

1947:
Clifford
McKay jun.,
der welterste
Opti-Segler
bei der
Jungfernfahrt
des Optimist-
Prahm in der
Bucht von
Clearwater
(FL.)



Vorschläge für ein (internes)
Klassenzeichen

20.09.20: Der vermutlich
erste Optimist-Prahm auf
dem Starnberger See vor
Ammerland, gesegelt von
Quirin Waizenhöfer,
Starnberger Regatta-Club

Das Projekt „1947 Optimist Prahm“ Kurzbeschreibung

Leitbild: Jedes Ding hat den Ursprung in einer Geschichte, auch und sogar der Opti mit seiner mehr als 70jährigen Entwicklungszeit. Mit diesem Projekt soll das Interesse und das Verständnis der Opti-Segler für die Zusammenhänge zwischen traditionellen und modernen Bauweisen und Regattaformaten im Opti geweckt werden.

Ziel des Projektes ist die regelmäßige Durchführung von Wettbewerben mit dem Opti in seiner **Urform** als „1947 Optimist Prahm“. **Es wären die ersten Regatten dieser Art in Europa.** Das Projekt könnte also überregionale Bedeutung gewinnen. Die besondere Herausforderung besteht darin, sich mit den Unzulänglichkeiten der ursprünglichen Konstruktion unter Wettbewerbsbedingungen zu arrangieren.

Nach der erfolgreichen Erprobung eines Prototyps auf dem Starnberger See im Herbst 2020 sollen 6 Boote den Plänen von 1947 entsprechend **originalgetreu** und mit einem **Baumwollsegel** nachgebaut werden. Im Rahmen eines Vereinswettbewerbs nach dem Vorbild der Deutschen Segel Bundesliga können nominierte Opti-Segler in Kurzwettfahrten gegeneinander antreten.

Das Boot soll traditionell d.h. ohne moderne Segelbekleidung (Neopren, Trockenanzug etc.) gesegelt werden.

Modus:

- 15minütige Kurzwettfahrten nach dem Vorbild der Deutschen Segel Bundesliga mit anschließendem Mannschaftswechsel (bzw. Bootstausch)
- Mindestqualifikation der Segler z.B. erstes Drittel der B-Rangliste des jeweiligen Bundeslandes
- 3tägige Veranstaltungen in den jeweiligen Vereinen mit Training am Freitag, Qualifikationsläufen am Samstag und Wertungsläufen am Sonntag
- geringer Personalaufwand durch besondere Auslegung der Wettbewerbe und damit auch als Rahmenprogramm für größere Veranstaltungen geeignet

Alle 6 Boote einschließlich Zubehör lagern dauerhaft auf einem Trailer, der sehr leicht zu den jeweiligen Veranstaltungen gefahren werden kann.



Zeitplan:

Winter 20/21: Gründung eines gemeinnützigen Fördervereins zur Beschaffung der notwendigen Mittel (ca. 25.000,- Euro), Festlegung der Bauvorschriften, Nachbau der ersten Boote

2021: Mehrere Probeveranstaltungen zur Anpassung der Ausrüstung und des Formates beginnend nach den Pfingstferien (coronaabhängig) mit Einzelwertungen

2022: Einführung als Vereinswettbewerb mit Tagessieger und Jahreswertung beginnend ab den Pfingstferien

Finanzierung:

Variante 1: Die Boote bleiben Eigentum der Sponsoren und werden dem Förderverein als Organisator zur Verfügung gestellt. (bevorzugt)

Variante 2: Der Förderverein veranlasst den Bau der Boote aus Spendenmitteln (Mischmodelle sind denkbar)



1947 Clifford McKay jun. mit seinem Optimist Prahm am Strand von Clearwater - eine rohe Holzkiste, hier noch ohne Slipwagen (Man beachte die Fahrzeuge im Hintergrund)

Oktober 2020: Erprobungsfahrten mit den Optimist Prahm auf dem Starnberger See, hier erstmalig und in traditioneller Form gesegelt von Valentin Ziegler, Starnberger Regatta-Club



Oktober 2020 Prototyp des „1947 Optimist Pram“ mit dem ersten wettbewerbsfähigen Baumwollsegel (350 g/qm, Vorliekskurven neu angepasst)

1948 Eine kleine Flotte von Optimist-Prahms vor der Hafeneinfahrt in Clearwater (anfangs wurde noch ohne Weste gesegelt)



1947 Eine der ersten Regatten, hier noch ohne Klassenzeichen und Segelnummern (schon damals wurde das Schwert auf raumen Kursen hochgezogen)



Die Schot geht auf einen Traveller am Heck und ist nicht übersetzt (Der Holepunkt der Schot am Schwertkasten ist noch provisorisch)



Regattaszene 1948 (Der Buchstabe „C“ im Segel stand für die Herkunft der Segler, hier beide aus Clearwater)



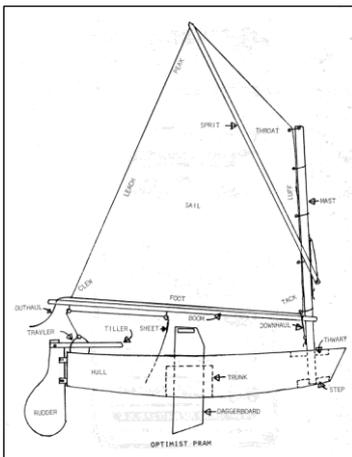
Das Sprietfall ist übersetzt und wird auf einer Klampe am Schwertkasten belegt, die Spriet kann leicht ausgehängt werden (Sicherheit)



Die Umlenkung des Sprietfalls am Mastfuß



Der einteilige und nicht einstellbare Mastfuß mit einer Gummimuffe zur Aufnahme des Mastes (Grundeinstellung Mastfuß 2,84m, nicht veränderbar, Verschraubung hier noch provisorisch)



1948, Zeichnung des Konstrukteurs Clark Mills, (Ruder und Schwert sind deutlich kleiner als beim heutigen Optimist Dinghy)



Da der Mast nicht drehbar ist, wird das Segel am Schothorn ausgehängt (Sicherheit) Der Baum war damals noch rechteckig.



Optimumuseum in Clearwater (Fl.)



Der Holzmast lässt das Boot kaum durchkernern und das Boot ist auch ohne Auftriebskörper ausreichend schwimmfähig.