

PURSI

Suomalainen Pursiseura

3/2011



Syystalkoot Sirpalesaassa ma 12.9.2011 klo 17
Lipunlasku pe 30.9.2011 auringon laskiessa



Tervetuloa Lipunlaskuun!

A&S Ravintolat ja Ravintola Saari toivottavat kaikki pursiseuralaiset tervetulleiksi perinteiseen Sirpalesaaren Lipunlaskuun pe 30.9.2011 klo 19.00.

Ravintola Saari tarjoaa SPS:n jäsenille Lipunlaskun menun 1/2 hintaan ja lisäksi tarjolla on erikoishintaisia juomia!
KAIKKI MUKAAN!

Lipunlaskun Menu

Syksyinen Aperitiivi

Alkupalapöytä & Pääruoka & Jälkiruoka

25 €/hlö (Lapset 10 €/4-12 v.)

Pöytävaraukset pe 23.9. mennessä:

p. (09) 7425 5566 / sales@asrestaurants.com

Nyt tuulta purjeisiin ja kaikki joukolla Lipunlaskuun!



- The Best of Summer by the Sea -

**Lämpimästi Tervetuloa
Hyvän Tuulen Saareen!**

Toivottavat:

Anne & Sakari sekä koko Saaren tiimi

www.asrestaurants.com

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

Eero Mörä
Tarkk'ampujankatu 8 A 12,
00150 Helsinki
Matkapuhelin: 050-2682
eero.mora(ät)gmail.com

Ilmestymisaikataulu 2011

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
-----	-------------	---------

4	17.10.2011	viikko 45
---	------------	-----------

Painopaikka	Painojussit Oy, Kerava
Painos	500 kpl

SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki
Puhelin 050 342 2836
Faksi (09) 633 603
info@suomalainenpursiseura.fi
www.suomalainenpursiseura.fi

Toimisto 30.9. saakka Sirpalesaa-
ressa ti klo 17.10 - 19.50 ja
1.10. alkaen Kankurinkadulla
ti klo 17 - 19

Pankkiyhteys:

Nordea 101830-76028
Viitenumero on aina annettava
maksettaessa.

PURSI 3/2011 SISÄLTÖ

Telakka tiedottaa - nostot 4

Kesä 2011 ja Open Europeans
eli avoimet olympialuokkien

EM-kisat 5

Emzia - ainakin seitsemän vuoden ja
seitsemän porakoneen urakka 5

**Takakannessa yhteysaluksen syksyn
2011 aikataulut.**



SPS:n uusia jäseniä:

Leena Capraro
Eetu Helminen
Mikko Kavonius
Heikki Alanko
Marko Karo
Mika Malin
Liisa Saarto
Leena Taiminen
Pirkka Vikatmaa

Tervetuloa joukkoon!

NOSTOT 2011

Nostot suoritetaan viikolla 36 - 39 siten, että viikoilla 36 ja 37 nostetaan kahdena iltana (ti, ke) ja viikoilla 38 - 39 kolmena iltana (ti, ke, to) alkaen viimeistään klo 17 ja jatkuen tarpeiden ja olosuhteiden mukaan. Ensimmäinen nostopäivä on siis tiistaina syyskuun 6. päivänä. Viimeinen iltanostopäivä on 29.9. Tämän jälkeen nostetaan veneitä vielä kahtena lauantaina eli 1.10. ja 8.10. Muina aikoina sopimuksen ja hinnaston mukaan.

Telakan ilmoitustaululla on elokuun lopulla nostolistat ja tarkemmat Veneen paino ei saa olla keväällä punnittua korkeampi. Veneet punnitaan nostettaessa ja ehdoton maksimi on 8 tonnia.

Jos et enää seilaa - telakoi.

Buffetti auki Sirpiksessä

lokakuussa joka lauantai ja sunnuntai klo 11.30 – 15.

Edelleen edulliset hinnat esim:

kahvi + leivonnainen 2 €

kahvi + voileipä 3 €

grillimakkara 2 €

hampurilainen 3 €

SPS-pipo ja T-paita 15 €

Vain käteisellä. Tuotto seuran hyväksi.

Tervetuloa mukavalle tauolle!

T: Nice

*PS. Toivomme Nicen mukavaan porukkaan lisää naisia ja miehiä!
Juttele buffetin pitäjien kanssa tai soita Marja-Terttu Eskeliselle
puh. 040-740 4874.*



*SPS:n Immu
Kuusi hyvissä
lähtöasemissa.
Kuva Satu
Lehesmaa.*

Kesä 2011 ja Open Europeans eli avoimet olympialuokkien EM-kisat

Kisat kestivät 1.7.-15.7.2011 välisen ajan, joka oli hyvin intensiivistä tekemistä niin maalla kuin merelläkin, vaikka virallisesti SPS:n osuus ratavastuullisena kestäikin vain 8.7.-13.7.

Valtavan kokoiset yhteistyökäytökset kaikille aallonnurtajasatamalaisille hienosta ja myötämielisestä suhtautumisesta evakkolaisuuteen. Ja vielä aivan erityinen kiitosmaininta Särkän linnoituksia vartiointeille. SPS:laiset toimivat kaikkia saatuja ohjeistuksia noudattaen ja odottelimme, milloin valtava kumivenearmada valtaisi Aallonnurtajan – tosin turhaan. Sitä jättiryntäystä ei koskaan tullut. Maksimissaan 35 kumiveneettä oli kiinnittyneenä Pekan Pätkällä ja Aallonnurtajalla. Pahoittelut jäsenistölle aiheutuneesta vaivasta. Tilaa siis olisi ollut säilyttää omatkin veneet omilla tai melkein omilla paikoilla. Mutta kun ei ollut ennustajia eikä kristallipalloa käytettävissä. Kaikki arviot perustuivat ulkomailla vastaavissa kisoissa, sekä koti-

maassa olleisiin aiempiin kokemuksiin kumiveneiden määrästä.

Olimme myös varautuneet koko kisojen ajaksi shuttle-liikenteen järjestämiseen Hernesaari-Sirpis välille tiettyinä sovittuina vuorokauden aikoina. Jaakko Pyhälä ja Paa-vo Eskelinen ahkerivat ja ajoivat Busterilla edestakaisin. Kuulemma homman teki koh- tuullisen mukavaksi lämpimät kesäkelit ja kauniit naisvalmentaja-asiakkaat.

Myöskin valtavat katsojajoukot jäivät tulematta niin Sirpikseen kuin Hernesaareenkin. Se oli harmi. Lauttasaarelainen kävijä totesi, että Hernesaari on niin syrjässä! Mutta kuitenkin rannoilla alkoi varsinainen säpinä, kun 49erit aloittivat kisarupeamansa 8.7. 49er-luokan kahdesta radasta vastasi SPS:n kilpailulautakunta avustajineen. Toisella radalla lähtö- ja maalialuksena toimi Taimisten Mereta, toisella Pöntiskosken Kimmon Shere Khan. 49ereita oli 65 ja purjeiden värikkyyden sekä veneiden vauhti ja vaaralliset tilanteet keräsivät porukkaa ran-

nalle - 49erit ovat oivaltaneet sen miten purjehduksesta tehdään yleisölajil! Kieltämättä olisi ollut näyttävää jos esimerkiksi Laserluokka (140 venettä) olisi purjehtinut kaikki lähdet rannan tuntumassa, jolloin asiaa tuntemattomampikin rannalla kuljeksija olisi ymmärtänyt, että on kyseessä suuren luokan purjehdustapahtuma.

Sekään ei auttanut, että kaikkien luokkien mitalipurjehdukset järjestettiin niin lähellä rantaa kuin suinkin mahdollista. Hienoja kohokohtia löytyi paljon: oli riemastuttavaa huomata kuinka vanhat kokeneet kilpapurjehtijat ja kisajärjestäjät toimivat yhteistyössä uusien ensimmäisiä kertoja mukana olleiden kanssa. Hienoa oli tehdä yhteistyötä SPS-läisten kanssa ja laajemmaltikin muiden avustavien seurojen kanssa (mukana oli toimitsijoita Turun Pursiseurasta, Tuusulanjärven purjehtijoista, HSS:ltä, HTS:ltä sekä ”seurattomia” asiasta innostuneita henki-

SPS:n Immu Kuusi ja kevyehkön tuulen tylynäyte, gastina Heikki Elomaa. Kuva Satu Lehesmaa.



löitä mm. Kotkasta). Kaukaisimmat vieraat - kansainväliset kilpailupäällikkömme - tulivat Englannista, Kreikasta ja Australiasta. On aika vaikeata kuvata, millaisia elämyksiä saimmekaan kokea kilpailujen edetessä. Ehkäpä paljon käytetty ”hyvä fiilis” ja ”suuren urheilujuhlan tuntu” ovat latteahkoja ilmaisuja vallitsevasta tunnelmasta.

SPS:laisia oli yhteenlaskettuna 25 henkilöä mukana kisajärjestelyissä. Upea saavutus! Suuren suuri kiitos hienosta rupeamasta! Kilpailijat ylistivät hyviä ratoja ja loistavasti yhteen pelannutta ja ripeästi toimivaa ratahenkilöstöstä. Myös saaritukihenkilöt Sirpalesaareissa sekä ennen kisojen alkua että kisojen aikana ja jälkeen, tekivät mittaanattoman arvokasta työtä merkittävällä karikot poijuilla, huoltamalla ja korjaamalla kalustoa, pitämällä Helsinki-turisti-infopistettä jne.

Ikimuistoisten kisajärjestelyjen ja kisojen jälkeen jäi mieleen lisäksi yhteiset illanvietot ja trooppisen lämpimät illat - ehkä jopa hieinan epätodellisetkin. Yhteiseen päämäärään - hyvien kilpailujen tekemiseen - pyrkiminen kaikin mahdollisin keinoin tiivisti tunnelmaa päivä päivältä.

Pääosin kilpailut menivät purjehduksellisesti todella hienosti. Mutta aina välillä tekevälle sattuu: ankkuri ei pidä tai sitten pitää liiankin hyvin, liput eivät tule alas oikeaan aikaan tai väärä lippu nousee, haulikon panos ei pamahda, äänimerkkitorvi ei törähdä eikä ehdi syödä tai eväitä ei enää ole... Tai sitten radalle lähtöä odotellaan aamuyhdeksästä iltapäivään kello neljään, kun ei tuule, kokon ajan lähtövalmiina tai epätietoisena lähde-täänkö ollenkaan... Tai sitten tuulee mistä suunasta tahansa, eikä tuntienkaan yritysten jälkeen ratakuviot toimi niin kuin pitäisi. Kun siinä tilanteessa vaaditaan uskomatonta kisakestävyyttä toimitsijoilta, niin kuvitella mitä se vaatii kilpailijoilta!

Kummallista, että vaikka luulee nähneensä paljon ja olleensa mukana monessa, huomaa joka kisassa oppivansa jotain uutta - vaikka olisi ollut mukana järjestämässä kisoja liki 30 vuotta. Ja toisaalta tämä sa-



*Andy Curnow (Australia), Maria Oksa ja Joel Kanervo tarkastavat maaliintulojärjestystä.
Kuva Satu Lehesmaa.*

mainen ilmiö toistuu purjehduksen kaikissa eri muodoissa, olitpa sitten matkapurjehtija, kilpapurjehtija tai kevytvenepurjehtija – likimain jokaiselta reissulta/jokaisena päivänä oppii jotain uutta tai löytää jotain mitä ennen ei ole huomannut. Ehkä tähän maailmaan juuri sen vuoksi on jäänyt pahasti koukkuun...

SPS:sta oli mukana myös kilpailijoita: 49ereissa Immu Kuusi, Star-luokassa Sakari Kausto/Juha Paananen sekä Laser Standardeissa Jussi Kirveskari. ”Meidän poikamme merillä” tekivät taatusti parhaansa ja antoivat kisoissa kaikkensa.

Varsinaista suomalaisten menestystarinaa ei näistä kisoista kuitenkaan muodostunut, vaikka toiveet ennakkoon olivat korkealla. Silti kaikkien aikojen suurimmassa Suomessa järjestetyssä purjehdustapahtumassa jokainen kilpailija mitteli maailman parhaimpien kanssa paikasta auringossa. Eikä menestystarinaan olisi kovinkaan kummoisia tarvittu, loppupeleissä oli kyse vain hiuksen hienoista eroista. Kilpailijoita oli 53 eri maasta, koska oli kyse avoimista Olympialuokkien Euroopan Mestaruuskisoista, joten kyllä siihen määrään voitettavaa mahtui eräskin määrä.

Vähän ennen kisan alkua sain kuulla, että SPS:n entinen kilpailupäällikkö Ahosen Minna, joka myös oli ilmoittautunut mukaan järjestelyihin, joutui 27.6. antamaan periksi taistelussaan nopeasti edennyttä syöpää vastaan. Pienellä joukolla 49ereiden (joiden GP-kisoja Minna päälliköi useita) kisojen päätteeksi kiitimme Minnaa upeasta ajasta SPS:n kilpailupäällikkönä laskemalla Sirpiksen kallioilta alloille valkeita hortensian kukkia.

Lämmin kiitos ihan kaikille toimitsijoille sekä kaikille SPS:n jäsenille, joiden avulla EM-kisat saatiin upeasti vietyä läpi.

Satu Lehesmaa



Ainakin seitsemän vuoden ja seitsemän porakoneen urakka

SPS:n vajassa on entisöity kesästä 2004 lähtien upeaa kuutosta, joka rakennettiin 1930-luvulla Norjan kuningasperheeseen. Vuosikymmenten saatossa alus pääsi huonoon kuntoon, mutta alkaa taas olla alkuperäisessä loistossaan - kiitos nykyisen omistajan Antti Aliklaavun. Annetaan mestarin itsenä kertoa Emzian kunnostusprojektista.

Aloitimme vaimoni Aijan kanssa purjehduksen Lea-nimisellä Hai L26:lla 1990-luvulla. Emzian hankimme vuonna 1997. Siinä oli tuolloin moderni masto, ruffi, diesel-keskimooottori, punkat sekä muu matkapurjehdusvarustus kaikkine mahonkilaatikoitoinen. 6mR:stä kun oli pyritty Ruotsissa rakentamaan täysverinen risteilijä.

Etenkin satamassa ollessaan Emzialla oli ruma tapa vuotaa, joten veneeseen hankittiin hyvät akut ja kaksinkertainen pilssi-pumppujärjestelmä. Tämä ei kuitenkaan aina riittänyt, joten tein ensimmäisen pohjaremontin kesällä 2000. Purin peräkulman sekä sen pohjalaudoituksen. Samalla poistin lyijy- ja puukölin välistä merkillisen, veneen ympäri kiertäneen 30 cm leveän kuparikau-luksen. Uusin myös peräsimen tammesta alkuperäisen materiaalin mukaisesti. Keskimooottori poistettiin seuraavana talvena, ja veneen paino putosi 4550 kilosta 4200 kiloon.

Historia hahmottuu

Purjeita korjatessa ja täydentäessä selvisi, että Emzian mittakirja ei ollut liiton virallinen, vaan ruotsalainen venetodistus. Tutkin



Sly Emzia Viaporin Tuopissa v. 2002. Kuva Jorma Rautapää.

omistajahistoriaa ja sain siinä sivussa käsiini Loydsin, Det Norske Veritaksen, K.N.S:n ja SXX:n venerekisterit 1930- ja 1940-luvuilta sekä sisarveneiden linjapiirustukset.

Kävi ilmi, että **Johan Ankerin** suunnitteleman veneen ensimmäinen omistaja oli ollut Norjan silloinen kruununprinssi, josta myöhemmin tuli **kunigas Olavi V**. Vene kantoi tuolloin nimeä Norna II, ja prinssi purjehti sillä valmistumisvuonna 1933 Norjassa Hånkon regatan. Viisi vuotta aiemmin hän oli voittanut kultaa Amsterdamin olympialaisissa. Toinen tunnettu aiempi omistaja on ruotsalainen **Lennart Sterner**, joka sai ruffatusta Emziasta innoituksen suunnitella oman yksityyppi venetyypin.

Tuolloin 2000-luvun alussa eksyin myös kilpapurjehdukseen. Tutustuin Det Norske Veritaksen laivantarkastajaan ja hänen kipparoimanaan voitimme 5.5 evoluution -luokan avoimen Suomenmestaruuden sekä evolution-luokan maailmanmestaruuden **Eivind** Stillin suunnittelemalla Goddam-veneellä vuonna 2003 Helsingissä. 5.5-luokka antoi hyvän kuvan siitä, mihin oikealla suunnittelulla ja ergonomisella kansilayoutilla sekä hyvällä merimiestaidolla päästään suorituskyyvyssä, vaikka veneen muu konstruktio ei olisi kilpailukykyinen.

Uudelleen heränneiden kilpailukokemusten ja tutkimustyön innoituksesta Emziaan alkoi rakentua uudelleen 6mR.

Pohjaremontti alkaa

Vuonna 2003 suunnitelmassa oli tehdä Emziaan kansiremontti niin, että alkuperäinen kuosi saadaan esiin. Materiaaliksi valittiin Siperian lehtikuusi, jota hankittiin Venäjältä. Suunnitelma epäonnistui, koska puuerä hävisi välittäjältä Suomessa ”parempiin” tar-

koituksiin. Seuraava erä tulikin sitten ajalaan: 50 mm paksua ja noin 500 mm leveää lankkua. Se on tätä kirjoitettaessa edelleen kiinnittämättä kanteen.

Syksyllä 2003 tutkin maston alla olevaa pullistumaa emäpuun ja laudoituksen välissä. Laudoituksen sisältä alkoi tulla multaa ja valuvaa massaa, joka oli ollut joskus puuta. Näin selvisi syy veneen vuotoon. Kansiremontti sai siis jäädä, ja pohjan korjaus alkoi poistamalla kaikki mätä orgaaninen aines. Alimman laudan takana olleesta emäpuusta oli jäljellä vain kuoret! Rautaiset kölipultit olivat katkenneet tai ruostuneet naulan ohuiksi. Edessä oli Emzian korjausohjelma, jonka laajuutta en tuolloin ymmärtänyt.

Toisen korjauskierroksen ensimmäinen korjausvuosi (2004)

Kesällä 2004 avasin pohjan laudoituksesta ja vaihdoin emäpuun. Emäpuu veistettiin yhdestä 5 metriä pitkästä, 55 cm leveästä ja 10

S/y Emzia työn alla. Kuva Antti Aliklaavu.





S/ly Emzia työn alla. Kuva Antti Aliklaavu.

cm paksusta iroko ”laudasta”. Mallia ei ollut, koska vanha emäpuu oli murentunut käsiin.

Kun poistin alinta laudoitusta ja emäpuuta, tuin veneen kaivoskuilumaisella holvauksella: Emzian yläosa oli stabiloitu keulasta sekä perästä A-kirjaimen muotoisilla 2x2 tuumaisilla tuilla. Rungon muoto pysyi näillä tuennoilla muuttumattomana koko korjauksen ajan. Vene oli nyt siis kahdessa osassa: yläosa ja alaosa.

Tein ensin leivinpaperille sapluunan lyijykölin muodosta sekä pultituksen sijainnista. Sitten siirsin ne vanerille, ja sovitin pultteja vanerimallin kanssa. Tämän jälkeen tein ylimääräisen työvaiheen: veistin harjoitellakseni männystä vastaavan emäpuun ja tein siihen kölipultteja vastaavat reiät.

Vasta tämän jälkeen veistin lopullisen emäpuu noin 40 cm moottorisahan terällä, joka oli kiinnitetty kulmahiomakoneen laippaan. Tehokas työkalu, mutta turvavarusteisiin kannattaa kiinnittää huomiota! Ennen emäpuun asennusta tein sen ympärille muo-

vista altaan, jotta sain kyllästettyä emäpuun siinä.

Asensin emäpuun paikalleen veneen sivusta. Ongelmana oli, että mutterit piti voida kiristää emäpuun ja lyijykölin liitokseen, vaikka emäpuu peitti tilan. Jouduin tällöin keksimään mutterin ja aluslevyn yhdistelmän. Lovesin ennen asennusta emäpuuhun kolot neliölaattoihin hitsatuille muttereille ja asensin niihin väliaikaiset asennuspultit. Näin mutterien asennuskulma säilyi oikeana, eikä liimaa mennyt liitoksesta mutteriin.

Kölitukkeja uusittiin 12 kpl 50 mm paksusta ja leveimmillään 60 cm:stä jalavasta. Tarpeeksi leveän massiivipuun löytäminen oli haaste, mutta Fiskarsin laatu puusta löysin vidoin sopivaa. Jalavan työstäminen on tammeen nähden miellyttävää, ja sen etuna on keveys. Öljytynä jalavan elävä pinta on kullankeltaisena kuin sisustuslehdessä - veneen pilssissä se kuitenkin valitettavasti tummuu jo ensimmäisenä vuonna....

Uudet kölitukkien kölipultit tehtiin 12 mm akseliteräksestä ja sorvatuilla kierteillä. Akseli terästä hankin terästukkurilla ja sorvautin Pasilan Tilaus Oy:ssä, jossa projektini tunnetaan.

Toinen korjausvuosi (2005 – 2006)

Kun emäpuu oli saatu sovitettua kölin päälle, alkoi keularangan veistäminen. Avasin ensin keulaa niin, että vanha tamminen ranka saatiin pois. Se oli korjattu 1970 - 80 -luvulla ja oli erinomaisessa kunnossa, paitsi että siinä oli keskellä pituussuunnassa oksan aiheuttama poikittainen halkeama. Tuntui, että senkin voisi laittaa saman tien.

Veistin uuden keularangan 60 cm leveästä ja 50mm paksusta valkotammesta, niin että lankkuja oli kaksi päällekkäin. Rangasta tuli toisesta päästä 60cm leveä ja keulan puolelta vain 10cm leveä. Viistotun rangan sovitamiseen meni koko kesäkuu ja asensin sen paikoilleen vasta heinäkuussa, **Ola Erikssonin** antaman taustatuen voimin.

Syksyllä laitoin kuntoon puretun laudoituksen keulan osalta.

Kolmas ja neljäs korjausvuosi (2007 – 2008)

Emäpuun poiston yhteydessä halusin laittaa peräkolmion ja osin korjatun perärangan, jotta ne eivät vaivaisi meiltä. Purin siis koko perärangan ja laudoituksen tarvittavilta osin.

Tein perärangan 50 mm paksusta hondurasmahongista, niin että ranka oli paksummillaan 150 mm. Muodoltaan se oli kolmoiskaareva. Peräsinura laitettiin vasta laudoituksen jälkeen.

Uusin myös puolet vedenalaisen osan laudoituksesta. Koska korjaus oli tehty tähän asti ”hyvistä materiaaleista”, päätin laittaa pohjankin Honduras-mahongista. Tosin 6m lauta tuli Khayasta, koska en löytänyt sellaista hondurasmahonkisenä. (Khaya on Mahongin sukuinen puu, mutta ei vedä vervoja aidolle mahongille).

Viides korjausvuosi (2009)

Vuorossa oli vedenalaisen laudoituksen hionta, kyllästys ja maalaus. Vihdoin edessä oli myös veteen lasku. Laskua edeltävänä iltana peräsimen asennuksessa tapahtui kuitenkin virhe. Sen seurauksena peräsin tipahti ja halkesi. Se oli korjattava uudelleen. Tämän vuoksi Emzia voitiin laskea veteen vain hätäisesti peräsinakseli tulpattuna, jotta sain vesilinjat ja mahdolliset vuodot selvitettyä.

Kuudes korjausvuosi (2010)

60 cm puuttuva pala perään. Kuulostaa pieneltä työltä, mutta siihen meni koko kesä 2010. Aloitin tekemällä rimoista linjauksen perään ja vaaittamalla veneen vatupassiin. Tämän jälkeen tein mallit perän tynnyriin ja veistin tynnyrin perään niin, että sain mahdollisimman paljon kolmioita syntymään liitoskohtien suhteen. Niitä tarvitaan aallokossa jakamaan partuunoitten ja hekin voimia.

Seitsemäs korjausvuosi (2011)

Alkavan purjehduskauden työsuunnitelma on tehty: perän puuttuvan kannen rakennus ja heloitus.

Ensi vuonna vuorossa on Emzian säätöjen hakeminen ja tekeminen meressä, niin että se purjehtii molemmilla halsseilla samoilla trimmeillä.

Sitä seuraavaan korjausurakkaan tulee viimein kannen rakennus (jos terveys ja perheen tuki sen sallivat).

2000-luvun alussa sain veneenveistäjän urakan hinta-arvioksi 100.000 mk ja 2000-luvun puolivälissä kuulin, että kaupallisessa puuvenetelakassa hinta vastaavalle remontille oli 70.000 €. Jälkikäteen näkisin, että 100.000 mk investointi olisi ollut kustannustehokkain tapa laittaa Emzian alakerä kuntoon.

Työmäärää en ole laskenut, mutta vuosien aikana on kulunut mm. neljä porakonetta, neljä imuria, kolme pyörösahaa, kolme sähköhöylää, yksi iso kulmahiomakone ja kaksi pientä.

Työkaluista olen oppinut, että näin kovassa veistotyössä kestää vain ammattilautu ja sekin vain määräajoin takuuhuollettuna.

Entisöintiprojektin aikana tyttären ovat kasvaneet sen verran, että kysyvät minulta, milloin pääsemme purjehtimaan. Tänä kesänä? Niin olen luvannut.

Kiitos kaikille projektia auttaneille ymmärryksestä ja avusta! Kiitos etenkin SPS:n Telakkaporukalle sekä Vajan ”omalle” porukalle!

Antti Aliklaavu



Antti Aliklaavu. Kuva Steffi Steffi Sjöholm



Aikataulu Sirpalesaareen • Syksy 2011

Kutsu yhteysvene nostamalla osoitin ylös!

1.10. – 16.10. JOKAISENA PÄIVÄNÄ

12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 16.30 17.00 17.30 18.00
18.30 19.00 19.30 20.00

LISÄVUOROT LAUANTAISIN JA SUNNUNTAISIN

09.00 10.00 11.00

22-23.10. / 29-30.10. / 5-6.11.

09.00 09.30 10.00 10.30 11.00 11.30 12.00 12.30 13.00 13.30
14.00 14.30 15.00 15.30 16.00 16.30 17.00

Matkaliput (meno-paluu)

Aikuiset	4,00 €
Aikuiset 10 matkan sarjalippu	35,00 €
Lapset alle 15 v.	1,00 €

OIKEUS MUUTOKSIIN PIDÄTETÄÄN.

Hinnat sisältävät alv. 9 %.

www.blueshipline.fi

Gsm. 0400-844 172 / Mikko Lanki