

IM BANN DER *CONCORDE*. FLUGZEUGKATASTROPHENFILME UND FLUGBILDFORSCHUNG

Das Luxus-Überschall-Passagierflugzeug *Concorde* gilt unter Flugzeugfans bis heute als »Legende« – der affiziert schwärmerische Tonfall liest sich auf einer Internetseite beispielsweise wie folgt: »Die donnernde Schönheit – Ein Anblick wie aus dem Bilderbuch. Majestätisch, wunderbar und faszinierend.«¹ Und so ist es kein Wunder, dass in den Hoch-Zeiten des Flugzeug-Katastrophenfilms auch die *Concorde* mitspielen darf. Fast zur gleichen Zeit erscheint sie sowohl in *CONCORDE AFFAIRE '79* (dt.: *DAS CONCORDE INFERNO*, Italien 1979, Ruggero Deodato) als auch in *THE CONCORDE ... AIRPORT '79* (dt.: *AIRPORT '79 : DIE CONCORDE*, für die deutsche TV-Ausstrahlung dann *AIRPORT '80: DIE CONCORDE*, USA 1978, David Lowell Rich), dem vierten und letzten der *AIRPORT*-Filme, als Hauptattraktion. Beide Filme entstehen kurz nach den ersten regulären Linienflügen der *Concorde* als modernstes und schnellstes Passagier-Flugzeug (nach dem ›Jungferflug‹ 1969 vergingen noch Jahre des Testens und der Weiterentwicklung, bis sie 1976 erste Linienflüge übernahm), doch gleichzeitig war sie im Zuge der Ölkrise 1973 wegen ihres hohen Kerosinverbrauchs bereits in die Kritik geraten und internationale Kaufoptionen wurden wieder zurückgenommen. Beide Filme spielen auf dieses Spannungsfeld an und reflektieren je unterschiedlich auf diese Krisensituation der *Concorde*. In beiden Filmen gerät das Überschall-Flugzeug – wie es sich für einen Flugzeug-Katastrophenfilm gehört – in ein Bedrohungsszenario, doch als richtiger Star erscheint die *Concorde* eigentlich nur in *AIRPORT '79*.

Die genannten Filme entfalten mit je unterschiedlichen Szenarien der Bedrohung ihren je eigenen Reiz, dem ich mich im Folgenden beschreibend nähern möchte. Für die »Flugbild-Forschung« lassen sich hieraus einige Aspekte und Fragen gewinnen, die hier cursorisch angerissen werden sollen. Auf eine ›Definition‹, in welchem Sinne hier denn nun vom »Flugbild« gesprochen wird, sei angesichts des erst zu eruierenden Feldes unterschiedlichster Fragestellungen zunächst verzichtet. Postuliert sei nur, dass für die Flugbild-Forschung eine Beschäftigung mit dem Katastrophalen des Fliegens – mit Flugzeugkatastrophen und vor allem mit Flugzeugkatastrophenfilmen – nicht fehlen darf. Die beiden hier diskutierten Filme besetzen in diesem Zusammenhang zwei Enden einer

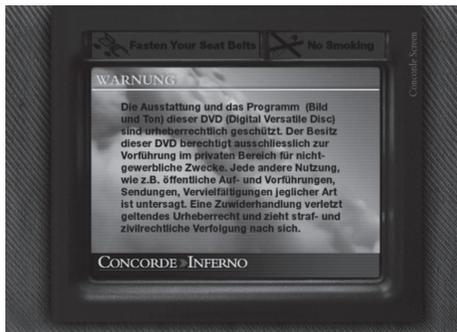
Skala: Während CONCORDE AFFAIRE die *Concorde* eigentlich nur als Aufhänger für eine Mixtur verschiedener Genres mit einem klaren (menschlichen) Helden verwendet, wird sie in THE CONCORDE ... AIRPORT '79 zur eigentlichen Heldin, hinter der selbst ein Schauspielerstar wie Alain Delon zurückstehen muss. Zwischen diesen beiden Polen spielt sich ein Großteil all der anderen Flugzeugkatastrophen-Filme der 1970er Jahre ab: Sie fokussieren auf die Ängste und menschlichen Leiden, aber auch die mutigen Taten von Flugzeug-Insass/innen und -Crews, in verschiedensten Settings ein angeschlagenes Flugzeug zu retten und glücklich zur Landung zu bringen oder sich aus einem Flugzeugwrack zu befreien.◀2

CONCORDE AFFAIRE '79 – »Stunning Reality«

Während der Originaltitel CONCORDE AFFAIRE '79 auf eine Verschwörung verweist, eröffnet der deutsche Titel DAS CONCORDE INFERNO ein Feld des Spektakulären, Katastrophalen und gibt dem Film auf diese Weise einen deutlich reißerischeren Unterton. Das entspricht zwar dem B-Movie-Charakter des Films, wird aber nicht erfüllt: Infernalische Bilder sehen wir hier nicht, allenfalls trägt die gegen die *Concorde* geplante Verschwörung, welche »über Leichen geht, metaphorisch gesprochen infernalische Züge.

Die 2002 von Elite DVD herausgegebene einsprachig deutsche DVD wird spielerisch mit einem Menu in Anlehnung an Flug-Sicherheitshinweise eröffnet: Das Display gibt sich als Ausschnitt des Vordersitzes eines Flugzeugs aus, in den ein Monitor mit der Bezeichnung »Concorde Screen« eingelassen ist. Während dieser einen Kopierschutzhinweis anzeigt, leuchten über ihm die Anzeigen »Fasten Your Seat Belts« und »No Smoking« auf – zu hören ist außerdem das Rauschen der Düsen im Inneren der Kabine. Im Screen des Monitors begrüßt uns daraufhin eine Stewardess »an Bord der Concorde Inferno ...« und bietet den Bordfilm an, um uns die Reisezeit zu verkürzen. Dabei bewegt sie selbst jedoch nicht die Lippen, sondern deutet nur in Manier des zum Tonband Sicherheitshinweise vorführenden Bordpersonals auf die anwählbaren Teile des Menus: »Film starten«, »Kapitel«, »Extras«. In ihrem Hintergrund sehen wir Flugbilder über den Wolken in Rechts- und Linkskurven, die sogar einen kleinen Loop einschließen, der ein weiteres Mal spielerisch Spektakularität andeutet.

Wenn auch diese Präsentationsform zunächst sofort nahe liegend erscheint, so zeigt sich bei genauerem Blick doch eine Reihe von Merkwürdigkeiten. Diese könnten zwar als Inkonsistenzen einer billigen DVD-Produktion abgetan werden, doch eröffnet diese Anordnung nichtsdestotrotz ein breites Asso-



ziationensfeld: Als Zuschauer/innen werden wir in die Sitze des Fliegers »Concorde Inferno« gesetzt, damit wir den gleichnamigen Film ansehen können, als säßen wir im Flugzeug. Auf diese Weise werden wir *als* Fluggäste des Flugzeugs *und* gleichzeitig des Films CONCORDE INFERNO adressiert (wie in einer metonymischen Verschiebung zwischen Flugzeug und Film, zwischen Fluggast und Kinozuschauer/in!). Nun könnte hieraus ein Widerspruch zur ›realen‹ Welt des Fliegens geschlossen werden, insofern im Inflight-Programm gerade keine Katastrophenfilme gezeigt werden. ⁴³ Doch gleichzeitig ist mit dieser Positionierung auf den Effekt von Flugzeug- aber auch anderen Katastrophenfilmen angespielt und die somatische Wirkung von *Blockbuster*-Filmen in Rückbezug auf den *Concorde*-Film der 1970er Jahre antizipiert: Wir sitzen im Sessel mitten in der Katastrophe, die auf unsere Leiber einprasselt. Die sonst leibhaftig anwesende Stewardess (selbst wenn sie die Sicherheitshinweise nur zum Text ihrer Kollegin oder zum Band vorführt) hat es jedenfalls bereits in das Vorgeführte eingesogen. Dass CONCORDE INFERNO dieses immersive Moment allerdings kaum einlöst, steht auf einem anderen Blatt – wie Kinoplakate und andere ›Paratexte‹ des Kinos besteht auch die Funktion des DVD-Menüs in einem Ver-Sprechen des Films...

Im Hinblick auf die Flugbild-Forschung könnte hier eine erste Fragestellung des neuen Untersuchungsfeldes gewagt werden: Was ist aus der metonymischen Verschiebung zwischen Flugzeug und Film, zwischen Kinozuschauer/in und Fluggast zu gewinnen? Sind wir im Kino (zumindest im Katastrophenfilm) wie im Flugzeug und im Flugzeug wie im Kinosaal vor oder gar in einem *Blockbuster*? Welche gegenseitigen ›Affären‹ gibt es zwischen diesen beiden Anordnungen? Beispielsweise – um hier eine eigene Flugbild-Erfahrung mit einzuflechten – spulte sich nach einer unerklärlichen, heftigen Turbulenz bei einem Langstreckenflug vor vielen Jahren (auch der Pilot fand damals keine plausible Erklärung und nach der Landung – vier (!) Stunden später – wurde das Flugzeug

erst einmal aus dem Verkehr gezogen) vor meinem inneren Auge ein ganzes Arsenal von Szenarios, Bildern und Emotionen aus Flugzeug-Katastrophenfilmen ab. Erst mit diesem Ereignis erinnerte ich mich, dass mir eine Vielzahl an Flugzeug-Katastrophenfilmen der 1970er Jahre aus dem Fernsehen der 1980er vertraut war – dies reaktivierte meine Leidenschaft für katastrophale Flugbilder. So verquicken sich, ja so kreuzen sich Flug- und Flugbild-Erfahrung. Nimmt der Flugzeugkatastrophenfilm in diesem Verhältnis von *fiction* und *reality* eine besondere, eine spezifische Rolle ein? Dieses Verhältnis böte sich zur genaueren Untersuchung an.

Betrachten wir die Anordnung der DVD noch einmal. Merkwürdig ist hier nicht zuletzt die doppelte Rahmung: Zu sehen ist ja nicht einfach nur das Bild auf dem Monitor, sondern der Monitor selbst und ein Teil der Lehne des Vorder-sitzes, in den er eingelassen ist. Der Monitorrahmen verschwindet erst, wenn der angewählte Film beginnt. Sehen wir die DVD auf einem Fernseher oder PC-Monitor, verdoppelt sich diese Rahmung noch und scheint oben genanntes Szenario der Verschiebung vom Film auf das Flugzeug und umgekehrt in Anführungszeichen zu setzen. Die interne Rahmung verschwindet, sobald der angewählte Film beginnt zu laufen – und bestätigt ein altes Paradigma der semiotischen Filmtheorie: Die Rahmung muss vergessen werden, um im dunklen Kinosaal mit der Leinwand zu verschmelzen.◀4 Fürs Fernsehen – schließlich geht es hier um die DVD – wird aber doch zumindest die Rahmung des Fernsehgeräts erhalten bleiben; eine Grenze, welche das imaginierte Eintauchen in den Film weiterhin limitiert. Gleichzeitig konnte diese Rahmung andererseits doch nicht verhindern, dass die TV-Flugbilder in meinem Unterbewusstsein schlummerten, um beim ersten Zwischenfall reaktiviert zu werden und eine merkwürdige Verwischung von *fiction* und *reality* in Gang zu setzen. Gibt es beim Flugzeugkatastrophenfilm also eine spezielle Verbindung von Imaginärem◀5 und Realität?

Der Film *CONCORDE AFFAIRE* scheint in seiner klaren Unterscheidung gerade eine Verbindung nahezulegen. Wenden wir uns von der DVD-Gestaltung dem Film zu: Die *Credits* laufen über den Bildern einer von Ferne anfliegenden und schließlich landenden *Concorde*, von der auf eine startende *Concorde* geschnitten wird – beide Male in ausgeprägten Teleperspektiven. Die hierauf folgende Anfangssequenz kommt einer *mise-en-abyme* gleich: Es wird auf eine Jagdszene geschnitten, in der ein Herr mit Mütze auf eine Tontaube schießt – und diese verfehlt. ›Abgeschossen‹ soll es werden, das Projekt ›Concorde‹, wird hier – die Formulierung wörtlich nehmend – angezeigt.◀6

Dem Vorspann geht die Absicherung voran: »this story is imaginary, and any reference to actual events or to real persons living or dead is entirely coinciden-

tal«, doch gleichzeitig spielt der Film auf die ›Realität‹ des *Concorde*-Projekts in ökonomischer und Image-technischer Hinsicht an. Noch vor den ersten Jahren des regulären Betriebs war das Überschall-Flugzeug im Zuge der Ölkrise wegen des immensen Kerosin-Verbrauchs heftig in die Kritik geraten und drohte – metaphorisch – abgeschossen zu werden.

Nun wird im Vorspann zwar auf das ›Imaginäre‹ der Story hingewiesen – die doch nicht ganz ohne Realitätsreflexion bleibt –, doch wird dieser behaupteten Fiktion gleichzeitig die ›Realität‹ der *Concorde* entgegengesetzt: »the supersonic airliner ›concorde‹ is a stunning reality, however«. Unterstrichen wird diese ›Realität‹ durch die Verwendung von *found footage*-Bildern – den Rechte-Inhabern wird ebenfalls im Vorspann gedankt: »the production wishes to thank ›british aerospace‹, english builders of the ›concorde‹, for their kind cooperation and for providing film footage and materials«.

Die Verwendung von *found footage* der *British Aerospace* in Deodatos *CONCORDE AFFAIRE* erzeugt merkwürdige Effekte: Zunächst könnte man sagen, dass die körnigen *found footage*-Bilder die Geschichte des Films beglaubigen, insofern sie die (fliegende) *Concorde* ohne Trickaufnahmen als Akteurin im Film auftauchen lassen. Bei dieser Gelegenheit tragen sie allerdings gleichzeitig zu einer Heroisierung der *Concorde* bei: Meist handelt es sich um Ausschnitte aus Werbefilmchen, in denen die *Concorde* – aus Untersicht gefilmt – auf die Landebahn rollt und startet oder über bekannten und von Ferne gut erkennbaren Städten, wie etwa Rio de Janeiro, fliegt und solchermaßen ihre große Reichweite bewirbt. Der Stil des Werbefilm-Materials überträgt sich hierbei auf *CONCORDE AFFAIRE*. Demgegenüber sind alle Bilder, die mit dem Katastrophischen zusammenhängen – die *Concorde* wird ins Wasser abstürzen und dann unter Wasser liegen bleiben –, deutlich als (nicht-digitale) *Special Effects* zu erkennen. Die Heldin *Concorde* selbst bleibt also unangetastet, sie wird vielmehr als ›stunning reality‹ restituiert. Das Moment des Spektakulären ist jedoch bereits der ›Realität‹ eingeschrieben und die Grenzen zwischen *imaginary fiction* und *stunning reality* drohen unklar zu werden. (Flugzeugfans würden hier natürlich einwerfen, dass es sich bei der *Concorde* doch aber ›tatsächlich‹ um eine ›spektakuläre Wirklichkeit‹ handelt, ohne zu bemerken, wie tief diese Position bereits in Technik-Euphorie, -Ver-Sprechen und das Imaginäre verstrickt ist.) Statt jedoch Deodatos Film nun in Stückchen mit *found footage*, selbst gedrehtem Material und *Special Effects* auseinander zu nehmen, die klar voneinander trennbar erscheinen, stellt sich für die Flugbild-Forschung die Frage einer gegenseitigen Ansteckung dieser Stückchen im Gesamtfilm. Trifft man die *found footage*-Bilder nun in anderen Filmen wieder an – so z.B. auf einer britischen DVD mit dem dokumentarischen Feature *THE ULTIMATE STORY OF CON-*

CORDE – THE END OF AN ERA (2004) – hat sich ihnen Deodatos Narration bereits angeheftet und fast meint man die Musik aus CONCORDE AFFAIRE im Ohr zu haben...

Die Geschichte von CONCORDE AFFAIRE ist schnell erzählt: Eine *Concorde* stürzt bei einem Testflug in die Karibik und versinkt im Meer. Ein nur angedeutetes Wirtschaftskartell, das bis auf die anfängliche Jagdszene ausschließlich in einem Sitzungssaal zu sehen ist, versucht die *Concorde*, die auf den südamerikanischen Markt drängt (!) und zur Konkurrenz wird, in Misskredit zu bringen. Durch Sabotage, die wie eine technische Überlastung bei Hitzeentwicklung aufgrund von Materialermüdungen erscheinen soll – und damit wie eine Metapher für eine ermüdete *Concorde* angesichts heißer Konkurrenzkämpfe daherkommt –, wird ein erstes, nur mit der Crew besetztes Flugzeug zum Absturz gebracht. Ein zweites – diesmal mit Passagieren vollbesetztes – Flugzeug droht bei einem zweiten Anschlag ebenfalls abzustürzen. Doch der Journalist Moses Brody kommt durch einen Tipp dem ganzen Komplott auf die Schliche. Er befreit die überlebende, aber mittlerweile gekidnappte Stewardess des Unglücksfliegers. Nach einer langen Flucht vor den Kidnappern hilft er ihr, sich an die Einzelheiten und technischen Symptome vor dem Absturz zu erinnern. In einer Telefonschaltung mit dem Ermittlungsteam der *Concorde* werden diese Informationen weitergereicht, im Simulationslabor – ein Ort zur *Modellierung* von *Realität*, ein Ort an der Grenze von *fact* und *fiction*! – eingespeist und ausgewertet, so dass die bereits in der Luft befindliche zweite, ebenfalls sabotierte *Concorde* gerade noch rechtzeitig vor dem Absturz gerettet werden kann. Der Journalist beginnt siegesgewiss die Recherche nach den Hintermännern der Affäre und zu Stelvio Ciprianis drängender Musik startet die *Concorde* wieder im *found footage*-Material. Happy End.

Obwohl diese Story das Versprechen insbesondere des deutschen Verleihtitels auf einen Flugzeugkatastrophenfilm zu erfüllen scheint, ist an Deodatos Film bemerkenswert, dass dieses Versprechen merkwürdig über-/miss- oder besser: neben-erfüllt wird. CONCORDE AFFAIRE bordet über, denn der Film umfasst mindestens drei *Action*-Genres. Da wären zum einen die Elemente des Flugzeug-Katastrophen-Films. Der Absturz wird in einem Zusammenschnitt unterschiedlichster Bilder inszeniert: *found footage*-Bilder der fliegenden *Concorde* und wackelnde Aufnahmen von Kabine und Cockpit, flackerndes Licht, die mit ihrem Tablett hinstürzende Stewardess, ein aufgeregter Wortwechsel der Crew im Cockpit, Bilder herunterfallender Sauerstoffmasken und des sich mit Nebel/Rauch füllenden Innenraums, ein erstickender Steward, schließlich der Tower, in dem gesagt wird, die *Concorde* sei »nicht mehr auf dem Radar«. Darauf folgt eine kurze Sequenz mit einem bleistiftförmigem *Concorde*-Modell, das

wie ein Pfeil ins Wasser taucht, Bilder von ins Cockpit und über die Kamera einstürzendem Wasser, und vom Tower, der vergeblich nach der *Concorde* ruft. Schnitt. Daran schließt sich mit Blick auf die zweite *Concorde* in der Luft an: der – für den Flugzeugkatastrophenfilm wichtige – Wettlauf mit der Zeit (Suche nach der Absturzursache, während der nächste Sabotage-Akt bereits greift), die Kommunikation zwischen Tower und Cockpit des sabotierten Fliegers, Außen-Aufnahmen eines *Concorde*-Modells im Dunkeln, zunächst ahnungslose Passagiere im Innern über deren erste Beunruhigung bis hin zum Chaos usw. Neben diesen ›Genre‹-typischen Elementen gibt es nach der Befreiung der Stewardess durch den Journalisten-Helden aber auch eine wilde Verfolgungsjagd mit rasenden Autos über staubige Landstraßen und Schießereien. Als drittes Genre wiederum wird der Unterwasser-Film angespielt: In langen Unterwasser-Szenen begeben sich der detektivische Journalist und ein Verbündeter auf die Suche nach der untergegangenen *Concorde*.

Das Flugbild wird hier zum Tauchbild: Statt mit Fliegen haben wir es nun also plötzlich mit einem schwerelosen Schweben unter Wasser zu tun. Im Kontext einer zu etablierenden Flugbildforschung könnte hier nach ikonischen und strukturellen Ähnlichkeiten und Nähen zwischen Flug- und Tauchbildern gefragt werden – auch von Pinguinen wird schließlich gesagt, sie schwebten im Wasser.◀7 Ganz neu ist dieser Übergang des Flugbildes ins Unterwasserbild

freilich nicht: Joseph Cotten, der in *CONCORDE AFFAIRE* den investigativen Journalisten gibt, hatte 1977 bereits in Jerry Jamesons *AIRPORT '77* (USA 1977, Jerry Jameson) mitgespielt (in der Rolle des Nicholas St. Downs III.), in dem eine *Boeing 747* ins Bermuda-Dreieck abstürzt und 100 Fuß unter die Wasseroberfläche sinkt. Während sich die Bergungsarbeiten kompliziert gestalten, spitzt sich die klaustrophobische Stimmung in der Kabine mit den unter Wasser eingeschlossenen Passagieren zu. Doch unter Deodatos Regie stehen nicht geschlossene Räume im Fokus, vielmehr kommen die Unterwasserbilder eindrücklich zur Geltung, indem *CONCORDE AFFAIRE* einfach in den Unterwasserfilm switcht: Zu psychedelischen Synthie-Sounds mit Geigenklängen und dem Blubbern von Sauerstoffgeräten tauchen der Journalist und sein schwarzer Helfer durch blaue Unterwasserwelten. Die Sicht-



verhältnisse gestalten sich eher trübe, doch hinter einem rostigen Schiffswrack entdecken die beiden das Wrack der *Concorde*, die wie ein weißer Kugelschreiber im blaugrünen Wasser liegt. Die Untersuchung des Flugzeugwracks und der weitere Verlauf der Unterwasser-Szenen entbehren nicht der Dramatik: Brody, der Journalist, kann im Inneren der *Concorde* gerade noch einem plötzlich auftauchenden Hai ausweichen. Der Kumpel hängt mit eingequetschter Hand an der Tür des Flugzeugs fest, auch Brody kann ihn nicht befreien, bis nur noch die Möglichkeit bleibt, die Hand mit dem Messer zu amputieren. Der Journalist rettet seinen Verbündeten zwar an die Oberfläche, doch geraten sie dort sofort unter Beschuss, woraufhin er seinen Buddy aufgibt und zurücklässt, womit dieser

nachträglich zum reinen ›Handlanger‹ abgestempelt wird (wie der schwarze Fährtensucher im Abenteuerfilm). Der Hai taucht auf wie eine Reminiszenz an *JAWS* (dt.: *DER WEISSE HAI*, USA 1975, Steven Spielberg) und gleichzeitig wie eine Vorwegnahme des Hais in *THE DAY AFTER TOMORROW* (USA 2004, Roland Emmerich), wo er in einem Schiffswrack haust, das in die Straßen New Yorks gespült wurde – das Schiff an Land, eine amüsante Verkehrung des unter Wasser abgesackten Flugzeugwracks. In *CONCORDE AFFAIRE* wird somit ein Unterwasser-Klassiker angerissen, der jedoch im weiteren Verlauf nicht weitergesponnen wird. Obwohl der stark blutende Armstumpf ein hervorragendes Lockmittel für weitere Bedrohungen durch den Hai dargestellt hätte, taucht dieser beim Aufsteigen an die Wasseroberfläche nicht mehr auf. Die Gefahr in *CONCORDE AFFAIRE* geht schließlich nicht von der Natur, sondern vom menschlichen Komplott aus und so gibt es beim nächsten Tauchgang auch eine – für den Unterwasserfilm fast klassisch zu nennende – Verfolgungsjagd mit Harpunen. Kleines Bonbon und Höhepunkt im Kontext dieser Unterwasser-Flugbilder bildet die vom Kartell zur Spurenbeseitigung angesetzte Sprengung des *Concorde*-Wracks (einschließlich ihrer visuell-akustischen Dokumentation per Videoband im Konferenzzimmer), damit es in noch größere Tiefen versinke. Dies wiederum bringt den Journalisten der US-amerikanischen Botschaft gegenüber, die nicht an das Flugzeugwrack unter Wasser glauben will, in Be-



weisnot – seine Glaubwürdigkeit stellt sich erst durch die Aussagen der befreiten Stewardess wieder her.

Die Bilder der *Concorde* unter Wasser erscheinen merkwürdig unscharf und neblig und nähern sich damit der Körnigkeit der *found-footage*-Bilder an. Doch sieht man den Explosionsbildern gleichzeitig die – 1979 noch längst nicht so lebensnah wirkenden – *Special Effects* und den Griff in die Modellkiste an (u.a. große orangefarbene Luftblasen). Der im Vorspann explizit formulierten Differenz zwischen ›Imaginärem‹ und ›Realität‹ kommt dies entgegen – zu echt sollen Absturz und Explosion im Interesse der ›stunning reality‹ der *Concorde* vielleicht lieber nicht wirken, schließlich geht es ja um deren glaubwürdige Errettung und nicht ihre Zerstörung.

THE CONCORDE ... AIRPORT '79 – ›Stunning Reality‹ 2

In THE CONCORDE ... AIRPORT '79 wird die *Concorde* neben der hochkarätigen Besetzung (u.a. Alain Delon, Susan Blakely, Robert Wagner, Sylvia Kristel, Bibi Andersson und der in allen AIRPORT-Filmen mitspielende George Kennedy) selbst zum Star und zur Akteurin. Für die Bilder der fliegende *Concorde* werden auch hier *found footage*-Bilder verwendet, doch während diese in CONCORDE AFFAIRE recht statisch sind, ist das Überschallflugzeug in AIRPORT durch schnelle Schnitte und gekippte Bilder selbst die eigentliche Attraktion der Action-Szenen. Wieder wird die *Concorde* in einem Setting der Konkurrenz platziert und durch verschiedene Szenarien bedroht, die narrativ zentrale Bedrohung ergibt sich dabei aber aus einem Fluggast, der mit geheimen Unterlagen reist, die nicht an die Öffentlichkeit geraten sollen.

THE CONCORDE ... AIRPORT '79 beginnt ebenfalls mit einem Start der *Concorde* in *found footage*-Bildern und ihrem Flug hoch über den Wolken.◀8 In der darauf folgenden Anfangssequenz gerät sie in eine erste Bedrohungssituation: Geschnitten wird auf einen Fesselballon in den Farben der *Tricolore*, der gerade befeuert wird. Im Schnitt – Gegenschnitt mit der *Concorde* enthüllt sich, dass die Landebahn in Washington, wo das neue Flugzeug übergeben werden soll, von einer Aktivistengruppe mit einem Heißluftballon blockiert wird, an dem ein Transparent mit der Aufschrift »STOP THE CONCORDE« befe-



stigt ist. Die *Concorde* kann dem Ballon im letzten Moment ausweichen und ist damit als bedrohte Actionheldin etabliert.

Von diesem ersten geglückten Manöver wird auf Fernseh-Nachrichten geschnitten, in denen verschiedene Akteure auftreten, welche die Geschichte von AIRPORT bestücken werden: Berichtet wird von der Ballon-Aktion gegen die *Concorde* (sie wird der »radikalen Umweltschützergruppe ›Luftfrieden« zugeschrieben), die jedoch keine Auswirkungen auf den »geplanten vor-olympischen *Good Will*-Flug nach Moskau haben wird, der für morgen vorgesehen ist«. Damit ist die Kritik am Überschallflugzeug bereits abgehakt und sind gleichzeitig die Passagiere unseres Katastrophenfilms erwähnt: eine Gruppe US-amerikanischer und russischer Sportler/innen soll mit der *Concorde* via Paris nach Moskau fliegen. Weiter hören wir von der Entwicklung einer bisher streng geheimen neuen Abfangrakete namens »Bussard« durch *Harrison Industries*, die der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll. Harrison selbst – so berichtet die Sprecherin Maggie Whelan, die uns gleich als Harrisons Geliebte wieder begegnet wird – wurde als »Scientist of the Year« ausgezeichnet.

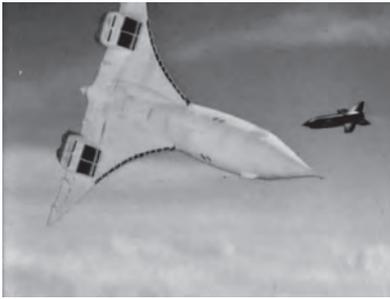
AIRPORT situiert sich also ebenfalls im gesellschaftspolitischen Klima der Zeit: Ölkrise und ökologische Kritik am Benzinverbrauch,⁹ Aufrüstung von Waffenarsenalen der NATO, amerikanisch-russische Beziehungen – die im Film genannte 22. Olympiade in Moskau wird 1980 wegen des sowjetischen Einmarsches in Afghanistan von den USA und vielen anderen Staaten des Westens boykottiert werden. Die *Concorde* befindet sich auch hier in einem Setting der Konkurrenz, diesmal jedoch in einer Konkurrenz verschiedener Flugobjekte: Der Fesselballon als wirksames Kollektivsymbol früherer Fortbewegungsweisen in luftige Höhen, welches die ökologische Kritik an der *Concorde* als rückwärtsgewandte und naive Zivilisationsfeindlichkeit markiert, die dem Flugzeug als Symbol moderner Verkehrs- und Fortschrittseuphorien doch noch kurz gefährlich werden kann – Jürgen Link hätte mit seinen Forschungen zur Kollektivsymbolik vermutlich seine wahre Freude an diesem Filmbeginn.¹⁰ Auf der anderen Seite die neu entwickelte Rakete in »mehr als doppelter Schallgeschwindigkeit«, die als Defensiv-Waffe zielsicher wie der Bussard zum Angriff übergehen wird. Die *Concorde* also zwischen Heißluftballon einerseits und Rakete im Testlauf andererseits. Wird sie dieser Bedrohung zwischen Fesselballon und Raubvogel Stand halten können? Dem Angriff des statischen Ballons konnte sie durch behändes Eingreifen des von Alain Delon gespielten Piloten gerade noch ausweichen. Die Bedrohung durch die mit Zielsuchfunktion ausgestattete neue Abfangrakete wird ihre Manövrierfähigkeit und Wendigkeit erst richtig auf die Probe stellen. In AIRPORT wird, anders als in CONCORDE AFFAIRE, die *Concorde* zur eigentlichen Heldin der Geschichte – auch wenn sie natürlich

von zwei heldenhaften Piloten mit ›Ostasien-Erfahrung‹ wie ein Kampfflugzeug manövriert wird, um das Möglichste aus ihr herauszuholen. Ihr Status als wahre Protagonistin und Actionstar wird durch eine ganze Reihe von Bildern bestärkt, in der die Kamera die bewundernden Blicke der Piloten auf die *Concorde* vorwegnimmt und liebevoll an der auf dem Rollfeld stehenden beziehungsweise rollenden Maschine entlang schwenkt und sie als majestätisch und erhaben portraitiert.

In die Schusslinie gerät das Überschallflugzeug hier nicht um seiner selbst willen – wie noch bei *CONCORDE AFFAIRE* –, diesmal wird es nur als Transportmittel für das eigentliche Angriffsziel angegriffen: Die Reporterin und Freundin des Industriellen Harrison hat kurz vor ihrem Einstieg in die *Concorde* Dokumente in die Hände bekommen, die belegen, dass ihr Liebhaber am Schmuggel von Waffen beteiligt ist. Zur Verhinderung der Publikation der Papiere beschließt dieser wiederum den infamen Abschuss der *Concorde* durch die von seinem Konzern entwickelte neue Abfangrakete. Und los kann es gehen, das Spektakel mit einer Reihe von Abschuss- und Sabotageversuchen der *Concorde*, welches durch immer neue dramaturgische Einfälle die Gefahr für die *Concorde* möglichst lange ausdehnt und die definitive Rettung so weit als möglich hinauszögert.

In einem ersten Coup visiert der umprogrammierte *Bussard* in seinem Testflug die *Concorde* an, dem diese durch verschiedene Manöver auszuweichen sucht. In Trickbildern erscheinen dabei *Concorde* und *Bussard* zusammen im Bild, Innenansichten aus der *Concorde*-Kabine vollführen Über-Kopf-Drehungen mit kreischenden Fluggästen und durcheinander wirbelndem Gepäck, bis endlich zwei militärische Abfangjäger





den Bussard kurz hinter dem Heck der *Concorde* abschießen.

In einem zweiten Coup greift ein Kampfflugzeug im Auftrag von Harrison von französischer Seite aus die *Concorde* an, während er selbst mit einem Privatjet nach Paris fliegt. Die *Concorde* ist bereits im Sinkflug, als sie von der Bodenkontrolle von der neuerlichen Gefahr erfährt – französische Kampffjets steigen mit Verspätung zur Abwehr auf. Mit auch aus heutiger, *Blockbuster*-verwöhnter Sicht noch vergnüglichen, »wilde[n] Manöver[n]« – so der Copilot – versuchen die beiden Flugkapitäne dem Beschuss durch das Kampfflugzeug – einem »Phantome« – zu entgehen. Zur besseren Abwehr beschließen die kriegserfahrenen Piloten Scheinziele abzusetzen: Während wagemutiger Schrauben und Überschlüge der *Concorde* wird nach Druckausgleich das Fenster des Cockpits geöffnet – ja wirklich, das Fenster –, um mit der Signalpisto-

le Leuchtsignale abzuschießen, welche mit ihrer Hitzeentwicklung die wärme gestützten feindlichen Raketen ablenken sollen. Das erste zieht auch ein Geschoss an, das kurz hinter der *Concorde* explodiert; das nächste allerdings landet nach Ladehemmung der Leuchtpistole im Cockpit, wo die Feuergefahr mit Hilfe des Feuerlöschers aber schnell gebannt wird. Den letzten zwei Raketen – natürlich wissen die beiden *Concorde*-Piloten, wie viele Raketen so ein »Phantome« mit sich trägt – versuchen sie zu entkommen, indem sie die heißen Triebwerke ihres Flugzeugs einfach (!) abschalten: Die *Concorde* daraufhin im rasanten und steilen Segelsinkflug – Gepäckfächer springen auf, die Klappen eines Saxophons reißen ab, Wasser spritzt aus dem Hahn in der Toilette, Spiegel zerbrechen (vermutlich wegen der rasanten Druckveränderung) –, bis die Triebwerke wieder eingeschaltet werden sollen. Doch im Sinne der Spannung verlangt die Dramaturgie, dass die Zündung der Triebwerke Probleme bereitet, und die immer noch vom »Phantome« verfolgte *Concorde* erst kurz vor dem Absturz ins Meer wieder durchstarten kann. Der von Harrison mit dem Abschuss beauftragte Verfolger wiederum schafft es nicht mehr, seine Maschine wieder hochzureißen und wird bei Wasserberührung von den endlich eingetroffenen französischen Abfangjägern abgeschossen und explodiert... Doch die Aufregung ist immer noch nicht vorbei, denn die Landung der *Concorde* muss schließ-

lich mit mehreren Netzen auf der Landebahn abgebremst werden, da sowohl die Schubumkehr ausgefallen als auch das Hydrauliksystem beschädigt ist. Nach diesem atemberaubenden Feuerwerk der Aufregung gönnen sich die beiden Piloten, denen immer ein Scherz auf den Lippen liegt, einen entspannenden Abend: der eine mit einer Stewardess, der er die Ehe verspricht, der zweite mit einer vom Kollegen gesponserten Abendbegleitung, die ihm die Liebe – wir sind ja in Paris – vorgaukelt. Währenddessen versucht der inzwischen ebenfalls in Paris eingetroffene Harrison seine Geliebte zu besänftigen, doch nachdem er das Misstrauen der Journalistin und ihre Trennung von ihm nicht verhindern kann, wissen wir: das war noch nicht alles an *Concorde*-Action...

Für den Flug Paris – Moskau wird nun nämlich die Gepäckluke sabotiert, damit diese sich während des Fluges öffnet – der daraufhin entstehende Druckabfall soll das Flugzeug auseinander brechen lassen. Der bestochene Techniker räumt sich nach erledigter Arbeit selbst aus dem Weg, indem er in einer panischen Flucht über das Rollfeld just in den Hitzestrahler der gerade startenden *Concorde* gerät. Und so nehmen die weiteren Katastrophen-Flugbilder ihren Lauf: Eine halbe Stunde nach Start entsichert sich die Luke, was sich zunächst kaum bemerkbar macht. Schleichend reißt der Teppichboden auf, ist ein Vibrieren des Flugzeugs zu spüren, dem die aufmerksame Crew aber nicht richtig auf die Spur kommt. Doch dann öffnet sich die Luke richtig, Teile der Außenhaut werden dabei aufgerissen, Gepäckstücke purzeln von Bord, und mit plötzlichem Druckverlust beginnt ein *Concorde*-Modell abwärts zu trudeln, zu trudeln, zu trudeln. Bis endlich das »Notsystem« greift, ist die Maschine soweit abgesackt, dass sie sich nun fast



auf Höhe mit einem Gebirge befindet. Und diese Form des Flugbildes, in dem wir uns in Augenhöhe mit Landschaften befinden, zeigt in der Regel nichts Gutes an. Zum angenehmen Flugbild gehören blauer Himmel und Wolken, allenfalls noch der Blick von schräg oben, so dass wir etwa die *Concorde* über/vor der Kulisse von Rio de Janeiro sehen, nicht aber Berge – denn Berge bedeuten Gefahr fürs Fliegen: Gefahr des Zusammenstoßes (auch in Flugbildern von Verfolgungsjagden durch Gebirgszüge und -täler lauert in Form der Landschaften auf Augenhöhe immerfort Gefahr!).

Nun haben wir an dieser Stelle von AIRPORT aber nicht nur die *Concorde* vor Bergkulissen, sondern außerdem auch noch die aufgerissene Außenhaut am Boden in Gestalt von großen Löchern zu Füßen der Passagiere. Auch das sind ganz merkwürdige und beunruhigende Flugbilder: Wird sonst zwischen rüttelnden Innenaufnahmen allenfalls noch der Blick aus dem Fenster erlaubt, so dringen Flugbilder nun in die Innenaufnahmen ein oder durchkreuzen sie zumindest. Wir erhalten also Bilder, die in Teilen Flugbilder, in Teilen Innenaufnahmen des Flugzeugs sind. Das macht wohl den besonderen Grusel solcher Bilder aus – sie finden sich auch in anderen Flugzeugkatastrophenfilmen◀11 –, da die beschützende, doch nur sehr dünne Außenhaut des Fliegers nun durchdrungen wird vom Außen, vom Himmel, aber auch vom nun sichtbaren Grund (der Boden bricht sprichwörtlich unter den Füßen weg), vom Flugwind, vom

Strudel. Diese Bilder evozieren eindrücklich die bedrohte und fragile Integrität des Innenraumes und seiner Insassen.

Wie nun weiter? Die *Concorde* fliegt auf Augenhöhe mit Bergen und mit aufgerissener Außenhaut, sie verliert zudem anscheinend noch Treibstoff, weswegen sie den nächst gelegenen Flughafen nicht mehr erreichen können. Doch Paul Metrand würde nicht von Alain Delon gespielt werden, hätte er nicht eine findige Idee: Er spricht vom ewigen Eis der Gletscher (an dessen Ewigkeit man heute nur noch wehmütig zurückdenkt...), per Funk wird durchgegeben, dass Bergführer und Skilehrer das Landegebiet für die Notlandung markieren werden und mit ungläubigen Augen sehen wir reges Treiben auf einer Skipiste, auf der rote Fahnen aufgestellt werden. Harrison – auf dem Rückweg nach Washington – verfolgt in Parallelschnitten ebenso ungläu-



big von seinem Flugzeug aus die *live*-Berichterstattung zur Rettungsaktion im Fernsehen.

Und tatsächlich: David Lowell Rich lässt die *Concorde* auf einer Skipiste im Gletschergebiet landen – Welch unglaubliche Idee! *Found footage*-Bilder der *Concorde* dicht über Gebirge werden mit immer stärker wackelnden, zum Teil schräg gelegten Cockpit-Aufnahmen und sehr nahen Gebirgslandschaften vor den Fenstern, die ein kurvenreiches Einfädeln gen Skigebiet visualisieren, gegen geschritten. Bei der Durchsage an die Passagiere schließlich beugen sich alle auf ihre Knie herunter, der Blick durchs frontale Cockpitfenster zeigt die Schneepiste und schließlich schliddert das *Concorde*-Modell schier unendlich lange über die Piste, während die Crew sorgenvoll blickt, dann als Schutz die Arme vor die Augen nimmt. Das Fenster springt, Schnee stürzt ins Cockpit und schließlich gräbt sich der Flieger in den Schnee ein.

Es folgt die Befreiung der Passagiere aus dem Flugzeug von oben. Beim Bericht von der gelungenen Landung, in dem Maggie einen ausführlichen Beitrag über einen Skandal in höchsten Kreisen ankündigt, gibt sich Harrison die Kugel. Und der Rumpf der *Concorde* bricht just in dem Moment, in dem alle Passagiere aus dem Flieger gerettet sind, unter der Schneelast zusammen, die Maschine explodiert und die aufrecht stehende Heckflosse kippt in die Diagonale – diese *Concorde* hat ihren Dienst getan und streicht nun die Flagge...

Große Gefahren hat sie gemeistert die *Concorde* – sie ist die eigentliche Heldin des Films. Und so ist es auch kein Wunder, dass es in *CONCORDE ... AIRPORT '79* kein – wie im Flugzeug-Katastrophenfilm üblich – abschließendes Feiern der Piloten gibt, auch liegen sich die geretteten Fluggäste nicht freudestrahlend in den Armen. Den Abschluss des Films bestreiten hier vielmehr weitere *found footage*-Bilder der *Concorde*, über den Wolken im abendlichen Gegenlicht. Die *Concorde* lebt und fliegt weiter und wird weiter alle



Probleme meistern. Doch gilt dies, wie wir wissen, fast 30 Jahre später nicht mehr.

Nach den *Concorde*-Filmen – ›Stunning Reality‹ 3

Mit dem Unglück am 25. Juli 2000, bei dem eine *Concorde* kurz nach dem Start explodierte, brach die imaginäre Katastrophe ins Reale ein: der Absturz wurde zur ›stunning reality‹. Nach dem Unglück wurden zunächst alle Flüge eingestellt, dann noch einmal für kurze Zeit wieder aufgenommen, doch 2003 wurde der Flugverkehr dann endgültig beendet, und zwar vor allem aus ökonomischen Gründen.

Sich das *Concorde*-Unglück als Flugzeugkatastrophenfilm vorzustellen, fällt schwer – zu kurz ist die Zeit zwischen Start und Absturz. Dennoch gibt es (Flug-) Bilder der Katastrophe und auch bei diesen Bildern verwischen die Grenzen zwischen Fakt und Fiktion. Als offensichtlichstes *found footage* der Katastrophe gilt das Amateurvideo, in dem aus einem Lastwagen heraus die brennende *Concorde* kurz vor ihrem Absturz gefilmt wird.◀¹² Nachdem dieses Video damals zunächst durch alle Nachrichten-Sendungen schwirrte und dann schnell von CNN aufgekauft wurde, begegnet man ihm heute immer wieder in Dokumentationen zu Flugzeugabstürzen und zur Geschichte der *Concorde*.◀¹³

Der Mangel an weiteren dokumentarischen Aufnahmen des Unglücks wird in diversen Doku-Features ausgeglichen durch grafische Rekonstruktionen, die dann jeweils in die Hubschrauber-Aufnahmen – weitere Flugbilder! – von der Absturzstelle münden. Diese im Fernsehen boomenden Doku-Features zu Flugzeugen und Flugzeugunglücken (einschließlich Raumfahrt-Flugbildern) bringen ganz neuartige Flugbilder hervor, die sich in weiteren Flugbild-Forschungen genauer zu analysieren lohnen. Besonders interessant scheint mir hierbei die Analyse der grafischen Rekonstruktionen, die jedoch den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde. Daher soll hier nur eine Szene exemplarisch skizziert werden: Eine animierte *Concorde* fährt über den Metallstreifen, der den Reifen platzen lässt, dessen Teile wiederum in den Tank unter den Flügeln einschlagen, so dass Treibstoff ausläuft, der sich dann entzündet. Die Simulationsbilder vom Start der brennenden *Concorde* haben in diesem Zusammenhang ganz merkwürdige Effekte, lassen sie doch Flugbilder der Katastrophe erstehen, die sich alsbald wie evidente Fakten ins Gedächtnis einbrennen – auch wenn die Absturzursachen in solchen TV-Sendungen durchaus als umstritten erscheinen. Hier tut sich ein breites Materialfeld für die Flugbild-Forschung auf, in denen Ursachen gesucht, erklärt aber auch immer wieder neu angezwei-

felt werden und in denen verschiedenste Visualisierungen von Flugzeugkatastrophen unternommen und zusammen geschnitten werden, die ein eher diffuses Feld »*reality* und/oder *fiction*?« eröffnen.◀14

Doch gibt es gerade im Hinblick auf die *Concorde* noch zwei weitere bemerkenswerte Flugbild-Komplexe: So existieren von der in der Unglücksmaschine tätigen deutschen Stewardess zufälligerweise ältere dokumentarische Aufnahmen, die sie bei ihrer Arbeit in einer *Concorde* zeigen. Sobald sie in eine Dokumentation über das *Concorde*-Unglück eingeschnitten werden, erzeugen diese Bilder ganz merkwürdige Realitäts-Effekte: Galt dieses »*found footage*« zunächst als Dokumentation des guten Service auf *Concorde*-Flügen, der durch die Stewardess repräsentiert wurde, so dokumentieren sie nach dem Unglück – eingebettet in oder gerahmt von den Bildern und Geschichten um den Absturz – nunmehr die namentlich benannte deutsche Stewardess Brigitte Kruse an ihrem Arbeitsplatz. In dieser Verschiebung der Referenzialität der *found footage*-Bilder – die überhaupt nur aufgrund der von Roland Barthes beschriebenen Funktion des »Es-ist-so-gewesen« der Fotografie möglich ist – erbebt auch die zeitliche Referenz für einen kleinen Moment: Fast scheint es, als würde man in genau jene Unglücksmaschine hineingucken, kurz bevor sie abstürzt. Und so irritiert das katastrophale Flugbild den Status von *found footage*-Material, denn was dessen Referenz ist (worauf verweisen die Bilder?) gerät aus den Fugen: Sind womöglich das Unglück oder die letzten Minuten davor doch filmisch festgehalten worden?

Und noch eine weitere Merkwürdigkeit findet sich im Kontext von Flugbild und *Concorde*: Von jener Maschine, die in Paris abstürzte, existieren nämlich sehr spezielle *found footage*-Bilder, die gerade nicht aus einem dokumentarischen Projekt stammen, sondern aus einem Spielfilm: Genau jene *Concorde*, die von David Lowell Rich für die Dreharbeiten zu *CONCORDE ... AIRPORT '79* ausgeliehen wurde, und welche von Kamera und Pilotenblicken so liebevoll abgetastet wurden, genau dies ist die Unglücksmaschine, die 2000 direkt nach dem Start abstürzte.◀15 Ausgerechnet jene Flugbilder eines Spielfilms, der mittels seiner Fiktion die »*stunning reality*« der *Concorde* auf besondere Weise feierte – indem er sie zur unbesiegbaren Heldin eines Action-Films erhob –, jene Bilder könnten nach dem »realen« Absturz der *Concorde* als *found footage*-Material für die abgestürzte Maschine gelten, aber damit auch als Sinnbild des endgültig beendeten Projekts *Concorde*. Auf diese Weise wandeln sich »imaginäre Flugbilder« unverhofft und etwas unheimlich in solche der »*stunning reality*« – und »*stunning reality*« und Fiktion von Flugzeugkatastrophenfilmen erweisen ein Potential, sich weit mehr als geahnt aneinander anzustecken...

Anmerkungen

- 01** ▶rk: Concorde – Absturz einer Legende, Artikel im C6-Magazin vom 26.4.2003 (<http://archiv.c6-magazin.de/06/magazin/wissenschaft/2003/04/1051311634.php?modus=6&showtype=short>, zuletzt gesehen am 17.3.2007). Ein Bilderbuch, das den Mythos *Concorde* reaktualisiert, erhofften sich offenbar auch einige Käufer von Wolfgang Tillmanns Bildband *Concorde* bei Amazon.de. Doch wurden die Erwartungen der *Concorde*-Fans dabei offenbar kein Stück erfüllt, als Kundenrezension ist bei www.amazon.de etwa zu lesen: »Traurig aber wahr: Wer von diesem Buch erwartet, technische Details oder brillante (sic!) Aufnahmen von der Concorde zu erhalten, der wird bitter enttäuscht. Außer einem kurzen Text auf der Umschlaghülle, befinden sich nur qualitativ minderwertige Fotos in dem Bildband. Die Fotos erinnern eher an ein paar Schnappschüsse aus großer Entfernung. Verschwommene Aufnahmen und eine stecknagelgroße Concorde vor einer BP-Tankstelle hauen einen leider nicht vom Hocker« (Kundenrezension auf www.amazon.de zu Wolfgang Tillmanns *Concorde* (Köln 1997) vom 11.7.2000, zuletzt gesehen am 17.3.2007).
- 02** ▶In aktuellen, mittlerweile rar gewordenen Flugzeugkatastrophenfilmen – die Rede ist hier nur vom Spielfilm – gibt es freilich neue ›Extremfälle‹, so z.B. in *FLIGHT PLAN* (USA 2005, Robert Schwentke), in dem ein Flugzeug zur bloßen Kulisse eines kriminellen Versteckspiels wird und dabei der eigentlich nach außen abgeschlossene und begrenzte Raum sich nach innen um immer mehr versteckte Räume erweitert.
- 03** ▶Vgl. hierzu Natalie Lettenewitsch und Alexandra Schneider in diesem Band.
- 04** ▶Noch ausgeprägter findet sich dies im IMAX verwirklicht, wo die Leinwand so aufgeblasen ist, dass es innerhalb des Blickfeldes tatsächlich kein Außerhalb des Bildes mehr zu geben scheint (vgl. hierzu Hanke, Christine (2004) Ereignis IMAX. Im Reich des Kinosaurus Rex. In: *Frauen und Film*, Heft 64: Das Alte und das Neue, S. 21-28).
- 05** ▶Im Sinne von Metz' »Imaginärem Signifikanten« (vgl. Metz, Christian (2000) *Der imaginäre Signifikant. Psychoanalyse und Kino*. Münster).
- 06** ▶Eine kleine Parallele zu einem Dokumentar-Feature zur Geschichte der *Concorde* soll hier zumindest erwähnt werden: Auf der britischen DVD *THE ULTIMATE STORY OF THE CONCORDE – THE END OF AN ERA* (2004) trifft man ebenfalls auf einen Zusammchnitt von *Concorde*-Flugbildern und schießenden Herren: doch soll hier auf das Tempo der *Concorde* angespielt werden, welches dem eines Gewehrschusses entsprechen.
- 07** ▶André Bazin hat 1956 in einem Text zum Unterwasserfilm bereits auf eine Nähe zum Fliegen verwiesen. Das Unterwasserbild wird hier gewissermaßen zur ›Erfüllung‹ des Flugbilds: »Die Wissenschaft, mächtiger als unsere Vorstellungskraft, hat schließlich den alten Mythos vom Fliegen realisiert, indem sie dem Menschen sein virtuelles Fischsein offenbarte; denn der unabhängige Taucher erfüllt diesen Traum weit eher als die laute kollektive Flugmaschine, die so albern ist wie ein Unterseeboot und gefährlich wie ein Taucheranzug mit Helm und Schläuchen. Ikarus [...] nimmt Cousteau und seine Gefährten vorweg« (André

Bazin (2004) *Le monde du silence* (Die schweigende Welt), (Original: 1956). in: Ders.: *Was ist Film?* Berlin, S. 61-66, hier S. 62; für den Hinweis danke ich Judith Keilbach).

- 08 ▶ Als Indikator für den Abflugort wird davor ein Bild des Eiffelturms mit der Seine im Vordergrund eingefügt.
- 09 ▶ Verschwörungstheoretisch wird diese Öko-Kritik bis heute gern als Strategie der US-amerikanischen Flugbetreibergesellschaften ausgegeben, die ökonomische Sorgen vor der Konkurrenz der *Concorde* auf dem US-Markt gehabt hätten.
- 10 ▶ Vgl. Link, Jürgen (1984): »Einfluß des Fliegens! – Auf den Stil selbst!« Diskursanalyse des Ballonsymbols. In: *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen: Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert*. Hg. v. Jürgen Link u Wulf Wülfing. (= Sprache und Geschichte; Bd. 9) Stuttgart, S. 149–164.
- 11 ▶ U.a. in *AIRPORT '75*, dt.: *AIRPORT '75 – GIGANTEN AM HIMMEL* (USA 1974, Jack Smight) – auch hier rast ein Flugzeug auf eine Bergkette zu. 15 Jahre später reißt in *MIRACLE LANDING* (dt.: *KATASTROPHENFLUG 243*, USA 1990, Dick Lowry) gleich das ganze Dach des Unglücksflugzeugs ab.
- 12 ▶ Es lässt sich auf der Website www.flugzeugabsturz.de ansehen, die sich zur Aufgabe macht, Flugzeugunglücke weltweit zu dokumentieren – was es mit dieser skurrilen Liebhaberei, die neben Absturnachrichten und Absturzvideos auch eine Liste mit Flugzeugkatastrophenfilme führt, auf sich hat, wäre ebenfalls ein lohnendes Feld für die Flugbild-Forschung.
- 13 ▶ Erst kürzlich wieder: *MYTHOS CONCORDE / CONCORDE – LA FIN D'UNE REVÉ* (Peter Bardehle, Arte/ZDF 2006) und *PROTOKOLL EINER KATASTROPHE: DER ABSTURZ DER CONCORDE* (Peter Bardehle / Angela Volkner, ARD/WDR 2006).
- 14 ▶ Mehr auf Seiten der *Fiction* bewegt sich eine Spam-Mail vom 29.5.2006, in der mit dem hinterlassenen Vermögen eines der deutschen *Concorde*-Opfer auf einem nunmehr herrenlosen südafrikanischen Bankkonto gelockt wird. Die Website »Chaostage« wiederum fragt im August 2000, ob es sich bei dem Unglück nicht um die Eröffnung der Pariser Chaostage gehandelt haben mag (http://archiv.chaos-tage.de/b2000/news/artikel/20000803_220540_concorde/index.php, zuletzt gesehen am 10.5.2007). Und verschiedene, mehr oder weniger ernst zu nehmende Verschwörungstheorien ranken sich natürlich ebenfalls längst um das Unglück.
- 15 ▶ »The Concorde featured in the film first flew as F-WTSC on 31 Jan 1975, and was the 7th Concorde built. It was re-registered as F-BTSC (serial number 203) in May 1975, and it appears with this registration in the film. The Concorde was leased from Aerospatiale (France) for the movie, and was sold to Air France in October 1980. This Concorde was the same aircraft which crashed after tyre bust caused a fule (sic!) tank to rupture and the leaking fuel catch fire on July 25th 2000, while taking off from Charles De Gaulle Airport in Paris« (<http://www.imdb.com/title/tt0078740/trivia>, zuletzt gesehen am 10.5.2007).

