

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

Otto Funk

(30. Mai 1934 bis 17. Februar 2014)



Otto Funk am Leitwerk der FK 3 (2012).
Foto: Frank-Dieter Lemke

Der berufliche Weg von Otto Funk, Ehrenmitglied der Akaflieg Karlsruhe, als Ingenieur bei Heinkel, VFW(-Fokker), MBB und DASA war der eine. Mit ihm einher und schlussendlich durchaus vorteilhaft auf's Engste damit verbunden ging Otto den Weg als „Freizeit“-Konstrukteur von Segel- und seit den 1980er Jahren auch von wegweisenden Ultraleichtflugzeugen. So entstammt seiner Feder das letzte Flugzeug mit dem Heinkel-Greif am Leitwerk - kein Bomber, sondern das erste (teilweise) in Metall gefertigte Segelflugzeug in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg. Eines seiner Meisterstücke war die FK 3, ein in Metall-Schaumstoffbauweise gefertigtes Leistungsflugzeug der Offenen Klasse, das eine kleine Serie erlebte, vier nationale Meisterschaften gewann und noch heute ohne typenspezifische TM oder LTA fliegt. Konzernentscheidungen verhinderten die Übernahme der Lizenzfertigung, weil man die Technologie

nicht außer Haus geben wollte. Seinem Sohn Peter, inzwischen selbst ein namhafter Konstrukteur von Ultraleichtflugzeugen, steuerte er den Flügel der FK 9 bei, die Maßstäbe in der noch jungen UL-Klasse setzte, einen Welt- sowie Europameistertitel errang und bis heute erfolgreich fortentwickelt wird.



FK 3 im Flug. Foto: Jochen Hammele

Die Abhängigkeit von Entscheidungen seiner Arbeitgeber war wohl immer Fluch und Segen zugleich. Eine der für Otto wichtigsten war jene, die ihn zum Ausbildungsleiter bestellte, ihm aber nun ermöglichte, seine Idee von der projektbezogenen Ausbildung praktisch zu verwirklichen. Otto konstruierte die Segel- und Ultraleichtflugzeuge, die in der Lehrwerkstatt gemeinsam von angehenden Technischen Zeichnern, Metallflugzeugbauern und Werkzeugmachern von A bis Z gebaut wurden und schließlich auch sehr gut flogen! Eine bessere Schule für künftige Flugzeugbauer ist wohl kaum vorstellbar.

Die Entwicklungsarbeiten führte Otto in der Freizeit aus, und er freute sich immer, wenn andere seine Ideen anerkannten und die eine oder andere Lösung sogar übernahmen. Das gegenseitige Befruchten sei, so sagte er, sehr wichtig im Segelflugzeugbau.

Manche Hürde gab es auch entgegen dem Willen seiner Arbeitgeber mit neuen Ideen zu nehmen. Als die FK 5, ein Segelflugzeug mit dem Rumpf der FK 3 und einem 15-m-Tragwerk für die Standardklasse, in der Lehrwerkstatt einen Baufortschritt von 70 % er-

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

reicht hatte, geriet VFW in eine wirtschaftliche Schiefelage.



Otto Funk mit FK 3-Piloten und -Flugmodellbauern in Speyer (2012) Foto: Frank-Dieter Lemke

Rigoroser Personalabbau drohte und niemand durfte dahinter kommen, dass in der Lehrwerkstatt ein Flugzeug gebaut wurde. Zu groß war die Gefahr, dass dies als Vorwand für den Personalabbau in der Lehrwerkstatt benutzt werden könne, denn in Krisenzeiten ist es einfacher, den Arbeitsplatz eines Ausbilders abzubauen als den eines Mitarbeiters in der Produktion. In dieser brisanten Zeit setzte Otto als Ausbildungsleiter alles daran, mit neuen Wirkungsfeldern die Arbeit der 15 Ausbilder in der Lehrwerkstatt zu sichern und es gelang ihm gemeinsam mit dem Arbeitsamt in Speyer, Eingliederungsmaßnahmen für junge Leute ohne Hauptschulabschluss zu organisieren, um sie für eine Berufsausbildung zu befähigen. Gelegentlich eines Besuches vom damaligen Ministerpräsidenten Kohl und Kultusminister Vogel bei VFW in Speyer kam Vogel sogar in die Lehrwerkstatt, wo ihm Otto Funk von seinem Vorhaben und seiner Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt berichtete. Vogel war begeistert, erklärte, dass er sich wieder melden würde, tat es aber nicht, worauf Otto Funk bei Vogel anrief. Danach wurde er zur Firmenleitung nach Bremen zitiert, wo ihm der Geschäftsführer die fristlose Entlassung ankündigte. Aber dazu kam es nicht, weil eben dieser Geschäftsführer inzwischen selbst entlassen worden war.

Inzwischen gibt es Eingliederungsmaßnahmen dieser Art heute deutschlandweit. Bei VFW waren es die ersten. Für viele Jugendliche ist es ein guter Weg in eine reguläre Ausbildung, auch wenn darüber die FK 5 „gestorben“ ist.



Otto Funk im Jahre 2012. Foto: Frank-Dieter Lemke

An die bei Otto so ausgeprägte Hilfsbereitschaft erinnern sich heute die FK 2- oder FK 3-Besitzer besonders dann, wenn sie mit ihrer Konstruktion von Otto Funk innen im „Bart“ an anderen Segelflugzeugen, sogar K8, vorbei steigen. Was für ein Erlebnis!

(Frank-Dieter Lemke)