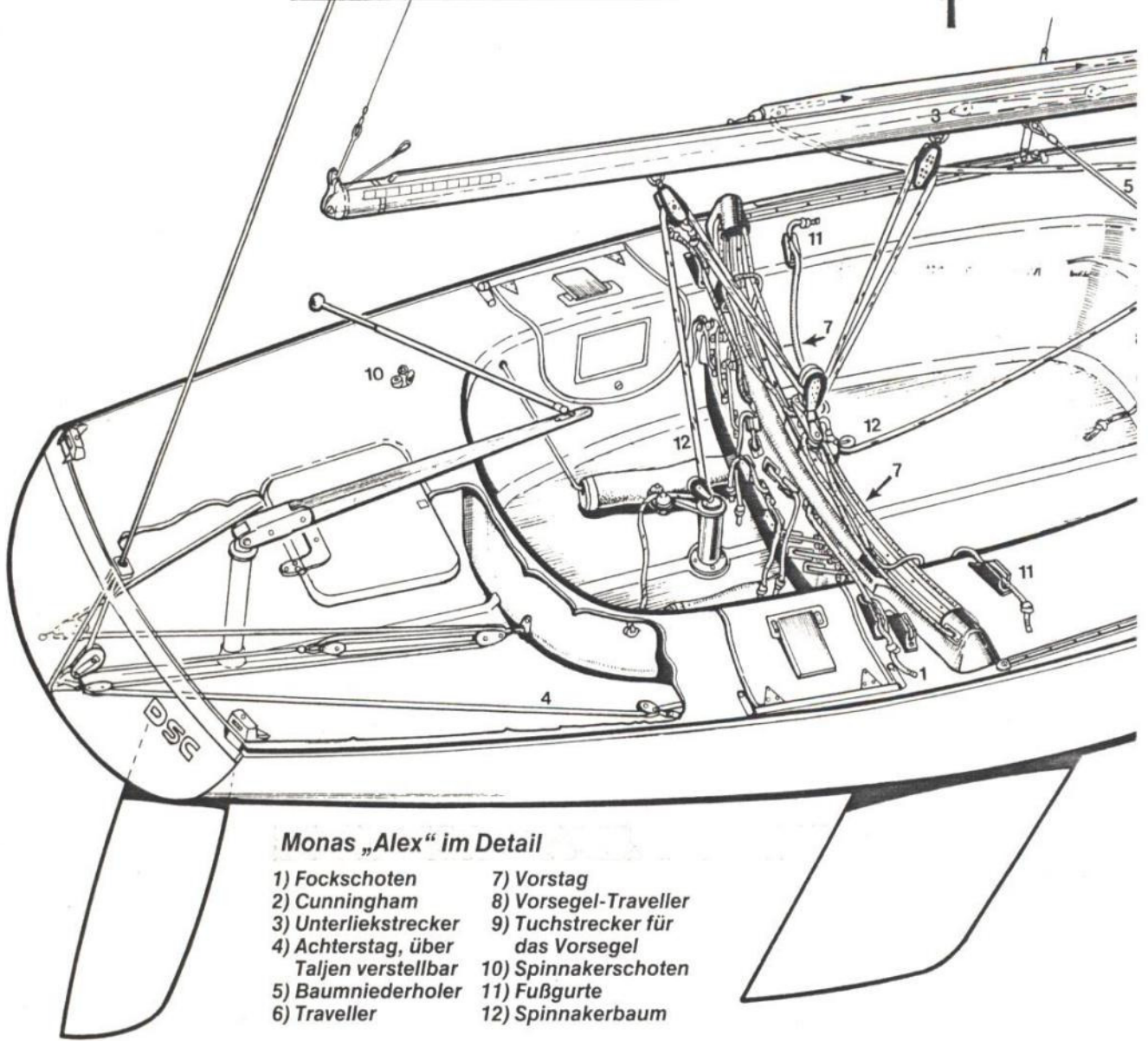
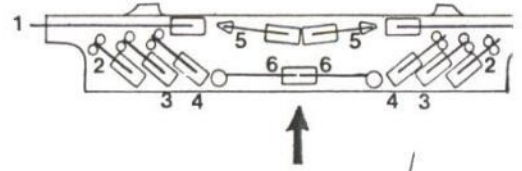
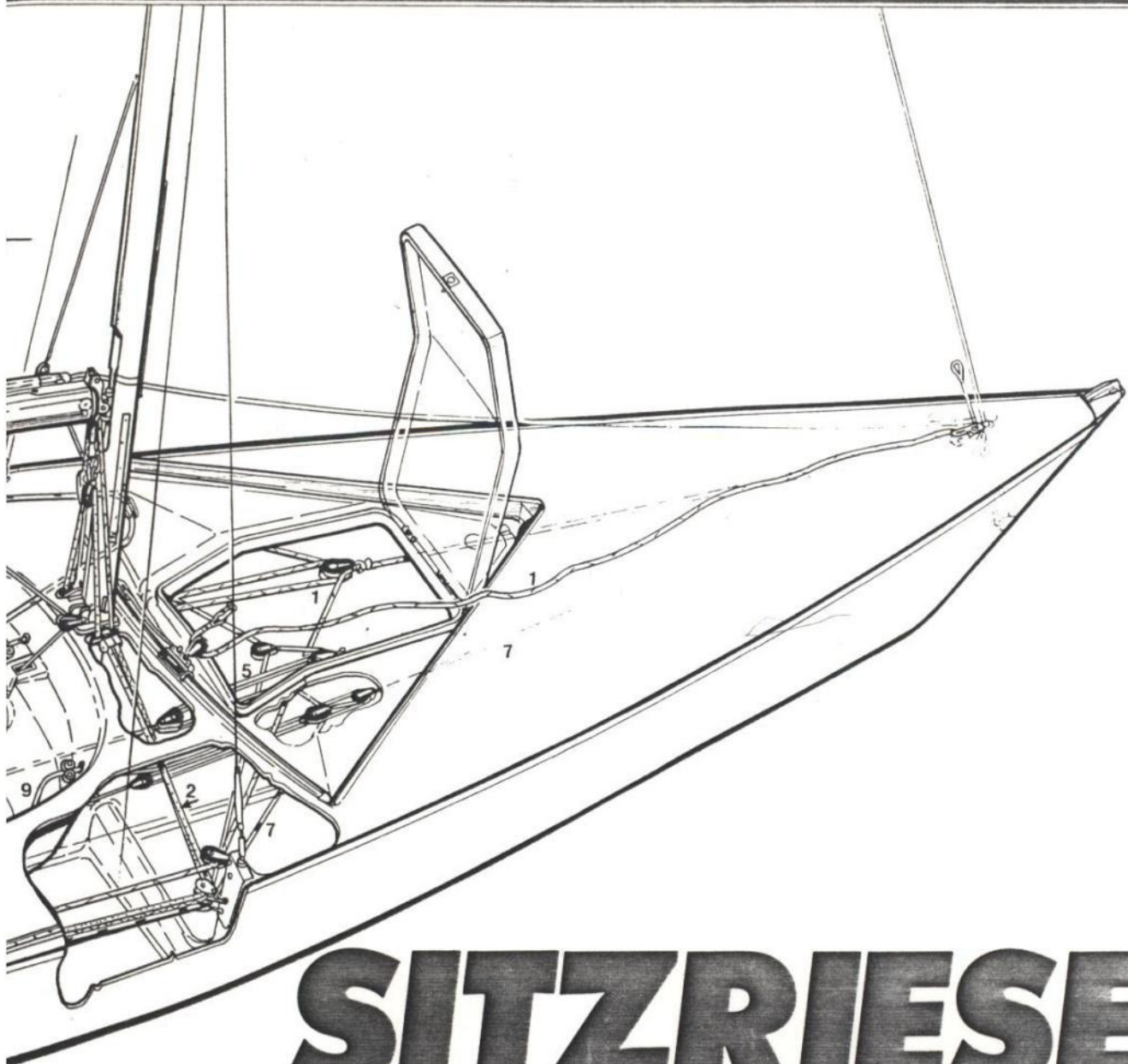


Mit seiner Monas „Alex“ holte sich Rainer Otten in den letzten beiden Jahren jeweils Platz eins in der Rangliste bei den Einmann-kielbooten.



**Monas „Alex“ im Detail**

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| 1) Fockschoten                         | 7) Vorstag                       |
| 2) Cunningham                          | 8) Vorsegel-Traveller            |
| 3) Unterliekstrecker                   | 9) Tuchstrecker für das Vorsegel |
| 4) Achterstag, über Taljen verstellbar | 10) Spinnakerschoten             |
| 5) Baumniederholer                     | 11) Fußgurte                     |
| 6) Traveller                           | 12) Spinnakerbaum                |



# SITZRRIESE

## Rainer Otten auf G166 »Alex«

„Ein Mann – eine Monas“, so lautet der Werbeslogan jener Kielbootklasse mit dem ausklappbaren Sitz auf der Kante. Daß dieser Satz jedoch nicht allgemeine Gültigkeit hat, beweisen die Gebrüder Rainer und Peter Otten auf recht eindrucksvolle Weise. Zwar geht der rein seglerische Erfolg klar auf das Konto des 33jährigen kaufmännischen Angestellten Rainer, aber der Anteil von Bruder Peter ist dennoch nicht zu vernachlässigen.

Während Skipper Rainer die Entscheidungen auf der Bahn

natürlich ganz allein fällt, steht ihm mit Bruder Peter immer ein fröhlicher Landmann zur Seite. Der 25jährige Techniker zeichnet in seiner Eigenschaft als Tüftler und Bastler für den perfekten Zustand der pechschwarzen „Alex“ und deren Trimm verantwortlich. Schnell wurde in Monaskreisen das erfolgreiche Team unter dem Spitznamen „Duisburger Bastelmafia“ geführt.

Trotz zahlreicher Erfolge ist das erfolgreiche Gespann dennoch nicht ganz zufrieden. Eine Deutsche Meisterschaft würde

ihre Siegesserie mit einem wirklich würdigen Titel krönen, aber das dauert wohl noch eine Weile. Dennoch gibt man sich in Monaskreisen zuversichtlich. 1979 wurde das Einmannkielboot mit Vorsegel durch den Arbeitskreis Leistungs- und Wettsegeln im DSV als Eintyp-Klasse zugelassen. Als nächster Schritt ist nun die Anerkennung als Nationale Klasse geplant. Bei der kontinuierlichen Aufwärtsentwicklung der Mitgliederzahlen besteht durchaus Anlaß zu einem gesunden Optimismus, daß das angepeilte Ziel in Kürze erreicht

werden kann.

Zurück zu den erfolgreichen Brüdern. Die seglerische Laufbahn des zweimaligen Ranglistennersten Rainer Otten ist eigentlich noch recht jung.

1976 „entdeckten“ die Ottenbrüder mit einer Windy den Segelsport. Ein Jahr später erfolgte der Eintritt in den Duisburger Segel Club, und auf der Sechseen-Platte erfolgten in einem Kielzugvogel die ersten Gehversuche auf dem Wasser. Allerdings konnten sie als Mannschaft mit diesem Bootstyp nicht



Rainer Otten (G 166) während einer Regatta.

so richtig warm werden. Rainer beschäftigte sich immer mehr mit dem Gedanken der Einhandsegelerei. Die Stöberl-Konstruktion „Monas“ mit dem flachen Gleitumpf, der ausgesprochen langen Konstruktionswasserlinie, dem gut profilierten Flossenkiel mit feinfühligem Balanceruder hatte es ihm angetan.

Auch die Vorschoterprobleme waren mit einem Schlag gelöst. Als auf seinen Antrag bei der Jahresversammlung im Duisburger Segel Club dann die „Monas“ in die regattaorientierte Klassensteuerung aufgenommen wurde, gab es kein Halten mehr. Die G-166, gebraucht erstanden, wurde in Anlehnung an Töchterchen Alexandra auf den Namen „Alex“ getauft, und aus einem behäbigen Tourenschiff wurde mit viel Arbeit eine schnelle Regattaziege gebastelt. Die alten Segel (von einigen DSC-Mitgliedern mitleidig als „Kartoffelsäcke“ tituliert) mußten neu entwickelten North-Segeln weichen und gaben entsprechenden Speed.

Im August 1978 nahm Rainer Otten dann an der ersten Ranglistenregatta der Monas-Klasse auf dem Halterner Stausee teil. Zu seinem Regattadebüt meinte er: „Mit viel Glück bei Winddrehern rutschte ich in der Endabrechnung auf den dritten Platz. Das gab auf lange Sicht starken Auftrieb.“

Ab sofort wurden im Heimatrevier, der Sechs-Seen-Platte, mit den DSC-Teamkameraden Trimmwettfahrten durchgeführt und man kam dem Ziel, die Monas richtig schnell zu machen, in

relativ kurzer Zeit erheblich näher. Mit unterschiedlichem Mastfall und laufend veränderter Wantenspannung kamen eine Menge Testergebnisse „in den Kasten“, auf deren Grundstock dann aufgebaut wurde.

Bruder Peter, mit Stoppuhr, Bandmaß und Wantenspannungsmesser „bewaffnet“, wurde zu einem unentbehrlichen Helfer.

Die DSC-Monas-Flotte umfaßt inzwischen acht Boote. Rainer Otten betont die gute Zusammenarbeit mit seinen Clubfreunden, die sich bei Trimm- und Vergleichswettfahrten immer wieder zur Verfügung gestellt hatten.

Nachdem im ersten Regattajahr der sechste Ranglistenplatz erreicht worden war, „schmiedeten“ die Monas-Brüder einen „Schlachtplan“ für die nächste Saison. „Bei den Manövern stellte ich immer wieder fest, daß einige Bedienungselemente während des Segelns schlecht zu bedienen waren“, meinte Rainer. Da mußte Bruder Peter her, der als Techniker das richtige Gefühl für die Beherrschung des Materials hatte.

Noch im Winter wurde für die Monas ein völlig neues Beschlagsystem entwickelt, das später immer weiter ausgebaut wurde und auch heute noch seine Gültigkeit hat. Die Erfolge ließen dann auch nicht lange auf sich warten. 1980 noch auf dem dritten Platz der Bundesrangliste, katapultierte sich Skipper Rainer mit seiner „Alex“ 1981 und 1982 jeweils auf den ersten Platz. Die Umbauarbeiten und

das verstärkte Training hatten sich also gelohnt. Doch wo liegen die Geheimnisse des schnellen Bootes?

Rainer und Peter öffneten bei einem Gespräch bereitwillig ihre „Trickkiste“. Als erste Maßnahme wurden Unterliekstrecker, Cunningham, Achterstag, Baumniederholer, Tuchstrecker und Vorstag zum Reitbalken verlegt und damit die Bedienung aus der Ausreitposition erleichtert. Die wesentlichste Verbesserung jedoch war die Umänderung des Vorstages. Die Spannung kann jetzt erhöht werden und macht sich an der Kreuz durch eine bessere Höhe bemerkbar.

Auf dem Grundprinzip des nach seinem Erfinder benannten „Weigandausbauers“ wurde der automatische Fockausbaumer weiterentwickelt. Er erspart das lästige Vorrennen zum Bug des Schiffes an einer Wendemarke oder bei der Halse. Durch die Automatik kann der Ausbaumer länger stehen gelassen werden, das Segel zieht bis zum letzten Moment. Ein weiterer Vorteil ist der Einsatz des Ausbauers auf Halbwindkursen. Er wird dann in Lee gesetzt und verhilft der Selbstwendefock zu einem optimalen Einstellwinkel. Ähnlich wie der Traveller beim Großsegel wirkt, soll auch der Ausbaumer das Achterliek der Fock unter Spannung halten, damit der größtmögliche Vorschub erzeugt wird.

Der Mastfall, bei der Verwendung von North-Segeln, liegt zwischen 36 und 42 Zentimeter. Er sollte aber in Verbindung mit der Wantenspannung individuell dem Körpergewicht des Seglers angepaßt werden.

Etwas weniger Oberwantenspannung ist Leichtgewichtern zu empfehlen, damit der Mast bei Belastung in Höhe der Saling nachgeben kann. Dadurch wird die Düse zwischen Vor- und Großsegel vergrößert.

Die Unterwanten müssen den Mast im Salingbereich gerade halten. Bis zu zwei Windstärken sollen sie lose gefahren, bei aufbrisendem Wind aber stärker durchgesetzt werden. Damit soll ein Wegsacken des Mastes nach Lee verhindert werden, denn Verkleinerung der Düse und mehr Krängung wären die Folge.

Zur Zeit werden auf der „Alex“ Segelschnitte bevorzugt, von denen Rainer meint, daß es noch Verbesserungsmöglichkeiten gäbe. Durch das eingearbeitete Lochfenster im Großsegel werden die Achterliekfäden der Fock beobachtet und danach die Feineinstellung vorgenommen. Das Unterwasserschiff und das Ruderblatt der „Alex“ haben einen ganz gewöhnlichen Antifoulinganstrich, der allerdings mit 600er Naßschleifpapier geglättet wurde. Nach eigener Ansicht sind die Ruderblatt- und Kielprofilierung aber noch verbesserungsfähig. Um eine möglichst optimale Geschwindigkeit zu erreichen, ist die Monas auf allen Kursen möglichst aufrecht zu segeln. Je weniger Krängung, um so weniger Abdrift und Fahrtverlust lautet die einfache Formel.

Die Kielflosse einschließlich Bleibombe hat ein Gewicht von 320 Kilogramm und verleiht dem sieben Meter langen Schiff ein hohes Aufrichtmoment. Beim ausgeklappten, körpergerecht geformten Schalensitz kann der Steuermann in bequemer Ausreitposition das Schiff aufrecht halten und hat eine größere Übersicht. Dennoch braucht ein Monas-Segler bei hartem Wetter auch gute Kondition.

Der 82 Kilogramm schwere Rainer Otten bereitet sich mit langen Waldläufen, speziellem Bauchmuskeltraining und Expandergymnastik auf die neue Saison vor. Die Zeit, in der er noch für den VfB Speldorf als Flügelstürmer kicke und Niederrheinmeister wurde, liegt weiter zurück. Eigentlich wollte der Ranglistenerte in der Saison 1983 mit einem neuen Boot an den Start gehen, aber Segelboot Bauer in Gundelfingen, der „Monasmacher“ und Alleinhersteller dieses Bootstyps, war zum Verkauf eines Monas-Rumpfes zur Zeit nicht zu bewegen. Die Otten wollten die Schale selbst ausbauen! Eine komplett regattafertige Monas-Competition (C) ohne Segel kostet 24973 Mark ab Hersteller. Dazu kommt das Regattasegel von North mit 1971,85 Mark. Nun wird also die alte „Alex“ mit ihrem Steuermann Rainer Otten wohl auch in der Saison 1983 ihren ersten Ranglistenplatz verteidigen müssen. Ob es ihr gelingt?

Karl-Heinz Kemmling