

Usually, they have stars in their eyes

Such was my fear of flying I once travelled by bus from London to Prague. The journey took more than 24 hours; a full turn of the earth around the sun. By then I had planned to never fly again. I told myself I was conceptualising slowness, exploring the cognitive benefits of boredom. I was managing fine. But of course, in the end, it wasn't up to me, I had a job. "You've got issues with control," my boss at the gallery said, her chopsticks squeezing a gelatinous Thai spring roll. "There's a Virgin Airlines course," she continued, explaining between mouthfuls how it had cured her own fears of flying. I glanced nervously at the wall calendar; the next artfair was imminent. "Don't worry, I'll cover the cost," she smiled. I remember being grateful; at £267 the course wasn't cheap, but in hindsight her gesture feels less generous, more akin to the action of servicing a machine so it will run smoothly.

A month later I sat in a hotel conference room under the flight path of Luton Airport, the roar of turbo engines audible overhead. I had a name tag and a ring bound notebook, the cover emblazoned with the words Flying Without Fear. Bottles of water stood expectantly on circular tables, their laminated wood the sickly colour of burnt caramel. I watched as other frightened people filed in. Our faces twitched and blinked, we fiddled with collars or cuffs, bit our fingernails. Different lives consumed by the same feeling. My neighbour asked when I was hoping to fly, tomorrow I replied, and the whites of her eyes

flashed in horror. We began by sharing our phobic tales of panic attacks and trips aborted, ruined holidays, unattended deathbeds, the wings of careers clipped. Nodding in recognition we licked each other's wounds. The day was a blur of science, engineering and CBT. A pilot explained why a plane couldn't just fall out of the sky, a flight attendant reassured us his irritated face was more likely on account of too many beef and not enough fish meals, rather than engine failure. If, as Arlie Hochschild identified in *The Managed Heart* (1979) the flight attendant is adept at performing emotional labour - hired and monitored for their capacity to manage and produce feeling - this confession of grievance was a reminder of the effort it takes for him to maintain his smile. A psychologist shared coping strategies to help us "break the cycle of negative thoughts" and "change the film playing inside your head". She suggested keeping a rubber band on our wrists and flicking it against the skin when scenes of burning fuselage or sodden floating suitcases flashed through our minds.

The day ended with a performance of its own, we flew from Luton to Luton, a twenty-minute loop around the suburbs. We clapped; people cried. Relief

seeped from our collective pores. Of the eighty-two participants only one had turned back at the cabin door threshold, unable to make it on-board. Afterwards, I couldn't stop thinking about this person; how they'd gone through it all, spent money, been among their people and still not capitulated. To be that scared takes some resolve.

At around the same time as I was struggling to enter a departure lounge, Camille Dumond was donning a hi-vis vest and walking the tarmac of Geneva airport. For three years she worked as a ground agent for EasyJet and this experience is both the catalyst and fuel powering her film *The escape* (2019). The act of translating embodied knowledge is an integral part of Camille's process, "It's important I base the fiction on something I touched," she says. We're speaking on the phone, it's December 2020, each trapped in our own separate lockdowns, the possibility of easy flight a receding memory. She tells me how the film started: a series of interviews conducted with ex-colleagues a year after she left the job. Camille describes this gathering of material as "an excuse to get back to them," a means of reconnecting. I like the idea of

an artwork as by-product, the real substance held within the interview encounter.

The film Camille crafts is an eerie re-imagining. Shot over ten days in the former grounds of Tempelhof Airport, Berlin (with interior scenes staged in Camille's artist residency studio) it depicts three uniformed characters – BGY-1, BGY-2 and BGY-3 – seemingly at work.

A patchwork of vignettes unfolds in lieu of plot, spoken anecdotes delivered directly to camera and a series of gestures enacted: lip balm is applied, a cigarette is smoked, a potted plant is watered from a drinking straw. It's a sparse, unsettling portrait. No passengers arrive or depart, the characters appear permanently on break. The only aircraft depicted is a decommissioned Nord 262; wheels coiled with weeds, paint work rusted and sponson dissected, its

aluminium cavities exposed. Over the course of the film's seventeen minutes other unravellings occur. Mysterious alarms sound, a character talks inaudibly to herself, crouched furtively in a thicket. Later, she sits on a runway breezeblock and checks-in imaginary passengers, the sun low in the sky, golden and glowing. The camera captures her actions as though compiling an index: a smile, a question, arm reaching for an invisible ticket, heeled foot stamping the tarmac where a luggage conveyor belt lever should be. No one can seem to remember the time, just that they don't have enough of it. The characters appear

untethered, they ruminate on their labour, performing a perverse kind of muscle memory.

These traumatised survivors of corporate low-cost air travel, unable to change the film playing inside their head are left to wander the airfield for eternity.

Despite The escape's fictional framing and its slippery grasp of the facts, Camille's impulse to reconcile her experiences and those of her colleagues, chimes with scholar Erika Balsom and curator Hila Peleg's articulation of the documentary as a 'coming to terms with reality by means of working with and through images and narrative'.¹ Using this formulation, the film might be understood as a way of confronting and perhaps more significantly transforming incidents of passenger harassment and management neglect into something other than just another shit day at work. Neither citation nor revival, Camille repeats work as play as a means of taking back the time stolen. Interviews gather more than information; they give voice to feelings and tell contaminated stories concocted simultaneously by interviewer and interviewee.

This relationship is fraught with uneasy power dynamics, projection and longing. As literary critic Sylvère Lotringer observes, the interview makes coexistence palpable, 'Each life resonates with other lives, saving us from the truth'.²

Camille deploys other strategies for keeping the truth at bay, she calls them "crafty aspects": the character's uniforms, the ceramic airport floorplans, the printed 'Tie Contest' flyer. These elements "break it a bit," she says, from which I infer her need to fracture any veneer of realism the film might retain. The crafty aspects are funny, satirical perhaps, as though poking fun at the absurdity of corporate protocol.

Navy-blue suit jackets swamp the character's bodies, shoulder pad silhouettes meet elongated stripy ties that drape theatrically around shoulders or dangle at ankles. The characters look like children playing dress-up. Camille reconfigures the uniform as a site of playful protest, an escape value of sorts to ease the alienation produced by mechanistic forces of commercial infrastructure. The embodied nature of this disaffection is captured in a facial close-up mid-way through the film. One of the employees stares blankly into the distance her right eye mutated its iris no longer a speckled grey but a watery mass of black and white globules. Camille calls this optic accessory a "zombie" contact lens, "everything goes through the eye," she says, "they are the first clue."

In choosing Tempelhof as set and backdrop, Camille locates the film within a

1 Erika Balsom and Hila Peleg, 'Introduction: The Documentary Attitude,' in *Documentary Across Disciplines*, ed. Erika Balsom and Hila Peleg (Cambridge, MA: The MIT Press, 2016), 13.

2 Sylvère Lotringer, 'Interviews in Perspective I: The Man with a Tape Recorder,' in *Documentary Across*

Disciplines, ed. Erika Balsom and Hila Peleg (Cambridge, MA: The MIT Press, 2016), 100.

site laden with its own conflicting truths. The airport's current monumental form, built according to the plans of Ernst Sagebiel between 1936-1941, is a potent symbol of the Nazi party spectacle machine and planned centrepiece for Hitler's dream city of Germania. After the war it played a key role in the Soviet blockade of West Berlin, with 12,940 tonnes of food, water and medicine dropped by allied planes to citizens of the besieged city.

Closed as a functioning airport in 2008, the site was saved from private development in 2014 by public referendum. A year later the hangar building became a temporary home to 2,500 migrants and in the wake of the coronavirus pandemic, Terminal C is set to be used as a vaccination centre. Reflecting on Tempelhof's many lives, architect Martin Hättasch refers to the site as an 'urban artifact', Aldo Rossi's term for a manmade intervention which relates to the city over time rather than through function.³

During our conversation, Camille speaks of the politics bound up with adaptation and her fascination with the "defamation of original content", concerns which reverberate within the context of Tempelhof itself, a place of perpetual reinvention.

The escape was filmed when global pandemics were the stuff of history and post-apocalyptic fictions, alive in our fears and imaginations but not our lived present. In this regard, elements of Camille's vision appear uncannily prescient. The year 2020 emptied airports and planes with Europe's seat capacity falling 57.7%. Camille's previous employer, EasyJet, reported its worst-ever sales with a headline loss before tax of £835 million compared with £427 million in profits reported the previous year. Business or pleasure is now essential or non-essential. An online search returns a feed of images full of empty departure lounges and bored ground staff. The truth always known – that travel is a privilege not a right – has been exposed, and from this unjust reality there is no escape.

3 See Martin Hättasch, 'Permanent Reinvention: The Lives of Berlin's Tempelhof Airport'. *Thresholds* 47 (1 May 2019): 57–74.

En général, ils ont des étoiles dans les yeux

J'étais terrorisée à l'idée de prendre l'avion, ce qui m'a une fois valu de me rendre à Prague en bus depuis Londres. Ce périple a duré plus de 24h, soit un tour complet de la Terre sur elle-même. J'avais alors pris la décision de ne plus voyager par voie aérienne et j'y trouvais mon compte en me disant que j'explorais le concept de lenteur et les avantages cognitifs de l'ennui. Or, j'avais un travail et je n'ai donc évidemment pas pu m'en tenir à cette résolution.

« Tu as un problème de contrôle », m'avait alors dit ma boss à la galerie tout en attrapant un rouleau de printemps gluant avec ses baquettes. Tandis qu'elle m'expliquait entre deux bouchées qu'un cours de Virgin Airlines l'avait guérie de sa propre peur de voler, j'ai jeté un regard nerveux sur le calendrier au mur. La prochaine foire était imminente. « Ne t'inquiète pas, je couvrirai les frais », m'avait-elle dit en souriant. A 267 livres le cours, ce n'était pas donné et je me souviens avoir été reconnaissante. Pourtant, avec un peu de recul, j'interprète aujourd'hui moins ce geste comme un acte de générosité que comme une action visant à entretenir les rouages d'une machine.

Un mois plus tard, j'étais assise dans une salle de conférence d'hôtel sous le couloir aérien de l'aéroport de Luton, le grondement des moteurs turbo bien audible au-dessus de moi. On m'avait distribué un badge à mon nom ainsi qu'un petit cahier à spirale sur lequel figurait la devise Voler sans peur. Des bouteilles d'eau avaient été disposées sur des tables circulaires en bois laminé couleur caramel brûlé. J'ai observé la salle se remplir d'autres personnes tout aussi effrayées que moi. D'autres vies consumées par la même angoisse. Les visages contractés, nous nous rongions les ongles et tripotions nos vêtements. Ma voisine m'a demandé quand est-ce que j'espérais parvenir à monter dans un avion, j'ai répondu demain, et son visage s'est rempli de terreur.

Nous avons commencé par évoquer comment cette phobie se traduisait dans nos vies, des crises de panique aux voyages avortés et autres vacances gâchées en passant par les opportunités professionnelles manquées. Hochant la tête en signe d'identification, nous pansions nos plaies ensemble. Au cours de cette journée entrecroisant science, ingénierie et TCC, un pilote nous a notamment démontré que les avions ne pouvaient pas simplement tomber du ciel. Un membre du personnel de cabine nous a également assuré du fait que s'il lui arrivait de laisser transparaître un quelconque signe d'irritation, il fallait plutôt attribuer cela au nombre excessif de menus au bœuf servis à bord proportionnellement au nombre de menus au poisson, qu'à une défaillance du moteur. Comme le re-

lève Arlie Hochschild dans *The Managed Heart* (1979), le personnel de bord est recruté sur la base de capacités à gérer et à générer des sentiments et donc à délivrer un travail émotionnel. Cette confession nous a alors rappelé l'effort que cela devait représenter d'arborer en permanence un visage souriant. Une psychologue nous a transmis des techniques d'adaptation visant à nous aider à « briser la chaîne des pensées négatives » et à « arrêter de se faire des films ». Elle suggérait notamment de garder un élastique au poignet et de le faire claquer contre notre peau si des scènes de fuselage brûlé ou de valises flottant en mer venaient à nous traverser l'esprit.

La journée s'est clôturée sur un exploit en soi, à savoir un survol de 20 minutes de la banlieue de Luton. Certaines personnes ont applaudi, d'autres ont pleuré, nous étions dans tous les cas soulagés. Sur les quatre-vingt-deux participants, une seule personne n'a pas réussi à monter à bord de l'avion. J'ai souvent repensé à cette personne, à tout l'investissement fourni et l'argent dépensé pour ne finalement pas capituler. Etre aussi effrayé dénote une certaine détermination.

Tandis que j'essayais de me résoudre à l'idée d'embarquer dans un avion, Camille Dumond enfilait plus ou moins à la même période un gilet de sécurité pour arpenter le tarmac de l'aéroport de Genève. Cette expérience de trois ans en tant qu'agente au sol pour easyJet a été à la fois le catalyseur et le carburant qui a alimenté son film *The escape* (2019). Traduire un savoir incarné fait partie intégrante du processus de Camille : il est important que toute fiction que je crée s'appuie sur du vécu. Alors que nous discutons par téléphone en décembre 2020, toutes deux respectivement confinées et séparées physiquement, la possibilité de voyager facilement ne nous apparaissait déjà plus que comme un souvenir lointain. Elle m'a alors raconté comment ce projet a débuté par une série d'entretiens menés avec d'anciens collègues, une année après avoir posé sa démission. Pour Camille, le fait de rassembler ce matériel représentait avant tout une excuse pour les retrouver, un moyen de reconnecter. J'ai aimé le fait que l'œuvre ne soit finalement que le sous-produit de la substance véritable générée par la rencontre de l'interview.

Le film de Camille renvoie à un étrange imaginaire. Tourné en une dizaine de jours dans l'ancienne base de l'aéroport de Tempelhof à Berlin – les scènes d'intérieur ayant été filmées dans l'atelier où Camille était alors en résidence à Berlin – il met en scène trois personnages en uniforme, BGY-1, BGY-2 et BGY-3, vraisemblablement au travail. L'intrigue se noue par le biais d'un patchwork de scènes qui s'enchaînent. Les personnages délivrent des anecdotes à la caméra ou exécutent une série de gestes : appliquer du baume à lèvres, fumer une ci-

garett ou encore arroser une plante avec une paille. Ce tableau est incomplet, déconcertant. Aucun passager n'arrive ni ne part. Le seul avion apparaissant dans le film est une épave d'un Nord 262, envahi par les mauvaises herbes et rongé par la rouille. D'autres épisodes agrémentent ces 17 minutes de film : de mystérieuses alarmes retentissent et l'une des personnages commence à parler toute seule de manière inaudible, accroupie dans un bosquet. Elle se met ensuite à enregistrer des passagers imaginaires, assise sur un parpaing sous un ciel doré et rayonnant de fin de journée. La caméra enregistre ses actions comme pour compiler un index : un sourire, une question posée, un bras tentant d'atteindre un billet invisible, une chaussure à talon piétinant le tarmac à l'endroit précis où devrait se trouver un levier pour actionner le tapis roulant. Ces personnages ne semblent jamais savoir l'heure qu'il est, si ce n'est qu'ils sont en retard. Sans attaches, ils ruminent et entraînent de manière obsessionnelle leur mémoire des gestes qui caractérisaient leur métier. Ces survivants traumatisés de l'ère révolue du transport aérien bon marché, incapables de changer le film passant en boucle dans leur tête, semblent voués à errer dans l'aérodrome à jamais.

En dépit du caractère fictif de *The Escape* et de sa retranscription partielle des faits, le besoin de Camille de se réconcilier avec ses propres expériences ainsi que celles de ses collègues fait écho à une conception du documentaire partagée par l'académicienne Erika Balsom et la curatrice Hila Peleg, qui définissent ce genre cinématographique comme une manière « d'accepter la réalité en travaillant sur et à partir des images et de la mise en récit ». ¹ Selon cette acception, le film de Camille pourrait être interprété comme une tentative de confronter et peut-être plus significativement de transformer les accrocs entre passagers et employés ou les négligences de la direction en autre chose qu'une énième journée de merde au boulot. Sans recourir à la citation ni à la reconstitution, Camille rejoue ces actions comme un moyen de récupérer un temps volé.

Une interview collecte plus que des informations. Instaurant une dynamique de pouvoir complexe, elle permet à des sentiments de s'exprimer et témoigne d'histoires forgées conjointement par l'intervieweur et la personne interrogée, dans un rapport empreint à la fois de nostalgie et de projection. Comme l'observe le critique littéraire Sylvère Lotringer, l'interview rend la coexistence tangible : « Chaque vie résonne avec d'autres vies, nous épargnant la vérité ». ¹

Camille déploie d'autres stratégies pour se distancer de la vérité.

1 En anglais : 'Each life resonates with other lives, saving us from the truth'. Sylvère Lotringer, 'Interviews in Perspective I: The Man with a Tape Recorder', in *Documentary Across Disciplines*, ed. Erika Balsom and Hila Peleg (Cambridge, MA: The MIT Press, 2016), 100.

Les uniformes des personnages, les maquettes de l'aéroport en céramique ou encore le flyer d'un Tie Contest (concours de cravates) sont ce qu'elle appelle des ruses, des éléments qui cassent un peu le truc et lui permettent, j'en déduis, de rompre avec toute forme de réalisme qui pourrait subsister dans le film. Ces éléments sont comiques et participent peut-être à dresser une satire de l'absurdité de certains protocoles d'entreprise. Les corps des personnages sont comme engloutis par ces vestes bleu marine dont les épaulettes rencontrent de longues cravates rayées drapant théâtralement leurs épaules ou pendant à leurs chevilles. Ils ressemblent finalement plus à des enfants jouant à se déguiser. En cela, Camille transforme l'uniforme en un outil de protestation ludique et d'évasion, pour atténuer l'aliénation générée par les forces mécanistes des infrastructures commerciales. Un gros plan sur un visage au milieu du film capture en quelque sorte l'incarnation de cette désaffection : un personnage regarde fixement au loin, l'iris de son œil droit ayant viré du gris moucheté en une masse aqueuse de globules noirs et blancs. Camille recourt à cette lentille de contact zombie, parce que tout passe par les yeux, qui donnent un premier indice.

En décidant de tourner le film dans un décor tel que l'aéroport de Tempelhof, Camille l'inscrit dans un contexte chargé de ses propres vérités contradictoires. Sa forme monumentale, construite d'après les plans d'Ernst Sagebiel entre 1936 et 1941, représente un puissant symbole de la machine à spectacle du parti nazi et une pièce maîtresse de la Welthauptstadt Germania rêvée d'Hitler. Par ailleurs, l'aéroport a joué un rôle clé dans l'histoire du blocus soviétique de Berlin-Ouest après la guerre, permettant aux avions alliés de larguer 12 940 tonnes de nourriture, d'eau et de médicaments aux berlinois assiégés. Fermé en tant qu'aéroport opérationnel en 2008, ce site a toutefois été préservé d'initiatives de développement privé grâce à un référendum public passé en 2014. Un an plus tard, le bâtiment s'est transformé en foyer temporaire pouvant accueillir 2 500 migrants. Par ailleurs, le terminal C devrait prochainement être utilisé en tant que centre de vaccination contre le COVID-19. Dans le cadre d'une réflexion portant sur les nombreuses vies du Tempelhof, l'architecte Martin Hättasch a qualifié ce site d'« artefact urbain », un terme d'Aldo Rossi désignant une intervention humaine qui se rattache à une ville au fil du temps, plutôt qu'en raison de sa fonction.² Au cours de notre conversation, Camille évoque les politiques d'adaptation et sa fascination pour la diffamation du contenu original. Ces questions résonnent avec le contexte du Tempelhof même, qui fut et est encore un lieu qui se réinvente continuellement.

2 Voir Martin Hättasch, «Permanent Reinvention : The Lives of Berlin's Tempelhof Airport ». *Seuils* 47 (1er mai 2019) : 57-74.

Lorsque *The Escape* a été tourné, les pandémies mondiales faisaient encore partie soit du passé soit du registre de la fiction post-apocalyptique. Elles existaient dans nos peurs et nos imaginaires, mais ne faisaient pas partie de notre réalité. À cet égard, certains éléments de ce tableau que Camille nous dépeint semblent étrangement prémonitoires. L'année 2020 a vu les aéroports et les avions se vider et le nombre de places enregistrées chuter de 57,7 % en Europe. Le précédent employeur de Camille, EasyJet, a fait état de son pire chiffre d'affaire jamais observé, soit une perte de 835 millions de livres avant impôts, contre des bénéfices de 427 millions de livres l'année précédente. Les affaires et les loisirs sont devenus soit nécessaires soit non nécessaires. Une recherche en ligne permet de découvrir un flux impressionnant d'images de salles d'embarquement vides et de membres du personnel au sol qui s'ennuie. La vérité – le fait que voyager reste un privilège et non un droit – quoique toujours notoire, a été exposée. À cette réalité injuste, il n'existe aucune échappatoire.

Naomi Pearce

Translation: Alicia Reymond.

Text written in relation to the film “The escape” (17’, 2019) by Camille Dumond and as part of the publication Plane planet, published in 2022 by FCAC - Fonds cantonal d’art contemporain de Genève.