



B-52

Regie: Hartmut Bitomsky

Land: Deutschland, USA 2001. **Produktion:** Cofilm, Bigsky Film. **Co-Produktion:** Dschoint Ventschr Filmproduktion Zürich, Westdeutscher Rundfunk, SRG Schweizer Fernsehen, Sender Freies Berlin, Arte. **Buch, Regie:** Hartmut Bitomsky. **Idee:** Ben Nicholson. **Kamera:** Volker Langhoff, Hugo Kroiss. **Ton:** Gerhard Metz, James R. Benning. **Schnitt:** Theo Bromin. **Mischung:** Craig Smith. **Regieassistent:** Mike Jarmon, Rebecca Baron. **Kameraassistent:** Chris N. Laine. **Tonschnittassistent:** Erin Scott. **Aufnahmeleitung:** Akhymst Umbrotti. **Herstellungsleitung:** Albert Schwinges. **Produktionsassistent:** Mike Jarmon. **Produzenten:** Albert Schwinges, Hartmut Bitomsky.

Sprecher: Hartmut Bitomsky, Maureen Selwood, Jon Wagner.

Unter Mitwirkung von: *Minot:* Major Pat Mathen, Staff Sergeant Dean Rockwell, Senior Airman Casey Brown, Captain Bill Kuydendall, Captain Bill Wilson, Lieutenant Colonel Tom Gilbert, Staff Sergeant Ed Martin, Airman John Barbachano. *Omaha:* Michael P. Hagel. *Sleepy Hollow:* Captain (ret.) Roger Ferguson. *Goldsboro:* Bernard D. Dusenberry, Captain (ret.) Adam Mattocks, Phil Edmundson. *Albuquerque:* Jim Waddell. *South Bend:* Colonel (ret.) William F. Stocker, Captain (ret.) Donald J. Chase. *Hanoi:* Nguyen Van Cau, Doan Hoang Minh, General Pham Tuan, General Vo Nguyen Giap. *Dayton:* Colonel (ret.) Wayne Pittman. *Tucson:* Colonel Gregory O. Stanley, Gerard Fugere, Larry Kots. *Chicago:* Ben Nicholson, David Gunkel.

Format: 35mm, 1:1.85, Farbe. **Länge:** 122 Minuten, 24 Bilder/Sek. **Sprache:** Englisch, Deutsch.

Uraufführung: 14. Februar 2001, Internationales Forum, Berlin.

Kontakt: Cofilm, Jenfelder Allee 80, 22 039 Hamburg. Tel.: (49-40) 6688 4220, Fax: (49-40) 6688 4284.

Deutscher Verleih: Basis-Film Verleih, Körner Str. 59, 12169 Berlin. Tel.: (49-30) 793 51 61, Fax: (49-30) 791 15 51.

E-mail: info@basisfilm.de

Gefördert durch den Bundesbeauftragten der Bundesregierung für Angelegenheiten der Kultur und Medien, die Filmstiftung Nordrhein-Westfalen, die Filmförderung Hamburg, die Rockefeller Foundation.

Inhalt

B-52 ist ein Dokumentarfilm über die gleichnamige Militärmaschine. Die B-52 wurde 1947 als eine extreme Waffe im Kampf um globale Hegemonie und nukleare Vormacht entwickelt. Sie war der erste von Düsenmotoren angetriebene Langstreckenbomber, der während des Fluges betankt werden konnte und damit unabhängig war von überseeischen Stützpunkten.

Synopsis

B-52 is a documentary about the military plane of the same name. The aircraft was developed in 1947 as an extreme weapon in the fight for global hegemony and nuclear dominance. It was the first jet-propelled long-distance bomber that could be refuelled in flight, thus making it independent of overseas air bases.

The plane was primarily built to transport atomic weapons. All stratospheric nuclear tests carried out by the United States in the 1950's used bombs dropped by B-52's. In the early 1960's the plane was adapted for low-level flight and equipped with conventional bombs. It was used extensively in the Vietnam War, the Gulf War and more recently in the Kosovo Conflict.

Today, fifty years after making its first appearance, it is still in service. Indeed there is currently no other aeroplane that can fulfil so many functions and carry so many different payloads. Although it is the product of comparatively old-fashioned military technology, the B-52 will in all likelihood remain in service for a further twenty or even thirty years. No other plane has ever been employed over such a long period.

The bomber is not only an accurate parable on the continuation of the Cold War beyond its historical end-date. It is also a perfect metaphor for the immeasurable power, technical capacity and productivity of a nation which ploughs the majority of the surplus generated by its economy, workforce and intellectual activity into its military machine.

Hartmut Bitomsky speaks about B-52

Construction/Deconstruction

In the political zenith of the past 50 years circles high up a B-52 aircraft carrying nuclear bombs and strategic missiles – flying distant enough to be almost unrecognizable and therefore not to be reached, yet close enough to cast a threatening shadow of real lethal danger down on everything and everyone that is living through this age – in a situation somewhat indecisive or indetermined between warmongering and peacemaking, between deterrent and aggressive desires. (...)

The aircraft has been remodeled more than once over the years. Originally constructed for flights at high altitudes, the aircraft was redesigned for the Vietnam War in order to enable it to operate just 300 feet above ground.

In allererster Linie war das Flugzeug als Träger von Kernwaffen gebaut. Bei allen amerikanischen stratosphärischen Nukleartests in den fünfziger Jahren wurden die Bomben von B-52 abgeworfen. Anfang der sechziger Jahre wurde das Flugzeug für Tiefflüge umgebaut und mit konventionellen Bomben ausgerüstet. Es wurde extensiv im Vietnam-Krieg eingesetzt, kam im Golfkrieg und erst kürzlich im Kosovo-Krieg zum Einsatz.

Der Bomber ist noch heute, fünfzig Jahre nach seinem ersten Erscheinen, im Dienst. Es gibt in der Tat kein Flugzeug zur Zeit, das so viele verschiedene Funktionen und Waffensysteme bedienen kann. Obwohl ein Produkt einer vergleichsweise altmodischen Militärtechnologie, ist damit zu rechnen, daß das Flugzeug weitere zwanzig oder gar dreißig Jahre im Dienst bleiben wird. Kein anderes Flugzeug ist je über einen so langen Zeitraum eingesetzt worden. Der Bomber ist nicht nur die exakte Parabel der Fortdauer des Kalten Krieges über sein historisches Datum hinaus, er ist auch die perfekte Metapher für die unermessliche Macht, die technische Kapazität und die Produktivität einer Nation, die den Großteil des Surplus, der von der Volkswirtschaft, der Arbeit und der Intelligenz erzielt wird, in die Militärmaschinerie steckt.

Hartmut Bitomsky über die B-52

Konstruktion/Dekonstruktion

Im Zenith der letzten Hälfte des Jahrhunderts kreist eine B-52, mit Atombomben und Atomraketen bestückt, in großer Höhe, unerreichbar fern und fast unsichtbar, aber doch nah genug, um den Schatten einer schemenhaften Bedrohung auf alles zu werfen, was da unten jetzt existiert und jüngst existiert hat: unentschlossen zwischen Krieg und Frieden, zwischen Abschreckungsstrategie und Aggressionslust. (...)

In der Vergangenheit sind mehrfach weiterentwickelte Modelle und Konstruktionen des Flugzeugs neu aufgelegt worden. Ursprünglich für Flüge in großer Höhe konstruiert, wurde das Flugzeug für den Vietnamkrieg so umgerüstet, daß es auch hundert Meter über dem Erdboden operieren konnte. Über den infernalischen Schrecken, den das riesige Ungetüm im Tiefflug ausgelöst hat, gibt es unzählige Berichte. Wann immer neue strategische Konzeptionen für Verteidigung, Abschreckung und Angriff entworfen und auf den neusten Stand gebracht wurden, stand das Flugzeug im Zentrum der Überlegungen. Die B-52 ist das einzige Flugzeug, das ein Hersteller dreimal an die amerikanische Luftwaffe verkaufen konnte, sagt ein sarkastischer Kommentar.

Die Entwicklung der B-52 war für die gesamte Luftfahrt von bahnbrechender Konsequenz. Der moderne Flugverkehr mit Großraum-Düsenmaschinen ist ohne die B-52 nicht denkbar.

Spezifika und Leistung

Spannweite: 55,50 m. Länge: 46,80 m. Höhe: 14,50 m. Leergewicht: 78.744,50 kg. Maximalgewicht: 204.120 kg. Maschinen: 8 Turbojets Pratt & Whitney J57-P-43 Ws von je 6.278,23 kg Schubkraft durch Wasser-Alkohol Injektion. Geschwindigkeit: max. 1.020,80 km/h. Reichweite: 13.420,80 km. Flughöhe: max. 14.820 m. Bewaffnung: 4 Maschinengewehre 12,5 mm Kaliber, zuzüglich Bomben. Besatzung: 6 Mann. Die erste Idee für das Flugzeug entstand 1947 in einem Hotelzimmer, als sich ein paar Männer trafen, um das machtvollste Instrument auszudenken, das in den Dienst des Kalten Krieges gestellt werden könnte. Der erste Rohentwurf des Flugzeugs, der dabei entstand, ähnelte bereits so ziemlich dem Modell, das schließlich gebaut wurde: mit hoch an den Schultern angesetzten Flügeln, die müde bis fast auf den Boden herabhängen und sich dann im Flug um 30 Grad aufrichten.

There are many reports of the terror triggered by this huge monster in low-level flight.

Whenever new strategic concepts of defence, deterrence and offence were developed, this aircraft was at the center of the considerations. There were a number of remodeling updates in order to adapt the plane to its various new tasks. A rather sarcastic remark says that the B-52 is the only aircraft that the manufacturer has sold three times to the customer – the United States Air Force.

The development of the B-52 has been of trail-blazing consequence for the entire aviation industry, and the modern air services by wide-bodied jet airplanes have been influenced by it. Without the B-52, modern civil aviation would look quite different.

Specification and performance

Wingspan: 185 ft. Length: 156 ft. 6 in. Height: 48 ft. 4 in. Weight: 450,000 lbs. max. Engines: 8 turbojet Pratt & Whitney J57-P-43Ws of 13,759 lbs. thrust ea. w/water-alcohol injection. Speed: max. 638 mph., cruising 526 mph. Range: 8,388 miles unrefueled. Service ceiling: 49,400 ft. Armament: 4 .50-cal. machine guns in tail plus bombs – nuclear or 43,000 lbs. of conventional. Crew: 6. The first idea for the long-distance bomber was developed in a hotel room in 1947, when a couple of men met to imagine the most powerful instrument that could be used in the Cold War. The very first crude model which resulted from this meeting closely resembles the final product: wings attached high up at the 'shoulders' which hang, as though tired, almost to the ground, but which rise 30 degrees during flight.

B-52 and the Bomb

The B-52 was designed for high-altitude flight while carrying nuclear bombs. The B-52 and the atom bomb belong together, although it actually never dropped one. The high altitude seemed to be needed to avoid not only possible counter-attacks, but also the results of radiation and detonation of the plane's own bomb.

Every sophisticated weapon distances the user from his target. The larger the distance, the more abstract the target, and the more abstract the results of the weapon's use. Bomber crews traditionally feel no remorse for what they have done.

Later on, the B-52 was redesigned in order to function as a low-level strike aircraft. Flying at a lower altitude allowed for greater accuracy in hitting targets. This was necessary during the Vietnam War, when non-nuclear bombs were used. The bomb load of 24 B-52's equals 1 atom bomb. I don't know yet how many bombs were dropped on Vietnam but I guess they equal many atom bombs.

Military experts have found out that, except for the physical damage of bombardments, the moral impact on the people subjected to the bombing is controversial. It drives them into the arms of their governments and reinforces the existing regime. The reason for any bombing becomes too abstract because the enemy is so distanced that he can't make a distinction between civil and military goals. The advent of the atom bomb and the concept of deterrence have – instead of guaranteeing peace – in fact low-

Die B-52 und die Bombe

Die B-52 war dafür konstruiert, in großer Höhe zu fliegen und Atombomben abzuwerfen (obgleich sie niemals eine Atombombe in einem Kriegsakt abgeworfen hat). Die enorme Flughöhe war notwendig, um das Flugzeug möglichen Angriffen zu entziehen – aber auch, um im Falle eines Abwurfs den Folgen der Detonation und der Bestrahlung zu entkommen.

Jede hochentwickelte Waffe distanziert den Waffenbenutzer von seinem Angriffsziel, und je größer die Distanz ist, umso metaphysischer wird die Benutzung der Waffe und umso abstrakter das Ergebnis ihrer Benutzung. Traditionell fühlen die Besatzungen von Bomberflugzeugen keine Reue und hegen kaum moralische Bedenken gegen den Einsatz ihrer Waffen.

Später wurde die B-52 umkonstruiert, damit sie auch im Tiefflug verwendbar war und Ziele genauer anfliegen konnte. Das wurde im Vietnamkrieg mit der Entscheidung, keine Nuklearwaffen einzusetzen, notwendig.

Die Bombenlast von vierundzwanzig B-52-Flugzeugen entspricht einer Atombombe. Die B-52 flog Tausende von Angriffen in Vietnam. Wieviele Bomben abgeworfen wurden, weiß ich noch nicht. Aber vermutlich entsprechen sie vielen Atombomben.

Militärsachverständige wissen, daß ungeachtet der physischen Vernichtungskraft von Bombardements aus der Luft der moralische Effekt auf die Bevölkerung kontrovers ist. Der Bombenterror im Zweiten Weltkrieg trieb die verbitterten deutschen Bombenopfer gleichsam in die Arme der Naziführung. Weil die Distanz zum bombardierenden Feind so groß ist, werden die Gründe für den Angriff abstrakt und unverständlich.

Mit der Atomwaffe wurde das Prinzip der Abschreckung in die militärische Strategie eingeführt. Doch anstelle Frieden zu garantieren, hat die Atomwaffe tatsächlich die Schwelle der Kriegsbereitschaft gesenkt. Die Vielzahl regional begrenzter Kriege in den letzten fünfzig Jahren beweist zur Genüge, daß ein Krieg unterhalb des Einsatzes atomarer Waffen durchaus akzeptabel und weniger gefährlich zu sein scheint.

Und so ist es denn zu dem resignierten Oxymoron gekommen, daß man mit der Bombe zu leben lernen muß.

Man hat es gut gelernt.

Vietnam Tribunal, Stockholm (1967)

Die beiden vietnamesischen Mädchen, das weiße Band der Trauer ums Haar, Zeuginnen des Massenmords, wartend am Tisch, die Gesichter gezeichnet von unendlichem, namenlosem Leid. (....)

Bui Thi Bich Mai, vierzehn Jahre, Provinz Than Hoa:

Am Morgen des 12. Mai dieses Jahrs kam mein Vater morgens von seiner Arbeit zurück.

In der Nacht war unser Dorf bombardiert worden.

Mein Vater und ich suchten nach den Überresten unserer Angehörigen.

Die Leiche meines Großvaters fanden wir zwanzig Meter vom Haus entfernt.

Etwa ebenso weit war meine Mutter geschleudert worden.

Nur an einem Kleidungsstück konnte ich sie wiedererkennen. (Weint)

Meine Schwester hatte den halben Kopf verloren.

Auch der Kopf meines jüngeren, zwölfjährigen Bruders war zerschmettert. Meinem jüngsten, vierjährigen Bruder waren alle Glieder abgerissen. Elf Mitglieder unserer Familie waren in dieser Nacht umgekommen. Sieben Verwandte leben noch. Wir verließen das Dorf. Alles, was wir besaßen, blieb dort zurück.

ered the threshold of warfare. Many regionally limited wars in the past 50 years have proven this. Short of the use of the atom bomb, any kind of war seems to be much more acceptable and far less dangerous.

You have to live with the atom bomb – that's what people say: it's almost an oxymoron containing an impossible opposition.

Vietnam Tribunal, Stockholm (1967)

The two Vietnamese girls wearing the white band of mourning in their hair, witnesses of the mass murder, wait by the table, their faces etched by endless, nameless suffering. (....)

Bui Thi Bich Mai, 14 years old, Than Hoa province:

On the morning of 12 May this year my father came home from work.

Our village had been bombed overnight.

My father and I searched for what remained of our relatives.

We found my grandfather's body twenty metres away from the house.

My mother had been thrown about the same distance. I could only recognise her by one of the things she was wearing. (Cries)

My sister had lost half her head.

The head of my younger, twelve-year-old brother was smashed too. My youngest, four-year-old brother had had all his limbs ripped off. Eleven members of our family had died that night. Seven relatives are still alive. We left the village. Everything we had we left behind.

Our neighbours helped us.

Pham Thi Hoan, 20 years old, from a village near Hai-phong:

The attack took place on the night of 16 April. We were all asleep. I ran outside to look for my husband and my children.

I called out, heard cries and screams all around.

When it grew light, I found my father's-in-law body. I continued searching for my relatives. I found my mother's-in-law tattered body.

Then I found my husband's body. He was twenty-six years old. He had been thrown far out into the garden. A tree had fallen on him, squashing his face.

My three-year-old son had been thrown twenty-five metres from the house.

I passed out.

My neighbours helped me bury my family.

Nothing remained of our hut.

I found my husband's neckerchief, one of my child's hats, and a toy: a small pink rubber fish. (Shows object)

From: Peter Weiss: Notizbücher 1971-1980, vol. 1, Frankfurt/Main 1981, p.89 ff.

B-52 Attrition

Hundreds of B-52's crashed, mostly shortly after take-off or while approaching the runway. Many of those accidents happened in California, at the Castle Air Force Base and Beale Airforce Base, both located in the Great Valley. Sometimes crew members were saved by their ejection

Unsere Nachbarn halfen uns.

Pham Thi Hoan, zwanzig Jahre alt, ein Dorf in der Nähe Haiphongs: Der Angriff kam nachts, am 16. April. Wir hatten alle geschlafen. Ich lief hinaus, um nach meinem Mann, meinen Kindern zu suchen.

Ich rief, hörte ringsum Rufe und Schreie.

Als es hell wurde, fand ich die Leiche meines Schwiegervaters. Ich suchte weiter nach meinen Angehörigen. Fand die zerfetzte Leiche meiner Schwiegermutter.

Dann fand ich die Leiche meines Mannes. Er war sechsundzwanzig Jahre alt. Er war weit in den Garten geschleudert worden. Ein Baum war über ihn gefallen, hatte ihm das Gesicht zerdrückt.

Mein dreijähriger Sohn war fünfundzwanzig Meter vom Haus weg geschleudert worden. Ich verlor das Bewußtsein.

Meine Nachbarn halfen mir, meine Familie zu begraben.

Von unserer Hütte war nichts übriggeblieben.

Ich fand das Halstuch meines Mannes, fand auch einen Hut meines Kindes, und ein Spielzeug, einen kleinen rosafarbenen Gummifisch (zeigt den Gegenstand).

Aus: Peter Weiss: Notizbücher 1971-1980. Erster Band, Frankfurt am Main 1981, S. 89 ff.

Verluste

Am 17. Januar 1966 kollidierte nahe Palomares in Spanien die B-52 G No. 58-0256 von der Einheit 68 BW während eines Lufttankmanövers mit dem Tankflugzeug und stürzte auf ein kleines Dorf. Andere Quellen berichten, der Absturz habe sich am 19. Januar 1966 ereignet. Insgesamt fielen dabei vier Atombomben aus dem explodierenden Wrack. Das Plutonium der Zünder verseuchte das Dorf. Ein paar Tage später erschien, von Franco gesandt, der spanische Innenminister und sprang ins Freibad der Gemeinde, um die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß keinerlei Gefahr für sie bestünde.

Gleichwohl kauften die Vereinigten Staaten das gesamte Gelände auf und errichteten einen großen Zaun darum. Das obere Erdreich wurde abgetragen und nach Amerika verschafft. Wo es deponiert wurde, ist unbekannt. Das Dorf wurde evakuiert und ist immer noch unbewohnt.

Zwei Jahre später, am 21. Januar 1968, zerschellte die B-52 G No. 58-0188 von der Einheit 380 SAW sieben Meilen Südwest von Thule, Grönland, auf dem Eis der North Star Bay mit vier Wasserstoffbomben an Bord bei vierzig Grad Celsius unter Null in arktischer Nacht. Fünfhundert Meter rutschte das Wrack brennend über das Eis und explodierte. Ein Feuer in der Kabine hatte den Absturz verursacht.

Fragmente aller vier H-Bomben wurden gefunden, aber die nuklearen Bauteile waren unter dem Eis verschwunden. Ihre Sprengkraft: eine Million Tonnen TNT, eine Zerstörungskraft größer als alle Bomben, die in den beiden Weltkriegen, Korea und Vietnam abgeworfen wurden.

Wiederum hatten die Plutoniumzünder die Umgebung der Absturzstelle verseucht. Es war ein Jagdgebiet der Eskimo. Einer von ihnen hatte als Augenzeuge den Absturz erlebt und konnte die amerikanische Rettungsmannschaft an den Ort des Unglücks führen. Vier Besatzungsmitglieder konnten, zum Teil schwer verletzt, gerettet werden.

Die nuklearen Sprengteile sind immer noch unter dem Eis verschwunden. Das heißt aber nicht, daß sie nicht mehr existieren - sie werden nur nicht mehr wahrgenommen.

Ich muß an den Eskimo Nanuk denken, der in der Arktis verhungerte, und ich denke an Flaherty, der sich dafür kritisieren lassen

seats. But most of the time they died. Other crashes happened suddenly while the planes were flying over oceans; and sometimes aircrafts literally vanished from the radar screens for no apparent reason at all. And there are a couple of missing B-52's that simply ceased to exist, though their crash was never confirmed in public.

Among all the crashes there are two that received somewhat more attention because they occurred in foreign countries.

On 17 January 1966, near Palomares, Spain, No. 58-0256, Model G, from Unit 68 BW, collided with KC-135A during air-to-air refuelling. A total of four nuclear weapons fell from the wreckage. It was also reported as having occurred on 19 January 1966.

A small village was polluted and radiated. A couple of days later a secretary of the Franco government visited the village to assure the people that nothing dangerous had happened and took a swim in the public pool. I don't know if he is still alive.

The village was evacuated, and the whole area was later bought by the American government which had a huge fence built around it. The surface soil of the area had to be removed and transported to the U.S. Where the waste was dumped is unknown to this day.

21 January 1968, seven miles south-west of Thule Air Base, Greenland. A cabin fire caused the crash of No. 58-0188, Model G, from Unit 380 SAW on the frozen North Star Bay. The wreck glided half a mile on the ice until it exploded. The aircraft was engaged in airborne alert duty. Also reported as having occurred on 22 January 1968 and 24 January 1968.

The aircraft carried four H-bombs. Fragments of the bombs were found later, but all the nuclear components vanished under the ice. Their explosive force: one million tons TNT - a destructive power bigger than all the bombs together that were dropped in both World Wars, in Korea and Vietnam, reported the news back then. Again, the plutonium from the ignition detonator contaminated the area around the site of the crash, which was a hunting ground for the Eskimo. One of them actually witnessed the crash and led the rescue team to the site. Four members of the crew were found severely injured.

The explosive nuclear charge was never located on the bottom of the sea under the pack ice. But this doesn't mean it no longer exists.

I am thinking of Nanook, who starved to death under the Arctic circle, and of Flaherty who was criticized for showing Nanook's spear because it wouldn't help him against stock brokers and speculators.

Today the majority of the armada of Stratofortresses (as the B-52's have been called) is left in the desert near Tucson, Arizona, waiting to be scrapped. The desert air is dry enough that the metal doesn't rust.

AMARC

The Aerospace Maintenance and Regeneration Centre in Tucson, founded in 1985, employs a workforce of about 620 men. They remove from the aircrafts all explosives such as ejection seat charges, and remove all valuable instruments, the engines and the radar systems and parts that are declared military secrets. Functioning spare

mußte, daß er Nanuks Jagdspeer so ausführlich zeigte, obwohl der Speer gegen Börsenmakler und Spekulanten von keinem Nutzen sei.

Heute ist der Großteil der Armada der Stratofortresses (wie die B-52 genannt werden) in der Wüste von Arizona nahe Tucson abgestellt und wartet darauf, verschrottet zu werden. Die Wüstenluft ist trocken, das Metall der Flugzeuge rostet nicht.

AMARC

1985 wurde das Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC) in Tucson, Arizona aufgemacht. Mehr als sechshundert Leute sind dort derzeit beschäftigt. Sie holen aus den übergebenen Maschinen heraus, was zu gebrauchen ist. Alles, was explodieren kann, wie zum Beispiel die Schleudersitze; alle Instrumente, die noch einen Wert haben; jeden Gegenstand, der militärischer Geheimhaltung unterliegt.

Was wiederverwendet werden kann, wird zurück in die Lager des militärischen Nachschubs verbracht. Das AMARC erwirtschaftet auf diese Weise pro Jahr rund eine halbe Milliarde Dollar Gewinn.

Im Anschluß daran werden auf der Preservation Farm die ausgenommenen Körper der Bomber von jeglichem Öl und Treibstoff entleert. Die Öffnungen der Düsenaggregate werden verschlossen; jedes Schloß, jeder Riegel, alle Nähte und Öffnungen werden mit einem Plastikspray versiegelt, um das Flugzeug luftdicht abzuschließen und innen vor Sand, Staub und Regen zu schützen.

Danach wird es hinaus in die Wüste geschleppt, wo es entweder auf Wiederverwendung oder auf Verschrottung wartet.

Ungefähr zweitausendfünfhundert Flugzeuge sind zur Zeit in der Wüste südlich von Tucson abgestellt. Es ist ein beeindruckendes Bild von Macht und Überfluß, von Vergeudung, Verschleiß und Planlosigkeit.

Wie diese riesigen Maschinen dort ihrer Vernichtung oder künftigen Diensten entgegenharren: Der Glanz einer vergangenen Epoche der letzten fünfzig Jahre endet in einem Elend, das nichtsdestotrotz von Macht und Können zeugt, und eben dadurch von der Vergeblichkeit der Anstrengung der vielen Menschen spricht, die an die militärische Notwendigkeit und an den politischen Sinn einer Sache geglaubt haben, die jetzt stillschweigend und hingeduckt ihrem Ende anheimgegeben wird, als sei noch gar nichts geschehen.

Aber die Maschinen werden mit einer idiotisch direkten Brutalität vernichtet. Zuviel von der Zerstörungskraft, deren Mittel und Sinnbild die B-52 einst gewesen war, ist noch in ihrer eigenen Zerstörung präsent.

HVF West

Die große Corporation Huron Valley Steel Fritz erhielt vor ein paar Jahren den Zuschlag zur Verschrottung der B-52 Flotte und gründete sogleich in Tucson eine Tochterfirma, die HVS, West. Auf ihrem Gelände gleich neben der Airbase stapeln sich unterdessen die Rümpfe und Flügel der zergliederten Flugzeuge vier- und fünffach übereinander.

Bevor die einzelnen Rumpfteile völlig zerrissen und dann im Shredder kleingemahlen werden, holt man aus ihnen alles heraus, was irgendeinen Wert hat. Das Gummi der Räder und der Tankschläuche im Flügel wird kleingehackt und später dem Asphalt für den Straßenbau beigemischt. Die sich durch das ganze Flugzeug verzweigenden Kabelbäume haben eine Länge von insgesamt sechsunddreißig Meilen. Die Kabel werden von der Plastikhaut befreit, und dann wird das Kupfer eingeschmolzen.

parts are returned to military warehouses for re-use. In 1985, AMARC was able to return \$0.5 billion to the Department of Defense Inventories.

On the Preservation Farm, mechanics drain the engines and hydraulic lines of oil, and any remaining oil from tanks and pipes. Engine intakes and exhausts are covered with paper. Any hatches, openings and seams are sprayed with a heavy plastic-like material in order to seal the bodies and to protect the interior from sand, dust and rain. Then the aircrafts are moved into the desert where they are stored, either to be scrapped later on or to be put back into use. There are around 2,500 planes stored on an area of 3,000 acres. It is an impressive picture of power and abundance, of squandering and aimless productivity.

The airplanes are waiting out there for future service or demolition – the splendour of the past era of 50 years ends in a glorious misery giving evidence of craftsmanship, skills and power and through that, speaking about the vanity of the supreme efforts of a nation which believed in the military necessities and political justness of their cause, which right now, in silence and despondency, is drawing to a close.

Yet the planes are executed in a fashion of idiotic direct brutality. Too much of the destructive power of the bomber is present in its own destruction.

HVF, West

Some years ago, the big corporation Huron Valley Steel Fritz was awarded the contract of scrapping the B-52 fleet. Immediately after that, its subsidiary HVF West was founded in Tucson, Arizona. On its lot adjacent to the airbase, just behind the barbed wire fence, you see the fuselages and wings of the dismembered planes stacked upon each other four storeys high.

Everything of any value is taken out of the planes before they are torn apart and ground in the shredder. The rubber of the tires and the tubes of the fuel tanks are chopped up and sold to contractors who mix it into asphalt for road construction. The jungle of interconnected cables within a single airplane measures a total of 36 miles. The plastic coat is stripped off, and the copper is recovered. Every pin of every plug is made of either silver or gold because of their excellent conductivity. A foundry smelting the silver and gold of the planes has been established on the same block. Whatever can be recovered to make money will be recovered.

Sometimes AMARC forget to remove militarily sensitive items – here they are discovered and sold. There are always buyers for items like that. Specimens of nose art are detached and sold to collectors. When nothing of value is left which needs to remain intact, the Tomatsu caterpillar takes action. It approaches the wrecks and its titanium claws thrust into the fuselages, making a dreadful noise. The airplanes are literally torn into pieces. Only the construction of the boxes that connect the wings to the fuselage are so resistant that they can't be destroyed.

This demolition is being verified by observation from satellite. Once or twice a year a Russian delegation monitors the event on the spot. Their presence is a matter of highest security, some kind of military tourist ritual.

Alle Steckkontakte sind, wegen der guten Leiteigenschaften, aus Silber und Gold gefertigt. Eine Edelmetallschmelzerei hat sich ein paar Grundstücke weiter eingerichtet.

Manchmal sind von der AMARC geheime oder militärisch bedeutsame Teile vergessen worden, hier werden sie nicht übersehen. Es finden sich immer Käufer dafür. Besonders kunstvolle Exemplare von Nose Art werden herausgetrennt und an Sammler weiterverkauft. Wenn nichts Wertvolles, das ganz zu bleiben hätte, mehr übrigbleibt, tritt der Tomatshu Caterpillar in Aktion. Er fährt auf seinen Panzerketten an das Wrackteil heran, und seine Greifer aus Titan stoßen ins Aluminium hinein. Es macht ein schreckliches Geräusch. Das Flugzeug wird buchstäblich zerfetzt. Am Ende bleiben verbogene, verdrehte Aluminiumplatten übrig, handteller groß. Ein Shredder mahlt diese Teile noch kleiner. Sie werden von Lastern nach Los Angeles zur Schmelzerei gefahren. Das Metall der Kästen, die die Flügel mit dem Rumpf verbinden, ist so widerstandstark, daß es nicht zerstört werden kann.

Früher wurde diese Vernichtung durch Satellitenbeobachtung verifiziert. Heute überzeugt sich, zwei- oder dreimal im Jahr, eine russische Militärdelegation an Ort und Stelle vom Vorgang. Es ist eine Sache größter Geheimhaltung, ein militär-touristisches Ritual. Es gibt Sammler, die die Schleudersitze der Piloten in ihre Partykeller stellen. Die Nose Art von den Kanzeln der Flugzeuge wird zu hohen Preisen gehandelt. Der Verein Confederate Airforce (man bemerke die Rebellenknotation) kauft alte Flugzeuge auf, um sie zu reaktivieren und wieder in einen nostalgischen Dienst zu stellen. Es gibt Künstler, die aus den Relikten der B-52 Kunstwerke machen: Nancy Rubin, John Chamberlain, Ben Nicholson.

Noch im Zustand der absoluten Zerstörung ist zu sehen, daß die Flugzeuge Geräte vollkommener Zweckhaftigkeit sind. Alles ist im Maßstab äußerster Genauigkeit und Präzision ausgeführt. Jedes Detail zeigt an, daß es auf dem höchsten Stand der technischen Kapazität produziert worden ist.

Es gibt keinerlei Anzeichen von Improvisation, Irrtum oder Zufälligkeit, nichts ist vorläufig, behelfsmäßig oder nur halb gelöst. Das Flugzeug markiert die Außengrenze des Sachverstands der zeitgenössischen Technologie. Es ist das, was heute und jetzt menschliches Ingenium in der Verbindung mit technischen Instrumenten an Perfektion erreichen kann.

Man kann das vermutlich von keinem anderen Gegenstand sagen, der in den letzten fünfzig Jahren hergestellt worden ist.

Und deshalb ist die B-52 nicht nur als ein Mittel von Strategie und Kriegsführung zu betrachten. Sie ist in der Tat eine regelrechte Parabel, nicht nur für die gegenwärtige amerikanische Kultur, die nun schon das halbe letzte Jahrhundert diktiert: Sie ist der Gipfel der Potenz der westlichen Zivilisation, die Verbreitung von Schrecken wie Sicherheit umfaßt, machtvollen Wohlstand und mutloses Elend, ängstliche Hegemonien, bedenkenlose Verschwendung.
Hartmut Bitomsky

Biofilmographie

Hartmut Bitomsky, geboren 1942 in Bremen, erschließt seit mehr als zwanzig Jahren in seinen Filmen und Schriften die Archive des Kinos. Nach Studien an der Freien Universität Berlin und an der Deutschen Film- und Fernsehakademie Berlin arbeitet er seit 1970 freiberuflich als Regisseur, Produzent und Schriftsteller. 1993 wurde er Dekan der School of Film/Video am California Institute of the Arts.

Collectors decorate their party rooms with ejection seats from the planes. The emblematic nose art from beneath the cockpit yields high prices.

The veterans' association of the Confederate Airforce (note the rebel connotation) is buying old planes and making them flight-worthy again, for nostalgic purposes.

And there are artists making art out of remains from airplanes: Nancy Rubins, John Chamberlain, Ben Nicholson. Even once the airplane is completely and almost brutally torn apart, this state of demolition cannot hide the fact that the object is a model of absolute perfection and functionality. Everything has been executed with the utmost precision and exactness, and every detail shows that it was manufactured at the highest possible level of technological capacity. There is no sign of improvisation, chance or even mistake to be detected – nothing is provisional, make-do or halfway solved. The aircraft hits the mark of the outer limits of contemporary technological engineering. This is an object at the highest level of perfection to be achieved by human ingenuity in combination with technical instruments, machinery and money in our time – which is something that could definitely not be said of any other object which has been manufactured over the past fifty years.

For this reason we don't look at the B-52 as merely a tool of strategy and warfare. It is, in fact, a straight parable, not just for the present and past American civilization, which has informed and impregnated the last half century all over the world. It is the summit of the potency of the Western culture embracing the expansion of security/safety and terror at the same time, of powerful welfare and discouraging misery, of fearful hegemony and thoughtless waste.

And it is an exemplary metaphor for the productivity of modern technology that invests all its surplus produced by labor, intelligence and the latest inventions into a military machinery that has its end in either causing or suffering destruction.

Hartmut Bitomsky

Biofilmography

Hartmut Bitomsky, born 1942 in Bremen, has been opening up in his films and writings the archives of the cinema for more than twenty years. After studying at the Freie Universität Berlin and the Academy of Film and Television Berlin, he has been working since 1970 as director, producer and author. In 1993, he became dean of the School of Film/Video at the California Institute of the Arts.

Films (selection) / Filme (Auswahl)

1966: *Das Vöglein*. 1968: *Johnson & Co. oder Der Feldzug gegen die Armut*. 1973: *Kressin und ...* 1981: *Highway 40 West* (Forum 1982). 1983: *Deutschlandbilder* (gemeinsam mit H. Mühlenbrock; Forum 1984). 1986: *Reichsautobahn* (Forum 1986). 1988: *Das Kino und der Tod*. 1989: *Der VW-Komplex* (Forum 1990). 1990: *Isaak Babel – Die Reiterarmee*. 1991: *Flächen Kino Bunker. Das Kino und der Wind und die Photographie*. 1992: *Die Ufa*. 1993: *Imaginäre Architektur – Der Baumeister Hans Scharoun*. 1995 *Playback*. 2001: B-52.