



Die Welt verkosten – eine Postkarte mit der Silhouette des Airbus A320.

LEMUSAIR

Die erste Fluggesellschaft auf Lemusa wird erst 1962 gegründet, geflogen wird aber schon vorher – wenn auch mit wechselhaftem Erfolg. Heute verbinden vor allem zwei kleine, mit Zusatztanks ausgerüstete Airbus 320 die Insel auf dem Luftweg mit der Welt.

Die Geschichte der Luftfahrt auf Lemusa beginnt mit einem eigenümlichen Menü und einem Gedicht, das als Literatur kaum Lorbeeren ernten dürfte, historisch aber bedeutsam ist.¹ Sein Verfasser ist der österreichisch-französischer Ingenieur Ruben Rosenthal, Nachkomme einer jüdischen Händler-Familie, die mit Zuckerrüben zu sehr viel Geld gekommen ist. Er zieht um 1930 von Wien nach Lemusa und lässt sich in den frühen 1930er Jahren eine Art Villa bauen, die ihm zugleich als Werkstätte für seine Experimente mit selbst entwickelten Leichtflugzeugen dient. Am 2. Juli 1933, einem Sonntag, lädt er zahlreiche Gäste zu einem Essen ein. Henriette Hein schreibt: «Es war ein windiger Tag. An die hundert Menschen versammelten sich vor der Villa des Ingenieurs, wo grosse, weiss gedeckte Tische aufgestellt waren. Es wurde ihnen ein Menü serviert, das aus neun Gängen bestand, die allesamt mit Namen wie *Chandelle*, *Choucas*, *Torquerolle* oder *Petite Grue* überschrieben waren. Was sie bedeuteten, lernten die Gäste bald, denn zu jedem Gang führte Rosenthal entweder ei-

Der erste Flieger? | In den *Miscellanea* von Jacob Schychs wird ein Fluggerät beschrieben, das ein Mönch auf Santa Lemusa erfunden haben soll.¹⁰ Ein hölzernes Pferd auf Rändern, das von 24 dressierten Möwen zum Schweben gebracht werden kann. Der Mönch soll damit einige Male durch die Luft geritten sein, bis er eines Tages über einem Fischmarkt durchflog: Die Möwen vergassen jede Erziehung und gingen vereint zum Sturzflug über.

ORAN

*Ich pfiß dem alten Oran gleich
durch Wattebeuschels Himmelreich
ich flog Kreise, Kapriolen
als hätte ich Hermes Schuh gestohlen*

*Dann wollt ich etwas mehr anheben
und schon kam ne Schraub ins Beben
riss sich aus dem rechten Flügel
der verkrümmte sich zum Bügel
und sogleich sauste ich mit Knall
in den nächsten Hühnerstall*

*Ich war der grösste Luftibus
doch nach diesem Hühnerkuss
liess ich das Fliegen Fliegen sein
und quäl stattdessen manchen Reim*

nes seiner Flugzeuge vor, oder aber eine bestimmte Kunstflugfigur – vielleicht auch beides.»² Bedauerlicherweise überlebt keine der Flugmaschinen des Ingenieurs die Zeit.³ Auch, was die Gäste genau zu Essen bekommen, ist leider nicht überliefert. Offenbar aber besteht das Menü zu einem Grossteil aus verschiedenen Vögeln, die gefüllt, gesotten, gebraten und gegrillt aufgetischt werden. Wie wir wissen, war es früher auf Lemusa durchaus üblich, auch Pelikane, Papageien, Tukane, Flamingos oder Fledermäuse zu essen.⁴

Während oder kurze Zeit nach diesem Anlass kommt es zu einem grösseren Unglück, das Rosenthal die Lust an der Fliegerei nimmt – wohl für immer, wie Hein meint. Rosenthal erinnert sich im Gedicht «Oran» an diesen Unfall, dessen heiterer Ton «überrascht», wie Hein es ausdrückt. Wir wissen nicht, wer «der alte Oran» ist oder war. Hein vermutet, hinter Oran verberge sich eine von Rosenthal erfundene Figur. Denn nach dem Unfall bricht der Flugpionier offenbar zu einer mehrjährigen Wanderung über die Insel auf, in deren Verlauf diverse Prosatexte und Gedichte entstehen, die laut Hein «voller erfundener Kunstfiguren» sind.⁵ Über das weitere Schicksal von Rosenthal ist nichts bekannt. Seine Villa bleibt viele Jahre lang unbewohnt und geht, da man auch keine Nachkommen ausfindig machen kann, 1970 schliesslich in den Besitz der Gemeinde Bitasyon Francelle über.

Die erste Flugesellschaft | Es ist wohl kein Zufall, dass Rosenthal seine Flugexperimente ausgerechnet in jener Ebene durchführt, in der vierzig Jahre später der Airport Oscar I. gebaut wird. Die erste Flugesellschaft von Lemusa allerdings hat zunächst mit dieser Gegend gar nichts zu tun. Sie wird 1962 von Aristide Bagnolle gegründet, der sie zu Ehren seines Grossvaters *Air Leonard* nennt.⁶ Mit einem einzigen Wasserflugzeug, das neben dem Piloten Platz für fünf Passagiere bietet, fliegt Bagnolle täglich von der Baie des Italiens verschiedene Destinationen an.

Tatsächlich gleicht die Air Leonard mehr einem Lufttaxi, das man für seine Bedürfnisse mieten kann, denn einer Flugesellschaft mit festen Routen und Zeiten. Das änderte sich 1966, als mit Jakob Hellmann ein ebenso finanzkräftiger wie geschäftstüchtiger Partner ins Geschäft mit einsteigt. Durch den Zukauf eines zweiten Flugzeuges und die Zusammenarbeit mit zwei weiteren Piloten wird das Angebot erheblich erweitert. Die Air Leonard fliegt nun täglich verschiedene Destinationen an.

Wasserflugzeuge sind sehr flexibel – die Betriebskosten allerdings sind generell erheblich höher als bei vergleichbaren Landlandemaschinen. Gegen Ende der 1960er Jahre tritt die Air Leonard deshalb in Verhandlungen mit der Regierung von Lemusa und der Gemeinde Bitasyon Francelle ein. Auf dem Territorium dieses kleinen Dorfes am südlichen Ufer der Miosa nämlich haben Ingenieure ein Gelände ausgemacht, das sich für die Anlage einer Piste zu eignen schien: ein flacher Landstrich zwischen der Küste und dem Flüsschen Tigout. Im Verlauf der Verhandlungen formiert sich eine Gruppe von Parlamentariern um Aristide Bronner (Mouvement démocrate lemusien,

MoDeL), welche die Schaffung einer nationalen Fluggesellschaft fordert. Obwohl diese Idee auf der Insel schnell viele Anhänger findet, scheiterten alle diesbezüglichen Pläne zunächst am Widerstand der damaligen Präsidentin Henriette Beauvoir (Parti socialiste, PS).



1973 Gründung der Lemusair | Erst 1973, unter Präsident Hector Sumas (MoDeL), kommt es zur Gründung einer nationalen Fluggesellschaft mit dem Namen *Lemusair*. Den Betrieb dieser Gesellschaft überlässt man zunächst ganz der ehemaligen Air Leonard, die anfänglich zu einem Drittel an der neuen Gesellschaft beteiligt ist. Sofort beginnt man südöstlich der Hauptstadt, auf dem von den Ingenieuren der Air Leonard ausgewählten Gelände, mit dem Bau einer 1.2 Kilometer langen, asphaltierten Piste. Ganz in der Nähe dieser Piste steht die Villa von Ruben Rosenthal. Noch 1973 kauft man sie der Gemeinde ab und beginnt, sie in ein stattliches Flughafengebäude umzubauen. Die ganze Anlage wird zu Ehren des einstigen Königs der Insel *Airport Oscar I.* getauft.

Gleichzeitig wird Lucie Sanse (Atelier Alizé) beauftragt, ein Logo für die neu gegründete Fluggesellschaft zu schaffen – ihr Entwurf mit dem kühn in die Länge gezogenen Triskel aus der Flagge von Lemusa, zierte bis heute die Maschinen der Lemusair.

1976-1985 Erste Jahre | Erst 1976 kauft die Lemusair ihr erstes Flugzeug – eine Fairchild Aerospace Metro II, die 19 Passagiere befördern kann. Zunächst werden nur zwei Piloten engagiert. Am Boden



Nebel über Santa Lemusa – Blick aus dem Fenster einer ATR 42-500.



Das von Lucie Sans geschaffene Logo der Lemusair.

operieren eine Technikerin, ein Lotse mit Assistentin und eine Hostesse. In den ersten drei Jahren ihres Betriebs fliegt die Lemusair nur zwei bis drei Mal pro Woche.

Ab 1980 wird der Betrieb erweitert. Lemusair kauft sehr günstig eine Fokker F-27-200 mit Baujahr 1966, die 52 Passagiere an Bord nehmen kann. Gleichzeitig werden zwei bis vier weitere Piloten und zusätzliches Bodenpersonal engagiert. Die Fokker erweist sich aus verschiedenen Gründen als ungünstig für die Bedürfnisse der Lemusair, sie wird deshalb eher selten eingesetzt – und 1982 wieder verkauft. Gleichzeitig reduziert sich das Angebot der Lemusair auf den Stand von vor 1980 mit nur drei Flügen pro Woche. Zwei Jahre lang fristet die Gesellschaft so ein ziemlich tristes Dasein – erst 1984 zeichnet sich eine Verbesserung der Lage ab.

1984–1999: Konsolidierung und Ausbau | Im Unterschied zur ihrer Parteigenossin Henriette Beauvoir setzt sich Clelia Robin (PS), die 1984 das Präsidentenamt übernimmt, von Beginn an für einen «sinnvollen Ausbau der Lemusair ein – um den Tourismus zu fördern und eine Isolation der Insel zu verhindern». Sie macht sich dafür stark, dass die Fluggesellschaft 1986 eine Aerospatiale ATR 42-300 des französisch-italienischen Herstellerkonsortiums Avions de Transport Régional kauft, die 50 Passagiere an Bord nehmen kann. In den folgenden Jahren wird der Betrieb der Gesellschaft erheblich ausgebaut und neu organisiert: Die Lemusair beschäftigt nun zwischen 20 und 30 Personen (ab 1986) unter der Leitung eines Direktors. Sie fliegt die verschiedensten Destinationen an und übernimmt auch Frachtaufträge. 1987 wird die Piste um 300 Meter auf 1.5 Kilometer verlängert, das Flughafengebäude wird ausgebaut und ein Restaurant eröffnet, das sich im Auftrag der Lemusair auch um die Verpflegung der Passagiere an Bord der Maschinen kümmert. Das *Volvit*, wie der Wirt Stephane Trikot sein Etablissement nennt, erfreut sich bald allgemeiner Beliebtheit in der Gegend.

Auch unter Staatspräsident Oscar Klipfel (Liste libérale, LiLi) investiert die Regierung weiter in den Ausbau der Lemusair. 1990 wird die Flotte um eine Aerospatiale ATR 42-320 (eine leicht verbesserte Version der Aerospatiale ATR 42-300) erweitert – gleichzeitig wird zusätzliches Personal angeheuert. 1991 wird ein Hangar errichtet, in dem die Flugzeuge professionell gewartet werden können (er bekommt später den Namen Hangar B). 1993 wird die Piste erneuert leicht verbreitert. 1995 baut man einen neuen Tower und 1996 kauft Lemusair eine Aerospatiale ATR 42-500 dazu. Der Betrieb läuft einwandfrei und die Einheimischen wie auch die Touristen beanspruchen das Angebot der Kleinen Fluggesellschaft mehr und mehr – was vielleicht auch damit zusammenhängt, dass der Service und das Essen an Bord einen ausgezeichneten Ruf geniessen.

1999-2006: Die grosse Krise | 1999 allerdings folgt dann der grosse Schock: Im Dezember leitet das Restaurant Volvit ein Betreibungsverfahren gegen die Lemusair ein – offenbar hat die Fluggesellschaft



Das Kulinarisch spielt eine grosse Rolle an Bord der Lemusair. Diese getrockneten Muskat-Trauben sind so etwas wie ein Markenzeichen der Fluggesellschaft und werden auf allen Flügen an sämtliche Passagiere verteilt.

seit mehr als einem Jahr die Rechnungen für die Bordverpflegung nicht mehr bezahlt. Wenig später ist Jean-Charles Boursin, seit 1986 Direktor der Lemusair, plötzlich verschwunden. Das Verkehrsministerium setzt eine Kommission ein, welche die Buchhaltung der Lemusair unter die Lupe nimmt. Es stellt sich heraus, dass Boursin in den letzten Jahren nicht nur regelmässig in die eigene Tasche gewirtschaftet hat, sondern auch sonst (durch unnötige Ankäufe und ungünstige Verträge) einen riesigen finanziellen Schaden angerichtet hat. Die Lemusair steckt so tief in den roten Zahlen, dass der Betrieb vorübergehend eingestellt werden muss. Für die knapp 50 Mitarbeiter, denen die Firma teilweise mehrere Monatslöhne schuldet, wird ein provisorischer Sozialplan entwickelt.

Auf der politischen Ebene entbrennt ein heftiger Streit zwischen den verschiedenen Lagern. Die bürgerlichen Parteien (MoDeL, LiLi) werfen der Linken vor, sie habe bei der Neuorganisation der Lemusair nach 1984 ein mangelhaftes Betriebskonzept entwickelt und ungenügende Massnahmen zur Kontrolle angelegt. Die Linke wirft den bürgerlichen Parteien und der Regierung umgekehrt vor, sie hätten ihre Aufsichtspflicht nicht mit genügender Sorgfalt wahrgenommen und die Anzeichen der bevorstehenden Krise nicht erkannt oder nicht erkennen wollen.

Bis tief in das Jahr 2000 hinein blockieren die Auseinandersetzungen jede Massnahme. Im April 2000 schliesslich einigt man sich darauf, den Betrieb der Lemusair in reduzierter Form wieder auf-



ab 1976

AEROSPACE METRO II

Die Fairchild Metro wird in den späten 1960er Jahren vom amerikanischen Flugzeugkonstrukteur Ed Swearingen entwickelt.⁷ Die Serienproduktion der Metro beginnt 1971, im selben Jahr wird die Firma Swearingen von Fairchild übernommen. Im Verlauf der Jahre werden mehrere, jeweils verbesserte Versionen der Metro eingeführt, 1975 die Metro II, die bis 1981 gebaut wird. Lemusair ersteht seine Metro II 1976 aus Zweiter Hand – es ist das erste Flugzeug der 1973 gegründeten Gesellschaft. Die Metro II der Lemusair ist immer noch im Einsatz und wird auf Santa Lemusa gewartet (unter Aufsicht der amerikanischen Firma M7 Aerospace, die nach der Insolvenz von Fairchild Dornier die Betreuung der Betreiber übernommen hat).

Technische Daten

Länge: 18.09 m
Spannweite: 14.10 m
Leergewicht: 3380 kg
Max. Startgewicht: 5670 kg
Höchstgeschw.: 473 km/h
Max. Reisegeschw.: 450 km/h
Reichweite: 1100 km (mit 15 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 27 000 Fuss
Triebwerke: 2 Garrett AiResearch Turboprops treiben dreiblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, in der Regel keine Kabinenassistenten
Passagiere: 19 in zwei Einerreihen



1980–1982

FOKKER F-27 FRIENDSHIP

Die Fokker F-27 Friendship der niederländischen Firma Fokker gehört zu den erfolgreichsten Turboprops der Welt. Die Entwicklung beginnt in den 1950er Jahren und der erste Prototyp fliegt im November 1955. 1956 schliesst Fokker einen Vertrag mit der amerikanischen Firma Fairchild – und bereits 1958 hebt die erste in den Staaten gebaute Fokker vom Boden ab. Das erste Serienmodell ist die Fokker F-27-100. Auf sie folgt die Fokker F-27-200 mit stärkerem Motor. Das bekannteste Modell ist die Fokker F-27-500, die erstmals 1967 fliegt und 52 Passagiere an Bord nehmen kann. Die Fokker F-27-200, die Lemusair 1980 ersteht, hat Baujahr 1966. Die Maschine erweist sich indes als nicht sehr geeignet für die Bedürfnisse der Firma und wird deshalb 1986 wieder verkauft.

Technische Daten

Länge: 23.5 m
Spannweite: 29 m
Leergewicht: 12 148 kg
Max. Startgewicht: 19 050 kg
Höchstgeschw.: 509 km/h
Max. Reisegeschw.: 483 km/h
Reichweite: 1468 km (mit 46 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 9935 m
Triebwerke: 2 Rolls-Royce Dart Mk528 Turboprops treiben vierblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, ev.2 Kabinenassistenten
Passagiere: bis 52 in zwei Zweierreihen



ab 1986

AEROSPATIALE ATR 42-300

Die Aerospatiale ATR 42 ist das kleinere Modell von zwei Turboprop-Regionalverkehrsflugzeugen des französisch-italienischen Herstellerkonsortiums Avions de Transport Régional. Die ATR 42-300 wird ab 1985 hergestellt. Für die Lemusair stand 1986 auch der Kauf eines erheblich schnelleren Regionaljets zur Debatte – man entschied sich jedoch aus zwei Gründen für den Kauf der ATR: Erstens benötigen Turbopropellermaschinen eine deutlich kürzere Start- und Landestrecke als Regionaljets (und damals stand ein Ausbau des Flughafens noch nicht zur Diskussion). Zweitens verbrauchen Turbopropellermaschinen erheblich weniger Kraftstoff pro Tonnenkilometer – der Verbrauch der ATR 42-300 liegt bei voller Auslastung bei 1.8 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer (ein Jet verbraucht etwa das Doppelte). Die ATR 42-300 der Lemusair ist bis heute in Betrieb und wird auf Santa Lemusa unter Aufsicht der Firma ATR gewartet.

Technische Daten

Länge: 22.67 m
Spannweite: 24.57 m
Leergewicht: 10 285 kg
Max. Startgewicht: 16 700 kg
Höchstgeschw.: 493 km/h
Max. Reisegeschw.: 484 km/h
Reichweite: 1150 km (mit 48 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 7620 m
Triebwerke: 2 Pratt & Whitney Canada PW120 Turboprops treiben vierblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, 2 bis 4 Kabinenassistenten
Passagiere: bis 50 in zwei Zweierreihen



ab 1997

AEROSPATIALE ATR 42-500

Die Aerospatale ATR 42-500 ist eine verbesserte Version der ATR 42-300, welche Lemusair 1986 gekauft hat. Die ATR 42-500 hat eine Kabine mit mehr Komfort und weniger Lärm, ein erhöhtes Startgewicht, stärkere Motoren und modernere, sechsblättrige Propeller. Sie ist deshalb schneller, verbraucht weniger Kerosin, hat eine erhöhte Reichweite und ist beim Starten und Landen deutlich leiser. Die ATR 42-500 wird ab 1995 in Serie hergestellt, Lemusair ersteht 1997 eine Maschine aus Zweiter Hand. Die ATR 42-500 der Lemusair ist bis heute in Betrieb und wird auf Santa Lemusa unter Aufsicht der Firma ATR gewartet.

Technische Daten

Länge: 22.67 m
Spannweite: 24.57 m
Leergewicht: 10 285 kg
Max. Startgewicht: 18 600 kg
Höchstgeschw.: 556 km/h
Max. Reisegeschw.: 493 km/h
Reichweite: 1550 km (mit 48 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 7620 m
Triebwerke: 2 Pratt & Whitney Canada PW127 Turboprops treiben sechsblättrige Propeller an
Besatzung: 2 Piloten, 2 bis 4 Kabinenassistenten
Passagiere: 42 bis 50 in zwei Zweierreihen



2007-2016

AIRBUS A330-300

Der Airbus A330, zugelassen seit 1993, ist ein zweistrahliges, sparsames, auf Langstrecken ausgelegtes Tiefdecker. Seine Teile werden in Deutschland, Spanien, England und Frankreich hergestellt – die Endmontage erfolgt in Toulouse. Der A330 kann je nach Modell und Ausstattung mehr als 400 Passagiere transportieren und verfügt über einen aussergewöhnlich grossen Frachtladerraum (vergleichbar jenem der Boeing 747). Die A330-300 (oder genauer das Untermodell A330-301), die Lemusair 2007 kauft, kann 240 Passagiere in vier Klassen über eine Strecke von bis zu 10 500 km transportieren (andere Fluggesellschaften befördern auf dem gleichen Raum 295 bis 440 Passagiere). Die Maschine verfügt über eine speziell grosse und gut ausgebaute Kombüse – so, dass eine stattliche Kücheneinheit mitfliegen kann. Die Maschine wird auf Santa Lemusa und von Spezialisten in Frankreich gewartet.

Technische Daten

Länge: 63.66 m
Spannweite: 60.30 m
Leergewicht: 173 000 kg
Max. Startgewicht: 217 000 kg
Höchstgeschw.: 900 km/h
Max. Reisegeschw.: 869 km/h
Reichweite: 10 500 km (mit 400 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 12 500 m
Triebwerke: 2 General Electric CF6-80E1A2 (zertifiziert nach ETOPS-180)
Besatzung: 2 Piloten, 10 Kabinenassistenten
Passagiere: bis 240 in drei Reihen (in der Economy)



ab 2016

AIRBUS A320-200

Die Erfolgsgeschichte des Airbus A320-200 beginnt schon Ende der 1980er Jahre. Das beliebte Verkehrsflugzeug wird meist für kürzere Flüge (bis 4000 Kilometer) eingesetzt. Es verfügt über bis zu 180 Sitzplätze und eine Frachtkapazität von maximal 3 Tonnen. Der A320 war das erste Serienflugzeug mit Fly-by-Wire Steuerung und Side-Sticks statt Steuerhörner. Die Flugzeuge, die von der Lemusair (aus zweiter Hand, wie es heisst) erworben werden, haben Baujahr 2011 und sind mit sogenannten Sharklets ausgestattet. Diese gebogenen Flügelenden, die an die Rückenflossen von Haifischen erinnern, erhöhen die Energieeffizienz der Maschine deutlich, zugleich reduzieren sie CO₂-Ausstoss und Lärm. Die Maschinen der Lemusair werden mit Zusatztanks ausgerüstet. Ihre Reichweite erhöht sich so auf etwas mehr als 10 000 km. Im Gegenzug ist ihre Frachtkapazität geringer.

Technische Daten

Länge: 37.6 m
Spannweite: 34.10 m
Leergewicht: 37 230 kg
Max. Startgewicht: 77 000 kg
Höchstgeschw.: 904 km/h
Max. Reisegeschw.: 866 km/h
Reichweite: 10 300 km (mit 140 Passagieren und bei maximaler Reisegeschwindigkeit)
Dienstgipfelhöhe: 12 131 m
Triebwerke: 2 CFM56-Triebwerke (F108) von CFM International (General Electric und SNECMA)
Besatzung: 2 Piloten, 6 Kabinenassistenten
Passagiere: 150 in einer Klasse, in zwei Dreierreihen



Postkarte der Lemusair von 2008:
Der grosse Airbus A330 nimmt Kurs auf Santa Lemusa.



Werbefilm | Unter der Direktion von Anne-Claude Moscardin gibt sich die Lemusair im Sommer 2007 einen neuen Slogan: «Bringing You To Better Places». Um dieses Motto zu promoten, schreibt die Gesellschaft noch im Juli einen offenen Wettbewerb aus: Gefragt sind kurze Werbefilme, die den Slogan auf einprägsame Art und Weise vermitteln. HOIO reicht im Herbst 2007 eine Filmskizze ein, in der das Piano von Lionel Belasco eine zentrale Rolle spielt. Leider findet die kleine Skizze bei den Verantwortlichen der Lemusair keinen Gefallen. Dieser Link führt zu dem kurzen Stück: <https://youtu.be/cC0PzQVRJ6Q>

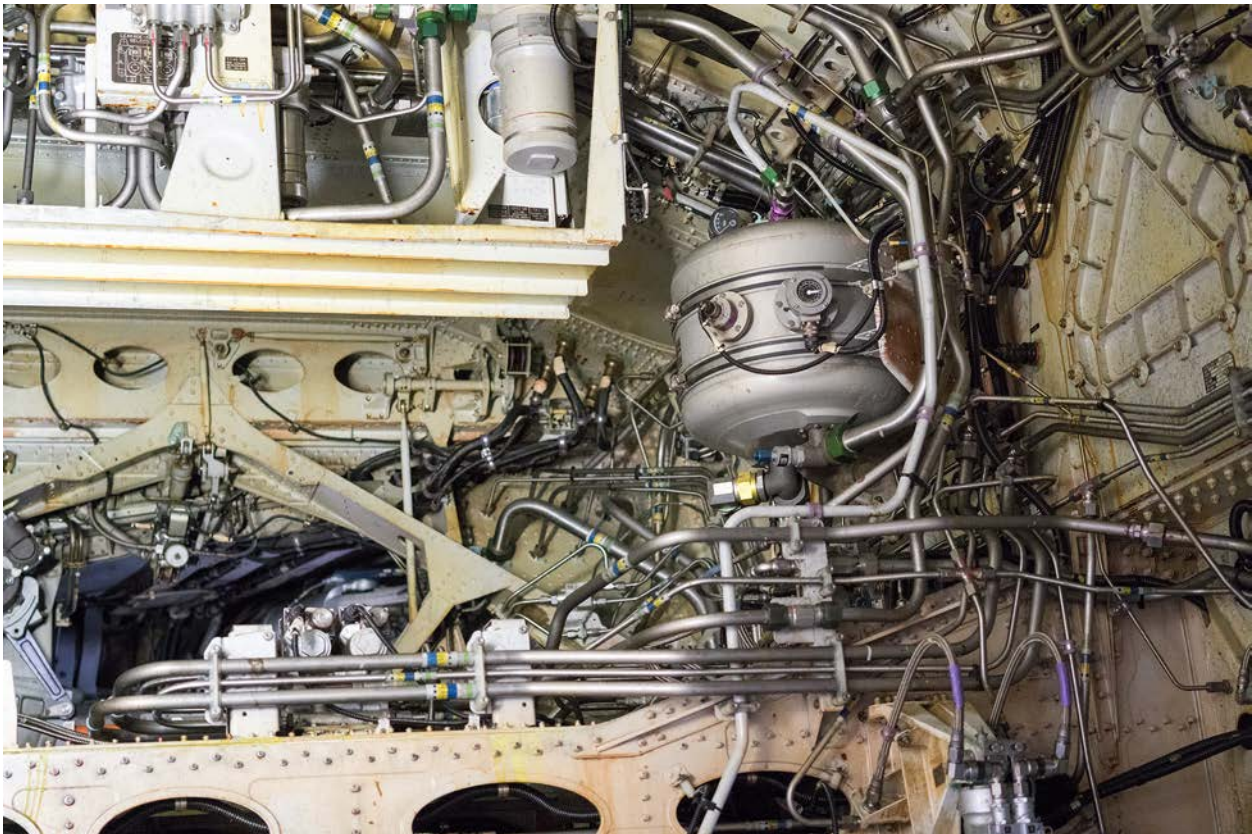
zunehmen. Ein dreiköpfigen Leitungsteam wird eingesetzt, das ein provisorisches Betriebskonzept entwickelt und mit den ehemaligen Angestellten der Lemusair neue, ebenfalls provisorische Verträge aushandelt. Nach einer sechs Monate dauernden Pause braust im Juni 2000 endlich wieder ein Flieger über die Piste bei Bitasyon Francelle. Die Probleme der Firma sind damit allerdings noch längst nicht aus der Welt geschafft: die Lemusair ist hoch verschuldet, desorganisiert und ihre Reputation hat arg gelitten.

2004: Der Plan ciel ouvert | In seinem Kampf um die Wiederwahl zum Staatspräsidenten im Jahr 2002 macht Lucien Trebeau die baldige Sanierung der Lemusair zu einem seiner zentralen Themen. Trotzdem dauert es weitere zwei Jahre, in denen die Gesellschaft auf äusserster Sparflamme fliegt, bis er dem Parlament im Mai 2004 einen Sanierungsplan zur Begutachtung vorlegen kann. Trebeaus *Plan ciel ouvert* sieht einen massiven Ausbau der Lemusair und vor allem des Flughafengeländes vor. Er will den Airport für andere Gesellschaften öffnen und (nach einer Verlängerung der Piste) sogar für die Anbieter von Charterflügen aus den USA und Europa interessant machen. Bisher wurde der Airport Oscar I. ausschliesslich von der heimischen Gesellschaft oder Privaten angefliegen. Trebeaus ehrgeiziger Plan findet vor allem in den Reihen seiner eigenen Partei und der Liberalen Liste begeisterte Befürworter – er wird jedoch auch kritisiert. So stellen sich die PCL und das MRL in einer seltenen Links-Rechts-Koalition gegen den Plan weil er das Budget über Jahre hinweg stark belasten würde. Die Sozialisten fürchten eine Überschwemmung der Insel durch den Massentourismus und die Partei Ile Verte sieht eine ökologische Katastrophe auf Lemusa zufliegen. Die PS und die Ile Verte geben verschiedene Gutachten in Auftrag, die zum Schluss kommen, dass die Luftbelastung für die Plage du Grillon und vor allem die Lärmbelastung für die Hauptstadt im Fall einer Realisierung des *Plan ciel ouvert* doch ganz erheblich wären. Gleichzeitig räumen sie ein, dass ein Betrieb des Flughafens ausschliesslich mit Regionalverkehr und die Beschränkung auf die staatliche Fluggesellschaft wirtschaftlich schwierig sind. Die Verhandlungen ziehen sich hin – Gutachter und Gegengutachter geben sich die Klinke in die Hand. Der PS legt mit dem *Plan ciel bleu* im Januar 2005 seinerseits einen Vorschlag zur Sanierung vor – der indes von den bürgerlichen Parteien als wirtschaftlich zu heikel abgelehnt wird.

2006 Das Angebot von Bernadette Ericsson | Die Debatte nimmt erst im Dezember 2006 mit dem Auftritt von Bernadette Josephine Ericsson ihr Ende. Die äusserst wohlhabende Französin liess sich 1988 nach dem Tod ihres Mannes auf der Insel nieder – ihr erhebliches Vermögen, so heisst es, soll aus dem Ölgeschäft und einer Reederei stammen. Bernadette Ericsson gilt als reichste Frau der Insel. Im Dezember 2006 stellt sie der Lemusair einen ganz erheblichen Betrag in Aussicht (wie viel genau, ist unbekannt, je nach Information schwanken die Angaben zwischen 100 und 200 Millionen US-Dollar



Die Schnauze des Airbus A320 während der Wartung im Hangar A am Airport Oscar I.



Verwirrend viel Technik im Stauraum für die Räder des A320.

oder Euro). Der Betrag ist indes an drei zentrale Bedingungen geknüpft: Erstens muss die neue Lemusair mindestens einem wöchentlichen Flug nach Paris anbieten (in die Heimat von Frau Ericsson also), zweitens dürfen weiterhin keine nicht-lemusischen Gesellschaften auf der Insel landen, und drittens muss sich der Staat von Lemusair verpflichten, den Betrieb der Lemusair unter den genannten Bedingungen mindestens bis in das Jahr 2040 zu garantieren. Dass die Villa von Bernadette Josephine Ericsson im Anfluggebiet des Airport Oscar I. liegt, dürfte das grosszügige Angebot der alten Dame möglicherweise beflügelt haben – wobei anzumerken ist, dass sich Ericsson bereits zuvor für diverse ökologische Projekte finanziell eingesetzt hat, etwa für das Projekt Palu.

Tatsächlich macht das Angebot von Ericsson den Spagat zwischen einer wirtschaftlich sinnvollen und einer ökologisch erträglichen Lösung möglich, an dem sich Regierung und Parlament zwei Jahre lang vergeblich versucht haben. Deshalb kommen die Behörden schon im Januar 2007 überein, das Angebot anzunehmen. Lucien Trebeau setzt eine ausserparteiliche Expertengruppe ein, die bis im April 2007 ein gänzlich neues Betriebskonzept für die Lemusair entwickelt. Auf der Ebene des Regionalverkehrs sieht dieses Konzept den Wiederaufbau eines Netzes mit regelmässigen Flügen vor – und auf der internationalen Ebene ab April 2008 zunächst zwei wöchentliche Flüge nach Paris. Die Debatte um das passende Langstreckenflugzeug wird schliesslich zu Gunsten eines zweistrahligen Airbus A330-300 entschieden – aus ökologischen Gründen, wie es heisst, soll die zweistrahlige A330





Die Auspuffseite eines Flugzeugtriebwerks hat etwas von einem geometrisch-abstrakt Gemälde.

doch etwas weniger Kerosin verbrauchen als vierstrahlige Modelle wie die Boeing 747-400 oder der Airbus A340. Es heisst allerdings auch, Lemusair habe einen Airbus A330-300 zu sehr günstigen Bedingungen angeboten bekommen (für weniger als 60 Millionen Lemusische Francs).⁸ Der Airbus soll der Lemusair ab Februar 2008 zur Verfügung stehen und an Ostern soll dann der erste Flug von Lemusa nach Paris stattfinden.

2007 Neue Ära – neue Klasse | Der grosse Airbus verlangt auch nach einem Ausbau der Start- und Landebahn des Airport Oscar I., die im Juli 2007 angegangen wird. Die Piste wird nach Norden hin um 1200 Meter auf 2.7 Kilometer verlängert, insgesamt auf 55 Meter verbreitert und durch neue Zufahrtswege und Parkplätze ergänzt. Hierfür muss allerdings auch die Strassenführung der N1 leicht verändert werden.

Ab Mai 2007 werden die Geschicke der Lemusair von einer neuen Direktorin, Anne-Claude Moscardin, gelenkt, der ein sechsköpfiger Verwaltungsrat zur Seite steht. Beim Neustart des Unternehmens im April 2008 beschäftigt die Lemusair knapp hundert Mitarbeiter, etwa zu gleichen Teilen am Boden und in der Luft. Eine neu Ära beginnt.

Was die Ausstattung ihrer Maschinen und die Besatzung angeht, setzt die Lemusair ganz auf Komfort – die Sitzreihen werden in allen Flugzeugen so positioniert, dass die Passagiere bei der Lemusair deutlich mehr Beinfreiheit haben als in vergleichbaren Modellen anderer





Diese exotisch gewürzte Lasagne mit Garnelen gehört zu den legendären Speisen, die ab April 2008 an Bord der Lemusair serviert werden.

Ein neues Logo? | Odette Sissay schreibt auch einen Wettbewerb für die Neugestaltung des Logos der Lemusair aus. Das von Lucie Sansé in den 1970er Jahren geschaffene Logo beruht auf dem Triskel aus der Nationalflagge der Insel. Sissay schafft diese Flagge ab und führt eine rote Fahne mit der Silhouette der lemuischen Mützenwachtel ein. Der Wettbewerb führt jedoch zu keinem befriedigenden Ergebnis und so fliegt die Lemusair vorerst mit ihrem bisherigen Logo weiter.

Gesellschaften. Ausserdem werden sämtliche Kombüsen ausgebaut – denn zum neuen Konzept der Gesellschaft gehört auch die Einführung einer sogenannten Gourmet-Klasse sowie damit zusammenhängend die allgemeine Neukonzeption der Verpflegung an Bord. Dabei arbeitet die Lemusair mit dem ursprünglich aus der Schweiz stammenden Koch Pascale Imhasli zusammen, dem Küchenchef des legendären Lajwa im Zentrum von Port Louis. Die Bordverpflegung wird nun nicht mehr im Flughafenrestaurant gekocht, sondern von einem speziellen Catering-Team (Lemusan Air Foods, LAF) in einer eigenen Küche vorbereitet – und in den grösseren Maschinen an Bord fertig gegart. Imhasli wird als gastrosophischer Direktor eingesetzt und ist für die Entwicklung der Bord-Menüs verantwortlich. Ihm steht ein technischer Direktor zur Seite, der sich um die akkurate Umsetzung, logistische und wirtschaftliche Aspekte kümmert.

Aus Gründen, über die auf der Insel viel spekuliert wird, kommt es in den Jahren nach 2008 immer wieder zu längeren Unterbrüchen im Flugbetrieb. Erst ab Ende 2011 werden regelmässig Kurse nach Europa geflogen.

Die Geschichte der A330-300, des Flaggschiffs der Lemusair, nimmt jedoch bereits im Juli 2016 ein Ende. Odette Sissay, die sich Ende Juni zur Diktatorin von Lemusa aufgeschwungen hat, veräussert den Airbus an eine asiatische Billigflugfirma und kauft stattdessen zwei deutlich kleiner Airbus A320-200⁹, die sie mit Zusatztanks ausrüsten lässt – so, dass die Flugzeuge eine Reichweite von mehr als 10 000 Kilometern haben. Dieser Umbau erfolgt in einer neuen, hochmodernen Wartungshalle (Hangar A). Ebenfalls löst Sissay die vier Buchungsklassen der Lemusair auf und führt stattdessen eine Einheitsklasse ein, die indes relativ komfortabel ist. Auch diese neuen Flugzeuge sind mit einer speziellen Kombüse ausgestattet, die weiterhin eine ungewöhnlich gute Verpflegung der Passagiere an Bord ermöglicht. Oskar Seugrem, der «Ministre de la panse», löst Imhasli als gastrosophischer Direktor der Lemusan Air Foods ab. Der erste A320, der noch im Juli seinen Dienst aufnimmt, bekommt den Namen *Odette*.

¹ Wir verdanken das Wissen um diese frühe Geschichte Henriette Hein. Im Rahmen einer Magisterarbeit an der Universität von Port-Louis hat sie die diffuse Baugeschichte jenes Gebäudes bei Bitasyon Francelle erforscht, das 1973 saniert wurde und dem Aeroport Oscar I. seither als Flughafengebäude dient. Sie fand heraus, dass das Gebäude nicht, wie bisher angenommen, in den 1940er Jahren errichtet wurde, sondern bereits vor 1933. Henriette Hein: *Christian Johann – aviateur et poète*. In: *Revue historique*, no. 83. Port-Louis: Presses universitaires de Santa Lemusa, 2016. S. 181-192.

² *Ibid.*, S. 195.

³ Hein hat indes ein Dokument von 1973 gefunden, das einer Baufirma in Port-Louis den Auftrag erteilt, sämtliches Mobiliar aus dem Gebäude zu entfernen und die elektrischen Anlagen herauszureissen. Sie vermutet, dass

bei dieser Gelegenheit wohl auch die Flugmaschinen von Rosenthal entsorgt wurden.

⁴ Robert Hébert et Liébaud Rosenthal: *Dictionnaire de l'appétit*. Mit einem Vorwort von Amand Gouffé. Port-Louis: Maisonneuve & Duprat, 2014 [2., 1.1894]. S. 544

⁵ In vielen dieser Texte, die in den Archives Nationales aufbewahrt werden, geht es offenbar um einzelne Regionen und Gemeinden von Santa Lemusa, um Stimmungen in den Bergen oder am Meer, um kulinarische Erlebnisse, um die Begegnung mit Bauern, Fischern, Polizisten und Restaurantbesitzern. Die Texte sind zu einem grossen Teil auf Deutsch, einige auch auf Französisch geschrieben. Hein plant, einige dieser Texte, die sich in den Archives Nationales befinden, kritisch aufzuarbeiten und herauszugeben.

⁶ Die meisten Informationen über die Geschichte der Lemusair haben wir einem Pro-

spekt mit dem Titel *De ciel en ciel* entnommen, den die Gesellschaft 2008 publiziert hat. Die politischen Hintergründe hat Serge Ambrosio in einem Artikel mit dem Titel *Les muses de lair – et leur politique* zusammengefasst. In: *Leko*, 6. März 2008.

⁷ Alle Angaben zur Flotte der Lemusair haben wir dem Inflightmagazin der Lemusair entnommen – Ausgabe vom August 2016.

⁸ Der Preis für einen neuen Airbus A330-300 liegt bei etwa 222 Millionen Dollar (Stand November 2016).

⁹ Wir wissen nicht, ob die Lemusair die Maschinen neu oder aus Zweiter Hand gekauft hat, noch wie viel sie gekostet haben. Neu kostet ein A320-200 etwa 85 Millionen Dollar (Stand November 2016).

¹⁰ Jacob Schychs (Hrsg.): *Miscellanea inusitata de Mundo, Coelo et Terra*. Santa Lemusa: Typis Davidis Neri, 1679. S. 110.