Gerüst seiner Weltkriegserzählung zu invertieren. Die Konvergenz von Wahrnehmungs- und Zerstörungspotentialen konzentriert sich realiter allerdings schon längst nicht mehr auf *Kamerablicke*:

»Vielmehr werden nahezu das gesamte elektromagnetische Spektrum sowie Schwingungen von Materie jeden Aggregatzustandes nutzbar gemacht. Restlichverstärker, Wärmebildkameras, Röntgenstrahlen, Radar- und Mikrowellen zerren Dinge aus dem Verborgenen, überwinden Entfernungen und durchdringen Dunkelheit und Hindernisse aller Art. Akustische und seis-

mische Sensoren spüren U-Boote auf, registrieren Detonationen am anderen Ende der Welt oder zählen Fahrzeuge, die entfernte Straßen passieren« (Töpfer 2005, 261 f.).

Insofern partizipieren filmische Flugbilder nicht mehr uneingeschränkt an der medialen Ordnung der ›neuen Kriege«. In diesen ist Datenübertragung in Echtzeit wichtiger, als das Sichtbarmachen und Abbilden von Realräumen (Virilio 1993, 127 f.). Der klassische Aufklärungsblick von oben weicht Wahrnehmungsmedien mit höherer Übertragungsgeschwindigkeit. Der naive Mensch-Maschine-Diskurs in dem B-Blockbuster *STEALTH* (unbemanntes Tarnkappenflugzeug wird vom Blitz getroffen, entwickelt destruktiven Eigensinn und wird schließlich von politisch nicht weniger ferngesteuerten Navy-Piloten wieder zur Bush-Räson gebracht) arbeitet sich an genau diesem Paradigmenwechsel ab. Dort setzt sich die ›humane‹ Luftperspektive allerdings nur durch, um dem *war on terrorism* rückwirkend jene Dignität des moralischen und urteilsfähigen Blicks zuzuschreiben, die dem elektromagnetisch-blinden *wingman* abgeht.

Zentrifugale Flugbilder im ›alten‹ kinematographischen Medium heften sich jedenfalls in erster Linie an Fluggeräte, um an deren Luftperspektive zu partizipieren. Nicht der Innenraum, von dem aus geblickt wird, steht dabei im Zentrum, sondern die privilegierte Sicht, die sich von ihm ausgehend filmisch organisieren lässt. Dabei werden entweder Flugmaschinen gezeigt, wie sie den Luftraum durchqueren, oder die Perspektive nähert sich tendenziell dem Point of View des Piloten bzw. des Flugkörpers an. Im ersten Fall geht es um die Maschinen, die diesen beweglichen Blick ermöglichen, im zweiten um den Blick selbst. Jene Innenräume, die im zentripetalen Flugbild bearbeitet werden, spielen demzufolge nur noch eine untergeordnete Rolle – etwa, wenn das Cockpit gezeigt wird.

Fliehkräfte zeitigen Trennungseffekte und schleudern gewichtsspezifisch unterscheidbare Bestandteile aus. Übertragen auf das filmische Flugbild bedeutet dies, dass die Flugkabine – das Drehzentrum – im zentrifugalen Modus zwar an Bedeutung verliert, die Wirkungen aber dennoch von ihr ausgehen, bzw. von ihr aus perspektiviert werden. Die dabei freigesetzten Dynamiken zielen in verschiedener Weise auf das, was der Flugkammer äußerlich ist, in erster Linie also: Luftraum und Erdboden. Mit der Verlagerung des filmischen Rauminteresses geht eine Druckverlagerung einher. Während im zentripetalen Flugbild prekäre Innenräume verhandelt werden, geht es im zentrifugalen Flugbild häufig um Außenräume, die militärstrategisch kartographiert oder in der Bewegung des Erfassens gleich mit zerstört werden.



Schweben

Der oben probehalber vorgeschlagene Dualismus leistet möglicherweise einen Beitrag, die Art und Weise, wie Flugbilder filmisch eingesetzt werden können, idealtypisch zu unterscheiden. Deutlich wird dabei das generelle filmästhetische Potential, (diegetische) Räume variabel zu öffnen respektive zu schließen. André Bazin hat die damit zusammenhängende *cadre /cache* -Dialektik vor allem über intermediale Analysen theoretisiert. Im Unterschied zur Malerei, deren Objekte von einem sie umschließenden Rahmen jeweils klar definiert sind, ist für Bazin die »Umgrenzung der Kinoleinwand [...] kein ›Rahmen‹ des Kinobildes, [...] sondern ein Kasch, eine Abdeckung, die nur einen Teil der Realität freilegen kann« (Bazin 2004, 225). Die physische Grenze des auf eine faktisch nicht-variable Leinwand projizierten Kinobildes insistiert nicht und spielt erfahrungslogisch nur eine subalterne Rolle, was Bazin zu einer umfassenderen Mediendifferenz-Behauptung verleitet:

»[...] der Rahmen des Gemäldes ist eine Zone räumlicher Desorientierung. Er stellt dem natürlichen Raum und dem unserer aktiven Erfahrung, der den Rahmen außen umgibt, einen nach innen orientierten Raum gegenüber: Der kontemplative Raum öffnet sich nur auf das Innere des Gemäldes. [...]. Der Rahmen polarisiert den Raum nach innen, hingegen ist alles, was die Leinwand uns zeigt, darauf angelegt, sich unbegrenzt ins Universum fortzusetzen. Der Rahmen ist zentripetal, die Leinwand ist zentrifugal« (ibid.).

Begreift man die *cadre /cache* -Unterscheidung nicht als rein positivistische filmanalytische Kategorien, sondern als Fähigkeit des Films, die empirische Bildgrenze hermetisch (rahmend, das Bild-Off ausschließend) oder durchlässig (abdeckend, das Bild-Off einschließend) erscheinen zu lassen – was innerhalb des bazinschen Theoriegebäudes eine Re-Entry-Figur produzieren würde, die sich aus der zitierten Differenz zwischen Malerei und Film speist – sind

die beiden Flugbild-Varianten genau dafür paradigmatische Realisierungen. Das zentripetale Flugbild tendiert dazu, das *hors-champ* begrenzt zu halten; die innere Begrenzung der Flugkabine fungiert als raumabschließender, stabiler Rahmen, als ›diegetischer *cadre*‹. Das zentrifugale Flugbild folgt der ästhetischen Logik des flexiblen Rahmens, dem transgressiven, ins Bild-Off sich erweiternden *cache*; es ist gekennzeichnet durch eine sich ständig nach Außen arbeitende Bewegung. Die Kadrierung fungiert hier als »bewegliche Maske« (Deleuze) und bringt beständig einen infiniten Umraum des tatsächlich aktualisierten, sichtbaren Bildausschnitts ins Spiel.

Damit soll natürlich nicht behauptet werden, das zentripetale Flugbild sei seinem Wesen nach Malerei und nur das zentrifugale wirklich ›filmisch‹. Die unterschiedlichen filmästhetischen Optionen, räumliche (Bild-)Grenzen insistieren zu lassen, bewegen sich innerhalb eines Kontinuums, dessen Pole oben angedeutet wurden. *Cadre* und *cache* wären dann einfach zwei diametrale Möglichkeiten, die Grenzen des Bildkaders zu akzentuieren. Das zentripetale Flugbild ist demzufolge vergleichsweise ›gesättigt‹, das zentrifugale bezieht seine Dynamik und Bedeutung hingegen konstitutiv aus seinem Bezogensein auf ein erweitertes *hors-champ*. Es unterhält eine intensivere Beziehung zu nicht-aktuellen, also virtuellen Bildern. Gleichwohl gilt an dieser Stelle Deleuzes' Hinweis, dass jede Kadrierung ein Off »determiniert«, jede filmische Grenzziehung somit grundsätzlich relationalen Charakter hat.◀4

Ein Beispiel für die interne Komplexität und die begrenzte Reichweite der gebildeten Kategorien soll abschließend erwähnt werden: Flugbilder in Weltraumfilmen folgen häufig vergleichsweise eigenen Logiken und sind nicht zuletzt deshalb signifikant, weil gerade dort, wo ein »sich unbegrenzt ins Universum« (Bazin) fortsetzender Raum nicht nur ästhetisches Prinzip, sondern zugleich Sujet ist, ein eigenartiger Rückzug zu beobachten ist, der ausgerechnet den menschlichen Körper – schwebend und *lost in space* – wieder ins Zentrum der Darstellung rückt.

In den Innenräumen der *space shuttles* herrscht kein Druck; den der Schwerkraft enthobenen Astronauten ist die Hektik ihrer Pilotenkollegen fremd. Die Distanz zur Erde führt hier nicht zu Raumverdichtungen oder militärischen Blick-Regimen, sondern zu vielfältigen Entschleunigungen. Diese Fluggeräte bewegen sich gemessen-majestätisch (2001 – A SPACE ODYSSEY, UK/USA 1968, Kubrick) oder vollkommen gerontokratisch (SPACE COWBOYS, USA 2000, Eastwood). Ihre faktische Geschwindigkeit während des Weltraumfluges ist filmisch kaum darstellbar; häufig ist die Reise letztlich eine, die nicht mehr an die Repräsentation von Realräumen gebunden ist, sondern sich psychisch auflädt

und beispielsweise in die Untiefen eines traumatisierten Ichs führt (CONTACT, USA 1997, Zemeckis).

Zentripetale wie zentrifugale Kräfte verpuffen in diesen Bildern, weil die Innenräume ohne Gravität und die Außenräume unendlich sind. Nicht zuletzt wegen dieser Entgrenzung neigt der Weltraumfilm zu philosophischer Skepsis, häufig aber auch zu New-Age-Romantik und Posthistoire-Ergriffenheit. Der Mangel an Widerstand macht die Subjekte verletzlich und seltsam bereit für die Verabschiedung von sich selbst, wie in de Palmas *MISSION TO MARS*. Flugbilder in Weltraumfilmen zielen denn auch weniger auf Fluggeräte oder Raumverhältnisse, sondern auf Körper, die in Schwebezuständen gezeigt werden. Für den grenzenlosen Weltraum gibt es naturgemäß keine adäquate Repräsentation; selbst die infinite Bewegung des zentrifugalen Flugbildes scheint hier keine filmisch attraktive Darstellungsform mehr zu sein. Stattdessen findet in nahezu allen Weltraumfilmen eine Rückbesinnung auf jene Körper statt, die in den Flugkabinen ihre eigene Schwerelosigkeit genießen. Die virtuos einen rotierenden Raumschiff-Innenraum visuell erfahrbar machende und auch durch Van Halens »Dance the Night away« unzerstörbare Tanz-Sequenz aus *MISSION TO MARS*, in der sich Jim McConnell (Tim Robbins) und Terri Fisher (Connie Nielsen) ein letztes Mal, wie man später begreift, unbeschwert berühren, ist ein Beispiel für diesen Umschlagpunkt. Im Angesicht der Unendlichkeit wird der überschaubare Mikrokosmos der Astronauten-Körper hier nicht nur als Refugium, sondern auch als Medium einer entrückten Erfahrung inszeniert.

Aus dieser Perspektive geht es jenseits der Unterscheidung zentrifugales vs. zentripetales Flugbild genau darum: einen körperlichen Zustand filmisch erfahrbar zu machen, der sich eigentlich nicht mehr ohne weiteres darstellen lässt. Vielleicht soll im Kern dabei jene Flugerfahrung vermittelt werden, die der Ethnologe Thomas Hauschild für eine von technologischen Erfindungen unabhängige anthropologische Konstante hält. Seiner Ansicht nach haben die modernen Flugerfahrungen ihre Wurzeln in »archaischen Techniken des Selbst« und magischen Praktiken, die den Körperzustand des »schamanistischen Flugs« evozieren – nicht zuletzt unterstützt durch die Einnahme drogenartiger Krautsorten: »Sowohl das Fliegen selbst wie seine berausenden oder Übelkeit erregenden Folgen waren den Menschen also schon bekannt, bevor sie sich körperlich in die Lüfte zu heben verstanden« (Hauschild 2003, 18). In filmischen Flugbildern geht es insofern nicht nur um Fluggeräte oder Luftperspektiven, um prekäre Innen- oder kontrollierte Außenräume, sondern auch um sehr viel ältere kulturelle Erfahrungen, die in ihnen gespeichert sind und durch sie hervorgerufen werden können.

Anmerkungen

- 01** ▶ Der Zusammenhang zwischen Flugbild und Logiken der Entgrenzung ließe sich auch auf der Ebene der Produktion filmischer Warenkörper für das Inflight Entertainment diskutieren: »Der Rezeption von Filmischem im Akt der Grenzüberschreitung entspricht der tendenziellen Grenzenlosigkeit in der Distribution audiovisueller Waren« (Zielinski 1989, 215).
- 02** ▶ Vgl. für einen kunstphilosophischen Ansatz: Buci-Glucksmann (1997).
- 03** ▶ Vgl. Engell (2005, 165ff.).
- 04** ▶ »Es gibt nicht zwei Typen des Bildfeldes, von denen nur einer auf das Off verwies; es gibt vielmehr zwei höchst unterschiedliche Aspekte des Off, von denen jeder auf eine besondere Kadrierungsart verweist« (Deleuze 1997, 32).

Literatur

- Asendorf, Christoph** (1993) Super Constellation. Das Flugzeug als kulturelle Erfahrung. In: Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Hrsg. von Wolfgang Ruppert. Frankfurt/M.: Fischer.
- Bazin, André** (2004) Was ist Film? Hrsg. von Robert Fischer. Berlin: Alexander Verlag.
- Buci-Glucksmann, Christine** (1997) Der kartographische Blick der Kunst. Berlin: Merve.
- Deleuze, Gilles** (1997) Das Bewegungs-Bild. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Engell, Lorenz** (2005) Die Jalousie. Raum, Zeit und Licht in der Architektur des Kriminalfilms. In: Umwidmungen. Architektonische und kinematographische Räume. Hrsg. von Gertrud Koch. Berlin: Vorwerk 8.
- Hauschild, Thomas** (2003) Reisen, Schweben, Kotzen. In: Voyage. Jahrbuch für Reise & Tourismusforschung. Köln: DuMont.
- Jameson, Fredric** (1995) The Geopolitical Aesthetic. Cinema and Space in the World Systems. London: BFI Publishing.
- Levidow, Les** (1994) The Gulf Massacre as Paranoid Rationality. In: Culture on the Brink. Ideologies of Technology. Hrsg. von Gretchen Bender und Timothy Druckrey. Seattle: Bay Press.
- Töpfer, Eric** (2005) Die Kamera als Waffe? Videoüberwachung und der Wandel des Krieges. In: Bild – Raum – Kontrolle. Videoüberwachung als Zeichen gesellschaftlichen Wandels. Hrsg. von Leon Hempel und Jörg Metelmann. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Virilio, Paul** (1989) Krieg und Kino. Logistik der Wahrnehmung. Frankfurt/M: Fischer.
- Virilio, Paul** (1993) Krieg und Fernsehen. München/Wien: Fischer.
- Zielinski, Siegfried** (1989) Audiovisionen. Kino und Fernsehen als Zwischenspiele in der Geschichte. Hamburg: Rowohlt.

