

INSIDE

Die TOP GUN Story

**Hintergründe
zu den Filmen**

- Flugzeuge im Porträt
- Interviews mit Piloten und Ausbildern
- Einblicke in die echte Topgun-Schule
- Fakten zum Flugbetrieb der US Navy
- Mega-Gewinnspiel



Deutschland € 7,50
Österreich € 8,30 / Schweiz CHF 12,00 /
Belgien € 8,70 / Italien € 10,20



Technik ▪ Historie ▪ Mythos und Wahrheit

LEFT WING WOMAN

WANNA FLY
INVERTED?
GET THE
BEST GEAR!

THE
ONE-
STOP-
SHOP
24/7

POR TA AIR
SERVICE.
THE
AIRCRAFT
UPGRADE
COMPANY.
SINCE 1965
POR TA AERO
24/7 hotline
0800 727 1965



PORTA AIR

ICH GEBE ES ZU: Ich kriege noch immer Gänsehaut, wenn ich das Zischen der ersten Takte von Harold Faltermeyers legendärem „TOP GUN“-Theme höre, sich die Sterne des Logos von Paramount Pictures um den Berg legen und der Synthesizer sphärische Klänge durch den Raum wabern lässt.

Diese Erregung steigert sich mit jeder Textzeile, die über den Schirm flimmert, bis der Schriftzug „TOP GUN“ in der Bildmitte einrastet und sich nach einem harten Schnitt die Flugzeuge aus den Dampfschwaden der Katapulte auf dem Flugdeck der USS Enterprise erheben. Ich glaube, ich bin süchtig. Ich habe ihn schon ungezählte Male gesehen, den Film, der auf der einen Seite so voller Klischees steckt, aber auf der anderen Seite auch so viel Leidenschaft für die Fliegerei vermittelt. Ich könnte ihn immer wieder anschauen, und ich würde lügen, wenn ich behauptete, als Zwölfjähriger nicht davon geträumt zu haben, irgendwann eine F-14 zu fliegen (oder einen Apache, aber das ist eine andere Geschichte). So wie mir geht es vielen, die wie ich entweder selbst den Weg ins Cockpit gefunden haben oder es sich zumindest wünschen, wenn sie ein Flugzeug am Himmel sehen.

Jetzt kommt mit „TOP GUN: MAVERICK“ der lang ersehnte Nachfolger in die Kinos, und man fragt sich, ob das der Legende neues Leben einhaucht oder wir Cineasten nur ein müdes Revival erleben, das auf der Erfolgswelle des ersten Films surft. Allerdings: Die Trailer, die innerhalb der letzten zwei Jahre Vorfreude auf die Corona-bedingt immer wieder verschobene Veröffentlichung wecken sollten, lassen Großes erwarten. Der Film, gedreht mit modernster Kameratechnik, dürfte visuell ganz neue Maßstäbe setzen, und auch inhaltlich hat er alles, was starkes Kino braucht: verwogene Piloten, überschallschnelle Flugzeuge, Schicksalsschläge und große Gefühle. Und natürlich jede Menge coole Sprüche.

„TOP GUN“ ist eine ganz eigene Welt, in die das vorliegende Sonderheft von aerokurier, FLUG REVUE und Klassiker der Luftfahrt einmalige Einblicke gewährt. Wir porträtieren die in beiden Filmen gezeigten Flugzeuge, ihre fiktiven und tatsächlichen Gegner, werfen einen Blick auf den Schiffsbetrieb des Flugzeugträgers USS Enterprise und lassen ehemalige F-14-Piloten und Ausbilder der Navy Fighter Weapons School in Miramar, besser bekannt als „Topgun“, zu Wort kommen. Weiterhin analysieren wir detailliert, was bei Mavericks Unfall mit der trudelnden F-14 passierte und warum sein Co-Pilot Goose sterben musste, nehmen inhaltliche und technische Filmfehler unter die Lupe und zeigen anhand zeitgenössischer Filmkritiken, wie „TOP GUN“ 1986 gesehen wurde. Schließlich geben wir eine Vorschau auf den neuen Film, berichten über Tom Cruise und seine eigene, auch im Film von ihm geflogene P-51 Mustang und stellen die Schauspieler vor, für die „TOP GUN“ ein Karrieresprungbrett war, und jene, für die „TOP GUN: MAVERICK“ möglicherweise zum Karrieresprungbrett wird. Ausklingen lassen wir das Heft mit einer Sammlung ikonischer Produkte von der Fliegerjacke bis zum Computerspiel, die zeigt, in wie vielen alltäglichen Dingen ein kleines Bisschen „TOP GUN“ steckt.

Beide Filme sind Kinoleidenschaft. Fliegen ist Leidenschaft. Und „INSIDE – Die TOP GUN Story“ lebt diese Leidenschaft.

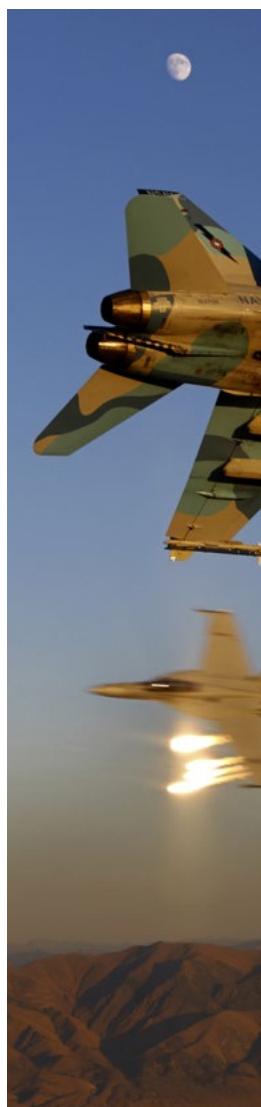
Viel Spaß beim Lesen wünscht





12

Die Grumman F-14 Tomcat wurde auch durch „TOP GUN“ weltbekannt. Ein Einblick in Entwicklung und Einsatz von Mavericks erstem „Dienstflugzeug“.



6 Movie Check: „TOP GUN“

1986 wird „TOP GUN – Sie fürchten weder Tod noch Teufel“ zum erfolgreichsten Film des Jahres. Was alles passierte, bis der letzte Take im Kasten war, verrät unser Movie Check.

12 Aircraft Check: F-14 Tomcat

Die F-14 ist der fliegerische Hauptdarsteller des ersten „TOP GUN“-Films. Wir zeigen ihre Stärken und Schwächen.

24 Crew Check: Jay Consalvi

Jay Consalvi war einer der letzten Tomcat-Piloten der Navy. Im Interview berichtet er über sein „wundervolles Flugzeug“ und wie ihn „TOP GUN“ zur Fliegerei führte.

28 Aircraft Check: Alliierte Muster im Film

Die Tomcat konnte nicht allein operieren, für jede Aufgabe gab es spezielle Support-Flugzeuge. Einige davon sind auch im ersten „TOP GUN“-Film zu sehen.

32 Aircraft Check: F-5 Tiger II

Im Film die MiG-28, in der Realität Trainer und Feinddarsteller: Die F-5 hatte viele Rollen und war wirtschaftlich weit erfolgreicher als die F-14 Tomcat.

34 Aircraft Check: Feinde der Tomcat

Welche Muster sahen Militärstrategen als Gegner der F-14, und gegen welche hat sie tatsächlich gekämpft?

Movie Check

TOP GUN 1986

Text: Lars Reinhold



DIE LEGENDE

„TOP GUN – Sie fürchten weder Tod noch Teufel“ kann man getrost als den bekanntesten Fliegerfilm aller Zeiten bezeichnen. Auch 36 Jahre nach seiner Veröffentlichung gibt es eine Fangemeinde, die die für damalige Verhältnisse spektakulären Flugaufnahmen heiß und innig liebt, Dialoge rezitiert



Die Dreharbeiten galten für damalige Verhältnisse als wahre Materialschlacht. Alles sollte so authentisch wie nur irgend möglich aussehen.



2



3

1 Für den Check der Beleuchtung kam ein Double von Tom Cruise (r.) zum Einsatz.

2 Pause. Ein echter Topgun-Pilot ruht sich während der Dreharbeiten auf einer F-14 lämmelnd aus.

3 Regisseur Tony Scott hatte vor „TOP GUN“ erst einen Kinofilm gedreht, und der war ein kommerzieller Flop. Allerdings: Der von ihm gefilmte Werbespot für Saab, in dem ein Kampfjet die Hauptrolle spielte, überzeugte die Produzenten.

TOP GUN

und die DVD im Regal, die Lederjacke im Schrank und die Ray-Ban-Sonnenbrille an der Garderobe hängen hat. Was macht „TOP GUN“ so erfolgreich? Und wie gelang es dem Filmteam, den Spirit der US-Marineflieger auf knappe zwei Stunden zu komprimieren? Eine Spurensuche.



3



Gedreht wurde tatsächlich auf der Naval Air Station Miramar, wo die Navy Fighter Weapons School, im Pilotenjargon „Topgun“ genannt, seinerzeit beheimatet war.

Bis „TOP GUN – Sie fürchten weder Tod noch Teufel“ am 12. Mai 1986 in den US-amerikanischen Kinos die Nachbrenner zündete, hatte das Produktionsteam um Don Simpson, Jerry Bruckheimer und Regisseur Tony Scott einen Marathon hinter sich. Studiobosse galt es ebenso vom epischen Filmstoff zu begeistern wie skeptische Schauspieler. Und dann war da ja auch noch die US Navy, die von gar zu viel Action überhaupt nichts wissen wollte. Dem langen Atem der drei ist es zu verdanken, dass mit nur 14 Millionen Dollar Budget ein cineastischer Meilenstein entstehen konnte, der mit einem Einspielergebnis von mehr als 350 Millionen Dollar zum erfolgreichsten Film des Jahres wurde.

Wie so viele Kino-Kassenschlager basiert auch „TOP GUN“ auf einer literarischen Vorlage. Ein journalistischer Artikel, der im Mai 1983 im „California Magazine“ erschien, war der Beginn von allem. „Top Guns. At Mach 2 and 40.000 feet over California, it's always high noon“, lautete der Titel des Textes, mit

dem Autor Ehud Yonay seinen Lesern einen Einblick in die Welt der Kampfflugzeuge, ihrer Besatzungen und der Navy Fighter Weapons School ermöglichte. Jerry Bruckheimer gehörte zu den Lesern, die das Potenzial dieser Geschichte erkannten. Als er den Artikel in die Hände bekam, war für ihn klar, dass genau das der Stoff für einen Erfolgsfilm war. „Ich warf ihn Don auf den Schreibtisch und sagte: ‚Das ist die Story, die wir machen sollten‘“, erklärt Bruckheimer in der Dokumentation „Danger Zone – The Making of TOP GUN“. Ohne Unterstützung der Navy würde sich der Film allerdings nicht realisieren lassen, denn die Visual Effects steckten Mitte der 1980er Jahre noch in den Kinderschuhen. „Es musste mit echten Flugzeugen gedreht werden, sonst hätte es absolut unrealistisch ausgesehen“, bestätigt Jack Epps Jr., der gemeinsam mit Jim Cash das Drehbuch schrieb. Epps besuchte die Navy Fighter Weapons School in Miramar, flog selbst in Kampfjets mit und erlebte, was es hieß, Marineflieger zu sein.

Die Navy willigte ein, das Projekt zu unterstützen, und beauftragte den ehemaligen Topgun-Instructor Peter Pettigrew, als militärischer Berater für technische Korrektheit und die Wahrung der Interessen der Steitkräfte zu sorgen. Pettigrews ehemaliges Callsign findet sich auch im Film wieder: „Viper“. Während der Vorproduktion erklärte der Experte den Drehbuchautoren, was ginge und was nicht. „Das Schlimmste war die ‚TOP GUN‘-Trophäe“, sagte er später in einem Interview. „So was gab es einfach nicht. Denn wenn wir aus der Schule einen Wettkampf gemacht hätten, hätte nie ein Pilot seinen Abschluss gemacht, weil alle vorher draufgegangen wären.“

Auf die Knie für den Film

Als Epps und Cash das Drehbuch mit „Vipers“ Hilfe fertiggestellt hatten, war Jerry Bruckheimer begeistert – ganz im Gegensatz zu Paramount. „Sie verstanden es einfach nicht. Sie hatten sich einen Film vorgestellt, in dem erklärt wird, wie man Flugzeuge fliegt“, resü-

„Ich las den Artikel und wusste, das ist die Geschichte, die wir machen müssen.“

miert Epps. „Wir fuhren zu den Studio-bossen Michael Eisner und Jeff Katzenberg ins Büro und flehten sie an, uns den Film machen zu lassen. Don ging sogar auf die Knie“, erinnert sich Bruckheimer. „Sie hatten Mitleid und sagten zu.“

Als Regisseur verpflichteten Simpson und Bruckheimer Tony Scott, obwohl dessen erster Kinofilm „The Hunger“ ein kommerzieller Flop war. Allerdings: Scott hatte einige Zeit zuvor einen Werbespot für Saab gedreht, in dem ein Viggen-Kampfjet die eigentliche Hauptrolle spielte. „Ich habe zunächst auch nicht verstanden, was Simpson und Bruckheimer wollten, denn ich hatte die Vision von ‚Apocalypse Now‘ auf einem Flugzeugträger“, sagt Scott nachdenklich. „Eines morgens aber wurde mir klar: Das wird Popcorn-Kino, es geht um die Rock’n’Roll-Stars des Himmels.“

Bereits beim Schreiben hatte Epps an Tom Cruise für die Rolle des „Maverick“ gedacht, und die Produzenten wollten den damals 24-Jährigen ebenfalls. Der Auserwählte allerdings zerte sich. Erst nach einem Mitflug bei den Blue Angels, der Kunstflugstaffel der US Navy, sagte Cruise zu: „Ich bin bereit, ich will diesen Film machen.“ Auch Val Kilmer hatte zunächst keine Lust auf „TOP GUN“, ließ sich aber von seinem Agenten überzeugen, die Rolle von Mavericks Widersacher „Iceman“ anzunehmen. „Der Film war damals unter jungen Schauspielern das angesagteste Projekt in Hollywood“, setzt Barry Tubb, Darsteller des „Wolfman“, einen Kontrast zur anfänglichen Ablehnung von Cruise und Kilmer.

Für den Cast hieß es zunächst: ab ins Navy-Bootcamp. Fitnesstraining, Schleudersitzsimulation, Druckkammeraufenthalt und ein Sea-Survival-Training als Vorbereitung auf die ultimative Feuerprobe: den Mitflug in einer F-14.

Der Dreh selbst wurde in drei Teilen realisiert. Zunächst mussten innerhalb von sieben Wochen alle Bodenaufnahmen im Kasten sein. „Die Zeit in San Diego fühlte sich an wie ein langes Wochenende“, erinnert sich Val Kilmer, und Rick Rossovich, Darsteller von Icemens RIO „Slider“, erzählt von einer Art Freibrief für alle, um in ihre Rollen hineinzuwachsen. „Nachtleben, abhängen mit den Piloten, Spaß haben, feiern“, präzisiert Barry Tubb. Allerdings: Entweder war Tom Cruise mit von der Partie oder Val Kilmer. „Ich glaube nicht, dass sie mal miteinander gesprochen haben, wenn sie nicht in ihren Rollen waren“, erinnert sich Tony Scott.

Die Distanz der Schauspieler – ein Abziehbild ihrer Rivalität im Film? In der Erinnerung der meisten Schauspieler hat Kilmer seine Rolle auch jenseits des Sets perfekt gespielt. Eine Abneigung gegen Cruise hatte Kilmer nach eigener Aussage allerdings nicht: „Er ist der netteste Typ der Welt. Ich glaube, mein Verhalten damals hat ihn verletzt. Vielleicht hat er deswegen nie angerufen.“ Tom Cruise bekennt im Rückblick, dass er die Szenen mit Kilmer gerne gedreht habe. „Er hatte Präsenz und Kraft, es hätte keiner besser in diese Rolle gepasst.“ Dass sich auch Cruise aus der ganz harten Feierei heraustrahlte, scheint dem Druck geschuldet zu sein, der auf ihm als Hauptdarsteller lastete. „Er hat das alles extrem ernst genommen“, sagt Michael Ironside, der Ausbilder „Jester“ mimte. Schwierig waren die Drehs auf den Flugzeugträgern USS Enterprise, die für die Außenaufnahmen herhalten musste, und USS Ranger, auf der Innenaufnahmen

entstanden. „Es war unglaublich laut auf dem Flugdeck, die Kommunikation mit dem eigenen Team und den Soldaten kompliziert. So was hatten wir nie zuvor gemacht“, berichtet Kameramann Jeffrey Kimball. Die Enterprise befand sich zu diesem Zeitpunkt auf einer Einsatzfahrt, und der Dreh lief parallel zum Dienstbetrieb ab. Das Filmteam durfte lediglich „dabei sein“. Als einmal das Licht nicht ganz passte, stellte Tony Scott dem Kapitän einen Scheck über 25 000 Dollar aus, um sein Schiff wenden zu lassen. „Scott ist der Einzige, der für fünf Minuten einen US-Flugzeugträger gechartert hat“, erinnert sich Peter Pettigrew unter Gelächter.

Flugaufnahmen wie nie zuvor

Für den zweiten Abschnitt, die Flugsequenzen, arbeitete die Crew mit dem Geschwader VF-51 zusammen und nutzte drei verschiedene Aufnahmeverfahren: Ein Teil wurde aus einem Learjet gedreht, einige bodennahe Aufnahmen entstanden mithilfe eines Kameraturms, der auf einem Berg in Nevada aufgebaut wurde. Für die Close-ups aus der Perspektive der Piloten oder der Flugzeuge hingegen kam eine eigens dafür von Grumman gecharterte und mit mehreren Hochgeschwindigkeitskameras im Format Super-35 ausgestattete F-14 zum Einsatz. „Fast alles wurde real gedreht, weil man, egal wie kreativ man ist, niemals alles vorhersehen kann, was sich aus der Situation ergibt“, erklärt Tony Scott. Allerdings: Das Drehbuch sah zunächst Szenen vor, die die Piloten mit ihren Maschinen entweder nicht fliegen konnten oder aus Sicherheitsgründen nicht fliegen durften. Also wurden die



1

Fotos: Michael D. P. Flynn (1), Paramount Pictures



2

1 Rivalen im Film und am Set. Tom Cruise und Val Kilmer in der legendären Szene im Umkleideraum.

2 Kein Film ohne Liebe und Sex: Die emotionalen Szenen wurden später nachgedreht, weil dem Film „noch etwas fehlte“.

Flugszenen wie Trainingsmissionen der Navy-Flieger geplant, mit exakt definierten Zielen und Manövern. Daraus ergab sich das Problem, dass die Aufnahmen völlig unspektakulär gewirkt hätten, denn tatsächlich finden Luftkampfübungen genauso wie reale „Dogfights“ auf mehrere Meilen Distanz statt. Hier ließ sich die Navy überzeugen, die Jets in engeren Formationen fliegen zu lassen, um die Szenen für die Leinwand zu komprimieren. Die meisten Piloten- und RIO-Darsteller flogen mehrere Male auf dem Rücksitz einer F-14 mit, in der die Radarkonsole ausgebaut und durch eine Kamera ersetzt worden war. „Wir flogen Luftkampfmanöver über der Wüste, und zunächst fühlte es sich an wie im Cadillac, denn die Sonne knallte durch die Haube, und die Lüftung blies mir permanent ins Gesicht. Dann merkte ich, dass ich kotzen muss“, beschreibt Tom Cruise einen seiner Ausritte. „Als ich den Kopf gerade in der Tüte hatte, zog mein Pilot „Bozo“ plötzlich nach oben, und ich konnte mich gegen die g-Kräfte nicht mehr aufrichten, bis er das Manöver beendete.“ Auch Rick Rossovich erinnert sich an die Tortur: „Nach jedem Flug brauchte ich einen ganzen Tag, um das alles zu verdauen.“ Einige Cockpitaufnahmen entstanden im Simulator. Andere wurden von Kunstflieger und Filmpilot Art Scholl mit seinem Pitts-Doppeldecker gedreht. Tragischerweise verunglückte Scholl bei einem Flugmanöver während der Aufnahmen tödlich.

Der Vorbeiflug am Tower schließlich, mit dem Maverick und Goose ihren Sieg über „Jester“ feiern, avancierte bei den Dreharbeiten zur begehrtesten Szene überhaupt. „Mir war vollkommen klar, dass das ein Knaller werden würde, also wollte ich das unbedingt tun“, berichtet Pilot Lloyd „Bozo“ Abel. Jeder der F-14-Jockeys war scharf darauf, also zogen sie Strohhalme, und „Bozo“ gewann.

Dritter Produktionsabschnitt waren die Special Effects wie die Abschüsse der MiGs oder das Trudeln der F-14 beim Unfall von „Maverick“ und „Goose“. Dafür zeichneten Gerry Gutierrez als Supervisor und Kameramann Rick Fichter verantwortlich, die mit einem Team von 40 bis 50 Leuten über mehrere Wochen Flugzeugmodelle zwischen 20 Zentimetern und einigen Metern Länge aufwendig in Szene setzten. Eine Compu-



Kameramann Jeffrey Kimball (mit Mütze) war verantwortlich für die Aufnahmen am Boden und in der Luft.

Foto: NHHC

teranimation wäre laut Fichter zwar möglich gewesen, hätte aber weit weniger realistisch ausgesehen.

Für die Musik, die entscheidend zur Stimmung von „TOP GUN“ beiträgt, reichten mehr als 300 Autoren und Komponisten ihre Vorschläge ein. Zunächst aber schickten Simpson und Bruckheimer ein Drehbuch an Harold Faltermeyer, den sie beim Dreh von „Flashdance“ kennengelernt hatten. An nur einem Tag schrieb der das „TOP GUN“-Anthem, spielte es mit befreundeten Musikern ein, und kurz nach Mitternacht kamen Simpson, Bruckheimer und Cruise in sein Studio und hörten es sich an. „Damit hatten wir die Hymne des Films, noch bevor wir mit den Dreharbeiten begannen“, so Bruckheimer. Songs wie „Danger Zone“ und die Ballade „Take My Breath Away“ steuerte der Italiener Giorgio Moroder bei, die Texte dazu stammen von Tom Whitlock.

Der Rohschnitt – ein Fiasko

Der erste Rohschnitt des Films indes geriet zum Fiasko. „Die Story fehlte, und niemand wusste, was warum passiert“, erinnert sich Tony Scott selbstkritisch. Erst nach einem kompletten Neuschnitt der Flugaufnahmen, bei denen mit Hilfe einiger Navy-Piloten sinnvolle Bildfolgen komponiert und passende Dialoge eingefügt wurden, entstand der Film, wie man ihn heute kennt. Die Liebesszenen zwischen Maverick und Charlie wurden erst kurz vor Ende des Schnitts gedreht, als beide Schauspieler bereits an anderen Produktionen arbeiteten. „Dem Film fehlt ganz einfach Sex“, so Tony Scott. Die Pre-Premiere in Dallas drei Monate vor Veröffentlichung stand unter keinem guten Stern. Kurz zuvor war das Space Shuttle Challenger explodiert. Niemand wusste, wie das Publikum den Film an-

gesichts dieser Tragödie aufnehmen würde – doch die ausgewählten Zuschauer waren begeistert von „TOP GUN“. Ein Jahr lang lief der Film schließlich in den Kinos rauf und runter. „Die Leute hatten offenbar genau auf so einen Streifen gewartet“, resümiert Drehbuchautor Epps. 47,6 Millionen Tickets wurden allein in Nordamerika verkauft, und „TOP GUN“ für vier Oscars und einige weitere Preise nominiert. In der Kategorie „bester Filmsong“ gewann „Take My Breath Away“ den Academy Award. Der Navy bescherete das Fliegerepos einen Anstieg von fast 40 Prozent bei den Bewerbungen. Bomberjacken und Sonnenbrillen von Ray-Ban erreichten Rekordabsätze, der Veröffentlichung auf VHS folgten Videospiele, und bereits damals dachte man bei Paramount über eine Fortsetzung nach. Bei aller Faszination für die Militärfliegerei überrascht es doch, wie wohlwollend ehemalige Navy-Piloten heute über den Film urteilen. „Die Flugszenen sind großartig“, gibt Alex „Yogi“ Hnarakis zu. „Die Dialoge und die Handlung bilden eine unterhaltsame Geschichte, auch wenn sich die Macher künstlerische Freiheiten genommen haben. Aber hey, es ist ein Film!“ Sein Wort hat Gewicht, denn er und sein RIO Dave „Possum“ Cully waren es, die Ehud Yonay für seinen Bericht im „California Magazine“ mehrfach interviewte. Auch Peter „Viper“ Pettigrew erkennt den Erfolg an. „Scott und Bruckheimer hatten Recht und ich hatte Unrecht. Die Klassenraum-Szene im Hangar war toll, die Szenen im Umkleideraum waren toll. Das alles funktionierte im Film perfekt, auch wenn ich es während des Drehs nicht für möglich gehalten hätte. Hätten sie es so gemacht, wie ich es wollte, wäre „TOP GUN“ ein Dokumentarfilm geworden. Ich bin froh, ein Teil dessen gewesen zu sein.“ ■

Wo sich Piloten informieren.

aerokurier

Das Magazin für die Allgemeine Luftfahrt
www.motorpresse.de/aerokurier



Aircraft Check

GRUMMAN F-14 TOMCAT

Text: Karl Schwarz



Denkt man an den Film „TOP GUN“, denkt man im selben Augenblick auch an die Grumman F-14 Tomcat. Der als Jäger zum Schutz von Flugzeugträgerverbänden entwickelte Schwenkflügler hatte seine Tücken und schöpfte erst mit der letzten Version in den 1990er Jahren sein volles Potenzial aus.

DIE KAMPFJET-