

Robert Lusser baute nicht nur Sicherheitsbindungen

() wegfallen
lassen oder
"ändern!"

Raumfahrt
"...der ~~Flug zum Mond~~ wird mit einer Katastrophe enden"

Robert Lusser, 1966

"...gewidmet Robert Lusser, der
einstmals für sich selbst ein
Haus auf einem Berg baute - mit
dem Blick übers Meer".

Commander David C. Holmes

An einem strahlenden Tag des Sommers 1928 kamen die Besucher des Jungfraujochs aus dem Staunen nicht mehr heraus. Ein klapperiger Motorvogel, eine Klemm L 25 Salmson, setzte am Jungfraufirn auf, ein 29jähriger Mann namens Robert Lusser, entstieg der Kiste - die erste Flugzeuglandung auf einem Alpengletscher. Eine Pionierleistung des am 19. April 1899 in Ulm geborenen Physikers, Mathematiker und Flugzeugbau-Ingenieur Robert Lusser. Eine von vielen. Robert Lusser entwickelte und baute zwei Dutzend Flugzeugtypen, die sich Weltruhm eroberten. Von 1925 bis 1932 bei Klemm, von 1934 bis 1939 bei der Messerschmitt AG & als Leiter des Projektbüros (Me 108, Me 109, Me 110 und Me 261), dann bei Heinkel (bis 1942), wo er ^{u.a.} das erste Turbojagdflugzeug der Welt (He 280) entwarf, bis zum Ende des Krieges als technischer Direktor bei Fieseler, wo er mit der Entwicklung und dem Bau der "V 1" beauftragt war. Dann holten ihn die Amerikaner, zusammen mit Wernher von Braun, nach drüben. Im den USA arbeitete Robert Lusser als Wissenschaftler, vorwiegend für die

Belange der Sicherheit, im Dienste der US-Army und -Navy. Zehn Jahre lang (1948 bis 1958). Dann bekam er Angebote von ^{deutscher} Flugzeugbaufirmen, ~~aus Deutschland~~.

Nur "um mal zu sehen", besuchte der Schwabe seine Heimat. Er sah das Nachkriegsdeutschland, die Alpen, da packte es ihn, er wollte wieder zurück.

Der amerikanische Raumfahrtspezialist Commander David C. Holmes gab 1958 ein Buch unter dem Titel "Was ~~ist los~~ ^{geht vor} im Weltraum?" heraus, das er Robert Lusser widmete (siehe Titelzitat). David C. Holmes, ein Mitarbeiter Lussers, brachte auf sehr feine Weise zum Ausdruck, daß Robert Lusser auf seinem "Berg" längst alles überblickt hatte, "übers Meer" schauend, wie ein Weiser, der über allem zu stehen vermochte. -

Im Januar 1959 trat Robert Lusser als technischer Direktor für den Bereich der Entwicklung und Konstruktion bei der Messerschmitt AG ein. Er beteiligte sich maßgeblich an der Entwicklung des ersten Senkrechtstarters als Flächenflugzeug.

Dann kam der 21. Februar 1961, der in der Skigeschichte einmal Bedeutung haben wird: Robert Lusser befand sich in Saas-Fee, um sich den Freuden des Skilaufs hinzugeben. Bevor er mit seinen Brettlin auf die Piste ging, war es für ihn, dem die Sicherheit - wo auch immer sie zu beachten oder zu prüfen notwendig war - stets höchstes Gebot war, geradezu eine Selbstverständlichkeit, die Sicherheit seiner Sicherheitsbindung zu untersuchen. Vorn eine kugelverrastete Bindung, hinten

ein Sicherheitsstrammer. In der Stube schnallte Lusser einen Ski an und ließ sich - als Frontalsturz - nach vorn kippen. Die Wucht vermochte die Bindung nicht aufzureissen, dafür aber riß Lussers Achillessehne. Man muß sich das vorstellen: ausgerechnet einem Mann passierte das, den amerikanische Wissenschaftler als "Vater der Sicherheit" bezeichneten!

"Jetzt baue ich für meine Familie und meine Freunde eine Sicherheitsbindung", schwor sich Robert Lusser schon im Krankenhaus.

Und was ein echter Ingenieur mit einer genialen Erfindungsgabe ist, der kopiert nicht von anderen ab, sondern betreibt Grundlagenforschung und prüft, was bisher falsch gemacht wurde. Bald war Robert Lusser zu dem Schluß gekommen, daß es die wirklich sichere Sicherheitsbindung gar nicht gab. Er ging davon aus, daß das Gerät mit einem Sicherheitsautomaten zu vergleichen sei, und ein Sicherheitsautomat dürfe niemals nach eigenem Gutdünken verstellt werden können (~~wie z. B.~~ siehe elektrische Sicherungen, Dampfkesselventile usw.). Die Auslösehärte müsse auf die Festigkeit der Knochen abgestimmt sein. Festhaltekraft, langer Auslöseweg - über Begriffe wurde plötzlich gesprochen, die bis dahin entweder keiner kannte oder geschickt mit seichten Werbesprüchen überspielt wurden.

Robert Lusser entwickelte seine unverstellbare LUSSER-Bindung. Noch im Winter 1961 waren die ersten Versuchsbindungen auf den Pisten. Im Winter 1962/63 waren

es einige Dutzend. Robert Lusser trat 1963 vom Entwicklungsring-Süd aus und widmete sich fortan nur noch seiner Sicherheitsbindung, in die er sein gesamtes Vermögen steckte. Auf dem Bindungsmarkt begann es zu knistern. Da und dort lächelte man noch über den Aussenseiter Lusser, aber ernstzunehmende Leute wussten sofort, daß in puncto Sicherheit auf Ski eine neue Epoche begonnen hatte.

Anfang November 1965 wurde ich von verschiedenen Seiten mit Telefonaten bombardiert: wenn ich mich nicht gleich um die Lusser-Bindung zu kümmern ~~g~~ begänne, gehörte ich zu den Gestrigen.

Mein Gott, dachte ich, schon wieder so eine neue Bindung - bis zum 25. November 1965 dachte ich das, bis zum ersten Gespräch mit Robert Lusser.

Ich, der bis dahin nicht selten glaubte, von Skibindungen etwas zu verstehen, lege hier gerne ein Geständnis ab: Bis zum 25. November 1965 verstand ich nichts, gar nichts, höchstens soviel, was andere "Fachleute" auch wussten oder nicht wussten. Alles, was ich bis zum 25. November 1965 über Skibindungen geschrieben und veröffentlicht hatte, würde ich am liebsten nie wieder zu Gesicht bekommen, es ist Null - alles. Robert Lusser öffnete mir die Augen, und zwar so gründlich, daß ich heute auf den Skilauf verzichten würde, hätte ich keine Lusser-Bindung (16 Knochenbrüche, 14 davon beim Skifahren, genügen). Nicht nur mir öffnete Robert Lusser die Augen. Auch Männern mit bekannten Namen, die

Schied

heute im IAS (Internationaler Arbeitskreis für Sicherheit im Skilauf) ein gewichtiges Wort sprechen, unter ihnen Dr. Ernst Asang, Dr. Ernst Fink, Heinrich Opitz, Hans Thoma; nicht zuletzt auch Fachjournalisten wie Dr. Christoph Stiebler ("Winter"), Ulrich Link ("Münchner Merkur") und einigen mehr. ~~sind durch Lussers Schule gegangen.~~ Nur gibt man hinterher die Quelle des Wissens nicht sehr gerne bekannt. Sogar renommierte Bindungsfirmen interessierten sich für Lussersche Lizenzen: Eckel, Geze, Marker. Robert Lusser hat auf dem Bindungssektor eine Revolution ins Rollen gebracht. Nur brauchen Revolutionen, für deren breiten Erfolg ein bestimmtes technisches Verständnis notwendig ist, ihre Zeit.

Heute würde es auch keinem mehr einfallen, Bergseile aus Perlon abzulehnen, weil "das Zeug so schnell brennt", oder Steinschlaghelme, weil man "in ihnen so komisch aussieht". Und wenn sich heute einer mit herkömmlichen Bindungen die Knochen bricht und immer noch an seiner "Sicherheitsbindung" hängt, dann ist ihm auch nicht mehr zu helfen.

Die Besitzer der größten Sporthäuser fahren Lusser-Bindungen, weil sie sich einen Beinbruch nicht mehr leisten können.

In unseren Gesprächen tauchte immer wieder das Thema Raumfahrt auf. Robert Lusser dürfte zu den ganz wenigen Wissenschaftlern gehört haben, die einer bemannten Mondlandung - mit Rückkehr! - keine Chance gaben. Viele seiner Ausführungen

habe ich aufgezeichnet: "Ich will nur auf denjenigen Faktor eingehen, der die Zuverlässigkeit eines Raumfahrzeugs am stärksten gefährdet, nämlich seine Kompliziertheit, d.h. die Zahl der lebenswichtigen Bauteile und Komponenten, aus dem es besteht. Ein einfaches Gerät, sagen wir ein Fahrrad, kann durchaus so zuverlässig gemacht werden, daß es niemals versagt. Bei Flugzeugen ist die Kompliziertheit, das heißt die Zahl der lebenswichtigen Komponenten, schon weit grösser... Bei Raumfahrzeugen ist λ das Zuverlässigkeitsproblem unvergleichlich viel kritischer, weil die Zahl der lebenswichtigen Komponenten rund 10.000mal grösser ist. Die Wahrscheinlichkeit, daß die eine oder andere versagt und damit eine Katastrophe herbeiführt, ist rund 10.000mal grösser als bei Flugzeugen...Nach dem Sprichwort 'Viele Hunde sind des Hasen Tod', könnte man sagen: Viele Komponenten sind des Raumfahrzeugs Tod...Leider wird sich somit der Flug zum Mond nicht lohnen. Die unvermeidliche, extreme Unzuverlässigkeit hochkomplizierter 'Hochrisikogeräte', wie man Raumfahrzeuge nennt, ist die eigentliche Ursache dafür, daß der bemannte Flug zum Mond mit einer Katastrophe enden wird."

Man muß Robert Lusser gekannt haben, um die Ernsthaftigkeit seiner Worteermessen zu können.-

Und als Mensch?

Man brauchte nicht lange, um ihn zu schätzen und zu verehren, diesen vitalen Mann, der sein Herz meist auf der Sonnen-

seite hatte; korrekt, fair, aufrichtig, bescheiden. Aber man mußte seine Sprache verstehen. Wenn er einem eine Stunde lang die Vorteile der Unverstellbarkeit bei Skibindungen klarzumachen versucht hatte und dieser dann sagte, daß alles schön, gut und recht sei, er aber die Möglichkeit mit dem berühmten Zehnerl vermesse, war's bald aus.

"Wenn man im Flugzeugbau mit soviel Rückständigkeit zu kämpfen gehabt hätte wie auf dem Bindungssektor, gäbe es wahrscheinlich noch kein modernes Flugzeug", sagte Robert Lusser einmal.

~~am~~

Mitte Dezember 1968 legten offizielle IAS-Sprecher einige Bekenntnisse ab: "Im Grunde genommen sind wir alle nur Herrn Lusser nachgegangen...Bedenkt man, was wir alles von einer Sicherheitsbindung verlangen, können wir nur sagen: 'Lusser ist der Zeit voraus'...Wenn nur Lusser-Bindungen gefahren würden, gäbe es keinen IAS"(siehe ALPINISMUS 2/69, Seite 44).

Einen Monat später, am 19. Januar 1969, schied Robert Lusser aus dem Leben. Professor Messerschmitt sprach zur Trauergemeinde:

"Robert Lusser war einer der großen Männer genialen Erfindergeistes..."

Toni Hiebeler