



Gnatin talvista huoltotoimintaa Luonetjärvellä vuonna 1960. (© Timo Lehtiö)

Wintertime maintenance of a Gnat at Luonetjärvi in 1960. (© Timo Lehtiö)

sa parinkymmenen hengen ryhmä vastasi Vampireiden sekä Gnatien määräaikaishuolloista, suuremmista korjauksista ja muutostöistä, joita Gnatin kohdalla oli runsaasti.

Vuoden 1961 lopulla I-hallilla työskenteli kymmenkunta Gnat-koulutuksen saanutta mekaanikkoa. Määrä oli kuitenkin niin pieni, että sen seurauksena käytössä olevien koneiden määrä alkuvuosina pysyi pienenä. Tästä ryhmästä muodostui kuitenkin tärkeä joukko, jonka tietämys Gnatista oli ratkaisevan tärkeä. Follandin puolelta Luonetjärvelle oli sijoitettu Mr. Jack Buchanan tekniseksi asiantuntijaksi avustamaan huolto- ja korjaustoiminnassa.

Vuonna 1962 saatiin määrärahojen lisäyksen ansiosta Hämeen Lennostoonkin perustettua vakanssit 37 siviili-

maintenance hangar number I, where a group of some twenty mechanics was responsible for Vampire's and Gnat's time related maintenance works, major repairs, and Gnat's numerous modifications.

At the end of 1961 about ten Gnat-trained mechanics were working at hangar I. With such a limited manpower only a few aircraft were available daily for flight operations. This small group however became essential, because its know-how of the Gnat was crucial in keeping the aircraft operational. Mr Jack Buchanan from Folland Aircraft was placed at Luonetjärvi as a technical advisor to assist in maintenance and repairs.

As a result of increased defence budget in 1962 Hämeen

Vasemmalla moottoritehtaan Bristolin edustaja Alf Cook ja oikealla Follandin tekninen asiantuntija Jack Buchanan Luonetjärvellä 6. maaliskuuta 1959. (Aarne Korhonen)

From the left technical advisors Alf Cook from Bristol and Jack Buchanan from Folland at Luonetjärvi on March 6, 1959. (Aarne Korhonen)





Gnattia siirretään Luonetjärvellä lentohallille lentopäivän päätteeksi. Pientä Gnattia oli helppo liikutella miesvoimin. (Ilmavoimamuseo)

A Gnat is moved to a hangar at the end of a flying day at Luonetjärvi. The small Gnat was easily moved with manpower. (Ilmavoimamuseo)

mekaanikolle, jotka palkattiin ja joiden koulutus aloitettiin helmikuussa 1963. Uudet mekaanikot koulutettiin neljän kuukauden kurssilla aluksi kukin vain yhdelle erikoisalueelle. Näistä siviilimekaniikoista tuli moottori-, runko-, hydraulikka- ja asealan miehiä.

Vuoteen 1965 mennessä lennosto sai vielä noin kymmenen uutta teknillisen aliupseerin tointa, mikä edelleen paransi teknillisen henkilöstön vahvuutta. Vahvistuksia tarvittiinkin, koska lennosto aloitti vuonna 1964 koulutuksen myös MiG-21F-13-hävittäjien käyttöönottoon. Tämä kuitenkin pienensi Gnatin huoltoihin käytettävissä olevaa henkilöstöä.

Laivueen lentävän puolen mekaniikkojen tehtäviksi jäivät käytössä olevien lentokoneiden päivittäiset lentokelpoisuustarkastukset, lentojen väliset tarkastukset ja pienet huolto- ja korjaamotyöt sekä korjaamon huoltamien lentokoneiden vastaanottotarkastukset.

Lennosto was also able to establish new vacancies for 37 civilian mechanics whose training commenced in February 1963. These new mechanics were initially trained during a four month course on only one specific area. These men became engine, airframe, hydraulics and weapons specialists.

By 1965 the wing got some ten new vacancies for non-commissioned technical officers further increasing the staff strength. This fulfilled a need because in 1964 the wing commenced training for introduction of the MiG-21F-13 into service. This in turn decreased the number of personnel available for Gnat maintenance.

The tasks of the flight line mechanics were to do daily airworthiness inspections, checks between flights, small maintenance works, and acceptance inspections after maintenance in the repair shop.



Gnateja ja Vampire lentokonekorjaamon hallissa Luonetjärvellä 1960. (© Timo Lehtiö)

Gnats and a Vampire in workshop's hangar at Luonetjärvi in 1960. (© Timo Lehtiö)



Gnat GN-103 tankattavana Luonetjärvellä 1960-luvun lopulla. Taustalla Safir SF-5 ja DC-3:n siipi. (© Kari Valkonen)

Gnat GN-103 is refuelled at Luonetjärvi in the late 1960s. In the background is Safir SF-5 and the wing of a DC-3. (© Kari Valkonen)



Gnat GN-106, Safir SF-2, 35BS Draken DK-202 ja Fouga Hämeen Lennoston lentokonekorjaamon hallissa kesällä 1972. (© Pertti Virtanen)

Gnat GN-106, Safir SF-2, 35BS Draken DK-202 and a Fouga in the wing's workshop hangar in summer 1972. (© Pertti Virtanen)



GN-101:n vasen sivuseinä laitteineen. Keskellä on kaasuvipu ja laskutelineen käyttövipu. (© Jyrki Laukkanen)

GN-101 left side cockpit wall with its equipment. In the middle is the thrust lever and landing gear selector handle. (© Jyrki Laukkanen)

Toimenpiteet ohjaamossa ennen käynnistystä

Nousu ohjaamoon tapahtui matalien portaiden avulla. Tykkien ollessa ladattuina käytettiin erikoistikkaita, jotka mahdollistivat ohjaajalle astumisen ohjaamoon ja sieltä pois joutumatta tykkien tulituslinjalle.

Ohjaamoon noustaessa todettiin, että heittoistuimen laukaisukoneiston lukitusvipu oli asetettu VARMISTUS-asentoon (nappi eteenpäin) ja tarkastettiin, että istuin on asetettu sopivalle korkeudelle. Ohjaamossa kiinnitettiin laskuvarjon valjaat ja istuinvyöt sekä hapen, varahapen, G-puvun ja radion liittimet. G-housuja vain ei ollut jakaa lentäjille, vaikka ne olisivat olleet tarpeen. Tarkastettiin valjaiden lukon varmistus, istuinvöiden lukitus ja että varahapen laukaisuvaijerin varmistussokka oli poistettu.

Seuraavaksi tehtiin erilaisia toimenpiteitä ja tarkastuksia ennen sähkön kytkemistä. Ne käsittivät seisontajarrun kytkemisen (ON), telinevivun oikean asennon (LT. ALAS), kaasuvivun (KP-EI), jarruvarjon käyttövivun (KIINNITYS), hydraulipaineen (vähintään 150 kg/cm²) ja sähkökytkimien asennon EI tai NORM. Tämän jälkeen kiinnitettiin happinaamari ja tarkastettiin happijärjestelmän toiminta.

Maavirtalähteen ollessa päällä kytkettiin mittarien pääkatkaisin sekä lämpölaukaisijat asentoon ON ja tarkastettiin laskutelineen asennonilmaisin, varoitusvalot, polttoaineen määrä ja kaartomittarin toiminta. Ilman ulkoista virtalähdettä kytkettiin akun pääkytkin asentoon ON.

Laskutelineen asennonosoitin oli vasemmassa mittaritelineessä. Se ilmaisi asennot seuraavasti:

- Laskuteline lukittu YLÖS – ei valoja.
- Laskuteline lukittu ALAS – kolme vihreää valoa.
- Laskuteline valittu YLÖS tai ALAS, mutta lukot eivät olleet vielä kiinni – kolme punaista valoa.

Sen jälkeen akun pääkytkin ja säiliöpumppu kytkettiin asentoon ON. Sitten varmistettiin vielä, että mittarien pääkytkin oli asennossa ON ja valittiin radioon haluttu kanava. Radion lämpeneminen kesti varsin kauan.

Cockpit checks before engine starting

The cockpit was entered via a small ladder. When the guns were armed a special stairs was used, which allowed the pilot to climb into the cockpit without being on the guns' line of fire.

On entering the cockpit it was ensured that the ejector seat firing breech locking lever was set to SAFE (knob pointing fore), and checked that the seat was adjusted to a correct height. After strapping in the necessary oxygen, emergency oxygen, anti-G suit and V.H.F. connections were made, the harness straps were checked secure, the harness lock functioned, and the emergency oxygen safety pin had been removed. However there were no G-suit available to the pilots, although there was a need for them.

Then a series of various measures and checks were made before switching the battery on. These included among other things setting the parking brake ON, landing gear selector DOWN, throttle CLOSED (H.P. OFF), drag chute SET, hydraulic pressure checked (more than 150 kg/cm²), and electrical switches OFF or NORM. The oxygen mask was fitted and tested.

With the external power supply or with the aircraft's battery ON, and instrument master switch ON the main aircraft circuit breakers were switched ON. Next the landing gear position indicator, all warning indicators, fuel contents gauge and turn and slip indicator were checked.

The landing gear position indicator was on the left instrument panel. It indicated the gear position as follows:

- Landing gear locked UP – no lights.
- Landing gear locked DOWN – three green lights.
- Landing gear selected UP or DOWN, but not locked – three red lights.

Next the battery master switch and fuel pump switch were set ON, instrument master switch was checked ON, and VHF channel was selected as required.