



Harri "Kitu" Toivonen Malmilla 1966 hyppytoverien "Kustu" Ylinen (vas.) ja Irja Valta kanssa. Kuva: via Irja Valta

HARRI "KITU" TOIVONEN

Suomalainen laskuvarjovaikuttaja

Harri "Kitu" Toivonen

Harri "Kitu" Toivonen (*12.12.1944) on edelleen mainio mies, joka oli monessa mielessä merkittävä suomalaiselle laskuvarjourheilulle. Me aikalaiset tunsimme Toivosen lempinimellä "Kitu", vaikka nimen syntyvaihe selvisi minulle vasta tämän haastattelun yhteydessä. Olin aina kuvitellut nimen liittyvän hintatietoiseen tiukkaan myyntimies-imagoon, mutta olin väärässä, kuten tämän tarinan lopusta selviää.

Kitu Toivonen aloitti laskuvarjolla hyppäämisen LJK:n kurssilla 3 (15.3.1964 – 10.1.1965). Ensimmäinen hyppy tapahtui 15.6.1964. Samalla LJK:n kurssilla oli myös muita myöhemmin laskuvarjourheilun piirissä tunnetuksi tulleita henkilöitä, esimerkiksi **Turkka Aaltonen**, **Esa Huusari**, **Ralf "Affe" Norra** ja **Kari "Väiski" Puhakka**.

Toivonen oli taitava ja lahjakas kilpailuhyppääjä 1960- ja 1970-luvuilla. Kilpailulajeina olivat ensin taito- ja tarkkuushyppyt ja vuodesta 1974 alkaen myös relatiivihyppyt. Oheen liitetty - epäilemättä puutteellinen - lista kilpailuista, joihin Toivonen osallistui, antaa kuvan pitkästä ja monipuolisesta kilpailu-urasta.



Suomen joukkue Itävallan Graz'issa elokuussa 1968 järjestetyn MM-kisojen avajaisissa: Antero Takkala (vas.), Jorma Mali, Eero Ylinen, Risto Valta, Harri Toivonen ja Kavo Laurila. Kuva: via Antero Takkala

Arkistoista ei löytynyt täysin kattavia tietoja tämän aikakauden hyppykilpailuista. Puutteellisenkin aineiston mukaan Harri Toivosen kilpailutoiminta ja menestys on ollut mittava. Käytettävissä olevien tietojen perusteella tehty kooste näyttää komealta:

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019

- 1966 SM, Henkilökohtainen tarkkuus **2.** sija, joukkuetarkkuus **2.** sija
- 1966 **MM**, Leipzig, Itä-Saksa: Suomen edustusjoukkueessa
- 1967 SM, Yleismestaruus 5. taitohyppy 4., henkilökohtainen tarkkuus 7., joukkuetarkkuus 8.
- 1968 SM, Taitohyppy **2.**, joukkuetarkkuus **3.**, yleismestaruus **3.**
- 1968 **MM**, Graz, Itävalta: Suomen edustusjoukkueessa
- 1969 SM, Henkilökohtainen tarkkuus **1.**, taitohyppy **2.**, yleismestaruus **1.**, joukkuetarkkuus **1.**,
- 1969 PM, Taito **2.**, tarkkuus **2.**, yleismestaruus **3.**, joukkuetarkkuus 4.
- 1970 SM, Henkilökohtainen tarkkuus **3.**, taitohyppy **3.**, yleismestaruus **2.**, joukkuetarkkuus 9.
- 1970 **MM**, Bled, Jugoslaviaa: Suomen edustusjoukkueessa
- 1971 SM, Henkilökohtainen tarkkuus 17., taitohyppy **2.**, yleismestaruus 5.
- 1972 SM, Yleismestaruus 6., henkilökohtainen tarkkuus 15., taitohyppy **2.**
- 1972 PM, Jarlsberg: taitohyppy 9., henkilökohtainen tarkkuus **3.**, yleismestaruus 6., joukkue **3.**
- 1972 **MM**, USA, Tahlequah, Oklahoma -> LuKT:n nimeämä ylimääräinen kilpailija ja varamies
- 1973 SM, Taitohyppy **1.**,
- 1973 PM, Henkilökohtainen tarkkuus 26., taitohyppy 5.
- 1974 SM, Henkilökohtainen tarkkuus **3.**, Taitohyppy **3.**, yleismestaruus **2.**, joukkuetarkkuus 11.
- 1974 **MM**, Szolnok, Unkari: henkilökohtainen tarkkuus 106., taito 84., yleiskilpailu 90.,
- 1975 SM, Joukkuetarkkuus 6.
- 1975 RW-SM, 10-tähti (Sorsat) **1.**
- 1975 RW-**MM**, Warendorf, Saksa: 10-tähti, 12.
- 1976 MM-kisa, Guidonia (lähellä Roomaa), oli mukana turistina,
- 1977 RW-**MM**, Gatton College, Australia -> 4-way joukkueenjohtajana ja varamiehenä
- Para-Ski Maailmancup (Coppa del Mondo), Alta Badia, Italia

Kuten yllä olevasta ilmenee, Toivonen on voittanut huomattavan määrän Suomenmestaruuksia ja vielä suuremman määrän muun värisiä SM-mitaleja sekä edustanut Suomea yli kymmenessä PM-, MM- tai Maailmancup kilpailussa. Toivonen nimettiin ensimmäiseksi ”Vuoden Laskuvarjourheilijaksi” eli Neste Oy:n maljan saajaksi juuri kilpailuansioistaan (SM-kisoissa kolme kultamitalia ja yksi hopeinen) vuonna 1969.



Vuoden 1969 Laskuvarjourheilija Harri Toivonen. Palkintoa jakaa SIL:n puheenjohtaja Edward Wegelius. Kuva: Viikkosanomat/Eero Ikäheimonen

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019

Toivonen oli myös merkittävässä roolissa asiantuntijana ja yhtenä laskuvarjourheilun harvoista ammattilaisista Suomen Ilmailuliitto ry:n (SIL) laskuvarjourheilun keskustoimikunnan (LuKT) jäsenenä vuosina 1967 – 1981. Tämä 15 vuotta on poikkeuksellisen pitkä aika, jonka ovat ylittäneet monista kymmenistä LuKT:ssa tai sen seuraajassa SIL:n Laskuvarjotoimikunnassa palvelleista vain muutama henkilö.

Toivonen toimi 1960-luvun lopulta 1980-luvun alkupuolelle liikkeenharjoittajana, joka oli suomalaisen laskuvarjourheilun hovihankkija ja tärkein laskuvarjovarusteiden toimittaja koko 1970-luvun ajan. *Laskuvarjotarvike Ky:n* toimialueeseen kuului vuodesta 1978 alkaen myös ensimmäinen siviilien laskuvarjokorjaamo. LJK oli halunnut päästä eroon siviilivarjojen tarkastuksista ja koulutti kertausharjoituksessa edelleen laskuvarjourheilussa edelleen mukana olleista entisistä laskuvarjojääkäreistä laskuvarjon korjaajia. Toivonen oli yksi näistä koulutetuista ja pystyi koulutuksen saatuaan perustamaan ensimmäisen Ilmailuhallituksen toimiluvalla toimivan laskuvarjokorjaamon. Tämä yritys käytännössä myi pääosan Suomessa myytävistä laskuvarjoista ja huolsi sekä ilmailukerhojen pelastusvarjoja että laskuvarjohyppääjien urheiluvarjokalustoa. Sekä hyppyvarusteiden myyntiä että laskuvarjojen huoltotoimintaa voidaan pitää erittäin tärkeänä ja merkityksellisenä laskuvarjourheilulle 1980-luvun alkupuolelle saakka.

Kitu Toivosen hyppyuran viimeinen hyppy tapahtui 30.6.1983 Härmälässä – samana päivänä, jolloin Tampereen lentokenttä Härmälä puolen yön aikaan lopullisesti suljettiin. Kitun kokonaishyppymäärä on hieman vajaa 2000 hyppyä.

Laskuvarjourheilu- ja siihen liittyvän yritystoiminnan päätyttyä Harri – hänet tunnetaan nimellä Kitu vain hyppypiireissä - on toiminut golf-yrittäjänä ja kouluttajana Suomessa ja Virossa. Hän on myös toiminut – ja toimii edelleenkin – ravihevosten parissa. Toivonen asuu osan vuodesta Keilassa, Tallinnan lähellä Virossa, ja puoliksi Suomessa Porin suunnalla Reposaareissa.

Edellä kuvatuista syistä laskuvarjovaikeuttaja Harri ”Kitu” Toivonen oli suorastaan pakko liittää osaksi tätä Suomen laskuvarjourheilun veteraanien haastattelusarjaa.

Haastattelu tehtiin 21.11.2018 Tallinnassa, haastattelijana **Eero Kausalainen**. Toivonen ja Kausalainen ovat vanhoja tuttuja yli neljänkymmenen vuoden takaa: olemme sekä hypänneet samoissa kilpailuissa että istuneet yhdessä lukemattomissa LuKT:n kokouksissa kehittämässä suomalaista laskuvarjourheilua.

Haastattelutilaisuudessa Toivonen antoi haastattelun lisäksi henkilöhistoriaansa kuvaavia käsikirjoituksia, joissa kerrottiin sekä hänen hyppyurastaan, että myös muusta henkilöhistoriasta. Niitä on käytetty täydentämään haastattelun aikana kerrottuja tarinoita. Toivonen täydensi tarinoitaan vielä puhelinkeskustelussa 27.11.2018 sekä 19.12.2018 laadituissa kirjoituksissa.

Käsikirjoitukset ja tämä haastattelu sisältävät osin samoja asioita. Toivosen käsikirjoitukset valottavat kuitenkin tämän mainion miehen hyppypiireissä ehkä vähemmän tunnetuksi tulleita vaiheita tai tarinoita. Siksi on perusteltua julkaista myös tämä henkilökohtaisempi osuus Senior Skydivers ry:n nettisivuilla, yhdessä tämän laskuvarjomiehen keskittyvän haastattelun kanssa.

Olen täydentänyt haastattelutekstiä valokuvien ja niiden tekstein sekä muutamissa kohdissa hakasulkuihin laitetuilla täydennyksillä tai selvennyksillä. Harri Toivonen on tarkastanut tämän kirjoituksen asiasisällön ja haastatteluosuuden tekstit 17.12.2018.

Vantaalla 3.1.2019

Eero Kausalainen

KYSYMYKSIÄ:

Hyppyruran aloitus, mikä sai Sinut kiinnostumaan laskuvarjohypyistä (LJK) ja myöhemmin urheiluhyppäämisestä?

”Asuin Munkkiniemessä ilmavoimien henkilökunnalle rakennetussa talossa, jossa oli myös siviileille tarjottuja asuntoja. Tutustuin siellä ilmavoimien henkilökuntaan, etupäässä ei lentävään henkilökuntaan. Siitä alkoi ilmailukiinnostukseni.

Olin Talissa töissä golf-kentällä (ensimmäinen työpaikkani). Siellä maasto oli vihreää, joka miellytti. Kun pyrin LJK:uun, sain ilmavoimien tuttaviltani hyvät suositukset. Pääsin LJK:uun, jossa tein ensimmäisen hyppyni. Sitä ennen olin käynyt usein Malmilla, jossa oli samanlainen vihreä maasto, kuin Talissa, joka miellytti - pääasiassa katsomassa lentokoneita, mutta siellä oli myös hyppytoimintaa, jota seurasin. Se alkoi kiinnostaa, mutta päätin aloittaa hyppyyhomman ensin LJK:ssa ja jatkaa Malmilla sen jälkeen.

LJK:ssa kävi kouluttajille ilmi, että olin harrastanut palveluskoiria, joita meillä oli ollut kotona. LJK:n ”Henry” [Heikki] Halme otti minut oppiin ja hänen kanssaan heitimme sotakoiria laskuvarjolla lentokoneesta (Douglas DC-3). Yksi koirista, Jalo nimeltään, oli siitä erikoinen, että se hypäsi koneesta itse kouluttajan perässä. Muut koirat piti heittää. Tätä koirien hyppyytystä kesti vain melko lyhyen ajan, koska eläinsuojelijat älähtivät toiminnasta, jonka vuoksi se lopetettiin.

Seuraava erikoisempi koulutus LJK:ssa oli pintauintikoulutus. Olin aina ollut hyvä sukeltamaan – sata metriä syntyi helposti, uimastadionin pitkä allas päästä päähän – joten sovin hyvin tähän toimintaan. Ensimmäiset varusmiehet, jotka hyppäsivät vesihyppyä, oli tämä meidän pintauintiporukkamme. Hienoin hyppyni LJK:ssa oli vesihyppy yöllä merelle Rankkiin (varuskuntasaari Kotkan ulkosaaristossa). Siiröpään Heikki oli hypyllä päällikkömme. Lähestymislento tapahtui metrin korkeudessa vettä hipoen, pultti pohjassa. Hyppyhetkeä varten kone ampaisi pariin sataan metriin, josta hyppäsimme. Oli säkkipimeää. Onnistuimme valloittamaan koko saaren hetkessä. Meillä oli pintauintivarustus ja aseet, mutta ei muutoin täyttä varustusta. Siiröpää oli elementissä!

LJK:n ensimmäinen ja ainoa kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui seuraavana vuonna pintauintiporukalle. Varusmiesten vesihyppykoulutus loppui siihen.

Kävin LJK:n jälkeen seitsemän kertaa kertausharjoituksessa. Kertausharjoitusten luonne vaihteli. Osa niistä oli sissitoimintaa maastossa, mutta oli myös hieman erilaisia harjoituksia. Olin Risto Vallan kanssa kertausharjoituksessa antamassa vapaapudotuskoulutusta LJK:n henkilökunnalle – ei aivan tavallista, että kertausharjoitettava tulee kouluttamaan henkilökuntaa. Osallistuin myös LJK:n järjestämään kertausharjoitukseen [1978], jossa koulutettiin ”laskuvarjoriggereitä” [Laskuvarjojen huoltajia ja korjaajia].*

*[*Kurssi oli tarkoitettu sellaisille LJK:n käyneillä henkilöille, jotka tulisivat toimimaan siviilipuolelle perustettavissa laskuvarjokorjaamoissa. Tässä oli perimmäisenä tarkoituksena auttaa siviilikorjaamojen perustamisessa, jolloin LJK vapautuisi heille rasitteeksi muodostuneesta toiminnasta. Myös haastattelija osallistui tähän kertausharjoitukseen]*

Millaista oli alkuvaiheen toiminta Helsingissä?

*”Aloitin siviilihyppytoiminnan Helsingissä heti LJK:n päättymisen jälkeen. Ehdin kevään aikana hypätä SLK:ssa jonkin verran. vähän toistakymmentä hyppyä. Keväällä lähdin Ranskan Chaloniin kolmiskuntisen vapaapudotuksen suurella kokemuksella. Homma oli hienoa siksi, että se oli Ranskassa ilmaista. Matkustin Ranskaan **Kustu Ylisen**, Väiski Puhakan ja **Erosen** kanssa (Erosen autolla mentiin) kanssa.*

Jotkut kaverit törttöilivät näillä reissuilla aika pahasti. Ranskan valtio tarjosi ilmaiset hypyt ja koulutuksen ja jätkät mokasivat. Oli aika monta kaveria, jotka lopettivat kesken ja/tai potkittiin pois. Meidän porukasta minä, Kustu ja Väiski pärjäsimme hyvin sekä hyppöjen osalta, että muutenkin. Oltiin vapaahyppökoulutuksessa kurssin parhaat ja päästiin eteenpäin nopeasti.

Minä sain hyppöjä vajaa viisikymmentä. Meitä oli ympäri Eurooppaa noin viisikymmentä oppilasta, kaikki suunnilleen samalla tasolla. Koulutus oli hyvää ja pikkutarkkaa. Asentovirheet näytettiin pienen nukan avulla. Pääsin nopeasti käsiksi pitkiin vapaisiin.

Olimme ostaneet hyppyvarusteet Ranskasta, mutta laitoimme ne menemään Suomeen rautatie-rahtina. Takaisin tulimme Kustun kanssa Pariisiin liftaamalla. Matkaa oli monta sataa kilometriä. Erään kerran satuimme pääsemään pieneen autoon, jonka kuljettaja oli aivan humalassa. Mies kysyi, minne haluamme mennä, vastasimme, että Pariisiin Mies lupasi viedä.. Mies otti viiniä kaiken matkaa. Jossain vaiheessa pysähdyimme, kun bensa alkoi loppua. Mies poistui hetkeksi ja palasi tovin kuluttua ajaen bussia. Matka jatkui sitten varastetulla (?) bussilla juopuneen kuljettajan johdolla Pariisiin. Matka onnistui muutoin hyvin.

Pariisiin jäimme viikoksi tai pariiksi. Rahat olivat vähissä. Olimme pienessä hotellissa Seinen varrella, mutta nukuimme myös siltojen alla ja seikkailimme Pariisissa. Jossain vaiheessa saimme päähämme vierailta keskellä Pariisia sijaitsevassa EFA:n tehtaassa. Näytimme porttivahdille FAI:n kilpailulisenssiä, joka tuntui toimivan. Pääsimme tehtaaseen, jossa saimme virallisen opastuksen. Saimme myös ruoat ja viinit päälle.

Loppumatkan teimme junalla Gare du Nordilta Tukholmaan, Koko matka taisi kestää pari kuukautta.

Kun tulin Ranskasta olin jo niin kova hyppääjä, että sain hyppymestarin kelpoisuuden, muistaakseni numerolla kolme. Tämän jälkeen olin Malmilla parina vuonna eniten oppilaita pudottanut hyppymestari. Maakoulutukseen en kuitenkaan juurikaan ottanut osaa.

Olin vuonna 1968 Malmilla sattuneen laskuvarjo-onnettomuuden tutkijalautakunnan puheenjohtaja. Onnettomuuden jälkeen pakkolaukaisuhihnojen kiinnitystapa lentokoneeseen muutettiin lautakunnan esityksen mukaisesti kokonaan, eikä pakkolaukaisuhihnaa saanut sen jälkeen kiinnittää siipitukeen tai ohjaajan tuolin jalkaan, vaan erilliseen kiinnitystelineeseen.

Muutoin onnettomuuden jatko toimista sen osalta, oliko laukaisuhinnan lukko unohtunut irti vai ei, asia mielestäni jäi avoimeksi. Uhrin omaisten toivomuksesta ei rikosjuttua nostettu. Tutkijalautakunta ei pystynyt simuloimaan tilannetta, jossa oikein kiinnitetty pakkolaukaisuhinnan kiinnityslukko olisi avautunut itsestään. Tulos ei muuttunut, kun kokeiltiin saada lukko avautumaan ilman sokkaa tai sokaan kanssa.

Minut ilmeisesti valittiin tutkijalautakunnan puheenjohtajaksi siksi, että olin jo jonkin aikaa ollut Tampereella, enkä ollut enää suorassa yhteydessä Malmin toimintaan.”

Muutto Tampereelle ja hyppytoiminnan käynnistäminen siellä, mukaan lukien Tampereen Laskuvarjokerhon perustaminen, mitä haluaisit kertoa näistä vaiheista?

*”Tampereella aloin kerätä kokoon LjK:n entisiä varusmiehiä. Heistä saimme ensimmäisen porukan. Olin itse hyppymestari. Koulutin myös maakouluttajan LjK:n käyneistä. Heistä oli hyvä apu. Näitä kavereita oli **Koiviston Lasse**, joka oli primus motor, LjK:n käynyt sälli ja innokas hyppääjä. Muita olivat **Kortemaan Rami** ja **Pajusen Pertsa**.*

*Toiminta alkoi Tampereen Ilmailuyhdistyksen piirissä, joka tuki toimintaa ja osti joitakin laskuvarjoja, Amerikan armeijan ylijäämiä, tupla-L:iä ja ”konkkia” [Conquistador-merkkinen kupu]. Teimme paljon näytöshyppyjä. joilla keräsimme rahaa. Tärkeitä toimijoita olivat **Eetu Hakanen** ja **Iiris Tuunanen**, joka oli kerhon sihteeri mutta myös toimittaja, joka kirjoitti hyviä juttuja työnantajansa Hymy-lehteen. Arvostin kovasti ilmailuyhdistyksen toimintaa, vaikka kaikki eivät olleetkaan samaa mieltä, vaan olisivat heti halunneet eriytyä omaksi laskuvarjokerhoksi.*

Parin vuoden jälkeen päätettiin lopulta perustaa erillinen Tampereen Laskuvarjokerho. Ero tapahtui ystävällisissä merkeissä, ilman mitään skismaa.”



Hyppyura, mitä erityistä mieleen jäänyttä?

[Alla kuvatusta korkeasta hypystä on kerrottu aiemman julkaistussa Suomalaisen laskuvarjourheilun historian osiossa 1965 - 1969. Alla oleva tarina on myös Toivosen erillisessä, haastattelunyhteydessä antamassa käsikirjoituksessa].

*”Merkittävimpiä mieleeni jääneistä hypyistäni oli korkea hyppy Tampereella 21.9.1967. Hyppykorkeus oli lähes 8000 metriä, vapaapudotus 150 sekuntia. Hyppykone oli Pilatus Porter, lentäjä-nä **Kalevi Nordman**.*

Hyppy olisi varmasti muuten mennyt aivan putkeen ja hypystä olisi voinut jopa nautiskella täysillä, mutta lentäjän happijärjestelmässä oli sattunut inhimillinen erehdys. Henkilö, jonka piti homma hoitaa, meni kysymään palokunnasta neuvoa. Palomiehet neuvoivat: ”kun mennään näin korkealle, täytyy pulloissa olla ehdottomasti paineilmaa”. Vertasivat asiaa syvälle sukeltamiseen, jossa paineilma on ainoa, mikä toimii.

Tällainen oli selitys. Joka tapauksessa läheltä liippasi, ettei paineilma johtanut täyteen katastrofiin.

Noin 8000 metrin korkeudessa lentäjä Kale meni tajuttomaksi Pyhäjärven päällä noin 3 – 4 kilometriä Härmälän lentokentästä. Tätä ennen, jossain Nokian kaupungin yläpuolella Kale sanoi, että ”...nyt on vaikeeta, ei nousta enempää. Lennetään suoraan Härmälään...”

Siirryin koneen takaosaan. Siellä oli puolipallon muotoinen kupu-ikkuna, josta oli hyvä katsoa hyppylinjaa. Pyhäjärven päällä kone ei pysynyt linjalla, vaan kaartoi oikealle. Huusin Kalelle, että korjaa vasemmalle. Silloin huomasin, että Kale oli nukahtanut pilotin tuoliinsa. Oikea käsi oli tuolin vieressä sivulla. Kädessä oli järjestelmän (paineilmaa) yksinkertainen suuhun laitettava suukappale. Kale ei herännyt millään, vaikka laitoin hänen oman suukappaleensa takaisin hänen suuhunsa. Löin pari kertaa Kalea kämmenellä naamaan, ei tehonnut.

Annoin omasta happinaamarista Kalelle happea. Minun happijärjestelmässäni oli ”keuhko”, jonka keskellä nappi. Sitä kun painoi, ”keuhko” pakkosyötti voimalla täyttyä happea naamariin - ei tarvinnut imeä. Kale heräsi, aivan kuin olisi säikähtänyt. Avasin vielä ison paineilmapullon lattialle Kalen jalkoihin. Luukku auki ja minä lähdin.

Heti kun lähdin koneesta, menivät suojalasit ja kypärän visiiri jäähän. En nähnyt mitään, en edes korkeusmittaria. Oli varmaan tullut hiki Kalen kanssa touhutessa ja olihan ulkona viileä ilma, varmaan 50° pakkasta.

Joku viisas kertoi, että kun kahdeksasta tonnista lähdetään, niin vapaan pudotuksen vauhti voi nousta ylhäällä helposti 500 kilometriin tunnissa. Ei sitä vauhtia tuntenut, ilmanvastus kropassa tuntui aivan normaalilta ja hyppyä oli helppo hallita.

Minulla oli molemmissa jaloissa melko isot 60 sekunnin savupöntöt. Vedin ensimmäisen heti auki ja arviolta minuutin päästä toisen.

Hypystä olisi saanut pirusti enemmän irti, jos olisi jotain nähnyt. Olisi ollut mukava korkealta tarkkailla tuttuja maisemia, Tamperetta, Näsijärveä ja Tammerkoskea. Nyt annoin vaan mennä köllötellä alaspäin. Tiesin, että kun tullaan alas, niin suojalaseista jää sulaa, olihan kesä.

Näin korkeusmittarin ensimmäisen kerran noin neljän kilometrin korkeudessa. Olin Pyhäjärven päällä, varmaan puoli kilometriä rannasta, Partolan kenkätehtaan läheisyydessä. Tuttu oli paikka, joten täytti liukua kohti Härmälän lentokenttää. Avasin varjon noin 800 metrin korkeudessa. Pääsin nätisti vielä kenttäalueelle, lentokentän laitaan.

*Pieni mysteeri: koneessa oli kolme suurta paineilmapulloa, kun kone oli maassa. Hypyn jälkeen jäljellä oli kaksi. Eli yksi pommi oli lähtenyt varmaan mun perään. Ei koskaan kuultu mitään. Edelleen ihmettelen, miten Kale on saanut koneen alas. Kun olin maassa, oli kulunut noin 5 minuuttia (2:30 min vapaata pudotusta, 2:30 min varjon varassa). Sain paloautosta heti radion. Kysyin lennonjohtaja **Esa Hakkaraiselta** kuuluuko Kalesta mitään. Esa vastasi, ettei saa radiolla Kaleen yhteyttä. Sanoin Esalle: ”Perkele, Kale on kuollut”. (Muistan hyvin kironneeni).*

Vähän ajan kuluttua Esa huutaa radioon: ”Kale pyytää hyppylupaa!” Lentäjän täytyy pyytää ennen hyppyä hyppylupa lennonjohdolta. Tuli Kalelta etiketti täytettyä.

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019

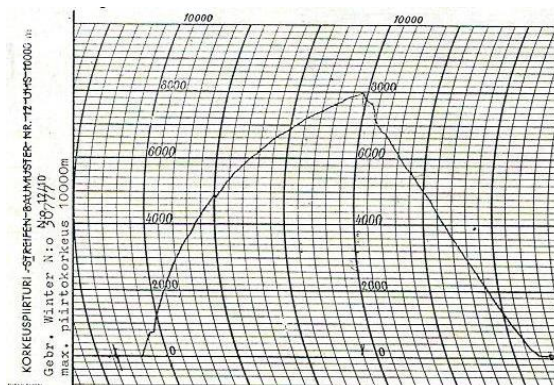
Uskon sataprosenttisesti, ettei Kale olisi koskaan ylhäällä herännyt, jollei olisi saanut puhdasta happea. Minun happijärjestelmä vapaaseen pudotukseen rakennettiin Ilmavoimien Varikolla. Happipullo oli niskassa laskuvarjon kantoviilekkeiden alla. "Keuhko" oli oikeassa kyljessä kiinni valjaissa. kun Ilmavoimien Varikolla kokeiltiin järjestelmää, järjestelmän rakentanut tekniikko kysyi minulta. laitetaanko pakkosyöttäjä "keuhko"? Sain, ettei se ainkaan hyppäämistä haittaa, laitetaan kiinni.

Näin pienestä homma voi olla kiinni. Eli rakentaja ajatteli, että minulle hyppääjänä voi tulla jotain ongelmia hapen kanssa. Kiitos tälle Ilmavoimien Varikon teknikolle, se järjestelmä käsittääkseni pelasti yhden hengen ja hyvän lentokoneen.



Ralf Norra (vas.) ja Harri Toivonen valmistautumassa hyppyyn, ohjaimissa lentäjä Kalevi Nordman. Norra hyppäsi samalla lennolla ennen Toivosta, matalammalta ja eri hyppykierroksella Kuva: via Ilmailu-lehti

Koko siitä hässäkästä, mikä ylhäällä tapahtui, pidettiin erittäin matalaa profiilia. Sain Hymylehden toimittaja Iiris Tuunaiselle, ettet sitten kirjoita mitään siitä happiseikkailusta. Kansa pitää meitä hyppääjiä muutenkin ihan hulluina. Mottomme on aina ollut, että hyppääminen on tosi turvallista touhua. "Ikkku" kirjoitti lehteen happivaikeuksista siistin jutun."



Suomen Ilmailuliitolle toimitetussa ennätyshakemuksessa olleen barometriliuskan auringontarkka tutkinta osoitti hyppyykorkeudeksi – joka hyväksyttiin lopulta ennätykseksi – 7.910 metriä

*”Erityisesti on mieleen jäänyt myös juhannuksena [1970] toteutunut näytöshyppykiertue. Se oli osana sen ajan tunnetun tapahtumajärjestäjän **Tappi Suojasen** järjestämää juhannuskeikkaputkea. Oma osuuteni alkoi Tampereelta, josta lähdimme hyppylentäjä **Kake Koison** kanssa Cessna 150:llä merenrantaan, saaristoon lähelle Turkuu [Vehmassalmi]. Siellä hyppäsin tanssilavan katolle.*

*Tanssilavalla oli samaa Suojasen kiertuetta varten Suomeen tuotettu TV-sarjasta Peyton Place, roolanimeltään **Rodney Harrington** tunnettu maailmankuulu näyttelijä **Ryan O’Neal**. Hän oli jo näyttäytynyt yleisölle ja oli menossa samaan paikkaan, kuin minä. Hyppäsimme kuljetusta varten paikalle hankittuun helikopteriin ja lensimme Turkuun, jossa Koiso jo odotteli minua.*

Hyppäsin taas Koison ohjaamaan koneeseen ja lensimme Jämille seuraavaa hyppyä varten. Myös O’Neal oli tulossa Jämille, mutta hän saapui sinne eri kyydillä, muistaakseni helikopterilla. [Apu-lehden arkiston mukaan O’Neal saapui Jämille vesikoneella, joka ensin eksyi väärälle järvelle].

Jämillä hyppäsin isommasta koneesta kolmen paikalla olleen hyppääjän kanssa.

*Koison Kaken kanssa jatkettiin kolmatta näytöshyppyä varten Pohjanmaalle Isojoen juhannusjuhliin. Hyvin kerittiin, oli hieno sää ja kaikki meni nappiin. Vaimo **Elise** [Toivonen] oli juhlapaikalla vastassa. Hypyn jälkeen nousimme autoon ja ajoimme Näsijärven mökille viettämään juhannusta.*

Kilpailu-ura, mitä muistoja?

”Aloitin kilpailutoimintani taito- ja tarkkuushyppääjänä. Voitin kahdeksan Suomenmestaruutta ja kourallisen muun värisiä SM- ja PM-mitaleja. Olen ollut mukana kahdeksassa Suomen MM-edustusjoukkueessa vuosina 1966 – 1977. Näistä kaksi – vuodet 1975 ja 1977 – oli RW-kilpailuja.

Kilpaurani myöhemmässä vaiheessa aloin hypätä relatiivia. Liityin SLK:ssa vaikuttaneeseen ”Sorsat” relatiivijoukkueeseen, joka aloitti vuoden 1973 aikoihin. Vuonna 1975 olimme Suomen paras joukkue. Muut joukkueet eivät saaneet vaadittua kymmenen tähteä kokoon.

Teimme Sorsaporukalla paljon järjestelmällistä työtä. Harjoittelu oli järjestelmällistä ja kurrinalaista. Jos joku myöhästyi harjoituksista, hän sai sakkoja. Hypättiin todella paljon ja hommaan satsattiin. Valmentajaa ei ollut, joten jouduimme yhdessä pohtimaan ja selvittämään asiat ja ongelmatilanteet. Joukkueen koostumus oli erikoinen: oli yli kaksimetristä, lihavaa ja laihaa. Fyysiset erot olivat suuret. Pystyimme kuitenkin harjoittelun ansiosta kisoissa kasaamaan varmasti kymmenen tähden. Näihin aikoihin kaikkien piti olla uloshypyssä erossa toisistaan, mikä lisäsi vaikeusastetta verrattuna myöhempiin sääntöihin.

Sorsaporukan jatkotoiminta hyppyuran päättymisen jälkeen on ollut erittäin hienoa. Taskisen Intto on ollut pääjärjestäjänä, samoin Kustu Ylinen. Olemme tehneet paljon retkiä ulkomaille ja viihdymme edelleen yhdessä.

*Olen myös osallistunut ensimmäiseen Para-Ski MM-kisoihin Italiassa. Mukana oli joukkueenjohdajana Kake Koiso. Muita kilpailijoita oli lisäksi **Mikko Närhi** ja pari muuta Oulusta. Koison Kake osti joukkueelle bussin Tampereelta. Sillä kuljettiin meno ja paluu. Kuskeina oli Koiso ja minä. Kisat olivat hienot ja hyvin järjestetyt.*



Voitokas 10-hengen relatiivijoukkue "Sorsat" vuonna 1975: Takana vasemmalta Timo Aalto, Hannu Sailavuo, Eero Ylisen, Heikki Side, Onni Kuusisto, Pauli Belik ja Harri Toivonen. Eturivissa Into Taskinen, Kari Puhakka, Pertti Jompero ja Rolf Leiman. Kuva: via Suomen Laskuvarjokerho ry

Paluumatkan juuri alettua Koiso sai sydänkohtauksen. Kake kuitenkin tuli bussilla kotiin. Ajoin koko matkan Italiasta Suomeen, kaksi ja puoli vuorokautta. Pysähdyttiin vain tankkaamaan. Tukholmassa kysyin kavereilta, löytyykö muuta kuskia, koska aion ottaa kännin. Ei sitten löytynyt. Känni jäi ottamatta koska sammuin parin kaljan jälkeen.

Matkan jälkeen Kake möi bussin pois. Tunnetun hyppylentäjän ja Tampereen kerhon puheenjohtajan Kake Koison lentoura päättyi tähän matkaan."

Toiminta SIL:n laskuvarjourheilun keskustoimikunnassa – mitä muistoja ja mieleen jäänyttä?

*"Laskuvarjourheilun keskustoimikunta LuKT oli mielestäni "hyvä firma", joka teki valtavasti pyy-
teetöntä työtä. Valitettavasti sitä eivät kaikki ole osanneet arvostaa. Ilman LuKT:aa ja sen asian-
tuntijoita, olisi hyppytoiminta mennyt vaikeaksi. Silloin olisivat virkamiehet tehneet säädökset ja
säännöt, jotka tuskin olisivat olleet kovin joustavia."*

Oma yritystoimintasi, milloin alkoi, miten eteni ja milloin päättyi?

*"Perustin Laskuvarjotarvike Ky:n noin vuosi Tampereen Laskuvarjokerhon perustamisen jälkeen.
Se oli aluksi pelkkä myymälä, joka sijaitsi Tampereen keskustassa Aleksanterinkadulla. Myö-
hemmin ostin Lempäälän kunnalta Hervannan koulun, jossa aloitin laskuvarjokorjaamotoimin-
nan.*

*Minulla oli hyviä edustuksia Parachuting Inc. Corporation, joka oli tukkuliike USA:ssa. Sieltä löytyi
kaikkea, testattua tavaraa, joka kaikki oli virallista ja hyväksyttyä tavaraa ja materiaaleja. Para-
Gear oli firma, joka myi etupäässä ylijäämätarvikkeita, entistä US. armeijan tavaraa. Euroopasta*

en saanut EFA:n edustusta, vaan se säilyi Grönblomilla, joka ei kuitenkaan osannut kentällä hoitaa myyntityötä. Toimme maahan hyppylaseja ja kenkiä, esim. Parabootseja Ranskasta ja korkeusmittareita Saksasta. Alkuun myynti meni hyvin.



Laskuvarjotarvike Ky. ja kauppias Harri Toivonen SM-kisoissa, noin vuonna 1978. Kuva: Martti Vieru

*Hervannan oston jälkeen oli paljon lainoja. Vaikka koulu oli "terve" rakenteiltaan, sen saamiseen laskuvarjokorjaamotilaksi vaati työtä ja rahaa. **Kari Himmanen** oli siinä vaiheessa rakennusmestarina. Hän hoiti homman hyvin. Myös **Matti Ruuskanen**, joka oli yksi Laskuvarjotarvike Ky:n omistajista, oli laskuvarjotarkastajana töissä. Myös **Vexi Korhonen**, koulutukseltaan vaatetus-tekniikko, oli LJK:n koulutuksen saaneena mukana kuviossa.*

Laskuvarjojen lisäksi tehtiin myös rakennusten suojatelttoja ja muita rakentamiseen liittyviä suojakankaita.

Valmistimme myös itse tavaraa: saimme hyppyhaalareita jonkin verran myös vientiin, lähinnä pohjoismaihin. Teimme myös hyppääjille valjaita ja reppuja, hidastussukkia ja apuvarjoja. Ihan kaikkeen emme kysyneet lupia, koska kopioimme tuotteita sataprosenttisesti valmiiden, hyviltä valmistajilta saatujen tuotteiden pohjalta. Osa valjaista meni myös oppilasvarjoihin. Omaan tuotantoon liittyviä, varusteista johtuvia vaaratilanteita en tiedä koskaan syntyneen.

Laskuvarjojen tarkastustoimintaan ei ollut sataprosenttista ohjetta. Jotkut asiat oli vain järjeiltävä itse. Kaikki oli tavallaan minun vastuullani. Tarkastajat tekivät töitä, mutta minä kannoin päävastuun myös muiden töistä. Hankalaa oli arvioida, mitä nailon kestää tänään ja mitä sama materiaali kestää vuoden päästä.

Kun aloitettiin, Ilmailuhallitus kertoi hyväksyvänsä toiminnan, jos yritys täyttää vaatimuksen. Ymmärsin ilmailuviranomaisen rajoittavan mahdollisia tulevia lupia, koska toimintaa ei voisi saada niin laajaksi, että se kannattaisi useampia yrityksiä.

Ongelmia tuli siinä vaiheessa, kun Tikkakoskelle ilmaantui Keran rahoittama uusi yritys. Siinä vaiheessa alkoi näyttää pahalta. Emme missään vaiheessa tehneet Erkki Vaara Ky:n kanssa yhteistyötä, vaikka ehkä olisi pitänyt. Toisaalta, markkinat olisivat olleet korjaamotoiminnassa kahdelle yrittäjälle kovin pienet.

HYVÄ PARACHUTISTI!

**MEILTÄ SAAT KAIKKI
TARVITSEMASI VÄLINEET
PATJOISTA MERKKEIHIN!
PALVELEMME HYPPÄJÄÄ KOKO
SEKTORILLA!**



- STRATO-CLOUD LITE
- THE EAGLE
- PARA-FOIL 252 LITE
- APUVARJOT, POPIT
- HAALARIT
- VARJOKASSIT
- SUOJALASIT
- VERRYTTELYPUVUT
- KIRJAT, MERKIT, JULISTEET
YM. YM.
- CRUISAR
- WONDERHOG II
- KAIKKI SUOSITUIMMAT
VARAVARJOT
- KORKEUSMITTARIT
- KYPÄRÄT
- VARJOSI KAIKKI VARA-
OSAT
- HYPYKENGÄT
- PUSEROT

- KYSY REILUSTI UUTTA
HINNASTOAMME!
- TULE KÄYMÄÄN JA TUTUSTU
PAIKANPÄÄLLÄ TUOTTEISIIMME,
SOITTELE JA KIRJOITTELE!



LASKUVARJOTARVIKE KY

**HARRI TOIVONEN PUH. 931-172 616
MATINLAHTI, PL 26, 33721 TAMPERE 72**

Laskuvarjotarvike Ky:n mainos Laskuvarjourheilu-lehden numerossa 1/1979

Tikkakosken yritys teki lopulta konkurssin. Se olisi varmaan auttanut tilannettani, mutta tilalle tuli uusi yritys. Siinä vaiheessa alkoi taloudellinen tilanne olla vaikea. Ryhdyin myymään yritystä.

Yritykset etenivät ensin kohtuullisesti, mutta lopulta olin tilanteessa, jossa velkojat hakivat yritykseni konkurssiin. Loppujen lopuksi kukaan ei jäänyt kovin paljoo tappiolle.”

Ajatuksiasi laskuvarjourheilun kehityksestä – hyppytoiminta, koulutus ja varusteet - sinä aikana kun olit itse mukana?

”Toin ensimmäisen patjavarjoni USA:sta Tahlequah’ista vuonna 1972. Ne olivat ensimmäiset oikeaan käyttöön tulleet patjavarjot. SLK:ssa oli samana vuonna kokeiltu kahta varjoa, mutta koska ne eivät suostuneet avautumaan erikoisten hydraulisten hidastimien vuoksi – jäätyivät pakkasella – ne palautettiin maahantuoijalle, eikä niistä kuultu sen koommin.”

Ja vielä viimeinen kysymys, joka unohtui varsinaisessa haastattelutilanteessa, mutta joka esitettiin Kitulle 27.11.2018 puhelinkeskustelussa Eero K – Harri T:

Mistä olet saanut lempinimen ”Kitu”, jolla Sinut on hyppääjäpiireissä tunnettu niin kauan, kuin olet ollut laskuvarjourheilussa mukana?

”Lempinimen ”Kitu” sain palvellessani varusmiehenä LjK:ssa. Nimen tarina on seuraava: Kun sain ensimmäisen LjK:ssa varusmiehillekin maksettavan hyppylisän, päätin sijoittaa sen hyvin. Menin Alkoon ja ostin koko rahalla Koskenkorvaa. Vein pullot salaa LjK:n parakin vintille, jossa piilotin ne eristeenä käytetyn kutterinpurun sekaan. Ajatukseni oli, että minulla olisi siellä kätkö, josta voisin noutaa nestettä tarpeen mukaan esim. lomareissuille, jne. En ollut kertonut kätköstäni kenellekään.

*Kurssikaverini, nyrkkeilijänä jonkin verran tunnetuksi tullut **Kallion ”Ekke” [Erkki]** alkoi jossain vaiheessa ihmetellä, miksi välillä piipahtelin ullakolla. Hän seurasi minua ja näki kätköni. Ekke olisi halunnut päästä osille, mutta en suostunut. Kehotin häntä itse sijoittamaan omat rahansa valtion tuotteisiin.*

Koska en suostunut jakamaan juomiani, Ekke kertoi asiasta muille ja nimitteli minua kitupiikiksi. Tästä nimitys jäi hieman lyhentyneenä yleiseksi kutsumanimekseni, jolla koko laskuvarjoväki on minut Suomessa tuntenut. Muissa piireissä tämä kutsumanimi on ollut tuntematon.”

”Kitu” pyysi jättämään yhteystietonsa näkyviin tämän haastattelun loppuun: ”...Ties vaikka jollain parachutistilla olis asiaa...”:

HARRI TOIVONEN
LAHE TEE 14
KLOOGARANNA
76708 KEILA VALD
ESTONIA

Puhelin +372 515 3434

SUOMALAISEN LASKUVARJOURHEILUN HISTORIAA

Koonnut: Eero Kausalainen 2019



Harri Toivonen (oikealla) yhdessä entisen joukkueoverinsa ja kanssakilpailijansa Jorma Malin kanssa Tampereen Laskuvarjokerhon 50-vuotisjuhlissa Tampereella 9.11.2018. Kuva: Eero Kausalainen