

## Fehlerhafte Lötstelle – Kanzlerin am Boden

Die Truppe hat nichts mehr zu lachen, sondern wird am laufenden Band zum Gespött. Da packte es Brigadegeneral Peter Klement, der als GenFISichhBw (das Abkürzungsmonster steht für ‚General Flugsicherheit in der Bundeswehr‘) für die Aufarbeitung von Flugunfällen zuständig ist, an der Fliegerehre: Lag es tatsächlich an der Bundesluftwaffe, dass Bundeskanzlerin Angela Merkel den eigenen Pannenflieger stehen lassen und einen Tag verspätet mit Iberia-Linienflug zum G20-Gipfel reisen musste?

Mit der Begründung, Flugabbruch und insbesondere Landung in Köln-Wahn mit vollen Tanks und ohne Funk waren äußerst gefährlich, stufte Klement den Vorfall nachträglich zu einer erheblichen und damit genauer zu untersuchenden Störung hoch. Nein, so der Untersuchungsbericht, die Flugbereitschaft und ihre Kameraden haben sich nichts vorzuwerfen – auch wenn das nichts daran ändern wird, dass die Peinlichkeit ein i-Tüpfelchen im aktuellen Bild der Truppe bleibt.

Schuld – oder besser: Ausgangspunkt der Fehlerkette – war eine defekte Lötstelle einer Leistungselektronik-Baugruppe. Allerdings fielen auch Redundanzsysteme, die den Fehler auffangen sollten, der Reihe nach aus. Wegen des Stromausfalls war das gesamte Funksystem tot. Die Piloten hatten keinen Kontakt mehr mit dem Boden. Mit einem Satellitentelefon konnten sie ihren Kommandostand in Köln informieren. Soweit die kurze Rück Erinnerung an jenen vorletzten Novembertag im letzten Jahr.

Insofern könnte sich der Elektronikfertiger also mit einem typischen Fall des Metiers beschäftigen und wieder einmal die Zuverlässigkeit von Lötstellen unter die Lupe nehmen. Wir sollten allerdings durchaus noch ein größeres Fass aufmachen: Die Untersuchung im Auf-

trag des GenFISichhBw ergab einen weiteren, bereits viel früher aufgetretenen Ausgangspunkt der Fehlerkette. Die für die Wartung des Regierungsfliegers A340 zuständige Lufthansa-Werft hatte bereits 2010 eine digitale Kommunikations-Unit eingebaut. Vergessen wurde allerdings – und hier ist irrelevant, von wem – die auf analoge Technik geschulten Flugbesatzungen auf das digitale Restart-Prozedere umzulernen. Ihre Versuche, das Funksystem wie bislang gewohnt neu zu starten, mussten scheitern. Hoch anzurechnen ist

ihnen, dass sie die Nerven behielten, um mithilfe eines Satelliten-Handy nach Wahn zu fliegen, und dort mit notgedrungen vollen Tanks (auch die Ablassventile waren vom Stromausfall betroffen) sicher aufsetzen konnten.

Statt reflexartig den oder die Schuldigen zu suchen, heißt es: Was lernen wir daraus? Positive Fehlerkultur also. Peter Brandl, Berufspilot und Autor, hat bei seiner Keynote auf der 26. FED-Konferenz (*PLUS* 12/2018 S. 1949 ff.) präzise darauf hingewiesen: Nicht danach suchen, auf wen der Fehler zu schieben ist,

sondern gemeinsam nach Wegen zu suchen, dass der Fehler künftig nicht mehr vorkommt. Bundesregierung und Luftwaffe haben unter den möglichen einen Ansatz ausgewählt, der hilfreich und zielführend sein könnte: Für die Flugbereitschaft wird künftig kein gebrauchtes Gerät mehr gekauft. Bestellt wurden bei Airbus zwei neue A350. Bleibt die Frage, ob es der richtige Weg ist, komplexe ältere Systeme wegen Fehlern in der Dokumentations- und Kommunikationskette der Verschrottung zuzuführen. Das Motto ‚neues Spiel – neues Glück‘ dürfen Sie selbst passend abwandeln.

Ihre *PLUS*-Redaktion

*Volker Tisken*

