

Michail Pírgelis

Michail Pirgelis

Geboren 1976 in Essen, aufgewachsen in Xanthi (Griechenland)
Lebt und arbeitet in Düsseldorf

2008

Adolf-Loos-Preis

2007

Villa Romana-Preis

2003 - 2008

Studium an der Kunstakademie Düsseldorf (Prof. Rosemarie Trockel)

1997 - 2001

Ruhrakademie Schwerte, Freie Kunst

1995 - 1996

Studium zum Vermessungsingenieur an der Fachhochschule Bochum

Einzelausstellungen

2006

aerotope, Förderverein aktuelle Kunst, Münster

Gruppenausstellungen (Auswahl)

2008

Reinhard Mucha/Michail Pirgelis, Kunstraum ARTLEIB, Düsseldorf
Förderpreis Junge Kunst 2008, Museum Pfalzgalerie Kaiserslautern
sky wide open, Projekt mit Andrea Faciu, artlodge, Verditz/Kärnten
special project scope Basel/Galerie Christian Roellin, St. Gallen

2007

Simmel 's Draw, NSDM-Werft, Amsterdam

Quattro Stelle, Villa Romana, Florenz

15 Minuten, Projekt mit David Ostrowski, Galerie Alexa Jansen, Köln

nichts ist was wir wünschen alles, Museum am Burghof, Lörrach

achte oder zehnte, BLAST, Köln

2006

Schneeweiß, Projekt mit Rosemarie Trockel, Rohrmeisterei, Schwerte

Accrochage Zeichnungen, Galerie Monika Sprüth/Philomene Magers, Köln

Wie man aus einer Affäre gleich zwei macht, Raum für Kunst und Musik, Köln

Mondi Possibili, Galerie Monika Sprüth/Philomene Magers, Köln

2005

Deutsche Bank Förderpreis für Skulptur, Düsseldorf

59. Bergische Kunstausstellung, Museum Baden, Solingen

Städtische Galerie Remscheid

Play, Stadtmuseum Düsseldorf

Leihgaben

Am 17. Dezember 1903 gelang den Brüdern Wright an der Atlantikküste North Carolinas der erste Motorflug, zunächst nur 12 Sekunden lang, in drei Metern Höhe und 36 Meter weit, am Ende des Tages dann über eine Strecke von 250 Metern. 100 Jahre später wird der Luftraum von 10.000 Passagierflugzeugen durchkreuzt, die mehr als 2.500 Milliarden Passagiere jährlich befördern. Der Bedarf soll in den nächsten 20 Jahren um mehr als das Doppelte wachsen. Verkehrsflugzeuge haben heute eine Lebensdauer von etwa 50.000 Flügen, spätestens nach 20 Jahren werden sie aus dem Verkehr gezogen.

Das Flugzeug ist längst vom Menschheitstraum zum Massenmedium geworden, in Krieg und Frieden. Der belgische Künstler Panamarenko baut eigene Fluggeräte - fragile Körper, schwerer als Luft - als poetisch-melancholische Ingenieurstücke. Sein Landsmann Johan Grimonprez konstruierte 1997 eine Geschichte des High-Jacking als Szenario von Politik und Angst, Banalität und Ästhetik in seiner Video-Collage „DIAL H-I-S-T-O-R-Y“. Michail Pírgelis, 1976 in Essen geboren und in Griechenland aufgewachsen, zerschneidet Flugzeuge. Er wählt Segmente, die er aus ausrangierten Fliegern - in der Regel leihweise - heraustrennt und bearbeitet. Im Verhältnis zur Größe der Passagiermaschinen sind seine Ausschnitte klein, eher am Körper des Einzelnen orientiert als an dem eines Massencontainers. Mal sind es Stücke aus dem Fensterbereich, ein Rumpsegment, Bodenplatten, mal ist es eine ganze Bordküche, die er aus dem Flugzeug heraus "filettiert".

Der High Tech Flugriese schrumpft dabei auf das Maß von Handarbeit, seine Materialität entpuppt sich als ebenso kostbar (95 prozentiges, spiegelndes Aluminium) wie banal und handgemacht (das Skelett einer Fastfood - Küche, die handgenähte Notrutsche für Katastrophenfälle). Pírgelis' Flugzeug-Ausschnitte komprimieren die Information „Flugzeug“ in artifizieller Anschauung: in einer Ambivalenz von Mensch und Maschine, Handhabbarkeit und Verflüchtigung, Utopie und Katastrophe, Geschichte und Entsorgung, Erinnerung und Gegenwart. Ein jedes Teil birgt das „Ganze“ als individuelle Vorstellung und kollektives Medium.

Ausschnitt bedeutet Kontextverschiebung. Michail Pírgelis geht sehr präzise vor: das, was er auslässt, wird subtil als Mangel, als Fehlendes erfahrbar werden. Das, was er sich nimmt, wird autonome Form. Es sind im wesentlichen Flächen, die Pírgelis aus dem Flugkörper schneidet. Sie haben ihre spezifische Materialität, eine Vorder- und eine Rückseite. Pírgelis schleift und poliert ihre Oberflächen, macht Unsichtbares sichtbar. Teile werden kombiniert. Er sucht eine Balance zwischen Körper und Abstraktion, Wert und Profanität, komprimiert Raum und Weite, Erinnerung und Flüchtigkeit. Seine Skulpturen verkörpern eine Aura von Unnahbarkeit - sie entziehen sich, selbst wenn man sie wie beim „Rollfeld“ (2006) betreten kann und muss.

Gordon Matta-Clark zerschnitt in den 70er Jahren leerstehende Häuser und Hallen, gebaute Räume wurden zu singulären, durchlässigen, skulpturalen Körpern. Michail Pírgelis' Verfahren 30 Jahre später mutet wie das Gegenteil dieser heroischen Gesten an. Seine Flieger-Ausschnitte bleiben im Transfer Relikte ihres ursprünglichen Kontextes, formalisiert und veredelt erscheinen sie wie Reliquien einer utopischen Archäologie. Sie hängen an der Wand oder mit Stahlseilen von der Decke, die Notrutsche lehnt sich im Amsterdamer Hafen an eine aus Bootsanhänger recycelte Treppe, in der Villa Romana an die Fassade des eklektizistischen Baus. Ihre Herkunft bleibt erkennbar, ihrer Größe und Beschleunigung wurden sie beraubt. Was einst den Luftraum durchkreuzte, landet - nach gründlicher Bearbeitung - vorübergehend im Kunstkontext.

In der Regel muss Pírgelis das geliehene High Tech Material nach „Gebrauch“ wieder an die Flugzeug-Verwerter und Simulatorenbauer zurückgeben. Das Kunstwerk als Leihgabe. Ein Beitrag zur Entsorgung eines überinformierten und hyperbeschleunigten Marktes?

Ein Flugzeug bringt sich durch Auftrieb in die Luft. Für das 20. Jahrhundert verkörpert es eine Geschichte, die sich selbst zu überholen versuchte, Massen wurden (schwerelos wie katastrophal) manövriert. Michail Pírgelis arbeitet mit temporären Skulpturen und Installationen. Die Zielgerichtetheit von Zeit ist für ihn ein Konzept der Vergangenheit.

Angelika Stepken



„AIR“, 2008, Michail Pírgelis/Sven Weigel
Aufnahmen im Flugsimulator, Musik von Johann Sebastian Bach/Toccatà
Bild und Ton, 10 min., 16:9/PAL



„Die ganze Zeit stark sein“, 2007
Originalteile/Flugzeug(Außenbordwände)
233 x 295 x 263 cm



„Die ganze Zeit stark sein“, 2007
Originalteile/Flugzeug(Außenbordwände)
233 x 295 x 263 cm



„Rollfeld“, 2006
Originalteile/Flugzeug(Bodenplatten), Holz
612 x 465 x 15 cm



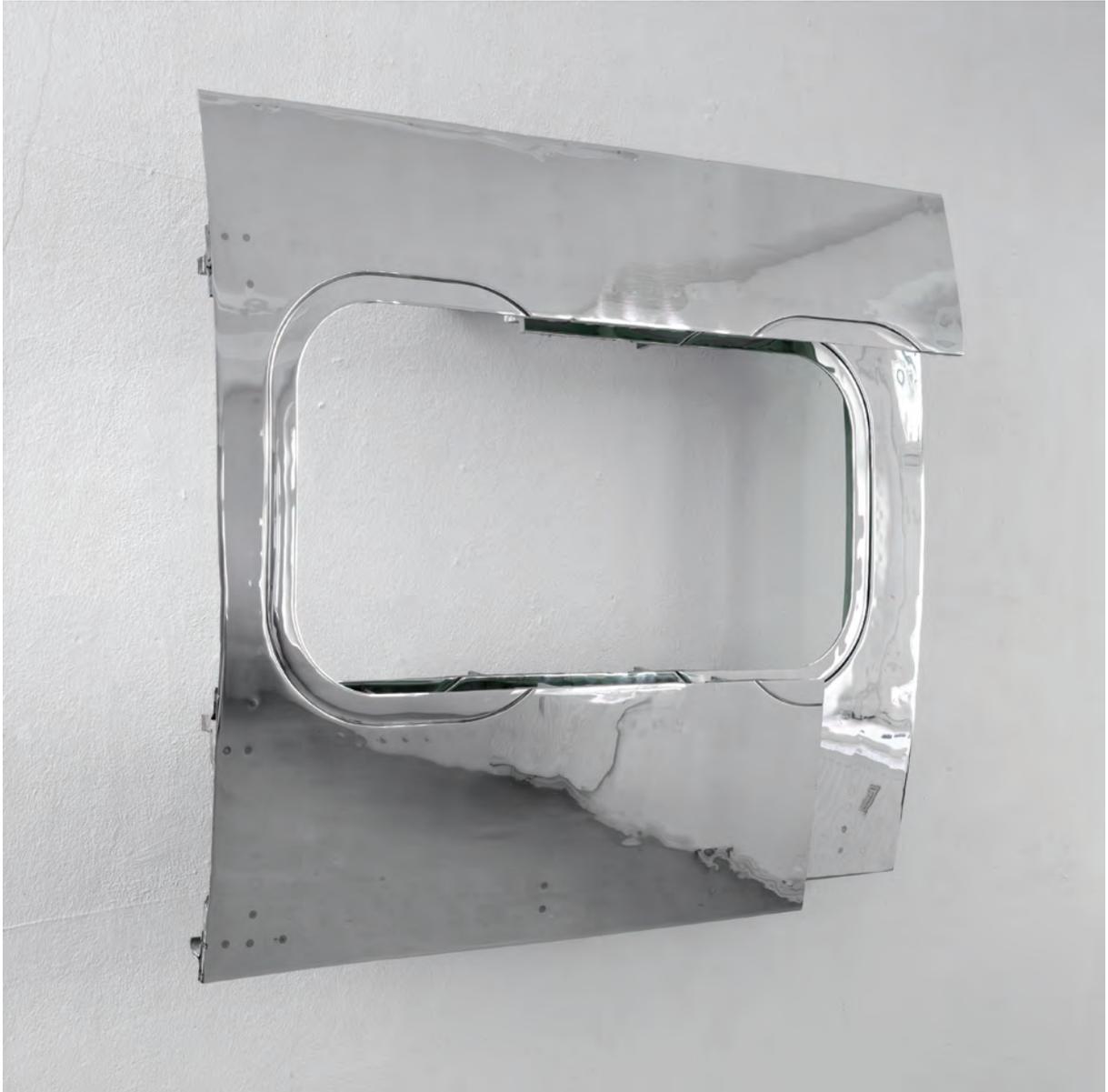
„Rollfeld“, 2006
Originalteile/Flugzeug(Bodenplatten), Holz
612 x 465 x 15 cm



"Schneeweiß", 2006, Michail Pirgelis/Rosemarie Trockel
Kunststoffeisbahn, Gleitmittel, Aluminium, Holz, Lichttechnik
320 x 1000 x 1000 cm



"Schneeweiß", 2006, Michail Pirgelis/Rosemarie Trockel
Kunststoffeisbahn, Gleitmittel, Aluminium, Holz, Lichttechnik
320 x 1000 x 1000 cm



„Panorama“, 2006
Originalteile/Flugzeug(Fensterrahmen),Gewindestangen, geschliffen
95 x 80 x 18 cm



„Notrutsche“, 2006
Originalteil/Flugzeug(Notrutsche), Kompressor
1400 x 220 x 190 cm



„Flugkörper“, 2006
Originalteile/Flugzeug(Fensterpartien, Bodenplatten), Eisen und Anschlaggurte
410 x 80 x 380 cm



Ohne Titel, 2005
Originalteile/Flugzeug(Fensterrahmen), geschliffen und Draht
83 x 47 x 7 cm



"Rettungskapsel", 2005
Originalteile/Flugzeug(Toilettenkabine), Pontons, Tau
110 x 115 x 250 cm



„Schwimmendes Dach“, 2005
Holz, Zement-Eternit Platten, Luke, Pontons und Tau
390 x 510 x 170 cm



„Schwimmendes Dach“, 2005
Holz, Zement-Eternit Platten, Luke, Pontons und Tau
390 x 510 x 170 cm



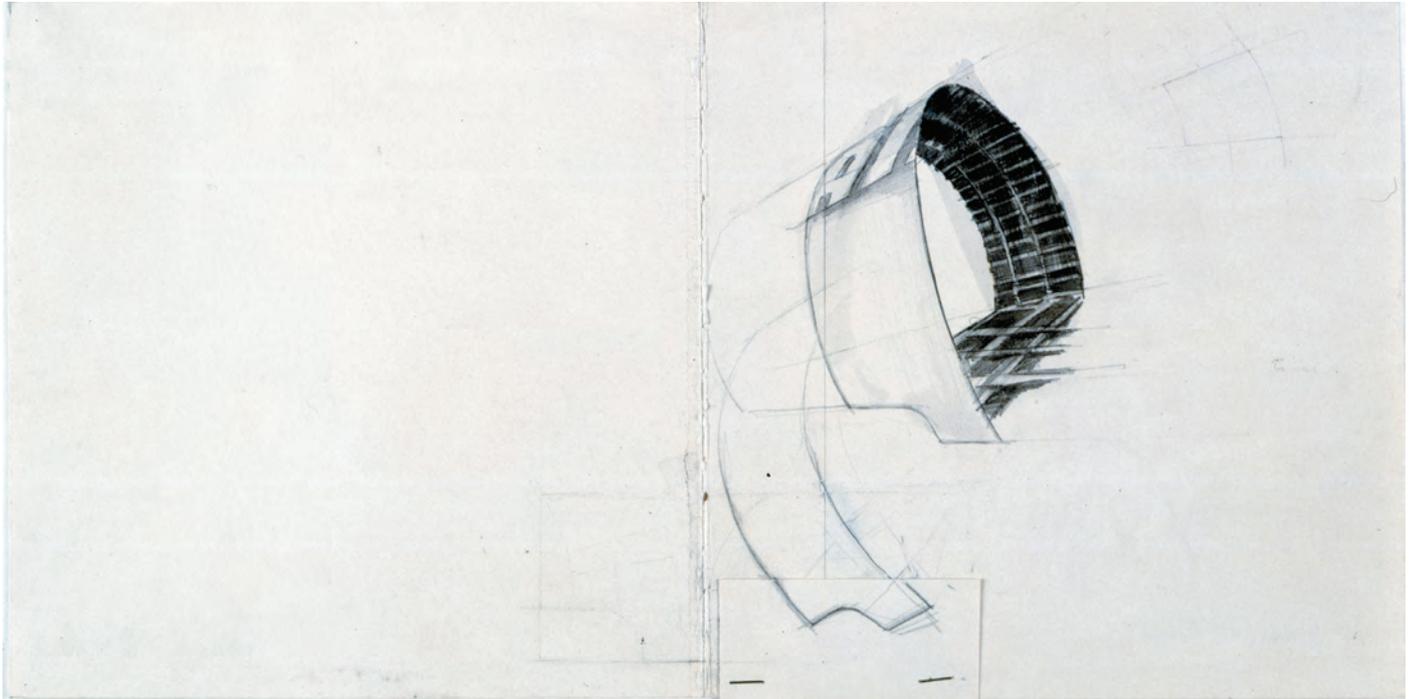
„Notausstieg TWA“, 2004
Originalteil/Flugzeug, Holz und Baumwollbänder
230 x 160 x 80 cm



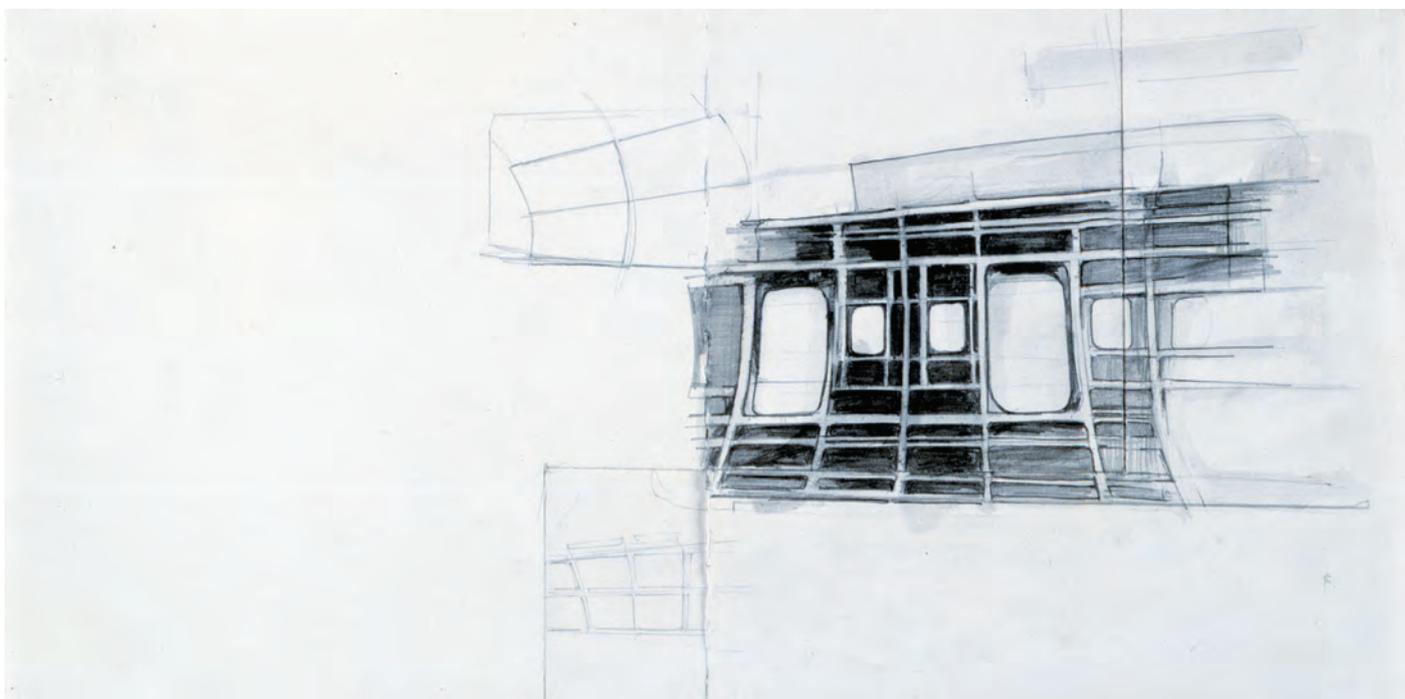
„Notausstieg TWA“, 2004
Originalteil/Flugzeug, Holz und Baumwollbänder
230 x 160 x 80 cm



„Notausstieg Iberia“, 2004
Originalteil/Flugzeug und Seil
200 x 180 x 15 cm



"Querschnitt einer DC-10", 2003
Bleistift auf Papier
25 x 50 cm



"Doppelter Notausstieg einer Boeing 727", 2003
Bleistift auf Papier
25 x 50 cm



„Passagiersitz“, 2003
Originalteil/Flugzeug(Passagiersitz), Bienenwachs, Glas, Holz
75 x 66 x 170 cm



„Ikarus“, 2001
Originalteile/Flugzeug, Eisen, Aluminium und Bienenwachs
380 x 580 x 320 cm

Leihgaben

Am 17. Dezember 1903 gelang den Brüdern Wright an der Atlantikküste North Carolinas der erste Motorflug, zunächst nur 12 Sekunden lang, in drei Metern Höhe und 36 Meter weit, am Ende des Tages dann über eine Strecke von 250 Metern. 100 Jahre später wird der Luftraum von 10.000 Passagierflugzeugen durchkreuzt, die mehr als 2.500 Milliarden Passagiere jährlich befördern. Der Bedarf soll in den nächsten 20 Jahren um mehr als das Doppelte wachsen. Verkehrsflugzeuge haben heute eine Lebensdauer von etwa 50.000 Flügen, spätestens nach 20 Jahren werden sie aus dem Verkehr gezogen.

Das Flugzeug ist längst vom Menschheitstraum zum Massenmedium geworden, in Krieg und Frieden. Der belgische Künstler Panamarenko baut eigene Fluggeräte - fragile Körper, schwerer als Luft - als poetisch-melancholische Ingenieurstücke. Sein Landsmann Johan Grimonprez konstruierte 1997 eine Geschichte des High-Jacking als Szenario von Politik und Angst, Banalität und Ästhetik in seiner Video-Collage „DIAL H-I-S-T-O-R-Y“. Michail Pirgelis, 1976 in Essen geboren und in Griechenland aufgewachsen, zerschneidet Flugzeuge. Er wählt Segmente, die er aus ausrangierten Fliegern – in der Regel leihweise - heraustrennt und bearbeitet. Im Verhältnis zur Größe der Passagiermaschinen sind seine Ausschnitte klein, eher am Körper des Einzelnen orientiert als an dem eines Massencontainers. Mal sind es Stücke aus dem Fensterbereich, ein Rumpfsegment, Bodenplatten, mal ist es eine ganze Bordküche, die er aus dem Flugzeug heraus "filettiert".

Der High Tech Flugriese schrumpft dabei auf das Maß von Handarbeit, seine Materialität entpuppt sich als ebenso kostbar (95 prozentiges, spiegelndes Aluminium) wie banal und handgemacht (das Skelett einer Fastfood - Küche, die handgenähte Notrutsche für Katastrophenfälle). Pirgelis' Flugzeug-Ausschnitte komprimieren die Information „Flugzeug“ in artifizierlicher Anschauung: in einer Ambivalenz von Mensch und Maschine, Handhabbarkeit und Verflüchtigung, Utopie und Katastrophe, Geschichte und Entsorgung, Erinnerung und Gegenwart. Ein jedes Teil birgt das „Ganze“ als individuelle Vorstellung und kollektives Medium.

Ausschnitt bedeutet Kontextverschiebung. Michail Pirgelis geht sehr präzise vor: das, was er auslässt, wird subtil als Mangel, als Fehlendes erfahrbar werden. Das, was er sich nimmt, wird autonome Form. Es sind im wesentlichen Flächen, die Pirgelis aus dem Flugkörper schneidet. Sie haben ihre spezifische Materialität, eine Vorder- und eine Rückseite. Pirgelis schleift und poliert ihre Oberflächen, macht Unsichtbares sichtbar. Teile werden kombiniert. Er sucht eine Balance zwischen Körper und Abstraktion, Wert und Profanität, komprimiertem Raum und Weite, Erinnerung und Flüchtigkeit. Seine Skulpturen verkörpern eine Aura von Unnahbarkeit – sie entziehen sich, selbst wenn man sie wie beim „Rollfeld“ (2006) betreten kann und muss.

Gordon Matta-Clark zerschnitt in den 70er Jahren leerstehende Häuser und Hallen, gebaute Räume wurden zu singulären, durchlässigen, skulpturalen Körpern. Michail Pirgelis' Verfahren 30 Jahre später mutet wie das Gegenteil dieser heroischen Gesten an. Seine Flieger-Ausschnitte bleiben im Transfer Relikte ihres ursprünglichen Kontextes, formalisiert und veredelt erscheinen sie wie Reliquien einer utopischen Archäologie. Sie hängen an der Wand oder mit Stahlseilen von der Decke, die Notrutsche lehnt sich im Amsterdamer Hafen an eine aus Bootsanhänger recycelte Treppe, in der Villa Romana an die Fassade des eklektizistischen Baus. Ihre Herkunft bleibt erkennbar, ihrer Größe und Beschleunigung wurden sie beraubt. Was einst den Luftraum durchkreuzte, landet – nach gründlicher Bearbeitung - vorübergehend im Kunstkontext.

In der Regel muss Pirgelis das geliehene High Tech Material nach „Gebrauch“ wieder an die Flugzeug-Verwerter und Simulatorenbauer zurückgeben. Das Kunstwerk als Leihgabe. Ein Beitrag zur Entsorgung eines überinformierten und hyperbeschleunigten Marktes?

Ein Flugzeug bringt sich durch Auftrieb in die Luft. Für das 20. Jahrhundert verkörpert es eine Geschichte, die sich selbst zu überholen versuchte, Massen wurden (schwerelos wie katastrophal) manövriert. Michail Pirgelis arbeitet mit temporären Skulpturen und Installationen. Die Zielgerichtetheit von Zeit ist für ihn ein Konzept der Vergangenheit.

Angelika Stepken

SKY WIDE OPEN 19.07. – 31.08.2008

| Andrea Faciu |

Andrea Faciu, 1977 in Bukarest geboren, hat bei Olaf Metzger in München studiert und wurde für ihre Installationen und Video-filme bereits mit zahlreichen Preisen bedacht. Sie nahm u.a. an der Cetinje Biennale 2004 und an der Manifesta 5 in San Sebastian teil. Sie beschäftigt sich u.a. mit Installationen, reagiert mit ihrer vielschichtigen, Sprache und Bild verknüpfenden Arbeit auf die jeweiligen Ausstellungsorte und besticht in ihren kurzen Videoarbeiten vor allem durch starke emotionale Verdichtung und formale Stringenz.

Touching the City, No 1 (Iasi, RO), 2007, Video, ca. 10'00"

Auflage 2 / 7

(die 1/7 hat die Sammlung Dresdner Bank Frankfurt vor kurzem gekauft)

Projektion

"So lange", 2005, 02'50"

Auflage 1 / 5

(Monitor)

"Lecken an der Oberfläche", 2005, Video, eigener Text, 03'10"

Auflage 1 / 5

(Monitor)

"Titelloses Gedicht", 2004, Video, eigener Text, ca. 10'00"

Auflage 1 / 5

(Monitor)

"Mother swinging", 2003, 6-teilige Fotoserie

Auflage 1 / 5

| Michail Pirgelis |

Michail Pirgelis, 1976 in Essen geboren und in Xanthi / Griechenland aufgewachsen, studierte an der Kunstakademie Düsseldorf bei Rosemarie Trockel und Martin Gostner. Seine Skulpturen generiert er aus vorhandenen Materialien, häufig aus Flugzeugsegmenten. Mit klaren Schnitten, Oberflächenbehandlungen, Verschiebungen und Verdoppelungen transformiert er das gebrauchte Material in autonome Skulpturen, die bei aller Perfektion von aktuellen Werten und (Utopie-) Verlusten zeugen. Michail Pirgelis' Skulpturen fanden in den letzten Jahren in verschiedenen Ausstellungen in Deutschland und international Aufmerksamkeit.

„Silver“, 2008

Originalteil / Flugzeug (Aussenbordwand), Aluminium, geschliffen, 96 x 46 cm

„Bonding-Backdrop“, 2008

Originalteile / Flugzeug (Aussenbordwände), Aluminium, Eisen

315 x 207 x 240 cm

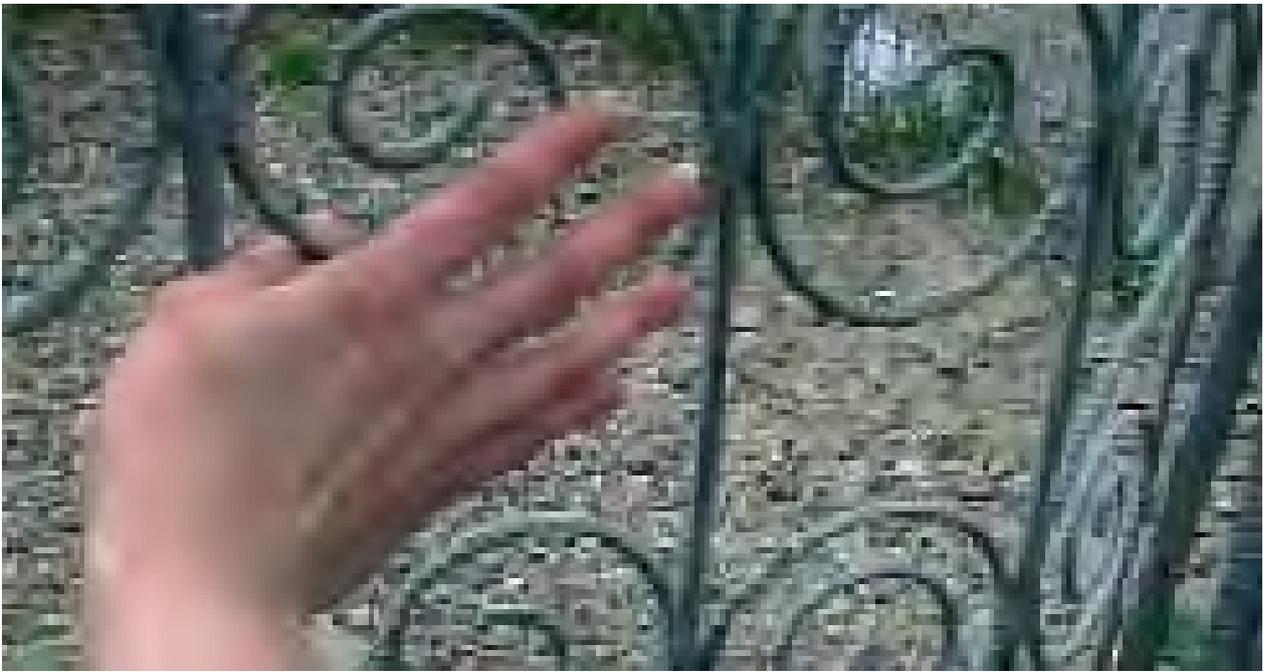
„Ohne Titel“, 2008

Anschnallgurt, geschliffen

200 x 50 x 32 cm











18.07.2008

