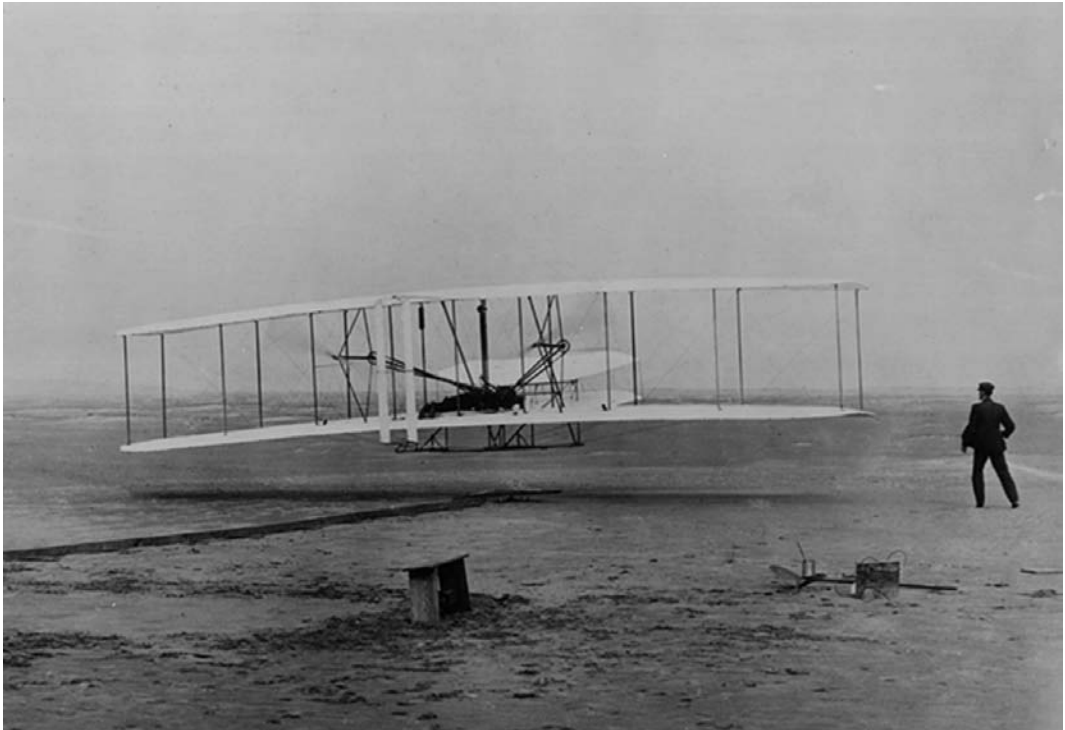


# ‘LOOKING UP, LOOKING DOWN’

HULDIGING VAN 100 JAAR VLEGKUNST TIJDENS HET 22E  
PORDENONE SILENT FILM FESTIVAL, SACILE,  
11-18 OKTOBER 2003

Het *Tijdschrift voor Mediageschiedenis* 6/2 is in alle stilte voorbijgegaan aan het eeuwfeest van de eerste gemotoriseerde vlucht, ondernomen door Orville Wright op 17 december 1903 in North Carolina.

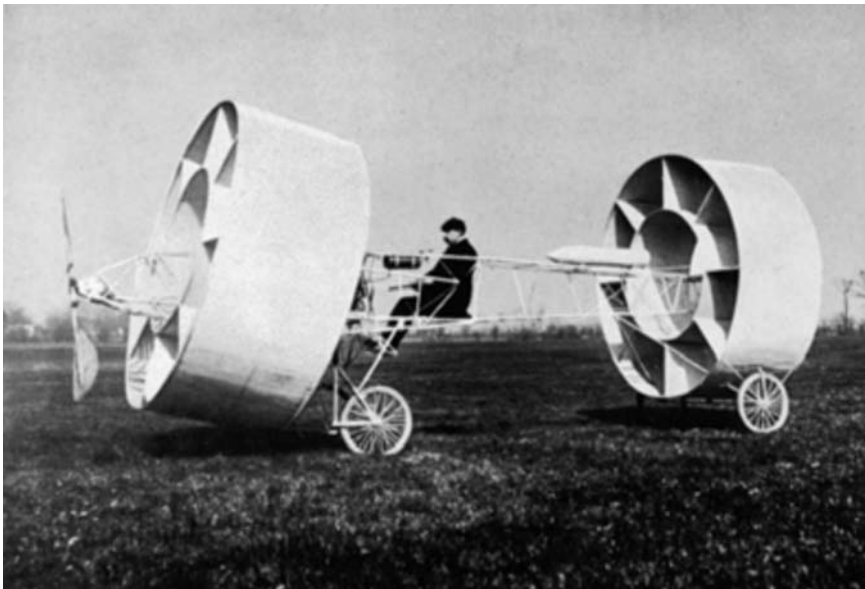


Op 17 december 1903 vliegen de gebroeders Orville en Wilbur Wright vier maal, om beurten, de lucht in met hun 'Wright Flyer'. Bron: [www.nasmi.si.edu/exhibitions](http://www.nasmi.si.edu/exhibitions)

Valt het dan te betwisten dat de ontwikkeling van de aviatiek een sleutel-moment is in de geschiedenis van de moderniteit en de moderne media? Zouden we niet kunnen stellen dat het vliegtuig het moderne medium bij uitstek is,

niet alleen als transportmiddel maar ook als onthullende instantie van een nieuw gezichtspunt.<sup>3</sup> Bovendien is zijn technologische (Victoriaanse) voorgeschiedenis nauw verweven met die van de cinematograaf. Het is precies de verstrengeling van deze twee voorgeschiedenissen, de aërodynamica en de bewegingsfotografie (of chronofotografie), die als uitgangspunt diende voor het programma 'Taking to the Air: Early Film and Early Flight' van Stephen Herbert en Luke McKernan. Dat dit programma een plaats kreeg in het Italiaanse Pordenone Silent Film Festival is niet zo verwonderlijk, aangezien er in Italië een echte (voorvaderlijke) passie voor de luchtvaart bestaat;<sup>4</sup> en de honderdste aviatische verjaardag in de media aldaar de nodige aandacht kreeg (van speciale tijdschriftedities en tentoonstellingen, zoals *VOLARE! Futurismo, avio-mania, tecnica e cultura italiana del volo* in het Palazzo Reale te Milaan en *Oggi si vola!* in het Museo Nazionale del Cinema te Turijn, tot een heuse beurs *Fiera del volo* in de provincie van Varese). Anderzijds moet gezegd worden dat de viering van honderd jaar vliegkunst slechts een bescheiden plekje kreeg toebedeeld door de organisatoren van het filmfestival: het ging om een enkele namiddagssessie, verdrongen tussen de twee grote retrospectieven van Ivan Mosjoekin en Cooper & Schoedsack.<sup>2</sup>

Deze eenmalige sessie 'Taking to the Air' was tegelijkertijd instructief, onderhoudend en teleurstellend. De toeschouwer kreeg een mooi historisch overzicht van uitvinders en uitvindingen (zweefvliegtuigen, luchtballonnen, helicopters, ornithopters...). Een van de meest curieuze illustraties was zonder twijfel het toestel van de Fransman Givaudan, dat – zoals Herbert en McKernan opmerkten – door zijn dubbele ringvormige constructie een verwantschap met het cinematografische apparaat (meer bepaald de filmspoelen) suggereerde.



De Fransman Givaudan op zijn nieuwste uitvinding in 1908. Bron: <http://invention.psychology.msstate.edu>

Foto, opgedragen  
aan F.T. Marinetti,  
door Fedele Azari  
(ca. 1930).  
Bron: P. Hulten,  
Futurismo &  
Futurismi, Milano,  
Bompiani, 1986,  
p. 423



De presentatoren vermaakten verder het festivalpubliek met computersimulaties en *live action*: vliegtuigmodelletjes werden de lucht ingestuurd om te landen tussen (of op) de toeschouwers. Enigszins ontgoochelend was het filmaanbod. Immers, de meeste vroege vliegtuigfilms overstijgen nauwelijks de documentaire dimensie: ze tonen het vliegtuig als een nieuwe protagonist (en niet zozeer als een nieuw medium!). We zien vliegtuigen opstijgen, in de lucht vliegen en neerstorten. In vergelijking met ‘early train films’ zijn de meeste van deze ‘early plane films’ weinig spectaculair te noemen: in plaats van de agressie van een naderend voertuig staat nu de contemplatie over een in de verte verdwijnend voertuig centraal. De camera wordt niet langer aangevallen (of ‘overreden’), maar volgt zo vloeiend mogelijk de onvoorspelbare vlucht in de lucht.

In het programma van Herbert en McKernan sprongen er twee Franse Gaumont-filmpjes uit door hun ‘afwijkend’ camerawerk. Beide prints, afkomstig van het BFI/National Film and Television Archive, werden voorzien van een Duitse titel: AH!... DA FLIEGT EIN AEROPLAN! (1910) en EINE JAGD IM AEROPLAN (1911). Het laatstgenoemde filmpje introduceert een nieuwe, experimen-

tele filmtaal gebaseerd op het neerkijken ('looking down'), terwijl het eerste op komische wijze de omhoogkijkende blik ('looking up') illustreert. Of beter gezegd: het effect hiervan.

AH!... DA FLIEGT EIN AEROPLAN! toont de reactie van de mensen bij het zien van een voorbijvliegend vliegtuig: allen kijken en wijzen naar boven, het vliegtuig achtervolgend in zijn vlucht. Hierdoor vergeten ze de aardse wereld en in hun absurde, *entr'acte*-achtige 'achtervolging' struikelen ze over allerlei obstakels, vallen ze van daken af of belanden ze in het water. Chaos heerst alom. Het opmerkelijke is dat deze hilarische situatie volledig geconstrueerd wordt aan de hand van *reaction shots*. De protagonist blijft met andere woorden buiten beeld. Pas naar het einde toe krijgen we een shot met een neerstortend vliegtuig te zien. De originaliteit van dit filmpje zit zowel in het camerawerk dat het spektakel in de lucht negeert als in de montage die datzelfde spektakel weet te suggereren door een aanschakeling van reacties te tonen.

IN EINE JAGD IM AEROPLAN gaan we de lucht in met drie personages: de vliegenier Georges Legagneux, de jager Robert Martinet en een anonieme cameraman. Eenmaal in de lucht nemen we het standpunt van deze laatste in: doordat er vrij laag gevlogen wordt, is de camerahoek niet loodrecht maar schuin, wat zorgt voor een gestileerde (of zelfs abstracte) weergave van de velden. Dit is een nieuwe, bevreemdende *point of view*. Twee momenten in het vijf minuten durende filmpje zijn me bijzonder bijgebleven: enerzijds de opname van de schaduw van het vliegtuig in vlucht – een motief dat onder andere zal terugkeren in het werk van de Futuristische kunstenaar Fedele Azari – en anderzijds de *over-the-shoulder-shot* van Martinet die vooraan in het vliegtuig heeft plaatsgenomen om vanuit deze positie op konijnen te jagen – een letterlijke toepassing van de analogie tussen filmen en schieten (*to shoot*).<sup>3</sup>

EINE JAGD IM AEROPLAN is een goed voorbeeld van een 'flight film', te vergelijken met de vroege 'ride film' waarbij de camera vooraan of achteraan een (rijdende) trein of auto werd bevestigd.<sup>4</sup> Geen opname van het voertuig, maar *vanaf* het voertuig. Hierdoor wordt het voertuig deel van het cinematografische apparaat: het onderwerp verandert in medium.

De eerste filmopname vanaf een vliegtuig dateert van april 1909 en is – toeval? – van Italiaanse makelij.<sup>5</sup> Deze opname slaagt er nog niet geheel in om een *point of view* vanuit de lucht, van boven naar beneden, te geven; we krijgen echter wel een mooie (dubbele) kadrering van de horizon te zien dwars door de twee draagvlakken van Wright's biplaan. Anderzijds is de *point of view* vanuit de lucht niet zo revolutionair in 1911 en zelfs niet in 1909. Reeds in 1902 filmt Edison een *BIRD'S EYE VIEW OF SAN FRANCISCO* met min of meer loodrechte, vanuit een luchtballon genomen opnames, die het stedelijke landschap op een conglomeraat van dobbelstenen en knikkers doen lijken (zoals Jules Verne het in 1865 in zijn science-fiction roman *Cinq semaines en ballon* formuleerde).<sup>6</sup> Het verschil tussen Edisons/Vernes *bird's eye view* en Gaumonts jacht vanuit de lucht ligt echter in de aard van het medium: luchtballon *versus* gemotoriseerd

vliegtuig. Zeker als we de Futuristische dichter F. T. Marinetti mogen geloven, is het fysieke contact met de machine fundamenteel voor de revelatie van een nieuwe poëtica. Uit het *Technische manifest van de Futuristische literatuur* (1912) valt af te leiden dat Marinetti zijn poëtisch inzicht niet uitsluitend te danken heeft aan het loodrecht naar beneden kijken vanuit een vliegtuig, maar vooral ook door het zitten op de ‘benzinecilinder’ en het luisteren naar de ‘draaiende propeller’.<sup>7</sup> In minder dan tien jaar tijd ontpopt het gemotoriseerde vliegtuig zich dus tot een ware muze. Reden genoeg om even stil te staan bij de honderdste verjaardag van de eerste geslaagde vlucht; lengte: 37 meter, duur: 12 seconden.

## Noten

1 Deze passie voor de luchtvaart vindt haar neerslag in de Italiaanse literatuur van de twintigste eeuw, van Gabriele D’Annunzio (*Forse che sì, forse che no*, 1910) tot Daniele Del Giudice (*Staccando l’ombra da terra*, 1994). D’Annunzio, die als een van de eerste Italianen met een vliegtuig de lucht in ging, beschreef het moment van opstijgen als een ‘onbegrensde beminlijkheid’ (*dolcezza infinita*). Hij werd een echte ‘dandy van de lucht’, die onder de Futuristen vele volgelingen vond en tevens genoot van de bewondering van Benito Mussolini. Volgens Paul Virilio is het precies door deze uitgesproken liefde voor het vliegtuig en het vliegen dat het Latijnse fascisme zich onderscheidt van Hitlers gedachtegoed. Vertrekend van twee fascistische slogans – enerzijds ‘de cinema is het sterkste wapen’ (*Il cinema è l’arma più forte*) en anderzijds ‘het meeste geliefde wapen van het Italiaanse volk is de luchtvaart’ (*L’arma più amata del popolo italiano è l’aviazione*) – heeft Virilio verder aangegevoerd dat er in het Italië van de jaren dertig een soort ‘samenzwering’ bestond tussen de luchtvaartindustrie en de filmindustrie. Zie P. Virilio, ‘L’aeromitologia futurista’, in: P. Bertetto, G. Celant (red.), *VeloCittà. Cinema & Futurismo*, Milano 1986, p. 88-91.

2 Voor het volledige programma van het filmfestival, zie C.A. Surowiec (red.), *Le giornate del cinema muto – XXII Edizione*, 2003. Ook: <http://cinetecadelFriuli.org/gcm/edizione2003>.

3 De camera als wapen is reeds expliciet van toepassing in het ‘fotografische revolver’ (*revolver photographique*) van Jules Janssen en het ‘fotografische geweer’ (*fusil photographique*) van Etienne-Jules Marey. Terwijl Janssen in 1874 Venus in haar baan voor de zon vastlegde, was Marey’s ‘wapen’ (ontworpen in 1882) vooral bedoeld voor het nemen van foto’s van vogels in vlucht.

4 Over de zogenaamde ‘ride films’, zie bijvoorbeeld L. Rabinovitz, ‘From Hale’s Tours to Stars Tours: Virtual Voyages and the Delirium of the Hyper-Real’, in: *Iris*, nr. 25, 1998, p. 133-152.

5 Te bezichten op [http://invention.psychology.msstate.edu/gallery/movies/wb\\_onboard.html](http://invention.psychology.msstate.edu/gallery/movies/wb_onboard.html). Op deze site wordt de opname verkeerd gedateerd, namelijk 1907 in plaats van 1909. 1909 is een belangrijk jaar voor de nog jonge vliegkunst: in juli slaagt de Franse vliegenier Louis Blériot er als eerste in om het Kanaal (van Calais naar Dover) over te vliegen en in augustus vindt te Reims de eerste aviatische wereldontmoeting plaats. Beide evenementen werden op film vastgelegd.

6 Zie de eerste episode van de documentaire reeks *THE LAST MACHINE* (Richard Curson Smith, 1995).

7 F.T. Marinetti, ‘Technical Manifesto of Futurist Literature’, in: R. W. Flint (red.), *Marinetti: Selected Writings*, New York 1972, p. 84. Marinetti’s uitspraak over de nieuwe point of view (‘straight down, foreshortened’) wordt door Stephen Kern aangehaald en toegelicht: ‘For Marinetti it evoked the broad vision of Futurism that helped free the poet from “wingless” tradition and the “limited syntax that is stuck in the ground”. In flight he saw bold analogies.’ (*The culture of time and space 1880 – 1918*, London 1983, p. 245). Kern plaatst Marinetti’s *looking down* tegenover de ervaring van Marcel Proust die in *Le Temps retrouvé* vliegtuigen aan de nachtelijke hemel beschrijft als ‘menselijke valende sterren’ (*étoiles humaines et filantes*), die onze ogen terug naar boven leren kijken.