

OPEN SKY



SIMONE AABERG KÆRN



Spider Sisters # 1, 2008



Spider Sisters # 2, 2008

Helen Hirsch

Open Sky: Fliegen als performativer Akt



wanna fly, 1995

«Indem Kunst als symbolisches Handeln begriffen wird, erschliesst sich ihr Sinn und Wesen, aus dem Gefüge künstlerischen Tuns'. Nicht das vergegenständlichte Ergebnis, der Artefakt, ist das Entscheidende, sondern der Weg dorthin.»¹

2002 liest die Künstlerin Simone Aaberg Kærn einen für sie und ihr Werk schicksalhaften Zeitungsartikel vom Traum des afghanischen Mädchens Farial, das Kampfpilotin werden wollte. Aaberg Kærn, selbst eine erfahrene Privatpilotin, fühlt sich persönlich angesprochen durch den Artikel und beschliesst, mit ihrem eigenen Flugzeug nach Kabul zu reisen, um Farial das Fliegen zu ermöglichen. Sie zögert nicht lange und macht sich an die Vorbereitungen für das waghalsige Abenteuer und ahnt dabei nicht, welche Strapazen und Gefahren sie auf dem Weg von Kopenhagen nach Kabul mit ihrem eigenen Flugzeug erwarten.

Aaberg Kærn unternimmt alles, um das Projekt zu realisieren, unbeirrt von psychischen und physischen Anstrengungen, die sie oft an ihre Grenzen führen werden. Mit ihrer ganzen Leidenschaft verschreibt sie sich dieser Mission. Unterwegs unterwandert, oder besser unterfliegt sie die militärischen Luftraumkontrollen und begegnet nach der Landung in Kabul zwei Schwestern, die in der afghanischen Luftwaffe als Helikopterpilotinnen eingesetzt sind. Dabei gerät ihr in Europa geprägtes Bild von den unterdrückten afghanischen Frauen ins Wanken. Unter jahrelangem Verzicht mussten die beiden Schwestern Liloma und Latifa aus Mazar-i-Sharif während des Taliban-Regimes im Exil im Iran leben.

Auch wenn für Aussenstehende Aaberg Kærns Entscheid zur Umsetzung des waghalsigen Unterfangens in die Realität unreflektiert und problematisch erscheint, so war für die Künstler-Pilotin mitunter der Wunsch nach einer neuen Selbsterfahrung eine treibende Kraft. Hauptsächlich geht es Aaberg Kærn aber darum, den Frauen den Weg in die Fliegerei zu ebnen. Erst im Nachhinein stellt sich immer deutlicher heraus, dass die Verwirklichung von Farials Traum für sie nur ein Vorwand war, um andere Ziele anzusteuern und zu neuen Ufern aufzubrechen. Aaberg Kærns Durchsetzungsvermögen erschliesst ihr neue Erfahrungsräume und überraschende Einblicke. Seit Mitte der Neunzigerjahre beschäftigt sie sich in ihrer künstlerischen Arbeit mit dem sozialen, historischen und kulturellen Hintergrund der Fliegerei im Zusammenhang mit Gender und deren sozialen und gesellschaftspolitischen Auswirkungen.

Fliegen als Erlösung, Erweiterung und Interaktion

Simone Aaberg Kærns Dokumentarfilm «Smiling in a War Zone», 2005, belegt kritische und bedrohliche Situationen, die sie mit ihrer Flugaktion nach Kabul «Micro-global Performance» selbst auslöst und mit denen sie sich auch in Lebensgefahr begibt. Mit ihrem Sinn für Freiheit möchte sie die Grenzen des Luftraums aufheben und symbolisch einen «Open Sky» erschaffen, wie ihn Paul Virilio schon 1997 gefordert hat.² Ihre philosophische und ethische Grundhaltung



Spider Sisters # 4, 2008



Spider Sisters # 3, 2008

zum Leben und zur Freiheit sind der Motor für ihre Aktionen. Davon wird sie angetrieben, um ihre eigenen Grenzen auszuloten. Mit ihrer Einstellung kippt sie erstarrte Ordnungen über Bord und befreit sich in ihrem Denken. Bei Aaberg Kærn sind Leben und Werk nicht zu trennen. Ihre Leidenschaft für das Fliegen ist zu einem künstlerischen Projekt geworden, mit dem sich ihr Leben verwebt, verdichtet und rhizomartig verästelt. Im Sinne des Autors und Kunstkritikers Paolo Bianchi entspricht Aaberg Kærns Œuvre dem terminologischen Ausdruck «Lebenskunstwerk» für existentielles Erfahren in der Kunst: «Es sind lustvolle, innovative Interaktionen von Leben/Erleben, Kunst/Kultur und Werk/Arbeit. Lebenskunstwerke sind reale und nicht nur simulierte freie Assoziationen freier Individuen, was eine Steigerung der Lebensintensität verspricht.»³ Fliegen ist für die Künstlerin ein Instrument, mit dem sie weiterführende Fragen der Genderdiskussion und im politischen Bereich mit ihrem physischen Einsatz und ihren künstlerischen Mitteln untersucht. Durch die Fliegerei experimentiert Aaberg Kærn mit intensiven Lebenserfahrungen, die sie in unerwartete und fremde Sphären hineintragen. Parallelen zwischen der performativen Aktion und der Flugaktion werden sichtbar.

Die Auseinandersetzungen der Künstlerin mit der Fliegerei sind nicht abgeschlossen; sie sind vielmehr prozesshaft, indem immer wieder neue Projekte dazustossen. Damit verändert sich der Blickwinkel auf das Werk kontinuierlich. Es entstehen neue Zusammenhänge und Einsichten. Auch für die Ausstellung im Kunstmuseum Thun schafft Aaberg Kærn durch den Einbezug der Schweizer Militärpilotinnen neue Bezüge.

Moderne Heldinnen und Skysisters

Als die Künstlerin 1997 mit ihren Recherchen zu «Sisters in the sky» begann, realisierte sie, dass sie die Arbeit ohne eigene Flugerfahrungen nicht authentisch und realistisch dokumentieren kann. Zudem blieb ihr der Zugang zur Welt und Sprache der Pilotinnen verschlossen. So entschloss sie sich zur Ausbildung zur Privatpilotin, und seither ist Aaberg Kærn im Besitz einer Motorfluglizenz. «Sisters in the sky», eine komplexe Video- und Soundinstallation, berichtet über Flugpionierinnen des Zweiten Weltkriegs; Frauen, die in den verschiedenen kriegsführenden Luftwaffen im Einsatz waren und für ihr jeweiliges Land kämpften. Anhand von Interviews und Found Footage porträtiert sie einzelne Pilotinnen in fliegerischer Aktion und im intimen, privaten Rahmen. Sie führt uns mittels faszinierender Dokumente in die militärische Arbeit von Pilotinnen ein, die an der Front während des Zweiten Weltkriegs gekämpft hatten und Vorbilder für die junge Pilotinnen-Garde waren oder sind.

Zur Dokumentation ihres Werks verwendet Aaberg Kærn die Medien Fotografie, Video und Film. Der Film «Smiling in a war zone» ist ein dokumentarisches Porträt über die Reise nach Kabul und lässt einzelne Situationen hautnah erleben und durch Aufnahmen visuell und aku-



Fighter Pilot # 6 (Mirrored), 2002-2007



Fighter Pilot # 4 (Sanie), 2002-2006



Fighter Pilot # 3 (Ayline), 2002-2006



Freedom Fighters # 1, 2002-2008



Fighter Pilot # 2 (Ayline & Sanie), 2002-2006

stisch wahrnehmen. Der Film greift auf formale Elemente eines Heldenfilms zurück. Gunter Gebauer spricht vom Helden des neuen Typs, der durch technische Mittel die Steigerung des Körpers und dessen Leistungen erhöhen könne: «Sein Körper passt sich den technischen Geräten an; dies aber nicht im Sinne einer Unterordnung verstanden, sondern als eine Höherentwicklung. Die Geräte machen ihn zu einem anderen Wesen. Sie verändern sein Selbstverständnis. Er sieht sich anders, fühlt sich anders und nimmt sich als ein Anderer wahr.»⁴ Für Aaberg Kærn ist das Flugzeug ein solches Gerät, das ihre Erfahrungen durch kontemplative Wahrnehmung erweitert.

Die fotografischen Arbeiten vermitteln unerwartete Einblicke und sind fokussiert auf einzelne Augenblicke im Rahmen der Tätigkeit der Pilotinnen. Auch die Künstlerin selbst ist häufig präsent in ihrer Arbeit, sowohl hinter wie auch vor der Kamera. Sie blendet sich so während ihrer Flugreise immer wieder ein, und der Betrachter wird Zeuge ihrer emotionalen Befindlichkeit, die je nach Stresssituation auch ein Abbild ihres Nervenkostüms vermittelt.

Die Künstlerin entwickelt durch das Fliegen ein Kommunikationsmedium, das für den interkulturellen und politischen Dialog neue Massstäbe setzt. So gesehen trifft Paolo Bianchis Aus-

sage über Lebenskunstwerke auch auf Aaberg Kærns künstlerische Strategie zu, wenn er sagt: «Lebenskunstwerke begeben sich auf artfremdes Terrain, um von da aus die Lage der Kultur zu rezensieren. Ihre Erzählstrategie lässt die Dinge im Gedächtnis nachhallen, predigt nicht, sondern schafft mit Atmosphären Echoräume, in denen Assoziationen sich als vagabundierende Sinnwolken entfalten.»⁵ Mit ihrem Projekt erforscht Simone Aaberg Kærn fremde Kulturen und deren Wertvorstellung. Sie begibt sich durch das Medium der Fliegerei in andersartige Denk- und Empfindungswelten und vermittelt diese Erfahrungen durch Bilder mit stark narrativen Zügen, ohne dass die Künstlerin selbst eine wertende Stellung einnimmt.

Das grossformatige Triptychon «Freedom Fighters», das drei türkische Kampfpilotinnen in Uniform zeigt, weckt Erinnerungen an den von Männern dominierten Hollywood-Film «Top Gun» aus dem Jahr 1986. Der Kultfilm über die Kampfpiloten-Elite der USA ist eine Verherrlichung der starken Männer in Uniform und ihrer Maschinen. Uniformen spielen aber auch eine wesentliche Rolle in der Arbeit von Aaberg Kærn. Das Porträtieren und Dokumentieren der einzelnen Darstellerinnen folgt einem bestimmten Muster: Maschine und Frau scheinen symbiotisch zu verschmelzen. Gebauer weist darauf hin, dass «... die bildlichen Merkmale der



Fighter Pilot # 5 (Cockpit), 2002-2006



Micro-Global Performance (A girl with a dream), 2003-2006

gewöhnlichen Helden wiederkehren und notwendig sind für das Funktionieren der Prozeduren des Eintreten[s], Zulassens und der Anerkennung der Gemeinschaften.»⁶ Für Aaberg Kærn ist es wichtig, dass sich die Porträtierten mit ihrer Bildsprache identifizieren können. Damit beeinflusst sie die Bereitschaft zum Mitmachen der einzelnen Protagonistinnen. So lässt sich auch Gebauer interpretieren, wenn er sagt: «... ein neu Hinzukommender wird ... mit Blicken abgetastet, die danach suchen, ob er alle bildlichen Merkmale aufweist, die sie für unverzichtbar halten: Kleidung, Körperhaltung, Bewegungsweisen, das Material, die Zeichen des Engagements.»⁷

Neben dem starken Zusammengehörigkeitsgefühl der Pilotinnengemeinschaft und den gemeinsam erlebten und geteilten Erfahrungen führt die künstlerische Arbeit zu interaktiven Aktionen unter gleichgesinnten Menschen. Die türkischen Pilotinnen identifizieren sich durch ihre Uniform und posieren in männlicher Attitüde vor ihren Flug-Maschinen. Die erotische Ausstrahlung wird durch das Tragen der Uniform noch akzentuiert. Aaberg Kærn versucht durch perspektivische Untersuchungen gewisse hermetisch geschlossene und festgefahrene Strukturen aufzubrechen. Badges und Uniform dokumentieren die Zugehörigkeit der Pilotinnen zu einer bestimmten Elite-Gattung innerhalb der Armee, eben der Luftwaffe. Einblicke in den Alltag und ins Berufsleben gehören zu den motivischen Darstellungen der Künstlerin. Die Anonymität der Kampfpilotinnen wird so aufgebrochen und zeigt moderne Frauen in ihrer privaten Umgebung, beispielsweise beim Abwaschen in der Küche oder beim Ausgehen. Daneben inszeniert sie die Fotos mit den Frauen in ihrem beruflichen Umfeld und dies durchaus auch etwas verherrlichend.

Aaberg Kærn untersucht aber auch die Selbstdarstellung der Frauen und zeigt gleichzeitig ihre Fragilität. Das grossformatige Triptychon mit den Türkinnen erhebt diese fast zu Heiligen oder zumindest Unberührbaren einer elitären, männerdominierten Gesellschaft.

In der eigens für die Ausstellung im Kunstmuseum Thun konzipierten Arbeit «Spider Sisters», 2008, mit Schweizer Armeepilotinnen, untersucht sie wiederum Frauen und deren berufliches Umfeld. Das Verhalten und Auftreten der Schweizer Pilotinnen divergiert von dem ihrer türkischen Kolleginnen stark und widerspiegelt die unterschiedlichen beruflichen Anforderungen und Auswahlkriterien. So werden die Frauen in der türkischen Armee dank hervorragender Leistungen zur Kampfpilotinnenausbildung selektioniert und im Ernstfall auch eingesetzt. Die Schweizerinnen müssen sich hingegen für ihre Pilotinnenausbildung bewerben. Ihre Einsätze sind hauptsächlich Lufttransporte im Rahmen des militärischen Auftrags, Bergungs- und Hilfsflüge bei Katastrophen im In- und Ausland und friedenserhaltende Operationen. Sie leisten auch im Ernstfall keine Kampfeinsätze. Diese auf definierte Tätigkeiten beschränkten Einsätze vermitteln auch ein anderes Selbstbewusstsein: die heroenhafte Selbstdarstellung entfällt und die Frauen wirken im Gegensatz zu ihren türkischen Kolleginnen natürlicher und nahbarer.

Simone Aaberg Kærn, die seit dem Projekt «Sisters in the sky» ein grosses Archiv mit Bildmaterial zu Frauen und Fliegerei aufgebaut hat, betrachtet ihre Arbeiten als Dokumente, um verschiedene sozialkritische und politische Fragen zu untersuchen. So zeigt sie, dass eine gemeinsame Leidenschaft, wie sie bei allen Pilotinnen und Piloten anzutreffen ist, oder die Aus-

übung des gleichen Berufs, eine starke zwischenmenschliche Verbundenheit und eine Komplizenschaft unter den Protagonistinnen erzeugt. Die Intensität der Bilder und die spürbare Verschwörung unter den Porträtierten mit der Künstlerin offenbart eine nicht zu unterschätzende Vertrauensbasis, die durch intensive Kommunikation aufgebaut werden konnte. Die dokumentarische Ebene im Aaberg Kærns Werk befriedigt den Anspruch nach Erfahrbarem und Erlebtem. Dazu passt Paolo Bianchis Aussage über die Bedeutung von persönlich gefärbten Dokumenten: «Lebenskunstwerke erfassen ... auch den real existierenden Alltag und schärfen den Sinn dafür in kleinen Geschichten oder in Tagebüchern. Vielleicht sind die Empfindungen in Tagebüchern wesentlicher als alles, was Künstler sonst so dichten und erfinden.»⁸

Neben filmischem und photographischem Material ergänzen Objekte und Dokumentationen die Ausstellung. So wird durch eine grossformatige Weltkarte die Distanz des Flugs von Kopenhagen nach Kabul für den Besucher erfahrbar. Auch das Flugzeug, mit dem Aaberg Kærn ihre Reise unternommen hat, eine Piper Colt aus dem Jahr 1962, gehört zum dokumentarischen Material. Es ist als Relikt und physischer Beweis der Flugaktion im Ausstellungsraum skulptural ausgestellt.

Aaberg Kærns künstlerische Arbeit bewegt und hinterfragt den harten realen Alltag von Politik, Religion und Macht, aber in den Räumen dazwischen erleben wir auch immer wieder Augenblicke von Poesie und Hoffnung.



Micro-Global Performance # 6 (Afghan blue sky), 2003-2006

¹ Peter Renz: *Hinüber – Hinaus. Die Malerei von Frederick Bunzen*. Stuttgart 1994.

² Paul Virilio: *La vitesse de libération*. Paris 1995. (Englische Ausgabe: *Open sky*, übersetzt von Julie Rose. London 1997.)

³ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Bd. 142, Oktober–Dezember 1998, S. 50.

⁴ Gunter Gebauer: «Der Heroismus des gegenwärtigen Moments», in: *ACT! Handlungsformen in Kunst und Politik*, hrsg. von G. J. Lischka und Peter Weibel. Bern 2004, S. 33–34.

⁵ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Bd. 143, S. 42.

⁶ Gunter Gebauer, a.a.O., S. 35.

⁷ Thomas Alkemeyer/Gunter Gebauer: «Intermediäre Strukturen, Vermittlungen zwischen Spielen und Alltagswelt», in: *Paragrana* 11, H.1, 2002, S. 51–64.

⁸ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Bd. 143, S. 42.



Micro-Global Performance # 7 (There aren't too many landing spots), 2003-2006



Micro-Global Performance # 8 (Kabul South City), 2002

Helen Hirsch

Open Sky: Flying as performative act

“While art is recognised as symbolic action, its meaning and essence is deduced ‘from the structure of artistic act’. It is not the objectified result, the artefact, that is decisive, but the way to it.”¹

In 2002, artist Simone Aaberg Kærn read a newspaper article about the Afghani girl Fariāl who wanted to become a fighter pilot, which ultimately proved fateful for herself and her work. Aaberg Kærn, herself an accomplished private pilot, felt the article was personally addressed to her and decided to travel to Kabul in her own plane to enable Fariāl to fly. She didn’t tarry long and prepared for the audacious adventure and didn’t anticipate the trials and dangers that lay in wait on the way from Copenhagen to Kabul in her own plane.

Aaberg Kærn undertook everything to materialise the project, undeterred by the psychological and physical strains which would often lead her to her limits. She committed herself to her mission with utmost passion. On the way, she undercut, or rather underflew military airspace controls and after landing in Kabul, met two sisters who were employed by the Afghan Air Force as helicopter pilots. Thereby, her conception of the oppressed Afghan women shaped in Europe began to teeter. The two sisters from Mazar-i-Sharif, Liloma and Latifa, had to abandon their homeland and live in exile in Iran for years.

Even if Aaberg Kærn’s decision to realise the daring undertaking may appear problematic or reckless for the outsider, the desire for a new experience was a driving force for the artist-pilot. The main point for Aaberg Kærn is to clear the way to aviation for women. Only in hindsight does it become clear that the realisation of Fariāl’s dream was only a pretext for her to head for other goals and to seek new pastures. Aaberg Kærn’s assertiveness opens up for her new spaces of experience and surprising insights. Since the middle of the ,90s, she’s been preoccupied with her artistic work in the social, historical and cultural background of flying in association with gender and their social and sociopolitical impacts.



Micro-Global Performance (We have a military operation), 2003-2006



Micro-Global Performance (Farial now teaching English), 2003-2006



Micro-Global Performance # 12 (Farial at home), 2003-2006

Flying as release, amelioration and interaction

Simone Aaberg Kærn’s documentary *Smiling in a War Zone*, 2005, documents critical and threatening situations, which she activates by her own flying action *Micro-global Performance* and by which she places herself in mortal danger. With her appreciation for freedom, she’d like to sublimate the limits of the airspace and symbolically create an *Open Sky*, as already requested by Paul Virillo in 1997.² Her philosophical and ethical attitude to life and freedom are the driving forces for her actions. She is driven from there to fathom her own limits. With her approach, she topples overboard congealed systems and liberates herself in her thinking. For Aaberg Kærn, life and work cannot be separated. Her passion for flying has grown into an artistic project that interweaves, condenses and ramifies like a rhizome with her life. According to the author and art critic, Paolo Bianchi, Aaberg Kærn’s oeuvre conforms to the terminological expression “Lebenskunstwerk” (life’s work of art) for existential experience in art: “These are exciting, innovative interactions of life/experience, art/culture and creation/work. Life’s works of art are real, and not only simulated free associations of free individuals which promise an escalation in the intensity of life.”³ Flying is an instrument for the artist, by which she investigates further questions in the gender discussion and in the political area with her physical effort and artistic means. By her flying, Aaberg Kærn experiments with intensive life experiences which carry her into unexpected and strange spheres. Parallels between the performative actions and flying are visible.

The project of the artist in association with flying remains unfinished; it rather develops processually, as new projects take shape time and again. For this reason, the perspective on the work changes continuously. New associations and insights emerge. By the inclusion of Swiss female fighter pilots, Aaberg Kærn also creates new correlations for the exhibition at Kunstmuseum Thun.

Modern heroines and Skysisters

When the artist began her research on *Sisters in the Sky* in 1997, she realised that the work cannot be authentically and realistically documented without own flying experience. Moreover, she was shut off from the world and language of the female pilots. So she decided to train herself as a private pilot and since then Aaberg Kærn owns a licence to fly an engine-powered aircraft. *Sisters in the Sky*, a complex video and sound installation reports on female aviation pioneers of World War II; women who were part of various warring air forces and fought for their respective countries. By means of interviews and found footage, she portrays individual female pilots in flight and in intimate, private spheres. Through fascinating documents, she



Micro-Global Performance # 9 (Mountain village Hindukush), 2002



Micro-Global Performance # 11 (Petrol station Bamian), 2002



Micro-Global Performance # 2 (Simone & Farial & Rip), 2002

introduces us to the military work of female pilots who fought on the front during World War II, and were or are paragons for the young female pilots.

For the documentation of her work, Aaberg Kærn uses photography, video and film. The film *Smiling in a War Zone* is a documentary portrait about the trip to Kabul and enables the close experience of individual situations and to perceive them visually and acoustically through recordings. In its elements, the film resorts to a formal heroic film. Gunter Gebauer speaks of heroes of the new type, who can enhance the body and its performances through technical means: “His body suits the technical equipment; however this should not be understood in the sense of subordination, but as a higher development. The equipment transforms him into a different being. It changes his self-conception. He sees himself differently, feels differently and perceives himself as another person.”⁴ For Aaberg Kærn, the airplane is one such equipment, which enlarges her experiences through contemplative cognition.

The photographic works convey unexpected insights and are focused on individual moments in the scope of the activity of the female pilots. The artist herself is frequently present in her work, both behind and also before the camera. Thus she fades in during her air trip time and again, and the viewer is witness to her emotional state, which also conveys an image of her nervous makeup depending on how stressful the situation is.

Through flying, the artist has developed a communication medium that sets new standards for intercultural and political dialogue. From this perspective, Paolo Bianchi’s statement on life’s works of art also applies to Aaberg Kærn’s artistic strategy when he says, “Life’s works of art enter an unrelated terrain to review the cultural situation from there. Their storytelling strategy lets things echo in memory, does not preach, but creates echoing spaces with atmospheres in which associations unfold as stray clouds of sense.”⁵ In her projects, Simone Aaberg Kærn explores foreign cultures and their moral concepts. Through the medium of aviation, she moves to different worlds of thinking and sensation and conveys these experiences through pictures with strongly narrative characteristics, without assuming the position of a judge.

The large-sized triptych *Freedom Fighters*, which shows three female Turkish fighter pilots in uniform, reminds one of the male-dominated Hollywood movie *Top Gun* from 1986. The cult film on the fighter pilot elite of the USA is a glorification of the strong men in uniform and their machines. Uniforms, however, also play an important role in Aaberg Kærn’s work. The portraiture and documentation of the individual female protagonists follows a specific pattern: machine and woman seem to merge symbiotically. Gebauer refers to the fact that “[...] the figurative attributes of common heroes recur and are necessary for the procedures of entry, admission to and acceptance of communities to function.”⁶ It is important for Aaberg Kærn that the portrayed can identify with their iconography. Thereby, she persuades the individual

protagonists to take part. Gebauer can be interpreted in a similar fashion, when he says, “[...] a newly arriving person [...] is scanned by looks that search whether he has all the visual characteristics that they deem essential: clothes, bearing, movements, the material, the signs of commitment.”⁷

Besides the strongly shared identity of the community of female pilots and the jointly undergone and shared experiences, the artistic work leads to interactive exercise among like-minded people. The Turkish pilots identify themselves by their uniform and pose in a male fashion before their flying machines. The erotic aura is emphasised by wearing a uniform. Aaberg Kærn tries to force open somewhat hermetically closed and deadlocked structures through perspective analysis. Badges and uniform document the female pilots’ affiliation to a specific elite group within the army, which is the air force. Insights into the daily and professional lives are part of the artist’s motivic depictions. The anonymity of the fighter pilots is thus broken and shows modern women in their private surroundings, for instance, when doing the dishes in the kitchen or going out. Besides, she stages the photographs with the women in their professional environment, and this she does in a somewhat glorifying manner.



Micro-Global Performance # 4 (Farial finally flying), 2002

But, Aaberg Kærn also analyses the self-portrayal of the women and at the same time shows their fragility. The large-sized triptych with the Turkish women almost makes them saints or at least untouchables in an elitist society dominated by men.

In the work *Spider Sisters*, 2008, with Swiss female army pilots, which has been specifically conceived for the exhibition in Kunstmuseum Thun, she once again analyses women and their professional environment. The behaviour and air of the Swiss pilots strongly deviates from that of their Turkish colleagues and reflects the different professional requirements and selection criteria. The women in the Turkish army are selected for training as fighter pilots due to their distinguished performances and are also deployed in case of emergency. The Swiss however have to apply for their training as pilots. They are mainly deployed for air transport in the scope of military assignment, rescue and support flights in case of catastrophes at home and abroad and peacekeeping operations. Even in emergency, they will not fly combat missions. These deployments, which are clearly limited to defined activities, impart a different kind of self-confidence: the heroic self-portrayal is dropped and in contrast to their Turkish colleagues, the women seem to be more natural and approachable.

Simone Aaberg Kærn, who has established a large photo archive on women and flying since the project *Sisters in the Sky*, considers her works as documents that help to analyse various sociocritical and political questions. In this way, she shows that a shared passion, as it can be found among all pilots, or exercising the same profession, creates a strong interpersonal connection and complicity among the female protagonists. The intensity of the photographs and the perceptible confederacy among the portrayed with the artist reveals a mutual trust not to be underestimated, that was built up through intensive communication. The documentary level in Aaberg Kærn’s work satisfies the demand for the tangible and experienced. This fits Paolo Bianchi’s statement on the meaning of personally coloured documents: “Life’s works of art also [...] capture the real, existing daily life and sharpen the senses for it in small stories or in diaries. Maybe the emotions in diaries are more significant than anything else they ever write and invent.”⁸

¹ Peter Renz: *Hinüber – Hinaus. Die Malerei von Frederick Bunzen*. Stuttgart 1994.
² Paul Virilio: *La vitesse de libération*. Paris 1995. (English edition: *Open sky*, translated by Julie Rose. London 1997.)
³ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Vol. 142, October–December 1998, p. 50.
⁴ Gunter Gebauer: “Der Heroismus des gegenwärtigen Moments”, in: *ACT! Handlungsformen in Kunst und Politik*, published by G. J. Lischka and Peter Weibel. Bern 2004, p. 33–34.
⁵ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Vol. 143, S. 42.
⁶ Gunter Gebauer, *ibid.*, p. 35.
⁷ Th. Alkemeyer/Gunter Gebauer: “Intermediäre Strukturen, Vermittlungen zwischen Spielen und Alltagswelt”, in: *Paragrana* 11, H.1, 2002, p. 51–64.
⁸ Paolo Bianchi, in: *Kunstforum*, Vol. 143, p. 42.



Micro-Global Performance # 10 (Night landing Diabakir), 2002



S. / p. 34-43
Dokumente zu / Documents for Sisters Hero Remix, 1995/2005



Maria Osietzki

Der Körper der Pilotin Provokante Lebensentwürfe mit politisch ungewissem Ausgang



«Nur um den Preis der Deplatziertheit konnten wir den Umgang mit Maschinen intensiv genießen», so resümierte die Politaktivistin und kulturwissenschaftliche Dekonstruktivistin Donna Haraway die Probleme von Frauen, sich mit Maschinen zu verbünden, um ihre Emanzipation zu betreiben.¹ In ihrem inzwischen legendären «Cyborg-Manifest», das für die feministische Positionierung im kulturwissenschaftlichen Diskurs von unschätzbarem Wert war, schrieb sie gegen einen binären Code der westlichen kapitalistischen Kultur an. Er legte die Frauen symbolisch auf das Organische und Natürliche sowie auf das Private, auf die Reproduktion und entsprechend auf Verständnis, Gefühl und Liebe fest. Der männliche Sozialcharakter durfte und sollte hingegen dem Technischen und Öffentlichen, der Arbeit, Konkurrenz und Härte angehören. Um diese binäre Welt der Geschlechter zu überwinden, plädierte Haraway für eine ironisch gemeinte politische Theorie der Cyborg², die brüchige Identitäten sucht und im politischen Kampf an den Spieltischen der Macht vor widersprüchlichen Positionen nicht zurückschreckt. Sie ermunterte zur Grenzüberschreitung, zu machtvollen Verschmelzungen und gefährlichen Möglichkeiten, die fortschrittliche Menschen als einen Teil notwendiger politischer Arbeit erkunden sollten.³



Es ist überraschend, dass ein Text, der 1985 erschien, über weite Strecken Empfehlungen ausspricht, die weit mehr als ein halbes Jahrhundert zuvor von Pilotinnen praktiziert wurden, allerdings mit einer selten explizit politischen Intention. Die Frauen, die sich der Fliegerei verschrieben, erprobten neue Wege einer widerständigen Identität, indem sie sich mit Maschinen verbanden. Sie kündigten ihre weibliche Rolle auf, die ihnen von der Gesellschaft zugedacht wurde. Sie wurden politisch, indem sie sich der Luftfahrt zuwandten, die damals als die Speerspitze des Fortschritts galt. Ob sie allerdings in allen Fällen eine kritische, politische Position einnahmen, wird sich im weiteren Verlauf dieses Beitrags zu erweisen haben.⁴

Mit dem bedauernswerten Fortgang der Geschichte gerieten Pilotinnen im Verbund mit den Flugzeugen in Schwindel erregende Höhen der ‚grossen Politik‘. Dort allerdings sassen sie nicht an den Spieltischen, opferten vielmehr nicht selten ihr Leben. «Der Flug ist das Leben wert», so war auf dem Grabstein von Marga von Etzdorf zu lesen, die in Aleppo (Syrien) abgestürzt war und die von den Nationalsozialisten mit einem Grabstein geehrt wurde. Die politische Propaganda leugnete, dass sie in den Freitod gegangen war, da sie mit dem Bruch ihrer Maschine eine erneute Niederlage hatte hinnehmen müssen, sich ein neues Flugzeug nicht leisten konnte und damit ihr Lebensentwurf zerstört war. Von der Presse wurde sie gefeiert als Heroin, die auf dem Weg zum Fortschritt ihr Opfer dargebracht hatte.

Immer wieder wurden Frauen von den kulturellen Prioritäten eingeholt, denen sie unentwegt begegneten, selbst wenn sie es schafften, als Fliegerinnen in die Welt der Männer einzudringen. Ihre Körper waren und blieben weiblich markiert, selbst wenn ihre Verwandlungskünste gelegentlich so weit gingen, dass sie ihr Geschlecht verbargen, um Fluggäste in dem Glauben zu lassen, von einem männlichen Piloten transportiert worden zu sein. Indem Pilotinnen die gängigen Erwartungen durchbrachen, betrieben sie eine symbolische Politik. Sie erschütterten einerseits die Textur des Sozialen in den kulturellen Vorschriften, andererseits versuchten sie sich in der Textur der „grossen Politik“ mehr oder weniger zu bewähren. Hieran schieden sich ihre Wege, mochten sie auch als Pilotinnen eine grosse Solidarität aufrechterhalten haben.

Als einheitliche politische Kraft dezentrierten sich die Pilotinnen selbst, indem sie die unterschiedlichsten politischen Positionen verkörperten. Sie repräsentierten nicht die einheitliche Vision einer politaktivistischen Cyborg. Vielmehr repräsentierte ihr Körper je nach Lebensweg mehr oder weniger einen «Kollektivkörper», der auf der «Analogie von individuellem Körper und sozialer Gemeinschaft beruht». Geformt ist er «... nach dem Ebenbild des kollektiven Imaginären»⁵, dem die Pilotinnen trotz ihrer Grenzüberschreitungen im Bereich von Gender entsprachen. Sie reproduzierten die Ziele der westlichen Kultur, die an die Maschine ihrer Leidenschaft, das Flugzeug, gebunden waren.

Grenzüberschreitende Körper

Pilotinnen, die gerne als die Heldinnen der Frauenemanzipation gefeiert werden, brachen zwar mit den ihnen zugedachten Rollen, befolgten aber doch insgesamt die Regieanweisungen der westlichen Kultur. Ambitioniert griffen sie in den Vorrat der idealtypischen Subjektentwürfe, wenn sie etwa die ihnen zugewiesenen Lebensmodelle in Frage stellten. Dabei mochten sie den Eindruck haben, vor sich selbst davonzulaufen, wie etwa Melli Beese.⁶ Oder sie opponierten ganz bewusst gegen Erwartungen, die an sie herangetragen wurden. Vielfach fühlten sie sich

jedenfalls in ihrem Körper nicht wohl, wenn sie sich plötzlich in einem Schreibbüro wiederfanden⁷ oder kurz vor dem Altar, an dem sie in den Hafen der Ehe geführt werden sollten, davonliefen. So erging es Thea Rasche, der ersten Frau, die den Motorflug erlernte. Sie, wie viele andere Frauen auch, suchten nach neuen Formen der Verkörperung, die ihnen die Fliegerei in einer ebenso starken und sinnlichen wie symbolischen Weise offerierte.

Zunächst bot sich ihnen eine ungewohnte Form der Gemeinschaft, wenn sie etwa auf den Flugplätzen neue Regeln des Verhaltens kennen lernten. Es waren ebenso Erfahrungen der Solidarität in der Gruppe der Flieger wie der Konkurrenz, etwa während der Ausbildung oder bei den Kunstflugtagen und Testflügen. Weibliche Körper gerieten dabei in der Regel ins Hintertreffen. Sie mussten oftmals Zurücksetzungen ertragen, wenn es um Flugstunden ging, vielfach flogen sie mit den schlechtesten Maschinen und litten zudem unter diversen Schikanen. Melli Beese etwa musste ertragen, dass ihr vor Examensflügen intakte Zündkerzen gegen verrusste ausgetauscht wurden oder dass sie während einer Prüfung notlanden musste, da ihr das Benzin bis auf einen geringen Rest abgelassen worden war.⁸ Kompensieren konnten Pilotinnen diese Zurücksetzungen durch besondere Leistungen bei den Flugprüfungen, auf Kunstflugtagen, bei Wettbewerben oder bei Testflügen. Auf allen diesen Gebieten waren Pilotinnen aktiv.

Die Siege, die sie errangen, versöhnten sie mit vielen Ärgernissen in der ihnen oft feindlich begegnenden Männerwelt der Luftfahrt. Auf ganz unterschiedlichen Ebenen erfuhren sie Diskriminierungen. Mochten sie auch an Kunstflugtagen auf Plakaten etwa neben grossen Fliegern des Ersten Weltkriegs angekündigt werden, so reichte ihr Renommee doch längst nicht an deren heran. Sie mussten sich vielmehr oft despektierliche Bemerkungen gefallen lassen. So erging es auch Elly Beinhorn, die von Ernst Udet zu hören bekam: «Na Kleine, hast du dir da nicht etwas viel vorgenommen mit deinem Kunstflugprogramm?» Geduzt zu werden, hielt sie unter Fliegern nicht für herabsetzend, ärgerlich fand sie aber Udets Warnung: «Pass auf, dass du nicht auf den Pinsel fällst.» Später erinnerte sie sich, dass sie fast mit einem Knicks reagiert hätte, als er sich wieder den «Vorstandsmännern» zuwandte und Beziehungen pflegte, die ihn in der Fliegerhierarchie voranbrachten. Sie selbst hatte währenddessen Mühe, ihre Fassung zu behalten und konnte ihr Selbstvertrauen nur wiedergewinnen, indem sie sich vergegenwärtigte, dass sie auf den Plakaten fast ebenso dick angekündigt war wie Udet.⁹

Dass Elly Beinhorn auf Udets Ermahnung fast mit einem Knicks reagiert hatte, brachte ihr die eigenen Verkörperungen einer braven und unterwürfigen Weiblichkeit zu Bewusstsein. Sie gehörte zu den Frauen, die sich mit den Tributen ihrer sozialen Konditioniertheit auseinandersetzten. Ganz anders Hanna Reitsch. Sie war eine der fähigsten Pilotinnen, ebnete sich den Weg in ihre Karriere als Testpilotin im Dritten Reich aber durch Attitüden, die eher dem blonden Leitbild idealtypischer nationalsozialistischer Weiblichkeit entsprachen. Sie warb um die Sympathie der Grossen des Reiches und spielte sich in die vorderen Ränge der nationalsozialistischen Hierarchie. Elly Beinhorn suchte zwar auch den Kontakt zu den grossen Männern





mit den vielen Beziehungen, um an neue fliegerische Aufträge zu kommen, reflektierte aber ihre Abhängigkeit und versuchte, sich aktiv davon zu befreien.

In der Weimarer Republik folgte sie einem Lebensentwurf, der nicht den Gepflogenheiten einer bürgerlichen Existenz entsprach. Sie lebte mit einem Rennfahrer in wilder Ehe und spielte vielfach mit den Grenzen, die ihr als Frau gesetzt wurden. Wie Marga von Etzdorf liebte sie es, einerseits an ihrem Flugzeug selbst zu schrauben und im Monteuranzug oder Fliegerdress aufzutreten; sie genoss es aber auch, bei Festivitäten rund um die Luftfahrt oder auf Empfängen im Anschluss an erfolgreiche Wettbewerbe oder Auslandsflüge im Abendkleid ihre weiblichen Attribute herauszustreichen.

Während Pilotinnen häufig mit Geschlechterstereotypen spielerisch umgingen und dabei auch manche unkonventionelle Lebensweise wählten, hatte ihre Bindung an die Luftfahrt ihren disziplinierenden Preis. Denn die Flugkörper, an denen sie ihren weiblichen Geschlechtscharakter brachen, zogen sie nicht nur in einen realen Gefahrenbereich, sondern auch in ein kollektives Imaginäres, das sie mit ihrem Willen zu fliegen mehr oder weniger akzeptierten.

Imperiale Körper

Pilotinnen waren häufig blind für die politischen Konsequenzen, die von der Luftfahrt ausgingen. Bereitwillig liessen sie sich auf die zahllosen Wettbewerbe ein, die auf nationaler und internationaler Ebene ausgetragen wurden, um die Fliegerei mit dem Nimbus des Fortschritts zu versehen. Melitta von Stauffenberg, eine der Ingenieurinnen unter den Pilotinnen, reagierte

etwa auf das nationalsozialistische Verbot für Frauen, an Wettbewerben teilnehmen zu dürfen, mit einem Flug ausserhalb der Wertung, den sie mit dem besten Ergebnis absolvierte.¹⁰ Dass sie punktuell emanzipiert und widerständig handelte, gleichwohl aber die Identität einer Frauenrechtlerin von sich wies, belegt den schmalen Grat zwischen Anpassung und Opposition im Nationalsozialismus, auf dem sie als Testpilotin von Sturzkampfbombern die Zugehörigkeit zum Regime wählte.

Der technische Fortschritt und das nationale Image waren Momente, die im kollektiven Imaginären die Luftfahrt zu einem der herausragenden Symbole machten. Sie wurden auch von Frauen verkörpert. Unweigerlich banden sie ihren eigenen emanzipatorischen Fortschritt an den der Luftfahrt, sobald sie ein Flugzeug bestiegen. Es verlangte ihnen ab, nationalistische Ziele zu demonstrieren, wenn sie etwa für ihr Land an Wettflügen teilnahmen. Mittels der Luftfahrt die Reichweite der eigenen Nation symbolisch oder imperialistisch zu demonstrieren, wurde unweigerlich Teil des Bestrebens, der Enge der weiblichen Lebensentwürfe fliegerisch durch eine freizügige Bewegung auf der Welt zu entkommen.

Flüge auf Expeditionen, durch die Hanna Reitsch bekannt geworden war, oder auch die Langstreckenflüge, die Marga von Etzdorf und auch Elly Beinhorn unternahmen, bedeuteten gleichermassen eine Öffnung für die Welt wie auch ihre Einnahme. Flüge nach Afrika, die Elly Beinhorn berühmt machten, entsprachen im kollektiven Unbewussten dem Auftrag, die Wildnis zu zivilisieren. Was die Pilotinnen als Geste der Völkerverständigung bewerteten, mutierte oftmals in der Presse und in der zugehörigen Abenteuerliteratur zu einer friedlichen Landnahme.

Durch die Luftfahrt fremdes Territorium zu erschliessen, war der eine Teil der Geschichte des imperialen Flugkörpers, mit dem sich die Pilotinnen verbanden. Der andere Teil gehörte



Sisters from Mazar # 2 (Latifa and her Mi17), 2003

zur altbekannten Geschichte der Naturbeherrschung. Die Elemente zu besiegen, die Schwerkraft zu überwinden, manchem Unwetter zu trotzen, all dies gehörte zu einem Diskurs der Heroisierung, der die Luftfahrt auf die Ebene einer kollektiven Herrschaftsattitüde erhob. An ihr beteiligten sich auch die Pilotinnen und waren so Teil eines kollektiven Imaginären, das aber neben der Herrschaft auch die Unterwerfung enthielt.

«Ein herrlicher Triumph über die Natur» war für Hanna Reitsch der Motorflug, während sie das Segelfliegen als «ein langsames Einswerden mit der Natur» ansah.¹¹ Beherrschung, Verschmelzung und Unterwerfen waren damit die Kategorien, die zu Teilen auch des weiblichen Körpers wurden. Pilotinnen gingen mit ihren Maschinen eine Symbiose ein und dies nicht nur, wenn sie in ihrem fliegerischen Können ihre Intuition walten liessen. Wie eine «Mutter auf ihr Kind» fühlte sich Hanna Reitsch auf ihren Vogel eingestellt. Andererseits beobachtete sie ihre Maschine auch gelegentlich als «Feind», dessen verborgene Tücken und Eigenschaften sie nicht kannte. Denn stets waren Pilotinnen wie Piloten vor allem in den Anfängen der Luftfahrt den Mängeln einer Technik ausgesetzt, die sich als Feind ihres Lebens erweisen konnte.

Flugkörper des Todes

Dass die Luftfahrt einen uralten Menschheitstraum wahr gemacht und damit einer natürlichen Sehnsucht der Menschen entsprochen habe, erweist sich bei näherer Betrachtung als Mythos, der wiederholt wird, um zu naturalisieren, was einer soziokulturellen Konstruktion entstammte. In ihr ist der Flugkörper ein Symbol, todesmutig der Natur zu trotzen. Wenn es um die Klärung der symbolischen Ordnungen geht, so steht zu fragen, unter welchen Bedingungen



Sisters from Mazar # 1 (Latifa), 2003



Sisters from Mazar # 1 (Liloma), 2003

Frauen, die mit dem Organischen, Natürlichen sowie mit dem Leben und der Reproduktion identifiziert wurden, in ihrer Abkehr von ihren gesellschaftlichen Rollen so weit gehen konnten, sich mit einer Technik zu verbünden, die nicht nur die Natur zu überwinden versprach, sondern oft genug auch Leben kostete.

«Fliegen ist notwendig, Leben nicht»¹², betonte Melli Beese und gibt damit Rätsel auf, wie sich eine technische Notwendigkeit in einer Kultur aufbauen kann, die den Tod akzeptabel werden lässt. Gewiss lassen sich in diesem Zusammenhang vielfältige nationalistische, militärische und technische Gründe nennen. Sie können herangezogen werden, um etwa zu verstehen, welche Motive Melitta von Stauffenberg bewogen haben könnten, sich in der Zeit des Nationalsozialismus als Testfliegerin zu bewähren, indem sie Zielgeräte für Sturzkampfbomber erprobte. Sie setzte sich unfassbaren körperlichen Belastungen aus, wenn sie den Bomber aus tausend Meter Höhe fallen liess, um ihre Tests zu machen.

«Zum ersten Mal Leben und Sterben in der eigenen Hand – in einer Unmittelbarkeit, wie es bei keinem anderen Sport der Fall ist! ... Ich konnte kein Ende finden – immer wieder liess ich die Maschine steigen, fallen, wieder steigen ...» So kommentierte Melly Beese ihre Erfahrungen.¹³ Eine solche Allmachtsattitüde wirft grundsätzliche Fragen nach der Reichweite symbolischer Bedeutungen auf. Verbunden mit dem Ausspruch, Fliegen sei Siegen, wobei «alles Kleinliche, aller Erdenschmutz» im Nichts versinke¹⁴, scheint der Flug ein Entkommen aus der Realität zu verkörpern. Fast könnte es so scheinen, als trügen solche Diskurse die Kraft in sich, das menschliche Leben selbst als eine irdische Realität für überwindbar zu halten – gelegentlich mit tödlichem Ausgang.

¹ Donna Haraway: «Ein Manifest für Cyborgs. Feminismus im Streit mit den Technowissenschaften», in: Dies.: Die Neuerfindung der Natur. Primaten, Cyborgs und Frauen. Frankfurt a.M. 1995, S. 33–72, S. 70. (Erstmals erschienen unter: Donna Haraway: Manifesto for Cyborgs. Science, Technology, and Socialist Feminism in the 1980's. In: Socialist Review 80. 1985. S. 65–108.)

² Donna Haraway spricht in ihrem Manifest von «Cyborg» in der weiblichen Form.

³ Ebd., S. 39.

⁴ Sabine Höhler legte überzeugend dar, dass die Tatsache eines emanzipatorischen Lebensentwurfs noch keinen Anlass geben sollte, sich mit der Figur zu identifizieren, und so kritisierte sie die Heroisierungen in den Studien über Pilotinnen. Siehe Sabine Höhler: «Heldinnengeschichten. Die Re-Konstruktion von Geschlecht in Frauenbiographien am Beispiel der Pilotinnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts», in: Dokumentation des 24. Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik, hg. von der Vorbereitungsgruppe Mainz, Darmstadt, Frauen in der Technik FiT, 21.–24. Mai 1998, Darmstadt 1999.

⁵ Christina von Braun: Versuch über den Schwindel. Religion, Schrift, Bild, Geschlecht. Zürich/München 2001, S. 10.

⁶ Barbara Spitzer: Melli Beese. Bildhauerin, Pilotin – eine ungewöhnliche Frau. (Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung 2.6.1992–20.9.1992 im Heimatmuseum Treptow und 2.10.1992–13.11.1992 im Verkehrsmuseum Dresden, Berlin). Berlin 1992, S. 59.

⁷ So erging es Lola Schröter, die ihre Büroarbeit aufgab und sich zur Fallschirmspringerin ausbilden liess. Zitiert nach Gertrud Pfister: Fliegen – ihr Leben. Die ersten Pilotinnen. Berlin 1989, S. 207.

⁸ Barbara Spitzer, a.a.O., S. 190.

⁹ Elly Beinhorn: Alleinflug. Mein Leben. München 1989, S. 82.

¹⁰ Margot Fuchs: «Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten – Versuchsingenieurin und Sturzflugpilotin Melitta von Stauffenberg» (1903–1945), in: Kultur und Technik, Nr. 2, 1994, S. 50–57.

¹¹ Hanna Reitsch: Fliegen. Mein Leben. München 1951, S. 63.

¹² Gertrud Pfister, a.a.O., S. 53.

¹³ Ebd., S. 50.

¹⁴ Ebd., S. 95.

PD Dr. Maria Osietzki lehrt an der Ruhr-Universität Bochum, ihre Forschungsschwerpunkte sind Technik- und Naturwissenschaftsgeschichte, Umweltgeschichte, Geschlechter- und Körpergeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts aus sozial- und kulturhistorischer Perspektive.



Sisters from Mazar # 3 (Mi17), 2003



S. / p. 52-63 Dokumente zu / Documents for Sisters of the Red Star, 1999/2007



Maria Osietzki

The body of the female pilot Provocative life scripts with politically uncertain outcome



The political activist and deconstructivist of cultural sciences, Donna Haraway, sums up the problems of women who ally themselves with machines to pursue their emancipation thus: “We could intensely enjoy the handling of machines only at the price of displacement.”¹ In her essay that has assumed legendary status in the meantime, “A Cyborg Manifesto”, which was invaluable for the feminist position in the discourse in cultural sciences, she wrote against a binary code of the Western capitalist culture. It symbolically committed women to the organic and natural as well as to the private, to reproduction and correspondingly to understanding, feeling and love. The male social character, on the other hand, was allowed to, and should belong to, the technical and the public, the work, competition and toughness. To overcome this binary world of gender, Haraway ironically advocated for a political theory of the cyborg² which seeks brittle identities and does not shy at contradictory positions in the political battle at the gambling tables of power. She encouraged boundary crossing, powerful amalgamations and dangerous possibilities which should be explored by progressive people as part of essential political work.³

It is surprising that a text published in 1985 recommends in large parts activities that had been practiced more than half a century before by female pilots, though with a rarely explicit political intention. The women who dedicated their lives to flying sought new ways of an identity of resistance by connecting themselves to machines. They denounced their female roles intended for them by society. They became political by turning to aviation, which at that time was considered the spearhead of progress. Whether they indeed took up a critical, political position in all cases will have to be seen in the course of this article.⁴

In the unfortunate course of history, female pilots together with aircrafts got into the dizzying heights of “big politics”. But there, they rarely sat at the gambling tables, but more often than not, sacrificed their lives. “The flight is worth one’s life,” was the epitaph on Marga von Etzdorf’s grave, who had crashed in Aleppo (Syria) and who was honoured by the Nazis with a gravestone. The political propaganda denied that she chose suicide, because she had to suffer another defeat with the breakdown of her machine and could not afford a new aircraft, and hence saw her life concept in shatters. The press at that time celebrated her as a heroine who had sacrificed herself for progress.

Time and again, women were outrun by cultural priorities which they encountered all the time, even if they were able to penetrate the men’s world as female aviators. Their bodies were, and remained marked, as female, even if their transfigurations were sometimes so great that they could hide their gender to make their passengers believe that they were transported by a male pilot. By breaking through the common expectations, female pilots practiced symbolic politics. On the one hand, they shook the social texture of the cultural rules; on the other hand, they more or less tried to prove themselves in the texture of “big politics”. There, their paths diverged, even if they held up an immense solidarity as female aviators.

As a united political force, the female pilots decentralised themselves, as they embodied the most diverse political positions. They did not represent the consistent vision of a politically active cyborg. Depending on their paths of life, their bodies rather represented more or less a “collective body” that “is based on the analogy of individual body and society.” It is formed “‘according to the counterpart’ of the collective imagination”⁵ to which the female pilots corresponded despite their crossing boundaries in the area of gender. They reproduced the goals of Western culture, as they were bound to the machine of their passion, the airplane.

Transfrontier bodies

Female pilots, who often have been celebrated as the heroines of women’s emancipation, did indeed break away from their attributed roles, but generally followed the directions of Western culture. With ambition, they plunged into the reservoir of ideal type subject concepts when they, for instance, questioned the life concepts assigned to them. This might have given them the impression that they were running away from themselves, as it was for Melli Beese.⁶ Or, they consciously opposed expectations they were confronted with. In any case, they often did not feel well with their own bodies if they suddenly found themselves in a typing pool⁷, or ran away shortly before they were led to the altar to tie the knot. This happened to Thea Rasche, the first woman to learn engine-powered flight. She, like many other women, was seeking new forms of embodiment which aviation offered to them in a strong, sensuous and at the same time symbolical way.





First of all, they experienced an unusual form of community when they, for instance, encountered new behavioural rules at the airfields. They not only experienced solidarity within the group of aviators, but also competition during training or at aerobatics and test flights. Generally, in the process, female bodies fell behind. They often had to suffer affronts in terms of flight lessons; they regularly flew with the worst machines and had to bear various harassments. Melli Beese, for instance, had to suffer the exchange of sooty spark plugs for intact ones before exam flights, or she had to perform an emergency landing during an examination, as the petrol, save a little, had been removed before she started.⁸ Female pilots could compensate these chicaneries with special accomplishments in their exams, during aerobatics, in competitions or during test flights. Female pilots were active in all these areas.

The victories they achieved made up for the many nuisances they encountered in the often hostile men's environment of aviation. They were discriminated against at various levels. Even if they were announced for aerobatics beside top flying aces of World War I on the posters, they never received the renown of these men by far. Instead, they often had to put up with disparaging comments. This also happened to Elly Beinhorn, who was addressed by Ernst Udet thus: "Well, girl, haven't you taken on a bit too much with your aerobatics?" Even though she did not consider the informal talk among aviators as degrading, she was angry about Udet's warning, "Take care that you don't fall on your brush." She later remembered that she would have almost reacted with a curtsy, when he then turned back to the "men of the board" and maintained relationships that furthered his standing in the aviation hierarchy. She had to make a real effort to retain her countenance and only regained her self-confidence by recalling that her name was printed on the posters almost as bold as Udet's.⁹

The fact that Elly Beinhorn almost reacted to Udet's admonition with a curtsy made her realise how she embodied well-behaved and submissive femininity. She was one of the women who grappled with the tributes of their social conditioning. Utterly different was Hanna Reitsch. She was one of the most competent female pilots, but smoothed her career path as a test pilot with attitudes that were rather in line with the blonde model of ideal Nazi-type femininity. She courted the sympathies of the Reich's powerful men and made her way into the upper echelons of Nazi hierarchy. Elly Beinhorn also sought contact with powerful men with the many connections to get new flying assignments, but reflected her dependence and actively tried to free herself of it.

During the Weimar Republic, she followed a life script that was not in line with the practices of a bourgeois existence. She lived together with a race driver and in many cases played with the limits that were set for her as a woman. Like Marga von Etzdorf, she loved, on the one hand, to tinker on her own aircraft and appear in her overalls or aviator's dress, but on the other hand, she also enjoyed to emphasise her female attributes in an evening gown during festivities related with aviation, or at receptions after successful competitions or flights abroad.

While female pilots often playfully dealt with gender stereotypes and sometimes elected to lead quite unconventional lives, they also had to pay a disciplining price for their connection with aviation. For, the flying vehicles on which they broke their female sexual character not only drew them into a real danger zone, but also into a collective imagination which they more or less accepted, as they wanted to fly.

Imperial bodies

Female pilots were often blind to the political consequences caused by aviation. They readily entered into the innumerable competitions at national and international levels conducted to give aviation the aura of progress. Melitta von Stauffenberg, one of the engineers among the female pilots, reacted to the Nazi ban on women to participate in competitions by conducting a flight outside the assessment, which she completed with the best result.¹⁰ The fact that she selectively acted emancipated and resistant, but nonetheless denied her identity as a feminist, shows the fine line between adjustment and opposition to National Socialism, on which she chose to belong to the regime as a test pilot of dive bombers.

The technological progress and the national image were moments which made aviation one of the outstanding symbols in the collective imagination. They were also embodied by women. They inevitably bound their own emancipatory progress to aviation as soon as they entered an airplane. This demanded from them the demonstration of nationalistic goals, if they participated, for instance, in competitions for their country. To demonstrate the range of their own nation symbolically or imperialistically with the help of aviation inevitably became part of their endeavour to escape the tightness of female life scripts through an unreserved movement in the world.

Flights on expeditions which founded Hanna Reitsch's fame, or the long-distance flights carried out by Marga von Etzdorf and also Elly Beinhorn, in equal measure were meant not only to open up the world, but also to capture it. Flights to Africa that made Elly Beinhorn famous corresponded to the task of civilising the wilderness in the collective unconscious. What the female pilots valued as a gesture of international understanding often transformed into a peaceful conquest in the press and the corresponding adventure literature.

To exploit foreign territory through flying was part of the history of the imperial flying vehicles the female pilots bound themselves to. The other part belonged to the well-known history of control over nature. To outplay the elements, to overcome gravity, to defy some storms, all that was part of the discourse of hero worship which lifted aviation onto the stage of a collective dominating attitude. The female pilots also participated in it and thus became part of a collective imagination, which not only included domination, but also subjugation.

Hanna Reitsch considered engine-powered flight "a wonderful triumph over nature", whereas gliding was "a slow merging with nature."¹¹ Domination, merging and submission therefore were the categories that also became part of the female body. Female pilots entered into a symbiosis with their machines and not only when they gave way to intuition in their flying abilities. Hanna Reitsch felt tuned to her bird like a "mother to her child." At the same time, she sometimes also considered her machine as an "enemy" whose hidden pitfalls and characteristics she did not know. For, particularly in the beginnings of aviation, female and male pilots were exposed to the defects of a technology which could turn out to be an enemy of their lives.

Flying vehicle of death

The notion that aviation carried out an ancient dream of humans and thereby satiated a natural human longing, at close quarters turns out to be a myth which is repeated to naturalise something that has been derived from a socio-cultural construction. Here, the flying vehicle is a symbol for the fearless outdaring of nature. When trying to clarify the symbolic orders, one must ask under which conditions women, who were identified with the organic, the natural as



well as with life and reproduction, were able to go so far in their renunciation of their roles in society and ally themselves with a technology that not only promised to overcome nature, but often enough also cost lives.

“To fly is necessary, to live is not,”¹² Melli Beese emphasised and creates riddles how a technical necessity can build up in a culture which makes death acceptable. Of course, one can mention in this context a large number of nationalistic, military and technical reasons. They can, for instance, be used to understand Melitta von Stauffenberg’s motives to prove herself as a test pilot at the time of National Socialism when she tested sighting mechanisms for dive bombers. She underwent inconceivable physical strain when she let the bomber dive from a height of 1000 metres to conduct her tests.

Melli Beese commented on her experiences thus: “To be in control of my own life and death for the first time – in immediacy that cannot be found in any other sport! [...] I could not get enough – time and again I let the machine climb, fall, climb again ...”¹³ Such an attitude of almightiness poses basic questions about the range of symbolic meanings. Associated with the statement, flying signified victory, where “all pettiness, all earthly dirt” would sink into nothingness¹⁴, flying seems to embody an escape from reality. It almost seems as if such discourses had the power to consider human life itself as a mundane reality that was conquerable – sometimes with a deadly outcome.

¹ Donna Haraway, “Ein Manifest für Cyborgs. Feminismus im Streit mit den Technowissenschaften,” in: The same, *Die Neuerfindung der Natur: Primaten, Cyborgs und Frauen*, Frankfurt a.M. 1995, p. 33–72, p. 70.

² In her manifesto, Donna Haraway speaks about the cyborg in its female form.

³ *ibid.*, p. 39.

⁴ Sabine Höhler convincingly shows that the fact of an emancipatory life script need not give reason to identify with that person and thus criticised the hero worship in the studies on female pilots. See Sabine Höhler, “Heldinnengeschichten. Die Re-Konstruktion von Geschlecht in Frauenbiographien am Beispiel der Pilotinnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts,” in: *Dokumentation des 24. Kongresses von Frauen in Naturwissenschaft und Technik*, published by Vorbereitungsgruppe Mainz, Darmstadt, Frauen in der Technik FiT, 21.–24. Mai 1998, Darmstadt 1999.

⁵ Christina von Braun, *Versuch über den Schwindel. Religion, Schrift, Bild, Geschlecht*, Zürich/München 2001, p. 10.

⁶ Barbara Spitzer, *Melli Beese. Bildhauerin, Pilotin – eine ungewöhnliche Frau*, Berlin 1992, p. 59.

⁷ This happened to Lola Schröter who stopped working in an office and got herself trained as a parachutist. Cited according to Gertrud Pfister, *Fliegen – ihr Leben. Die ersten Pilotinnen*, Berlin 1989, p. 207.

⁸ Spitzer, *Melli Beese* (note 5), p. 190.

⁹ Elly Beinhorn, *Alleinflug. Mein Leben*, München 1989, p. 82.

¹⁰ Margot Fuchs, “Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten – Versuchsingenieurin und Sturzflugpilotin Melitta von Stauffenberg (1903-1945),” in: *Kultur und Technik*, Nr. 2, 1994, p. 50–57.

¹¹ Hanna Reitsch, *Fliegen. Mein Leben*, München 1951, p. 63.

¹² Gertrud Pfister, *Fliegen – ihr Leben* (note 7), p. 53.

¹³ *ibid.*, p. 50.

¹⁴ *ibid.*, p. 95

PD Dr. Maria Osietzki teaches at the Ruhr-Universität Bochum, her main research focusses on the history of technology and natural science, environmental history, history of gender and the body in the 19th und 20th century from the perspective of social and cultural history.





Ausstellungsansicht / exhibition view
 OPEN SKY
 Malmö Konsthall, 2006

Abbildungsverzeichnis / Tables of figures

Umschlag / *Cover*
Micro-Global Performance # 1 (Open Sky)
2002
C-print, 158 x 120 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 4
Spider Sisters # 1
2008
C-print, 152 x 192 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 5
Spider Sisters # 2
2008
C-print, 120 x 245 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 6
wanna fly (City Air)
1995
Video, DVD
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 8/9
Spider Sisters # 4
2008
C-print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 8/9
Spider Sisters # 3
2008
C-print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 11
Fighter Pilot # 6 (Mirrored)
2002-2007
C-print, 60 x 200 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 11
Fighter Pilot # 4 (Sanie)
2002-2006
C-print, 176 x 120 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 11
Fighter Pilot # 3 (Ayline)
2002-2006
C-print, 176 x 120 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 12
Freedom Fighters # 1
2002-2008
C-print, (1 x) 60 x 300 cm, (2 x) 60 x 150 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 13
Fighter Pilot # 2 (Ayline & Sanie)
2002-2006
C-print, 120 x 176 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 14/15
Fighter Pilot # 5 (Cockpit)
2002-2006
C-print, 60 x 300 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 16/17
Micro-Global Performance (A girl with a dream)
2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 18/19
Micro-Global Performance # 7 (There aren't too many
landing spots), 2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 19
Micro-Global Performance # 6 (Afghan blue sky)
2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 20/21
Micro-Global Performance # 8 (Kabul South City)
2002
C-print, 120 x 245cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 22/23
Micro-Global Performance (We have a military operation)
2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 24/25
Micro-Global Performance (Farial now teaching English)
2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 24/25
Micro-Global Performance # 12 (Farial at home)
2003-2006
Video Collage, C-Print, 29 x 290 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 27
Micro-Global Performance # 9 (Mountain village Hindukush)
2002
C-print, 120 x 245cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 27
Micro-Global Performance # 11 (Petrol station Bamian)
2002
C-print, 120 x 245cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 28
Micro-Global Performance # 2 (Simone & Farial & Rip)
2002
C-print, 120 x 173 cm
Foto / *Photo*: Laura Beldiman
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 30
Micro-Global Performance # 4 (Farial finally flying)
2002
C-print, 120 x 213 cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 32/33
Micro-Global Performance # 10 (Night landing Diabakir)
2002
C-print, 120 x 245cm
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 34–43
Dokumente zu / *Documents for* Sisters Hero Remix
1995 / 2005
Video, DVD, 30 min.
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 44/45
Sisters from Mazar # 2 (Latifa and her Mi17)
2003
C-print, 120 x 212 cm
Courtesy Galerie Asbæk

S. / p. 47
Sisters from Mazar # 1 (Latifa)
2003
C-print, 120 x 212 cm
Courtesy Galerie Asbæk

S. / p. 48
Sisters from Mazar # 1 (Liloma)
2003
C-print, 120 x 212 cm
Courtesy Galerie Asbæk

S. / p. 50/51
Sisters from Mazar # 3 (Mi17)
2003
C-print, 120 x 214 cm
Courtesy Galerie Asbæk

S. / p. 52–63
Dokumente zu / *Documents for* Sisters of the Red Star,
1999/2007
Video, DVD
Courtesy Simone Aaberg Kærn

S. / p. 62/63
Ausstellungsansicht / *exhibition view*
OPEN SKY Malmö Konsthall
2006
Foto / *Photo*: Anders Jirås

Simone Aaberg Kærn

1969 in Kopenhagen geboren, lebt und arbeitet in Kopenhagen / born 1969 in Copenhagen, lives and works in Copenhagen

Ausbildung / Education

2000	Competition Aerobatics
1999–2000	Aerobatics training, Chandler Air Service and Boggan
1993–1998	The Royal Academy of Fine Arts, Kopenhagen / Copenhagen
1995–1997	Goldsmith's College of Fine Arts, London
1996	Clacton Aero Club, Clacton on Sea

Ausgewählte Einzelausstellungen / Selected solo exhibitions

2007	Solo Show, Art Brussels, Martin Asbæk Projects, Brüssel / Brussels
2006	VOLTAShow02, Martin Asbæk Projects, Basel OPEN SKY, Malmö Konsthall, Malmö Stafet i frit rum, Airplay, Kopenhagen / Copenhagen
2003	Crossing Line. Fragments from a micro global performance, Galerie Asbæk, Kopenhagen / Copenhagen
2001	Up in the Air, Schnitt Ausstellungsraum, Köln / Cologne Second to none, Skive Kunstmuseum, Skive Downed by Weather, Ronneby Sisters in the Sky, Project room, ARCO, Madrid
2000	Simone Aaberg Kærn, Jyllands Postens exhibition room, Kopenhagen / Copenhagen
1998	Wanna fly, Saga basement, Kopenhagen / Copenhagen
1995	Air, Kunstakademiets kunstforening, Kopenhagen / Copenhagen
1992	Diftong, Katharsis Culture Space, Kopenhagen / Copenhagen Pause, Bunkeren pa Frederik den V's vej, Kopenhagen / Copenhagen

Ausgewählte Gruppenausstellungen / Selected group exhibitions

2007	IS THIS FICTION? Istanbul Museum of Modern Art, 5th Videoprogramme, Istanbul Symposium C6: The Artworld is Flat: Globalism – Crisis and Opportunity, Jay Pritzker Pavilion, Chicago
2006	Sonoric Perspectives, Ostsee Biennale der Klangkunst 2006 ART FORUM BERLIN, Berlin
2005	Helden Heute, Centre PasquArt, Biel/Bienne Baby Shower, Wilders, Kopenhagen / Copenhagen
2004	Med kærlig hilsen, Kunsthall Charlottenborg, Kopenhagen / Copenhagen Mois de la Photo, Galerie Chromosome, Berlin
2003	Defying Gravity: Contemporary Art and Flight, North Carolina Museum of Art, Raleigh/NC Göteborg International Art Biennale, Göteborg / Gothenborg Europe Exists, Macedonian Museum of Contemporary Art, Thessaloniki Up & Coming, ARCO, Madrid M_ARS, Neue Galerie Graz am Landesmuseum Joanneum, Graz
2002	Clocwise, Vejle Kunstmuseum, Vejle TERROR-ISME, Christian Dam Gallery, Kopenhagen / Copenhagen

2001	Get that Balance, Kampnagel K2, Hamburg
2000	Pusan International Contemporary Art Festival, Pusan
1999	48th international Venice Biennale, dAPERTutto, Venedig / Venice Zeitwenden, Kunstmuseum Bonn, Rheinisches Landesmuseum und / and Stiftung für Kunst und Kultur, Bonn Looking for a PLACE, The Third International Biennial, SITE Santa Fe, Santa Fe
1998	Nordic Normads, White Columns, New York Something is rotten, Museum Fridericianum, Kassel Come Closer, Liechtensteinische Staatliche Kunstsammlung, Vaduz Nuit Blanche, Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, Paris
1997	10, Lunds Kunsthall, Lund New Art from Denmark and Scania, Louisiana Museum of Contemporary Art, Humlebæk

Preise / Prizes

2004	Danish Art Critics' Award, for Crossing Line
2005	First Camera Award, Rencontres internationales du documentaire de Montréal, for Smiling in a War Zone

Publikationen / Catalogues

2001	Simone Aaberg Kærn, Schnittraum, Köln / Cologne
2002	Second to None, Katalog der Ausstellung im Skive Kunstmuseum, Skive
2006	Open Sky, Katalog der Ausstellung in der Malmö Konsthall, Malmö

Publikation / Publication

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bi-
bliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by Die Deutsche Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data is available
in the Internet at <http://dnb.ddb.de>

ISBN 978-3-85616-383-9



Ein Unternehmen der Christoph Merian Stiftung

- © 2008 Christoph Merian Verlag
- © 2008 Texte / *Texts*: Autoren / *Authors*
- © 2008 Abbildungen / *Illustrations*: Fotografen / *Photographers*

Alle Rechte vorbehalten; kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form ohne vorherige schriftliche Genehmigung
des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet
werden. / *All rights reserved; no part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in*
any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission
from the publisher.

Lektorat / *Editorial reading*: Petra Giezendanner, Thun; Dominik Imhof, Thun; Claus Donau, Basel; Michael Lück, Berlin
Übersetzung / *Translation* (Helen Hirsch): Gecko Lingua, Freiburg i.Br.
Übersetzung / *Translation* (Maria Osietzki): Gecko Lingua, Freiburg i.Br.
Gestaltung / *Graphic Design*: Peter Gärtl, Thun
Lithos / *Lithography*: Atelier Altmeier, Schwanden
Druck / *Printed by*: Vetter Druck AG, Thun
Bindung / *Bindings*: Schumacher AG, Schmitten/FR
Schriften / *Typeface*: Helvetica Neue, Swift
Papier / *Paper*: Offset 300 g/m2, Blacklabel 200 g/m2

www.merianverlag.ch

Ausstellung / Exhibition

Diese Publikation erscheint anlässlich der Ausstellung / *This catalogue is published on the occasion of the exhibition* «Open Sky
– Simone Aaberg Kærn» im / *at the* Kunstmuseum Thun, April 19 – June 15, 2008.

Direktorin und Kuratorin / *Director and curator*: Helen Hirsch
Ausstellungskonzept / *Exhibition conception*: Simone Aaberg Kærn, Helen Hirsch
Ausstellungsorganisation / *Exhibition organization*: Petra Giezendanner, Dominik Imhof
Ausstellungsaufbau / *Exhibition installation*: Clovis Inocencio, Daniel Jakob, Dan Reusser (*Leitung / Lead*), Lorenzo Salafia,
Lui Steiner, Gery Sterchi
Administration / *Administration*: Tanja Hählen, Marianne Lutz

Kunstmuseum Thun

Kunstmuseum Thun
Thunerhof
Hofstettenstrasse 14
CH-3602 Thun
T + 41 33 225 84 20
F + 41 33 225 89 06
kunstmuseum@thun.ch
www.kunstmuseumthun.ch

Die Künstlerin dankt / *The artist would like to thank*:
Magnus Bejmar and Family, Gunhild Aaberg and Family, Farial and Family, Deel, Vagn Westh and CPH Crew, Harvard Gruppen
CPH, Vagn Tyrsted, Lars Säsfröm and Peter Nadermann, Swiss Air Force, Hayat Hayatulla, DDG Kabul, Viggo Fisher DAC,
General Leif Simonsen and KON Royal Danish Air Force, Selahattin Kunt Antalya Airport, Murat Öztürk Hezhafen Airport,
Konya Airforce Base and General Cumhuri Asparuk, Hans Hemmingsen and Air Alpha Odense, Dansk Fly Elektronik Roskilde,
ICRC, NAC and more NGO´s, No Lemon, the team which got my plane home, Capt. Achim Werner ISAF, Uwe Roeder, Muller and
Partner, John Noone RAF, Antonov Design Büro, Mr. Stellmacher ACC, AINA, Media Center Kabul and Michele Hichson, Laura
Beldiman and her Kabul network, RAI Uno: Giuseppe Di Matteo and Franco Di Mare, Kitchen Master: Massimo Casseriani, BBC:
Ian McWilliam and the Kabul office, crew and help from NBC, ABC, Mike Charlton CBS, Remo Willi, Ruth and René Monnier,
Jürg Nussbaum Chef Kommunikation Luftwaffe Bern, Hptm Danielle Ehrsam, Hptm Susanne Siegenthaler, Hptm Sybille Frey.

Das Kunstmuseum Thun dankt allen, die diese Ausstellung ermöglicht haben, insbesondere Simone Aaberg Kærn und Patricia
Asbæk (Galerie Asbæk). Ausstellung und Publikation wurden grosszügig unterstützt von der Stadt Thun, Amt für Kultur / Kan-
ton Bern, Regionale Kulturkonferenz Thun, Danish Arts Council, Dänische Botschaft Bern, Vetter Druck, Weibel Weine Thun,
Transfair, Tweaklab. / *The Kunstmuseum Thun would like to thank all the people who made the exhibition possible. Specially Simone*
Aaberg Kærn and Patricia Asbæk (Gallery Asbæk). The exhibition and the publication were generously supported by the City of Thun,
Amt für Kultur / Kanton Bern, Regionale Kulturkonferenz Thun, Danish Arts Council, Danish Embassy Bern, Vetter Druck, Weibel Weine
Thun, Transfair, Tweaklab.



