

20 Jahre FK-Leichtflugzeuge

Es herrschen schwierige Zeiten in der Wirtschaft. Dies gilt auch und insbesondere für die Luftfahrtindustrie. Vom Airliner-Hersteller bis zum Drachenbauer mussten die meisten Unternehmen in den letzten 18 Monaten Produktion und Mitarbeiterstärke deutlich reduzieren – einige sind denn auch vom Markt verschwunden. Nicht jedoch FK-Leichtflugzeugbau von Peter Funk, die dank Qualität und Markt-gerechten Produkten eher noch zulegen konnte.

Leider sind starke Fluktuationen in der Luftfahrt nicht unüblich. Insbesondere bei Herstellern einmotoriger Flugzeuge gibt es nahezu kein Unternehmen, welches ausschließlich von diesem Marktsegment lebt und sich ohne „Schiffbruch“ 20 oder mehr Jahre behaupten konnte.

Vor diesem Hintergrund feiert ein mittelständischer, deutscher Flugzeugbauer, die B&F GmbH FK-Leichtflugzeuge aus Speyer, sein 20 jähriges Bestehen.

Da FK-Leichtflugzeuge ausschließlich im UL-Flugzeug Segment tätig war und dort neben einigen wenigen Mitbewerbern zu den ältesten Herstellern in Europa zählt, ist es interessant, die Geschichte und Entwicklung des Unternehmens einmal näher zu beleuchten.

Gründung 1990

Im April 1990 wurde die B&F GmbH – mit ihrem Label „FK-Leichtflugzeuge“ von den Maschinenbaustudenten Dirk Breitke und Peter Funk gegründet. Damals war es ein reiner studentischer Garagenbetrieb, dessen erstes Produkt, die FK9 Mark 1, sofort viel Beachtung fand. Breitke und Funk sind von hause aus begeisterte Piloten. Zudem profitierte Peter Funk bei der Entwicklung der FK9 vom Know-how seines Vaters Otto, der seinerseits über viele Jahrzehnte einzelne Segelflugzeuge und auch ULs der ersten Stunde entwickelt hatte.

Trotzdem war B&F nie ein Familienbetrieb. Otto Funk blieb weiterhin für die DASA-Werke in Speyer tätig. Nachdem eine erste Kleinserie der FK9 gefertigt war, verließ Dirk Breitke 1994 das Unternehmen.

Peter Funk konnte sich nach Abschluss des Studiums 1995 nun voll auf den Aufbau der Firma konzentrieren. Die FK9 Mark 2 wurde auf den Markt gebracht – eines der ersten Serien-ULs mit Bugfahrwerk und Viertaktmotor – und wurde auf Anhieb ein Erfolg.

Die Auftragsbücher füllten sich rasch, was eines der zentralen Probleme von FK bis 2006 mit sich brachte: durch die in fremde Hände vergebene Produktion konnte FK nie schnell genug mit der Marktnachfrage mitwachsen. Teils erhebliche Lieferzeiten waren die Folge, was erst 2006 durch den Aufbau einer eigenen Fertigung deutlich verbessert werden konnte.

Das Jahr 1997 war für die Entwicklung von FK noch einmal Richtung weisend. Auf der AERO wurde die neue Vollkunststoff FK9 Mark 3 vorgestellt. Dieser Typ der FK9 und seine Nachfolger führte FK dauerhaft in die Spitze der Zulassungsstatistiken.

Daneben wurde auch eine neue Produktlinie in Form des Sportdoppeldeckers FK12 Comet vorgestellt. Obwohl die FK9 hundertfach mehr gebaut wurde, eroberte die Comet als echtes Nischenprodukt viel öfter die Titelseiten der einschlägigen Luftfahrtmagazine und gilt heute als Markenzeichen von FK.

Ein drittes, im Markt unabhängiges Produkt sollte dem Unternehmen einen dauerhaften Stand sichern – unabhängig von Nachfrageschwankungen. Wiederum auf der AERO wurde 1999 ein neuer, eleganter Tiefdecker vorgestellt, die FK14 A Polaris.

Damit hatte sich FK im Gegensatz zu den meisten Konkurrenzunternehmen eine vollwertige Produktlinie geschaffen. Dabei handelt es sich nicht um Varianten eines Grundmodells – sondern vielmehr um eigenständige Entwicklungen, die sich jedoch gegenseitig keine Konkurrenz machen.

Ein weiteres wichtiges Element zum dauerhaften Bestehen ist der Umstand, dass man eine einmal begonnene Produktlinie fortlaufend optimiert. So kamen in relativ regelmäßiger Folge die jeweils nächsten Generationen aller FK-Typen auf den Markt. So ist beispielsweise die FK9 heute mit über 20 Jahren das älteste, dauerhaft in Serie produzierte Leichtflugzeug in Europa – und trotzdem in den Statistiken der Neuzulassungen immer wieder auf den vorderen Rängen.

Eine wesentliche Wegmarke für FK war das Jahr 1996, in dem man sich wegen mangelhafter Zuverlässigkeit vom bisherigen polnischen Zulieferer CSLT löste und am gleichen Standort in Krosno einen eigenen Fertigungsbetrieb namens „FK-ProTech“ gründete. Trotzdem dies aus eigener Kraft geschah und im laufenden Geschäftsbetrieb für erhebliche Schwierigkeiten sorgte, konnte im Jahr 2007 das maximale Fertigungsergebnis des früheren Zulieferers überboten werden.

Besonders stolz ist man in diesem Zusammenhang darauf, dass die Entwicklung von FK bis heute ohne die Zuhilfenahme von Förderungen



B&F Firmeninhaber Peter Funk vor seinem neuesten Streich: der Doppeldecker Comet als Special Edition.

oder Investment, sondern alleine und aus eigener Kraft bewältigt werden konnte.

Eine weitere, wichtige Wegmarke stellt die Verbindung zu Cirrus dar. Zwar wurde und wird diese Verbindung in der Öffentlichkeit oft falsch interpretiert. Sicher aber hat der Kooperationsvertrag für das SRS-Programm dem kleineren Flugzeugbauer FK einen enormen Schub an Bekanntheit und Ansehen auf internationaler Ebene eingebracht.

Cirrus plante dabei ein eigenes LSA-Flugzeug auf Basis der FK14 als LSA auf den US-Markt zu bringen. FK konnte dabei für die Entwicklung seiner neuen Produktion stark vom Know-how des Fertigungsspezialisten Cirrus profitieren, was dieser im Rahmen des Programms mit Ingenieuren vor Ort auch über 18 Monate aktiv unterstützte.

Die aktuelle Entscheidung von Cirrus, den LSA-Markt im Moment nicht anzugehen, hat dabei für FK keine weitere Bedeutung.

Auch das Jahr 2009 war für FK – trotz Krise – ein Jahr der Entwicklung und durchaus mit beachtlichen Erfolgen:

- Januar, die Zulassungsstatistik BRD 2008 weist für die Marke FK den zweiten Platz aus.
- Im April wird die fünfte Generation der FK9 mit dem Kürzel „ELA“ vorgestellt.
- Im Juni kürte die Leserschaft des Aerokurier FK erneut zur beliebtesten Marke.
- Im August wird in Südostpolen ein zweites Fertigungswerk für die Strukturteile der FK Flugzeuge eröffnet.
- Im Dezember schließlich findet das feierliche Rollout der neuen FK12 Comet Typ „Special Limited“ statt.

Natürlich ist die ökonomische Krise auch bei FK nicht ganz spurlos geblieben. Die 2007 geplanten jährlichen Produktionssteigerungen mussten für 2009 eingefroren werden. Aber die Auswirkungen sind gut zu verkraften; so konnte der Absatz auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden, durch den seit 2008 optimierten Service steht aber unterm Strich sogar ein Umsatzplus.

Robby Bayerl