

Suomesta on käyty Ranskassa hyppyoppia ottamassa. Härmäläisten vuosittainen urhomäärä vieraalla taivaalla on ollut 10-20. Itselläni oli neljäs kerta kysymyksessä sekä hyppäämättömät tutustumiskäynnit lisäksi... Käsitys on muovautunut kohteista: Biscarrosse (lähellä Bordeaux'ta), Limoges (keski-Ranskassa), Chalon (lähellä Lyonia) ja nyt Gaillac, jossa vierähti elokuun ensimmäiset kaksi viikkoa anno domino 1967.

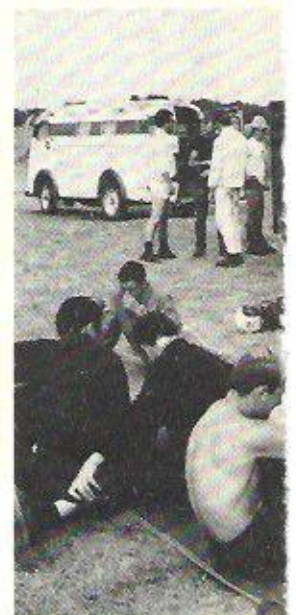
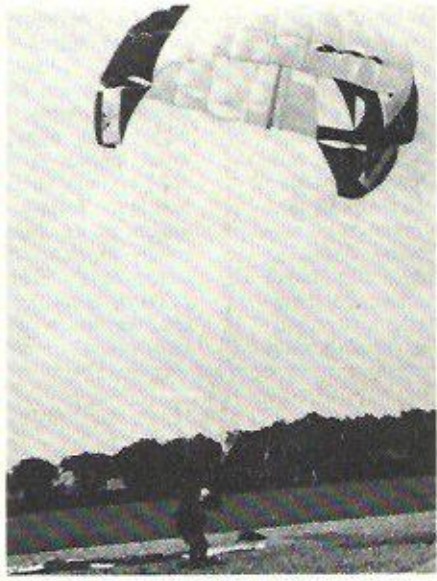
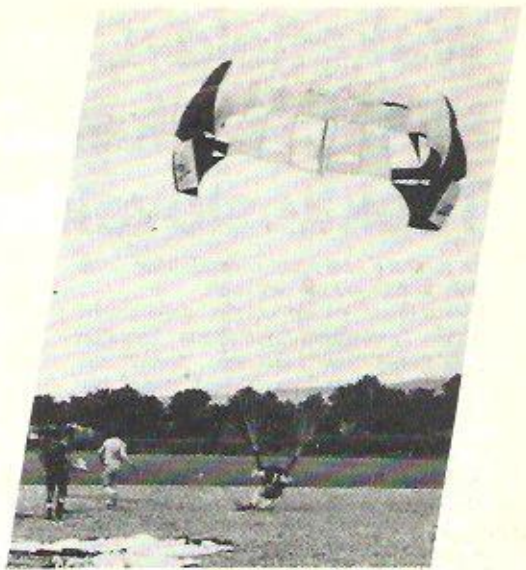
Miksi merta edemmäs? Syitä on monia. Halu edistyä vapaan pudotuksen taidossa on tärkein. Keskitetty runsas hyppääminen hyödyttää etenkin, kun se tapahtuu opettajien arvostelun ja neuvojen pönkittämänä. Ennen kuin jotakin hyppykeskusta voi suositella, täytyy tuntea mm. sen vetävät voimat, resurssit ja toimitavat. On muutenkin terveellistä nähdä eri paikkojen junailutyylit. Jokin nokare tarttuu hyppyaalareihin sitten Suomessakin sovellettavaksi. Toisten virheet ovat vallan mainio keino. Hyvät puoletkin auttavat.

Vuosien mittaan on kehittynyt eräänlainen henkilökohtainen hyppykeskusten arvosteluasteikko, jonka esitän omassa tärkeysjärjestyksessäni: 1) päivittäinen hyppyluku, 2) hyppyarvostelun pätevyys, 3) hyppysten hinnat, 4) etukäteisopetuksen määrä ja laatu, 5) maali alueen pehmeys, 6) käytettävissä olevan varjokaluston laatu ja määrä, 7) pakkausmahdollisuudet, 8) kentän laatu maali alueen ulkopuolella, 9) muita

tekijöitä kuten koneiden luku, oman varjokaluston käyttö- ja korjausmahdollisuudet, muun toiminnan laajuus jne.

Kriteeriolle löytyy muitakin mittoja. Yllä olevat riittäkööt. Vertausmahdollisuus keskusten välillä syntyy, kun eri kohdille ruvetaan jakamaan kertoimia. Moista taulukkoa voidaan hyvin käyttää eri hyppyerhojenkin arvosteluun esim. Suomessa. Muunnettuna se ehkä soveltuisi myös lentokeskuksiin tai lentokerhoihin meillä ja muualla. Yritte- liästä, vai!

Tämä Gaillac on Etelä-Ranskassa, Toulousen Caravelle-kaupungista 50 km koilliseen. Paikkakuntaa asuttaa noin 12 000 ihmistä, kenttä sijaitsee 2 km keskustesta, tienoo on laakeata Garonne-joen laaksonsyrjää. Pyreneiden vuoristo näkyy kirkkaalla säällä päältä 100 km etelään. Sillä lie vaikutuksensa sääoloihin, joita väitetään poikkeuksellisen edullisiksi hyppytoiminnalle.





KAVO LAURILA

# HYPPYKESKUS GAILLAC



## Hyppyluku

Virallinen nimi on: Centre-Ecole Régional de Parachutisme 'Claude Lahille' eli Claude Lahille-nimisen maineikkaan hyppääjän nimelle pyhitetty laskuvarjoureilun alueellinen keskuskoulu. 1966 siellä suoritettiin yhteensä 6 300 urheiluhyppyä. Tänä vuonna ylitettiin mainittu luku elokuussa. Keskus ei kuulu kaikkein suurimpiin hyppymylyihin, joista esimerkkinä olkoon Chalons, vuosittainen hyppyluku yli 12 000. Gaillac on toisen suuruusluokan kärki-keskus. Vertailun vuoksi: koko Suomen hyppyluku 1966 oli 2 057; koko Ranskan muuten 122 500.

Etukäteen luvataan 2–3 viikkoa kestävän kurssin mittaan halukkaille 40 hyppyä. Hyppyyhin ei missään tapauksessa pakoteta. Päinvastoin kysytään ennen jokaista hyppystuntoa – sellaisia järjestetään päivittäin yksi tai kaksi eli aamusta iltapäivän alkuun klo 8–13 ja/tai iltapäivän lopusta iltaan klo 17–20 – kultakin kurssilaiselta erikseen: miten monta varjoa pakattuna? ja miten monta hyppyä haluat suorittaa?

Ensimmäinen vastaus on ratkaisevampi, toinenkin voidaan ottaa huomioon.

Hyvien säiden sattuessa muutamat innokkaimmat ovat päässeet kahdessa viikossa 50 hyppyyn. Ennätys oli 67. Useimmilla luku jäi 20–25 tienoille. Omasta kurssistani kiilasin enimmät hypyt eli 34. Tämä merkitsi oleskelupäivittäistä keskiarvoa 2,43 ja hyppypäivittäistä keskiarvoa 3,2. Kolmena päivänä 14:stä ei nimittäin hypättä. Käytännössä oli kuuden, neljän ja kolmen hypyn päiviä kaksi.

Hyppykorkeudet olivat yleensä 2 500 m – ei koskaan enempää – 2 000 m ja 1 000 m. Hyppystäni 20 oli ensinmainitusta korkeudesta, 8 keskimmaisesta ja 6 alimmasta. Päivittäinen yhteisluku ylitti helposti 60, joskus 100 ja muutaman kerran lähestyttiin 200 hyppyä. Kurssilaisia oli joskus 30, joskus 40 ja opettajia 3–6. Etenkin viikonlopulla kiilareita kuhisi.

## Arvostelu

Edistyminen on hidasta ilman opetusta. Tärkein tiedonjaon muoto on hypysuoritusten arvostelu. Sellaista ei korkeissa hyppyissä saa aikosekseen ilman kiikaria tai mieluummin erikoista taittoprismaista katselulaitetta. Tällaisia oli Gaillacissa yksi kappale. Ei niitä helposti muuallakaan ole useampia, vaikka sietäisikin. Suomessa ei sellaisia ole yhtään ainoasta (– siviilissä – armeijassa kyllä) mikä on huolestuttava vajavaisuus.

Gaillacin katselulaitteen äärellä oli joka ainoan hyppykierroksen tiimoilla opettaja, joka otti sekuntikellolla ajan ja saneli virheet ja hyvät puolet merkittäväksi pöytäkirjaan. Myös pakkolaukaisut seurattiin, samoin kaikki korkeudet. Niksinä oli päästä kullakin hyppykierroksella ensimmäiseksi. Silloin tuli seuratuksi. Ylityslennon toinen ja mahdollinen kolmas uloslähtijä saivat suoritella askareensa joko omin avuin tai koneessa olevan opettajan valvonnassa. Viime mainitun silmä ei taas juuri kymmentä sekuntia pidemmäksi yltänyt – eli taitohyppyissä siitä ei ollut hyötyä.

Arvostelut kirjoitettiin kahteen paperiin. Koneessa oleva hyppymestari kirjoitti omansa ja maassa oleva opettaja (katselulaitteen ääressä) omansa. Jälkimmäinen arvostelu kattoi myös varjoauki-ohjauksen sekä sentilleen mitatun tarkkuuden maalipisteestä etäisyyteen 25 m. Pidemmät etäisyydet ropattiin silmämääräisesti.

Henkilökohtaisen arvostelun sai halutessaan suoraan molemmilta opettajilta vaikka oitis hypyn jälkeen. Yhteinen suuri ja ankara briefing-tilaisuus eli arvostelukokous pidettiin luokkahuoneessa hyppöjen päätyttyä. Tällöin opettajat kävivät lävitse hyppykierroksen toisensa jälkeen mies mieheltä ja nainen naiselta. Arvostelun asteikko oli surkeilematon. Suosikkeja ei hyväksyty, virheisiin puututtiin rakentavassa hengessä mutta sääliä. Rikheet tuomittiin ja rangaistiin. Esim. liian matala aukaisu aiheutti levon ainakin seuraavaksi päiväksi; seisontalaskusta itseaukaisussa ollut joutui pakkolaukaisuun ja pakkolaukaisija lepäsi. Pitkät sekuntiluvut johtivat myös takaisin pakkolaukaisuun. Briefingistä ei käynyt pinnaaminen, sekin johti päivän tauolle. Tämä arvostelutilaisuus oli ehkä parasta koko keskuksen toiminnassa.

## Hinnat

Ranskan valtio tukee hyppyä rahallisesti. Tavallisesti hyppykoneet kuuluvat valtiolle. Polttoaine on kallista Ranskassa, mutta sillekin on löydetty lääketta siitä suuresta pussista. Hyppöjen hinnat vaihtelevat kerhoittain. Tietämäni mukaan ne ovat halvimmat Chalonsissa ja toiseksi halvimmat Gaillacissa. Kummassakaan ei ulkomaalaisen suhteen tehdä eroa, kun taas esim. Biscarrosse rankaisee ankarasti vieraan valtakunnan alamaisia.

Gaillacissa pakkolaukaisuhyppöjen hinta on mk 4:60 (7:– F); korkeus 650–1 299 = 5:25 (8:– F); 1 300–2 499 m = 8:55 (13:– F); ja 2 500 m = 9:85 (15:– F).

Hintoja ei voi pitää meikäläisen mitapuun mukaan korkeina. Omalta osaltani kului hyppäskareisiin 430:– (mukana uudet kengät 67:50). Sievoinen summa toki. Kun rupeaa ynnäämään matkakustannuksia ja muita oheismenoja onkin katumuksen karvas kalkki aivan liikittumassa. Hyppö keskihinta nousee moninkertaiseksi hämmäläiseen verrattuna...

Hintayhteydessä kuiskaus moottorilentäjille: Piper-tunti maksaa vain 27:60, pikku Jodel 29:60 ja moottoripurjekone Fournier RF 3 19:60. Tosin oli maksettava lisävakuuus 23:– sekä jäsenmaksu 33:–. Toisin sanoen alle kaksi lentotuntia piti sisällään tuntihintaa yli 60:–. Kallista sekini.

## HYPPYKESKUS GAILLAC...

### Opetus

Julkisen arvostelun tarkoitus ja merkitys koitui oivallisesti opiksi. Sen lisäksi, että omat erehdykset korjattiin, sai jokainen vapaasti nauttia toisten virheistä tai kadehtia eräiden edistystä.

Opetuksen toinen oleellinen osa: etukäteisvalistus oli huonohkossa kanti-messa. Opettaja-aines oli kirjavanpuoleista eikä oikosiltaan tietoa juuri jakanut. Kysyvä kyllä tien löysi ja myötämöisesti syntyjä syviä selvitettiin, mutta toisaalta kansainvälisesti katsoen vallitsi muutamien liikkeiden suhteen ilmeinen vanhanaikaisuus opetuksen tavassa ja laadussa.

Sitä paitsi koulutusohjelmat ja hypyvatkin poikkeavat meikäläisestä ja mm. amerikkalaisesta järjestelmästä. Edistuksen tahti pidetään Ranskassa ehdoin tahdoin hitaana. Muutamet menetelmät ovat vanhentuneita, mm. yhteistyöskentelyn tavat ja keinot kalpelevat ainakin muutaman yrittäjän tuntumalla mitattuna. Taitohypyn asennoista oltiin eri mieltä, mutta suotiin kernaasti kullekin oma tapansa. Vanhoja uskontoja ei ihmisille pakotettu, mutta ei myöskään uusia täysin varmoina hallittu. Tarkoitin lähinnä MM-sarjaa, eli vauhdinottoa ja suoritusasentoja.

Alkeis- ja alemman jatkokoulutuksen tasolla ei ymmärtääkseni ollut valittamista. Siinä rutiini ja opettajien vahva koulutus pohja kantavat kaunista hedelmää. Opettajat ovat joko ammattilaisia tai oman toimen ohellisia, mutta joka tapauksessa heillä on takanaan vähintään 6 viikkoa opettajakurssitusta Biscarrossessa sekä suoritettu loppu-tutkinto. Uusien opettajien koulutus on muuttunut kaksivuotiseksi. Ensimmäinen kurssi antaa vain apuopettajan pätevyden. Toisen 6-viikkoisen kurssin voi suorittaa aikaisintaan vuoden päästä ensi vaiheesta.

Erikaisuutena mainittakoon, että suuren luokan opetusaskare on seuraava. Ellei jonkin liikkeen virheellisyydestä saada selvää katselulaitteella tai muuten, opettaja hyppää oppilaan perässä ja seuraa hänen liikkeistään. Näin tapahtui muutamia kertoja. Kaksi esimerkkiä: lähtö korkeudesta 2 500 m, aiheena liuku oikeassa asennossa; lähtö korkeudesta 2 500 m, aiheena käännökset.

### Maalialue ja muu kenttä

Mikä on seiväshyppääjän pyllähtäessä vanukasaansa. Uimahyppääjän isku

vesivarassa ei ole ihmeellinen. Tavallisesti mäkemieskin selviää suuremmista mustelmista. Maallikosta tuntuu hevin, että laskuvarjolla kunhan vain alas tullaan ja kaatumispyörähdys kunnolla tekaistaan, niin hätäkös siinä. Siniilmäisyys on lahja, ei synty eikä häpeä!

Tarkkuuslaskua tavoitteleva hypääjä tulee aina myötätuuleen huipputehollimellään. Hän tulee kovaa ja tuiskah-taa tantereeseen kuin vihaisesti nakattu ja vain vähän opetettu työrukkanen. Kaatumisen taidon alkeellisimmatkin hivenet ovat tyystin unohtuneet, haluna hartaana on jalan survaiseminen maapisteen lähetyville, maksoi mitä maksoi. Ja usein kyllä maksaakin. Kas, terveys rapisee.

Hyvä maalialue on huipputärkeä. Tavallisesti se koostuu pienihalkaisijaisesta kivistä (1-3 cm), syvyys puolisen metriä ja halkaisija kernaasti 50 m. Niin Gaillacissakin. Sen 'otto-ominaisuudet' eivät ole Malmin maalin luokkaa eli kuka vaihtaisi kantapäitä. Omani muistut-tavat Ranskan käynnistä jokaisella astumalla. Etenkin vasen.

Tuieka aurinko kuivaa kentän pinnan kallon kaltaiseksi. Suuri sade sen tilapäisesti pehmittää, mutta kuka nyt suuria sateita toivomaan... Maalialueen ulkopuolelle - eli varsinaisen lentokentän pintaan - putosin kaksi kertaa. Kadun kumpaakin. Kun haluan nähdä kovaa ja epätasaista, suljen silmäni ja muistelen menneitä. En yhtään ihmettele, että mikä lie 10 % poistui hypyvahvuudesta ja mikä lie 10 % niukutti ja hypäsi. Alkeishyppääjillä ei yleensä ollut toivoakaan tavata maalialuetta. Voi hyvänen aika niitä mät-kähdyksiä, luhistumisia ja tölväisyjä, joilla kovaa kamaraa epähyväiltiin. Ka-teeksi ei käynyt, sääliksi kyllä.

### Varjokalusto

Gaillacissa lie noin 50 varjokokonaisuutta. Surullista kyllä niiden taso viittaa lähinnä alkeiskoulutukseen. Pääosa on umpikupuja ja seuraavaksi eniten alkeisaukko-avaroja. Tehovarjat ovat vaikeassa vähemmistössä. Tämän tietäen kuljetin paikan päälle kolme liitovarjoa Suomesta. Täysin välttämätön ja täysin hullu tempu... Raahata yli 50 kg läpi Euroopan elokuun helteessä on mieleltömintä mitä rangaistuksena voidaan jollekin osoittaa. Kuljetusvälineinä kun olivat lentokone, juna, taksiautot ja kantajan kärryt, kalliita ja karvaita kukin.

Ilman kolmea tai ainakin kahta varjoa olisi hypyluku supistunut huomattavasti ja tarkkuushyppäjien taso - muutenkin vain kohtalainen - laskenut arveluttavasti. Varjojen pakkaaminen kentällä paahtavassa helteessä ja ahdistavassa kiireessä ei ole ilon eikä autuuden lähde. Nytkin jouduin sitä lähes joka hypypäivä tekemään. Samoin tekivät muutkin, etenkin opettajat, joilla oli yleensä yksi liitovarjo käytettävissä.

Laskuvarjohyppy kestää pisimmilläänkin alle kolme minuuttia koneesta maan kamaralle. Kymmenkertaisesti tai enemmän ottaa aikaa pakkaus.

### Pakkaus

Pakkausparakki oli oiva paikka. Vil-poinenkin. Neljälle pöydälle sopi yhtäaikaan ahertamaan kahdeksan hypääjää. Pöytä on mukavin ja turvallisin pakkausalusta, vaikka kunnollisia sellaisia on esim. suomalaisilla vain Utissa. Hemmotteluun ei siis ole totuttu. Gail-



# HYPPYKESKUS

# GAILLAC

## Muita tekijöitä

Käytettävissä oli yksi lentokone. Kun Broussard hinasi kuusi hyppääjää korkeuteen 2500 m, kului siihen paljon aikaa; 450 hv vaikuttaa runsaalta, mutta nousunopeus häilyi 1–1½ m:n tienoilla ja tiimaa tuli. Hyppyjen hintaan ei tällä ollut haitallista merkitystä. Poissaolo auringon hohteesta oli sekin mielisää – muutamana aamuna sormikkaani olivat kateuden kohde muille hyppäsiinä puhaltelulle. Ainoa hankala puoli oli se, että muutkaan eivät hypänneet tuona aikana. Toinen kone olisi nopeuttanut tilannetta ratkaisevasti ja silloin kolme varjoa olisivat todella päässeet oikeuksiinsa.

Yksi opettavaisimmista havainnoista matkan kuluessa liittyi juuri lentokoneen käyttöön. Suurelle taululle oli merkitty konelastit järjestysnumeroin tain ja hyppääjittäin. Jokainen tiesi riittävän ajoissa hyppyyvuoronsa. Tämä merkitsi myös visusti sitä, että jokaisen tuli tarpeeksi ajoissa valmistautua. Komennoilla patisteltiin: kolmas kone ilmassa, neljäs varusteet päälle! Varjot niskassa varrottiin starttipaikalla edellisen kierroksen loppumista ja koneen äärimmäisen nopeata laskua (lähdin viimeisenä korkeudesta 2500 m ja kone laski ennen minua!). Tässä maantieteellisessä tapauksessa lähtö tapahtui noin 200–300 m:n päässä varjojen säilytysvaunusta. Mikäli joku onneton ei ehtinyt koneelle ennen lähtöä, ei häntä odotettu montakaan sekuntia. Muutamaan otteeseen jäi hyppyyvuorosta yksi tai kaksikin rannalle. Ellei joku onnellinen ehtinyt kiilaamaan (tein sen, tein sen!), kone starttasi vajaanlaisena. Sanomattakin on selvää, että myöhästynyt maksoi menetetyistä hyppystään normaalin hinnan, Samoin kiilari.

Lentokoneen moottoria ei pysäytetty kuin polttoaineen täydennystä varten. Tähän toimitukseen lentäjä ei koskaan puuttunut, seuraava hyppyyvuoroma huolehti siitä ja öljystä. Siitenkin yhden kerran potkuri kupeerattiin, kun pakkolaukaisinhyppääjä tömähti viereen ja kupu repeili pitot-putkeen ja olisi repeillyt vielä enemmän potkurin lapoihin.

Tuulimittaria ei koko kentällä ollut eikä minkäänlaista sääpalvelua. Tämä johti siihen, että suhteellisen vaatimatonta tuulella jätettiin hyppäämättä. Ehkä perimmäinen syy oli toinen. Ei haluttu järjestää hyppyytilaisuutta teho-varjoisille, vaan kun hypättiin, niin sen tekivät sekä alkeisoppilaat että kokeneemmat. Tämä on muuten yleistä Ranskassa ja epäsuosii kokeneempia, mutta on taloudellisesti ja organisatorisesti järkevää. Pidin menetettyjen hyppyyjen listaa. Se päättyi lukuun 12. Huono sää tai muu hyppyyteknillinen este ei vallinnut, mutta esiintyi enimmäkseen luuloteltuja tuulisyitä. Joskus järjestely klikkasi. Lentäjän tai opettajan yllättävä poissaolo ei ollut mainokseksi.

Erikoisradalla oli mahdollista ajaa mikroautolla. Vuokrattavia lentokoneita oli useita: Jodel, Piper Cup, Stampe ja Fournier RF 3. Jälkimmäinen oli niistä kiinnostavin. Valitettavasti muodollisuuksien mutkallisuus esti tutustumasta moottoriliitäjään. Muut koneet kävivät entistä tutummiksi. Viereisessä kaupungissa oli uima-allas. Ratsastus, purjehdus ja vesihiihto kävivät päinsä lähipaikkakunnilla, jonne autottomalla ei ollut asiaa.

Oppilasaines oli kirjavaa tasoltaan ja kansallisuuksiin. Samaan koneeseen sattui sveitsiläinen, belgialainen, saksalainen, italialainen, suomalainen ja ranskalainen. Etenkin italialaisia oli välillä parikymmentä. Kieltä tuntemattomilla ei ollut vaikeuksia. Kurssijat eivät olleet kiinteitä. Oppilaita tuli ja meni.

## Loppuarvostelu

matkasta: olihan se semmonen ja semmonen reissu, mutta tulihan tehdyksi! Vaikka. Kyllä Gaillac puolustaa paikkaansa alueellisena hyppyykeskuksena. Uskallanpa asettaa alussa mainitut keskuksat paremmuusjärjestykseen arvosteluasteikon edellyttämällä tavalla. Niiden perässä on omavaltainen pisteluasteikkona 4–1. *Hyppyytely*: Gaillac (4), Limoges (3), Chalon (2), Biscarrosse (1); *arvostelu*: Biscarrosse (4), Limoges (3), Chalon (3), Gaillac (3); *hinnat*: Chalon (4), Gaillac (3), Limoges (2), Biscarrosse (1); *opetus*: Biscarrosse (4), Limoges (3), Chalon (3), Gaillac (2); *maalialue*: Biscarrosse (4), Limoges (3), Gaillac (3), Chalon (2); *varjojalusto*: Biscarrosse (4), Limoges (2), Chalon (2), Gaillac (1); *pakkaus*: Biscarrosse (4), Gaillac (3), Limoges (3), Chalon (3); *muut tekijät*: Gaillac (4), Limoges (2), Chalon (2), Biscarrosse (1).

Yhteensasketut pisteet osoittavat tulosta: Biscarrosse (23), Gaillac (21), Limoges (21) ja Chalon (21). Tämä arvostelu on siis henkilökohtainen, mutta ei tarjoa edes sellaisena koko totuutta. Minulla etenkin hyppyyluvun suuruus, mutta myös arvostelun pätevyys, painaa suhteellisesti paljon enemmän kuin muut kohdat. Mikäli kysytään missä järjestyksessä menisin näihin paikkoihin uudestaan, on vastaus: en yhtään minnekään! Jos olisi pakko, kuuluisi järjestys: Gaillac, Limoges, Biscarrosse ja Chalon. Kiinnostusta edellistä elävämpää tunnen pariin muuhun keskukseseen: Bergerac on muuttanut johtajaa: kuuluu Michel Prik on siellä; Moulins ja Monsieur Chalet ovat hyviä; pikku keskus Nevers saattaisi vaihteeksi huvittaa.

Tosiasia on, että matka tuli hävyttömän kalliiksi. Yleisesti sanoen ranskalainen koneisto on tehokas rullatessaan, mutta käyntiänsä hitaahko. Sitä paitsi on hyppäämisellä aikamoinen massaluonne ja byrokraattinen kosketus – millä on myös etuja tarjottavanaan – ei silti. Yksi asia on mukava muistaa. Kaksi Suomen parasta taitohyppääjää Risto Valta ja Harri Toivonen eivät ole koskaan käyneet Ranskan kursseja. Ulkomailta he ovat hypänneet vain Ruotsin PM-kisoissa voittamassa ensimmäisen ja toisen sijan. Kun Suomeen saadaan katselulaitte ja sen mukana kohtalainen arvostelu, kannattaa ilmeisesti muidenkin tuhlata aikansa ja etenkin varansa täällä: löytyisi hyppyyhämä, oma maa, laskuvarjomaa.



lacissa oli hauska pakata pöydällä, kun osasi valita oikean hetken. Muillakin oli 1–2 varjoansa pakattavana ja muita oli joskus 30–40. Oli niin ollen sittenkin viisainta pistää kupu pussiin ulkosalla maan tasolla ja auringon piiskan alla heti hypyn jälkeen, tai ainakin niin pitkälle kuin ennen seuraavaa hyppyä ehti.

Onneksi varjojen kuljetus maalialueelta pakkaushallille tapahtui vallan vankureilla – paitsi kerran, jolloin viimeiset uskolliset hyppääjät saimme ilta-pimeässä työntää katkeran kilometrin sekä peräkärrä että hinausautoa jälkimmäisen kieltäytyessä starttaamasta.

Kuuden hypyn päivinä oli helposti viisi tuntia pakkaamista. Siihen se päivä oikeastaan kului. Alku-briefing oli ennen seitsemää ja vuoteeseen rökähäys kumarteli keskiyötä. Jo oli unikin syvää.

