

# Trellesanommat

TREENIPELLEJEN OMA ÄÄNITORVI



## SUURI TRELLE-HISTORIIKKI



**Trellet.net rFactor Season 6  
-RADAT  
-DIV1 Kuljettaja-ennakot**

**Kuljettajahaastattelut ja  
kuukauden kolumni**





- 3 Päätöimittaja pärisee
- 5 T1-mayemista ruutulipulle 1/3  
Trellejen historiikin ensimmäinen osa
- 7 Kaapista kuultua
- 9 Season 6 kausiennakko
- 13 Rataesittely 1/3  
Esittelyssä alkukauden radat
- 18 Kuukauden kolumni  
Pöytäautoilija





## Päätoimittaja pärisee

**K**atselet juuri näytöltäsi julkaisua, jonka syntymistä olisin vielä vuosi sitten pitänyt utopistisena ja megalomaanisena ajatuksena. Koko sotkuhan sai alkunsa Keltainen lehdistö – käsitteestä, jonka varsinaista synnyttäjää en muista. Joka tapauksessa sain ajatuksen lehden tekemisestä muutaman tekemäni lööpin pohjalta. Jotkut muistavatkin nuo iltapäivälehdille irvailevat kannet, joissa revittiin huumoria Trellejen kommelluksista erinäköisissä tilanteissa. Menin kesällä 2007 lupailemaan että josko alkaisin julkaista kuukausittain Trellesanommat – nimistä julkaisua, jossa pureuduttaisiin Trellet.net -yhteisön toimintaan huumoria säästelemättä, mutta siltikin ammattimaisesti ja asiallisesti. Härkää piti tarttua sarvista, kun kerran luvattiin, ja tässä on lopputulos. Asiallisen asiaton lehti, josta olen helkkarin ylpeä. Tahdon esittää tässä samassa yhteydessä lämpimät kiitokseni lehden työryhmälle ja avustajilleni, jotka ovat mahdollistaneet tämän lehden valmistumisen. Suurkiitokset myös teille kaikille, jotka olette kannustaneet tähän urakkaan ryhtymisessä. Jatkakaa kommel-luksianne arvoisat Treenipelle – veljeni, niin saamme tulevaisuudessakin paljon luettavaa. Olen puhunut.

Päätoimittaja - Jani ”Jermeli” Sinkkonen

### Trellesanommat

Päätoimittaja: Jani Sinkkonen

Toimittajat: Hannu Etupalтта  
Kalle Parviainen  
Juhana Kukkula  
Pasi Rahikainen  
Tero Turtiainen  
Joni Hakkarainen

Taitto: Eero Klami

Levikki 107kpl

Vastuu virheistä ja reklamaatiot:

Emme vastaa yhtään mistään, emme Suomen Nato-poliikasta, maidon hinnasta tai siitä minkälaiset ajosukat Kallella on.

# T1-mayhemistä ruutulipulle

Kolmiosainen T1-mayhemistä ruutulipulle – sarja kertoo Trellet.netin historian alkuajoista nykypäivään. Pidätämme oikeuden asiavirheisiin ja kinasteluun kilpailuiden tuloksista. Seuraava osa ilmestyy Trellesanomien numerossa 2/2007

*Trellet.net on kasvanut vuosien saatossa merkittäväksi suomalais-eksi kilpa-ajoliigaksi. Tätä nykyä yhteisössä on jäseniä noin 300 ja Trellet.netin toiminta on laajentunut pienestä firman työporukan virtuaalikelppa-ajoporukasta suureksi, sanottakoon ”perheeksi”. Mutta palatkaamme aikakoneella vuosien päähän, jolloin virtuaalikuljettajilla oli Vatasen jalat ja tiskaajan kädet. Vai olivatko...*



*Kovaa vääntöä North Tower Crescentissa*

## Osa 1. Suuri alkumayhem

Vuonna 2001 silloisen Firma X:n pojilla oli tapana viettää silloin tällöin iltaa raskaan työpäivän jälkeen pelailemalla verkossa jotain pelejä. Eräänä päivänä SeppoK kantoi töihin CD:n nimeltä ”Grand Prix Legends” ja totesi että: ”Tätä vois testata verkossa joku ilta”. Ei aikaakaan kun työpöytien alle alkoi ilmestyä ratteja lojumaan ja kaikkien aikojen ensimmäinen Cybbe GP polkaistiin käyntiin. Kaikkien ”todellisten” simumiesten tuntema Grand Prix Legends (legendaarisen Papyruksen tekemänä) oli päässyt muutama vuosi aikaisemmin valloilleen ja simulaattorin erinomainen ajomallinnus ja armoton realismi pistivät virtuaalikuljettajat polvilleen yksi toisensa jälkeen. Mutta Cybbe GP:n kuljettajat eivät GPL:ää pelänneet vaan ensimmäinen kausi ajettiin seitsemän hengen voimin. Kuljettajajoukoksi valikoitui Firma X:n saman projektiryhmän väki. Kilpaa ajettiin lähiverkossa jonkun

kuljettajista toimiessa myös tulospalveluna, keräten tulokset Excel-taulukkoon. Kilpailuja ajettiin ensimmäisellä kaudella 11, joista ensimmäinen syyskuussa kauden päättyessä marraskuussa. Kisatraumaa purettiin kisan jälkeisinä päivinä firman tupakkapaikalla ja lounastauoilta. Useimmiten spekulointien edellisestä kisasta lopetti vasta seuraavan kisan lippumies - jos sekään. Kausi oli hikinen ja lopussa historian ensimmäinen mestari oli selvillä. Tämä virtuaaliohjaamoiden Juha Mieto dominoi kautta keräten pisteitä 87, kun sarjan toinen ja kolmas keräsivät molemmat ”vain” 47 pistettä. Mestarien mestari kantoi nimeä: Juhana ”Hill” Kukkula. Kaudella kilpailtiin myös tallimestaruudesta kolmen tallin voimin. Voittajaksi tässä taistossa ratkesi Team Sutkit. Kuten muutkin kaudet, myös ensimmäinen Cybbe GP oli tapahtumarikas kausi. Legenda tietää kertoa, että koko homma oli tyrehtyä ensimmäisen kauden ensimmäisen kilpailun ensimmäisen

kierroksen ensimmäiseen mutkaan. Mutka oli Curva Grande, ja tapahtumien kulusta ei saatu selvyyttä edes lähes pystypainiin johtaneen sananvaihdon jälkeen (isot pojat sanovat että on siitä kait replaykin olemassa, mutta turha hyvää legendaä olisi pilata tarkistamalla faktat).

Kukkulan mestaruusjuhlat eivät ehtineet kestää kauan, sillä Cybbe GP2 starttasi jo kahden päivän päästä edellisen päättymisestä. Kuten edelliselläkin kaudella, virtuaalikuljettajien paremmuus ratkaistiin hyväksi havaitussa Grand Prix Legendsissä, jota ajettiin lähiverkossa. Kuljettajamäärä kasvoi yhdellä kun kisaan tuli mukaan ensimmäinen projektiryhmän ulkopuolinen, tosin hänkin samasta konsernista. Kyseessä oli tietenkin se kaikkien treenipellejen äiti: Juho Honkala. Kilpailujen määrää pudotettiin edelliskauden 11:sta kahdeksaan. Nyt Kukkula ei enää dominoinut sarjaa vaan, kilpailuita tuli kovia ja tasaväkisiä taistelui-

*Ferrarin rakettimoottorin prototyyppi ei saanut kuljettajilta kannatusta*

ta (näihin aikoihin muuten ajettiin vielä salanimillä ja tuloslistoissa komeileekin sellaisia taitureita kuin M. Knight, S. Susihukka, D. Dilbertos jne).

Cybbe GP2 kesti noin kuukauden ja päättyi jouluna 2001. Parhaan joululahjan itselleen sai Torsti Vesterbacka, joka nappasi mestaruuden Kukkulan nenän edestä. Eroa herrojen välille jäi vain vaivaiset kolme pistettä. Tallimestaruuden voitti Team Säätäjät. Toisella Cybbe GP - kaudella kuljettajia puhutti myös jotkin ratavalinnat, jotka eivät olleet alkuperäisiä GPL:n ratoja. Nämä lisäradat koituivat hitaimpien koneiden turmaksi. Ote kauden 2. kommentista: *"Ennen kuin kaikilla on 3GHz myllyt Geforce7:lla varustettuna CP (Crystal Palace) on pannassa. Jos rataa ei voi lagimatta ajaa 800x600 resolla detailit lounaassa ja kaikkei silmäkarkit pois päältä, niin ei sitten ajeta."* Onneksi GeForce7 ja 3GHz myllyt tulivat myöhemmin markkinoille ja virtuaalikuljettajat saivat taas nauttia sulavasta kilpa-ajosta (toim. huom.).

Cybbe GP2:sen jälkeen seurasi noin kymmenen kuukauden tauko kun Juhana Kukkula lähti suorittamaan velvollisuutta isänmaalle ja muut keskittyivät toissijaisiin harrasteisiin. Syyskuussa 2002 kuitenkin ratit kaivettiin kaapeista ja Cybbe GP3 starttasi aivan uusin voimin. Nyt jäsenmäärä kasvoi kahdeksasta 19 kuljettajaan. Nyt sarja siirtyi myös lähiverkosta Internetin puolelle. Vaikkakin osallistujia oli paljon, ei yhdessäkään kisassa nähty täyttä kuljettajamäärää. Kausi ajettiin jälleen 11 kisan formaattina. Edelliskauden mestari Vesterbacka aloitti kauden vahvasti voittamalla Monzan ja Kyalamin osakilpailut, mutta tämän jälkeen tuli runsaasti keskeytyksiä ja mies putosi mestaruustaistosta (ar-



kistoista löytyi tieto että Vesterbacka kärsi kalusto-ongelmista, josta kertoo seuraava lainaus: *"Hirvee häiriö rattiin -> MOMO profiler sano "Tebääs jäynä Torstille" -> polkimen akselit vaihtoi paikkaa, vaihteet katos -> mutka suoraksi -> MOMO melkein Lapinkävijäntielle"*). Mestaruuden ratkaisivat keskenään edelliskausien menestyjä Juhana Kukkula ja sarjan tulokas Juho Rauhala. Miehet kävivät kovan taiston läpi kauden, jonka lopussa Kukkula oli mestari viiden pisteen erolla Rauhalaan. Kauden siirtyessä Internetin puolelle alkoivat myös yhteysongelmista johtuneet putoamiset kesken kisan, joka myös auttoi Kukkulaa kauden viimeisessä kisassa kun Rauhala ei päässyt starttaamaan lainkaan yhteysongelmien vuoksi. Cybbe GP3:n tallimestaruuden vei Team Forever Nameless.

Sarjasta teki erikoisen se että kilpailijoiden ikähaarukka oli suuri. Nuorin kuljettajista oli Sebastian Lindqvist, joka oli ensimmäisessä kisassaan vasta 14 vuotta (laskujen mukaan toiseksi nuorin ensimmäisessä kisassaan oli Antti Levoska joka oli Lindqvistia kahdeksan päivää vanhempi ajaessaan ensimmäisen kilpailunsa Trellet.netissä). Cybbe GP3 oli kestoltaan pidempi kuin aikaisemmat

kaudet ja päättyi helmikuussa 2003.

Kuljettajille annettiin reilun kuukauden hengähdystauko ja Cybbe GP4 starttasi maaliskuussa 2003. Jälleen kerran pelinä toimi GPL, kauden ollessa tällä kertaa 12 kisan mittainen. Honkala aloitti kauden todella vahvasti voittaen neljä ensimmäistä kisaa.

Timo Ruotsalainen kuitenkin nousi kauden puolessa välissä uhkaamaan Honkalan kärkipaikkaa, mutta loppukauden ongelmat pudottivat miehen voittotaistelusta.

Honkala otti lopulta helpohkosti mestaruuden 18 pisteen erolla Juhana Kukkulaan, joka paransi suo-

*Eagle kenlii (lentobensa kiellettiin myöhemmin)*





*Stunt – kuljettajat viihdyttävät muita kuljettajia kesken kisan*

den aikana osakilpailuvoittoja otti kuusi eri kuljettajaa.

Kalle Parvinainen nappasi eniten voittoja (4) ja mies olisikin ollut suurella todennäköisyydellä kova mestariehdokas ilman kolmea keskeytystään, Lindqvistin yhtä vastaan. Mutta jättäkäämme spekulatiot sikseen.

Sen lisäksi että yhteisöllä oli nyt uusi nimi, jäi Trellet Grand Prix S5 historiaan olemalla alkuaikojen viimeinen yhden divisioonan kausi. Tämän kauden jälkeen yhteisön jäsenmäärä sai uutta nostetta ja kilpasarja laajeni kahdeksi divisioonaksi. Aikakoneen reistailun vuoksi palaamme asiaan seuraavassa numerossa...

ritustaan kauden edetessä, josta osoituksen kauden kahden viimeisen kisan voitot. Tallimestaruuden voitti Team Säätäjät pisteen erolla Team Forever Namelessiin. Cybbe GP4 päättyi kesäkuussa 2003.

Koska yhteisön toiminta oli laajentunut ensisestään, päätettiin sen nimeä vaihtaa. Historiankirjamme eivät tiedä nimen keksijää, joka toivottavasti astuu esiin kuuluisuuteen myöhemmin. Joka tapauksessa yhteisön nimeksi muodostui Treenipellet, joka lyhennettiin ytimekkäästi nimeksi:

Trellet. Myöhemmin nimeen tuli myös monessa paikassa yhteisön Internet-sivuston päätte ”.net”.

Trellet Grand Prix S5 starttasi käyntiin kesätauon jälkeen syyskuussa 2003. Kaudella ajettiin kaikenkaikkiaan 11 kilpailua. Tällä kertaa porukan nuorin kuljettaja näytti vanhemmille rattimiehille kaapin paikan. Erittäin tasaisen kauden jälkeen mestariksi päätyi Sebastian Lindqvist pisteen erolla Veijo Lahtiseen. Kauden tasaisuudesta kertoo myös se että kau-

*Jani Sinkkonen*



*Vas: Kukkula tanssii asfaltin kanssa  
Alla: ”Katso kengurun loikkaa...”*



## Kaapista kuultua

- Trellejen F1-1979 kausi pärähtää käyntiin Kyalamissa 25.9.2007. Luvassa jälleen verta, hikeä ja katkenneita verisuonia.

- GPL Tribuutti kauden seuraava osakilpailu ajetaan 2.10.2007 Watkins Glenin radalla.

- Trellet.mod tiimi kerää tavaran- ja matkaa 28–30.9.2007 Jurvan moottoriradalle esittelemään Legends-modia.

- PLO Racingin sisällä kuohuu. Lahtinen haukkui auton säädöt lyttyyn.

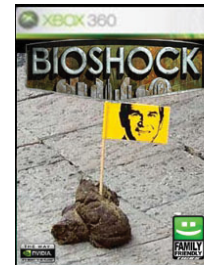
- Huhut kertovat 70-luvun alkuun tai kaudelle 80 sijoittuvan modin olevan suunnitteilla.

- Kauden avaus vaarassa peruuntua: monet tallit eivät ole noudattaneet testirajoitusta.

o Monet tallit eivät ole olleet halukkaita allekirjoittamaan FTA:n testirajoitusehdotusta, joka vä-

hentäisi testaamisen kahteen tuntiin viikossa.

- Sukkahousut ratsaavat treeni-pellejen saunoja: peukkutemput pelottavat saunojia!



### Bioshock

Environmentally friendly game about fighting against shocking piles of shit. America and Russia are on the edge of Nuclear War but their leaders just keep on shitting on the streets!!! Can you believe that???

+ Internet compatible with capture the flag game modes  
+ 200 levels full of shit  
+ on-line RPG look-a-like mode, only 19.95€/month



**Muista katsoa 79-kauden avaus suorana!**



Suora lähetys



# Trellet Season 6 Div 1 - kausiennakko



## TAISTELU ALKAKOON!

Trellet Season 6 on alkamassa. Tarjoamme tässä pienen katsauksen ennen kauden alkua siihen mitä on odotettavissa. Lopuksi haastattelimme myös paria vanhaa konkaria kauteen liittymättömistä asioista.

### Parviainen Lahtinen Online Racing

**V**iidennelle kaudelle mukaan tullut talli, jonka kuljettajapari on yksi sarjan kokeneimmista. Avainsana lieneekin tämän tallin kohdalla varmuus, nimittäin tilille on sen historian aikana kertynyt vain kolme keskeytystä. Näistäkin yksi ennen kisaa tulleen teknisen vian vuoksi, sekä yksi joukkokolari. Suoritusvarmuutensa vuoksi PLO:lta voidaan odottaa tulevana kautena muutamia palkintosijoituksia, sekä tietysti kaiken osuessa kohdilleen on tallin kuljettajilla mahdollisuudet joka korkeimmalle korokkeelle, kuten viidennen kauden Dijonin osakilpailussa saatiin todeta.

**Vahvuudet:** Parviaisen potentiaalinen nopeus, Lahtisen kyky tuoda auto maaliin lähes 100% varmuudella.

**Heikkoudet:** Autovalintojen epätasaisuus, sekä ailahteleva motivaatio.



#### #47 Kalle Parviainen (tp)

GPL-puolella huikeaa menestystä niittänyt Parviainen on kaksikosta selkeästi nopeampi. 79 Formulaa eivät tunnu istuvan Parviaisen käteen kuitenkaan aivan yhtä hyvin kuin kauden 67 autot joten viime kaudella parhaiksi sijoituksiksi jäivät Dijonin voitto, sekä Silverstonen toinen sija. Potentiaalia taatusti olisi jopa mestaruudesta taistelemaan, mutta onko motivaatio ja tallin kalusto kohdallaan, sen näemme kauden käynnistyessä.



#### #6 Veijo Lahtinen

Pitkän linjan puurtaja, jonka suurin vahvuus piilee varmuudessa tuoda hieman heikommatkin autot maaliin todella suurella prosentilla. Nopeudellaan ei välttämättä yllä kärkitaisteluun, mutta yllättäneellä autolla muutamassa kilpailussa kauden aikana. Veijo on tunnettu yleensä helppona ohitettavana, mutta viime kaudella Dijonissa nähty huikea taistelu sarjan kärkimiehiä vastaan kuitenkin puhuu toista kieltä.



## Kilpa-ajokollektiivi Mursu

Pitkän linjan perinteikäs talli, joka on niittänyt menestystä monissa luokissa. Talli on tunnettu vuoristorataa muistuttavasta menestyskäyrästä, sekä usein vaihtuvista kakkoskuljettajista. Tällä hetkellä talli elää eräänlaisessa nousuvaiheessa ja vahvan kuljettajakaksikon myötä on jopa yksi mahdollisista mestarisuosikeista. Toinen kuljettaja on taas vaihtunut kun yllättävän pitkään tallin leivissä pysynyt Stenberg jättäytyi pois tulevalta kaudelta. Hänen tilalleen talli palkkasi viime kaudella sarjassa toiseksi sijoittuneen Vasaman, joka on yksi sarjan ehdottomista kärkinimistä

**Vahvuudet:** Nopea kuljettajakaksikko, joka on tottunut menestymään myös heikommalla kalustolla.

**Heikkoudet:** Etupaltan yllättävät virheet tilanteissa jolloin pitäisi tehdä varma tulos.



### #10 Hannu Etupalta (tp)

Kiistämättä nopea, mutta varsin ailahteleva kuljettaja, joka kuitenkin kaiken osuessa kohdalleen saattaa taistella jopa mestaruudesta. Sopeutunut 79 Formuloihin todella hyvin, jos vertaa aiempaa rämpimistä Porscheilla tai F3:n ratissa. Kärsi viime kaudella runsaasti vaihteisto-ongelmista, jonka vuoksi talli onkin nyt panostanut täysin uuteen vaihteistoon. Tämän vuoksi miehen suoritusvarmuuden uskotaankin parantuvan runsaasti tulevaa kautta ajatellen.



### #18 Jarmo Vasama

Uutena kuljettajana talliin tullut Vasama on eräs sarjan nopeimmista ja varmimmista kuljettajista. Viime kauden suoritukset uhkuivat potentiaalia ja petaavat ehdottomasti sitä, että mies taistelee mestaruudesta tulevalla kaudella. Kivenä pelossa on kuitenkin loukkaantuminen, joka varmasti rajoittaa pistepotia kauden ensimmäisistä kilpailuista.

## Ratakisko Racing

Talli jatkaa vanhalla hyväksi osoittautuneella kuljettajaparilla. Tallin tekninen puoli on hyvässä kunnossa ja säätöjen puutteeseen tallin menestys tuskin tulee kaatumaan. Tallin menestys onkin jatkossa täysin kiinni siitä, miten se saa kokonaisuutena parannettua suoritusvarmuutta. Toisen kuljettajan jääminen radan varteen ei nimittäin merkittävästi paranna mahdollisuuksia tallien välisessä taistelussa.

**Vahvuudet:** Tekninen asiantuntemus, runsas kokemus

**Heikkoudet:** Epäonni, Mikkolan suoritusason ailahtelu.



### #72 Juha Mikkola (tp)

Mikkolan osaaminen painottuu enemmänkin tekniseen tietämykseen kuin raakaan nopeuteen. Hyvän ja huonon päivän ero todella valtava, sillä kaiken osuessa kohdalleen hän on eräs sarjan kilpailukykyisimmistä kuskeista kuskeista. Tästä loistavana osoituksena viime kauden Watkins Glenin kilpailu jossa mies hallitsi kisaa paalupaikalta voittoon ajaen myös kilpailun nopeimman kierroksen. Valitettavasti yksi hyvä päivä kaudessa ei riitä mestaruustaistelussa. Jos onnistuu parantamaan tasaisuuttaan, niin saattaa olla ehdolla jopa mitalisijoille kauden loppupisteissä.



### #70 Janne Isotalo

Keskikastin työmyyrä, auto maaliin, pari pistettä tilille ja tallin johto on tyytyväinen. Suoritusvarmuus on asia, joka kantaa pitkässä juoksussa korkealle. Valitettavasti koki viime kaudella runsaasti epäonnea, jota ilman tulokset olisivat voineet olla parempia.



## M4YHEM! Racing

Täysin uutena tallina sarjaan mukaan tullut M4YHEM! tuo lähtöruutuun kaksi uutta nimeä. Viime kaudella 2. divisioonassa ajaneen Teemu Lappalaisen, sekä kokonaan uuden tuttavuuden, Jesper Räisänen. Tulevalla kaudella tullaan näkemään mikä on tallin todellinen potentiaali, sekä se, miten kuskit kehittyvät kauden edetessä.

**Vahvuudet:** Potentiaaliset kuskit, joilla vielä paljon kehittymisen varaa.

**Heikkoudet:** Kokemuksen puute.



### #26 Teemu Lappalainen (tp)

Ajoittain loistavia esityksiä 2. divisioonassa viime kaudella esittänyt Lappalainen on toinen niistä kuskeista joka nousi 1. divisioonaan mainioiden esitystensä jälkeen. Miehen pärjäämisestä ei ole epäselvyyksiä, sillä jo viime kaudella hän osoitti vauhtinsa riittävän haastamaan sarjan kärkimiehet.



### #555 Jesper Räisänen

Ensimmäisten testien perusteella nopeutta löytyisi ajoittain, mutta varmuus on vielä kateissa. Sarjan nuorin kuski, jolla on runsaasti ajovuosia edessä, sekä paljon opittavaa kilpa-autoilun kovasta maailmasta. Kokemattomuuden ja epävarmojen otteiden vuoksi voisi sinällään jo pitää pienoisena ihmeenä jos mies pääsee maaliin ensimmäisessä kisassaan. Asenne ja harjoittelu on kuitenkin kohdallaan, joten tulosta rupeaa taatusti syntymään kauden edetessä kiihtyvällä tahdilla.

## Eagle Racing

Pitkän tien kulkenut talli, joka on henkilöitynyt vahvasti Mikkoseen. Viime kaudella vahvalla kuljettajakaksikolla ajanut talli joutui kuitenkin heti kättelyssä kuskikadon kouriin Kasasen lopetettua muutaman ensimmäisen kisan jälkeen. Tuleva kausi näyttää kuitenkin vahvemmalta, sillä tallin vahvuuteen on liittynyt Mikkosen lisäksi viime kauden 2. divisioonan mestari, Timo Peltola. Tallin kokoonpano vaikuttaa erittäin vahvalta, nimittäin Mikkonen paransi vauhtiaan jatkuvasti läpi viime kauden. Jos talli saa onnistuneita suorituksia alle, niin viiden kärkeen sijoittuminen ei ole tallille ongelma eikä mikään.

**Vahvuudet:** Mikkosen nopeus ja rämäpäisyys, sekä Peltolan kyky valmistautua ja harjoitella kilpailuihin.

**Heikkoudet:** Rämäpäinen meno tuo mukanaan riskialttiutta.



### #67 Tane Mikkonen (tp)

Mikkonen on osoittanut erittäin vahvoja otteita erityisesti aika-ajoissa. Ongelmana tuntuu vain olevan se, ettei hyvää aika-ajovuhtia saada realisoitua hyväksi tulokseksi kisoissa. Turhan usein hyvin alkanut kilpailu päättyy omaan tai muiden virheeseen. Turha sählääminen pois, niin Mikkonen voidaan ehdottomasti mukaan kauden mitalitaistoihin.



### #80 Timo Peltola

Viime kauden 2. divisioonan mestari. Osoittanut testeissä, että vauhti ja varmuus ovat selkeästi kärkidivisioonan tasoa. Kuinka korkealle rahkeet sitten oikeasti riittävätään, nähdään vasta kauden kuluessa. Viime kauden lopun dominoinnista päätellen ne riittävät varsin hyvin jopa kärkikymmenikköön.

# Kellarihumppa United

**H**umpan mahtia ylistävä talli on pitkän linjan kulkija. Talli jatkaa samalla kokoonpanolla millä viime kauden päätti. Kuljettajakaksikko onkin varsin mielenkiintoinen ja ainakin toisen kuljettajista uskotaan kykenevän jopa mestaruustaisteluun. Kastellin talliin tuoma säätötaito on myös varmasti arvostettua tallin väen keskuudessa. Toisena kuljettajana toimii viime kauden lopulla tallin vahvuuteen liittynyt Latomäki, jolla on takanaan vasta 3 virallista starttia.

**Vahvuudet:** Kastellin säätötaito ja nopeus, sekä Latomäen potentiaali

**Heikkoudet:** Latomäen kisakokemuksen puute.



## #75 Simo Kastell (tp)

Runsaan kilpailukokemuksen kyllästämä kuljettaja, jolla on kokemusta ja menestystä monista luokista. Todella nopea kuljettaja, joka onnistui jollain ilveellä jäämään voittoita viime kaudella. Yksi ehdottomista mestaruussuosikeista jos vain saa tarpeeksi testiaikaa ja kalusto kestää. Ainoana uhkana voitoille on alati vaaniva epäonni, sekä pienimuotoinen oma säheltäminen. Puitteet ovat kunnossa mestaruustaisteluun, mutta kestääkö mies pitkässä juoksussa?



## #55 Antti Latomäki

Viime kauden lopussa talliin palkattu kuljettaja ehti ajamaan vain 3 starttia ja ajoi heti toisessa startissaan pisteille, sekä kauden päätöksessä, Monzassa, kuudenneksi. Ottaen huomioon miehen kilpailukokemuksen, voidaan todeta, että potentiaalia on runsaasti varsinkin, kun mies tuntuu viihtyvän myös testiradalla. Ehdoton tulevaisuuden lupaus.

# Team Flames

**E**nsimmäisen kauden lopusta asti mukana ollut talli, jonka kuskikaksikko on tuttu jo kolmannelta kaudelta. Kun kaksi varmaa ja melko nopeaa kuljettajaa muodostavat tiimin, niin tulos on sen mukainen. Viime kaudella sarjan kolmas sija ja kaksoisvoitto Brasilian GP:ssä osoittavat parivaljakon tehneen erittäin hyvää työtä. Tulevalta kaudelta tuskin voidaan odottaa yhtään sen vähempää, sillä tallin vauhti ei ole osoittanut hiipumisen merkkejä.

**Vahvuudet:** Kaksi tasavertaista kuskia, joista kumpikin kykenee keräämään pisteitä tasaisesti pitkässä juoksussa.

**Heikkoudet:** Senbomin uhkarohkeat otteet kaksintaistelutilanteissa.



## #20 Jussi Senbom (tp)

Kokemuksen kyllästämä kuski, jolta löytyy myös nopeutta taistella kilpailujen voitosta kaluston ollessa kohdallaan. Hieman lisää räjähtävää nopeutta, niin taistelisi toden teolla myös mestaruudesta. Senbom muistetaan ehkä parhaiten räväkästä ajostaan sijoituksista taisteltaessa. Mies ei kaihda lähitaisteluita, vaan hyödyntää imun lähes kilpailijan vaihdelaatikkoon asti ja etsii ohituspaikkaa jopa tilanteissa missä se ei ole mahdollista.



## #101 Tapio Ala

Tallin rauhallisempi puurtaja, joka tuo autonsa maaliin kunnioitettavalla prosentilla, vain kaksi keskeytystä viime kaudella puhuvat puolestaan. Pelannut hyvin tallinsa pussiin ja peesasi Senbomia loistavasti Brasilian GP:n kaksoisvoitossa. Paikkaa tarvittaessa tallin ykköstykin jättämää aukkoa.

## Poro Rosso

Jo kolme kautta mukana ollut Poro Rosso oli alun perin Tero Turtiaisen projekti, mutta nykyään omistussuhteet ovat vähintäänkin hämärät. Tallipäällikön virkaa hoitaa Tuomas Koskela ja uutena kuljettajana talliin palkattiin Sami Liikanen. Ilmeisesti epäselvä omistajuus on vaikuttanut tallin kuljettajien suoritukseen, sillä tallin kaikkien aikojen parhaana sijoituksena on Tobanin F3-kisan vaatimaton neljäs sija. Koskela on ollut tallissa sen perustamisesta lähtien, mutta toisen kuljettajan paikka on vaihdettu ahkerasti. Jatkuvuuden puute onkin pitänyt Poro Rosson kymmenen parhaan ulkopuolella viime kausina.

**Vahvuudet:** Varma ja jatkuvalla tahdilla nopeutuva Koskela, sekä yleisesti lahjakkaana tunnettu Liikanen ovat tasapainoinen pari, joka tulee kirittämään kumpaakin kuskaa entistä kovempiin suorituksiin.

**Heikkoudet:** Tallin taustalla joukko hämääriä bisnesmiehiä



### #41 Tuomas Koskela

Poro Rosson pitkäaikainen tallipäällikkö on ollut hurjassa vauhdissa ennen kauden alkua ajetuissa testeissä. Paransi otteitaan jatkuvasti viime kauden edetessä ja kehitys on jatkunut kovana koko testikauden, joten nousee tällä kaudella keskijoukon kärkeen. Erittäin varma kuljettaja, joka tuo tallilleen tasaisesti pisteitä.



### #187 Sami Liikanen

Valtava kokemus ja yksi mestaruuskin vuoden 67 F1-autoilla, mutta nyky autojen ratissa uusi kasvo. Jos Liikanen sopeutuu maaefektiautoihin nopeasti, voidaan Poro Rosso nähdä palkintopallillakin kauden jälkipuoliskolla. Vaikka auto olisikin vieras, on Sami tottunut kovaan kilpailuun, joten perä päässäkin ollessaan varmasti tiukka vastus kenelle tahansa.

## Putte Possu Racing

Täysin uusi talli, joka on värännyt kuljettajikseen kaksi luun kovaa ammattilaista. Ehdottomasti kauden suurin mestaruussuosikki, jos Mikkosen pää pysyy kasassa. Rissanen onkin jo oman kylmäpäisyytensä osoittanut viime kaudella ajettuaan ilmiömäisesti mestaruuteen täydellisellä varmuudella. Harva uusi talli saa värvättyä näin tehokkaan kuljettajakaksikon heti ensimmäiseksi kaudeksi.

**Vahvuudet:** Yksi kovimmista kuljettajakaksikoista, joilla on myös säätäminen ja testaaminen hallussa.

**Heikkoudet:** Kaksi vahvaa kuljettajaa samassa tallissa saattavat syödä toisiltaan merkittävästi pisteitä mestaruustaistelussa.



### #150 Jaakko Mikkonen

Todella nopea, mutta samalla myös hieman ailahtelevainen kuljettaja, joka on kuitenkin pakko laskea mukaan mestaruustaisteluun nopeutensa vuoksi. Menestys tuskin jää uupumaan vauhdin puutteeseen, mutta media epäilee Mikkosen kestävyyttä pitkässä ja raskaassa mestaruustaistelussa. Jos pystyy ajamaan ehjän kauden, niin on taatusti korkealla kauden loppupisteissä.



### #974 Jarkko Rissanen

Viime kauden mestarina kantaa ennakkosuosikin viittaa harteillaan. Mestaruuden uusiminen voi kuitenkin olla hankalampaa, sillä haastajien joukko on suuri ja uusi tallikaverikin on taatusti nälkäinen. Varmuuden ja nopeuden yhdistelmä on kuitenkin tappavan tehokas yhdistelmä, jolla pärjää mestaruustaistelussa pitkälle.

# Overdrive

Kahden vanhan konkarin perustama talli, joka on kerännyt runsaasti kokemusta 67 Formuloiden ratissa. Kokemus näkyi viime kauden tuloksissa melkoisena suoritusvarmuutena ja tätä kautta hyvänä tuloksena tallipisteissä.

**Vahvuudet:** Pitkäaikainen kokemus erilaisista autoista.

**Heikkoudet:** Sopeutuminen nykyiseen kalustoon on vielä hieman kesken.



## #106 Kari Järvinen (tp)

Vanha konkari, joka tietää kilpa-autoilun koukerot kuin omat taskunsa. Runsaasti kokemusta erilaisista autoista joka onkin ollut avain menestykseen. Ei ole pahemmin näyttäytynyt yleisissä testeissä ennen kauden alkua, mutta olettaa sopii, että kauden alkaessa on mies taas kovassa iskussa kun ensimmäistä kertaa autot vyöryvät kohti Kyalamin ensimmäistä mutkaa. Saattaa yllättää positiivisesti kauden edetessä.



## #777 Mikko Rissanen

Oli viime kaudella pienoinen pettymys vauhdin ja erityisesti luotettavuuden suhteen. Keskeytti niimitään lähes puolet ajamistaan kilpailuista. Tulevalla kaudella voidaan kuitenkin odottaa valoa tunnelin päähän, jos mies saa järjestettyä itselleen tarpeeksi testiaikaa. Kaiken osuessa kohdalleen saattaa hän olla kauden musta lammas.

### Juhana Kukkula

- 1) Mikä oli ensimmäinen trellekisäsi?  
*Ensimmäinen trellekisa.*
- 2) Paljonko maksaa litra maitoa?  
*1,5 CHF.*
- 3) Milloin menetit poikuutesi?  
*Silloin kun en ollut vielä GPL:n orja.*
- 4) Uskotko Jumalaan?  
*Vain T1:n jälkeen.*
- 5) Mikä oli ensimmäinen autosi?  
*206 Pösö.*
- 6) Oletko saanut sakkoja ylinopeudesta?  
*Kerran.*
- 7) Onko sinulla tuulipukua?  
*Ei.*
- 8) Oletko voittanut voiton?  
*Kukapa ei olisi*
- 9) Pidätkö maksalaatikosta?  
*Vain jos puolulukabilla.*
- 10) Olivatko nämä kysymykset outoja?  
*Kysyjä huomioon ottaen ei. (toim. huom. Johannes)*

### Mika Myllynen

- 1) Mikä oli ensimmäinen trellekisäsi?  
*Taisi olla jonkun Geplikauden (jonka numeroa en muista) Snetten kisa*
- 2) Paljonko maksaa litra maitoa?  
*Tuplasti sen mitä litra (toimi huom. wtf)*
- 3) Milloin menetit poikuutesi?  
*Voeh, onhan siitä vuosia vierähtänyt.*
- 4) Uskotko Jumalaan?  
*En.*
- 5) Mikä oli ensimmäinen autosi?  
*Ensimmäinen ja nykyinen, Vm. 90 Nissan Sunny.*
- 6) Oletko saanut sakkoja ylinopeudesta?  
*En.*
- 7) Onko sinulla tuulipukua?  
*Ei.*
- 8) Oletko voittanut voiton?  
*Juu! Spa viimekaudella, ensimmäinen mutta toivottavasti ei viimeinen trellevoitto.*
- 9) Pidätkö maksalaatikosta?  
*Joskus penskana kai pidin, nykyisin ei oikein mene.*
- 10) Olivatko nämä kysymykset outoja?  
*No vähän joo, muttei liikaa.*

Hannu Etupalta & Kalle Parviainen



- "En ole nukkunut viikkoon, pakko katsoa kun on maksettu"  
- Onnellinen maksaja



kanava todelliselle formulafanille, mm. Driven esitetään joka ilta 3 kertaa



urheilupainotteinen kanava, jossa kakkonen on ykkönen



# Trellet.net rFactor Season 6 Rataesittely, osa I

Tässä juttusarjassa esitellään kaikki alkavan F1-1979 kauden radat. Sarjan ensimmäinen osa käsittelee neljä ensimmäistä areenaa Etelä-Afrikasta Turkkiin.



## 1. kisa: Etelä-Afrikka, Kyalami



Kuva: <http://www.statsf1.com>

### Infoboksi

**Pituus:** 4.104km

**Rataennätys:** 1:10.486

(Jarmo Vasama: Arrow A2)

**Mutkia:**

9, 8 oikeaan, 3 vasempaan

**Yleisilme:**

Jouheva vauhtirata

**Toimituksen valinta:**

Alfa Romeo

Kausi polkaistaan käyntiin jälleen Etelä-Afrikan Kyalamista. 4,104 kilometrin rata muodostuu huikean pitkstä pääsuorasta sekä useista nopeista kaarteista. Pääsuoran takia autoilta vaaditaan vähän downforcea, joten pidon tehokkaan maaefektin kautta muodostavat autot ovat täällä yleensä kovassa menossa. Jarruja tarvitaan lähinnä ensimmäisessä mutkassa. Hyvä moottori auttaa suoralla, mutta hyvä ajettavuus taas mutkissa. Kyalami on hyvä esimerkki radasta, jolla on tärkeä saavuttaa kompromissi suoravauhdin ja pidon välillä.

Lähtö- ja maaliviiva sijaitsee mäen harjalla. Pomppuinen pääsuora laskeutuu jyrkkään alamäkeen, mutta juuri ennen ensimmäistä mutkaa rata taittuu puolestaan lievästi ylämäkeen. Radan rankimmassa jarru-

tuksessa autojen nopeudet tippuvat yli 300 km/h:sta noin 150 km/h:n. Ensimmäinen mutka ajetaan kakkosvaihteella, ja haastavaksi sen tekevät pääsuoralta tutut lukuisat pomput. Ulostulossa auton annetaan ajautua vasemmalle, sillä toinen mutka, Barbeque Bend, on edessä välittömästi. Pikainen jarrutus, mutkaan sisään ja kaasua taas auki. Ulostulo on tärkeä, sillä edessä on jonkinlainen takasuora. Jukskei Sweepin vasuri menee täydellä kaasulla kaikilla autoilla. Neljäs mutka, Sunset, erottaa autot ja kuljettajat toisistaan. Todella pitkä ja nopea oikealle taittuva kaarre vaatii runsaasti pitoa. Vaikka mutkaa edeltää suhteellisen pitkä suora, kunnollinen ohituspaikka Sunset ei ole todella lyhyen jarrutusmatkansa takia. Ulostulossa vauhtia on jo yli 200 km/h.

Lyhyt suoranpätkä johtaa autot radan hitaimpaan mutkaan, eli Clubhousen neulansilmään. Tämä kakkosella vedettävä mutka taittuu jyrkästi vasemmalle. Pikaisen kiihdytyksen myötä autot taittavat alamäkeen ja Essesin mutkiin. Ensin jyrkästi vasemmalle ja sitten hieman loivemmin oikealle. Mutkan loppuosassa radan kallistus helpottaa kuljettajan työtä, ja mutkasta poistutaankin varsin vauhdikkaasti. Jälleen lyhyt suora ja edessä on radan viimeinen varsinaisen mutka, Leeukop Bend. Vaihte alas kakkoselle ja taitto jyrkästi oikealle. Rata saavuttaa mäen nypylän juuri mutkan ulostulossa, joten kaasun kanssa on oltava varovainen. Kaasua on silti painettava niin paljon kuin mahdollista, sillä edessä on yli kilometrin pituinen pääsuora. Vielä nopean Kinkin lävitse ja uudelle kierrokselle.

## 2. kisa: Yhdysvallat, Long Beach



Kuva: <http://www.statsf1.com>

Kauden ainoa todellinen katurata on Kyalamin tapaan hyvin kaksijakoinen: kahden pitkän suoran lisäksi radalla on tukku hitaita ja todella hitaita mutkia. Viime kaudella paljon porua aiheuttanut T3/4-shikaani on muutettu täksi kaudeksi, ja sitä ei voi enää oikoa samalla tavalla.

Kierros käynnistyy pitkällä ajelulla pitkin Shoreline Driven moottoritietä. Rata taittuu loivasti oikealle varikon ulostulon kohdalla; mutka vedetään kuitenkin kaasu pohjassa. Suora näyttää jatkuvan vielä pitkään, mutta jarruttaminen on aloitettava käsittämättömän aikaisin ensimmäistä mutkaa varten. Jarrujen lämpötilat nousevat äärimmäisen korkeiksi, kun auto täytyy saada hidastumaan maksimivauhdista radan hitaimpaan mutkaan. Satamassa parkissa olevan Queen Maryn mukaan nimetty mutka madellaan noin neljää kymppiä pienimmällä vaihteella. Ulostulossa renkaat pyrkivät lyömään tyhjää. Kauaa ei kaasua kuitenkaan paineta, sillä toinen mutka tulee pian vastaan. Pimeä mutka aiheutti viime kaudel-

la ongelmia itse kilpailussa joukkokolarin muodossa. Yksin ajaessa se on vain hyvin hidas vasuri. Kepeän kiihdytyksen jälkeen edessä on oikea-vasen shikaani, jossa on hieman tilaa virheille.

Lyhyen suoran jälkeen taitetaan ensin vasemmalle ja sitten jälleen oikealle. Hyvin jyrkkä ylämäki tahtoo heittää auton perää luisuun. Mäen harja saavutetaan juuri ennen seuraavaa ysikymppistä oikealle, joten pito on jälleen heikko. Kaasun kanssa on oltava kuitenkin aggressiivinen, sillä Toyota-mutkasta autot ampaisevat Ocean Boulevardin takasuoralle. Edessä on kolmen 90 asteen mutkan muodostama kompleksiksi. Ensin käännytään oikealle ja todella jyrkkään alamäkeen. Jälleen korkeuseron takia autosta on vaikea saada kaikkea pitoa irti, sillä mäen huipulla auto tahtoo puskea ja pohjalla taas yliohjata juuri seuraavaan vasuriin taitettaessa. Hieman loivempi oikea päättää Esses du Closin -osion. Radan 11. mutkassa on hyvin tilaa, ja se onkin hitaudestaan huolimatta mukava ajaa. Ulostulo on tär-

### Infoboksi

**Pituus:** 3,251 km

**Rataennätys:** 1:20.317 (Hannu Etupalтта, Wolf)

### Mutkia:

12, 7 oikeaan, 5 vasempaan

### Yleisilme:

Tiukka, mutta nopea katurata

### Toimituksen valinta:

Ferrari T4

keä, sillä radan viimeinen mutka on yksi potentiaalisista ohituspaikoista. Viimeinen mutka on samanlainen neulansilmä kuin ensimmäinenkin mutka, vauhtia ensimmäisellä vaihteella vajaa 50 km/h. Kiihdytys pääsuoralle on pomppuinen ja kääntyy loivasti oikeaan.

### 3. kisa: Hollanti, Zandvoort



#### Infoboksi

**Pituus:** 4.307km

**Rataennätys:** 1:38.262 (Veijo Lahtinen, Formula 3)

**Mutkia:**

15, 10 oikeaan, 5 vasempaan

**Yleisilme:**

Miellyttävä sekoitus hitaita ja nopeita mutkia

**Toimituksen valinta:**

Williams FW07

*Kuva: <http://www.circuit-zandvoort.nl>*

Ensimmäinen Euroopassa ajettava kilpailu kaasutellaan Hollannissa. Meren tuntumassa sijaitseva Zandvoortin rata on mutkainen, mutta silti hyvin jouheva kokonaisuus. Ensimmäistä kertaa radalla ei kaahailla, sillä täällä ajettiin aiemmin F3-luokan autoilla.

Lähtösuoralla vauhtia on noin 280 km/h ennen legendaarista, 180 asteen Tarzan-mutkaa. Tämä kallistettu, oikealle taittava mutka on radan paras ohituspaikka, mutta radan kallistuksen ansiosta kuljettaja voi puolustaa sijoitustaan myös ulko-reunassa hyvin. Kova kiihdytys läpi loivan vasurin, ja sitten tiukka jarrutus Gerlach-mutkaan. Rata tuntuu hyvin liukkaalta mutkan apexissa olevan nyppylän ja hitaasta vauhdista johtuvan vähäisen downforcen takia. Seuraavana vuorossa on toi-

nen hidas ja kallistettu neulansilmä, Hugenholtz. Mutka tuntuu pitkältä kuin nälkävuosi. Ulostuloon on tärkeä satsata, sillä edessä on pitkä mutkainen suora. Rata nousee kevyeen ylämäkeen ennen nopeaa oikealle taittuvaa kaarretta. Juuri ennen mutkaa syöksytään kuitenkin alämäkeen. Seuraava vasuri menee helposti kaasu pohjassa, mutta radassa olevat pomput voivat tehdä autosta todella levottoman. ”Suora” päättyy huippunopeaan oikeaan, jonka keskivaiheilla ylitetään jälleen yksi nyppylä. Millisekunnin hengähdystauon jälkeen vaihdetta heitetään alaspäin ja kaarretaan Scheivlakin upeaan mutkaan.

Seuraavaan mutkaan jarrutetaan jälleen juuri mäen nyppylän jälkeen. Rata kaartuu oikealle, pois vanhalta radalta. Lyhyt suora alkaa pian

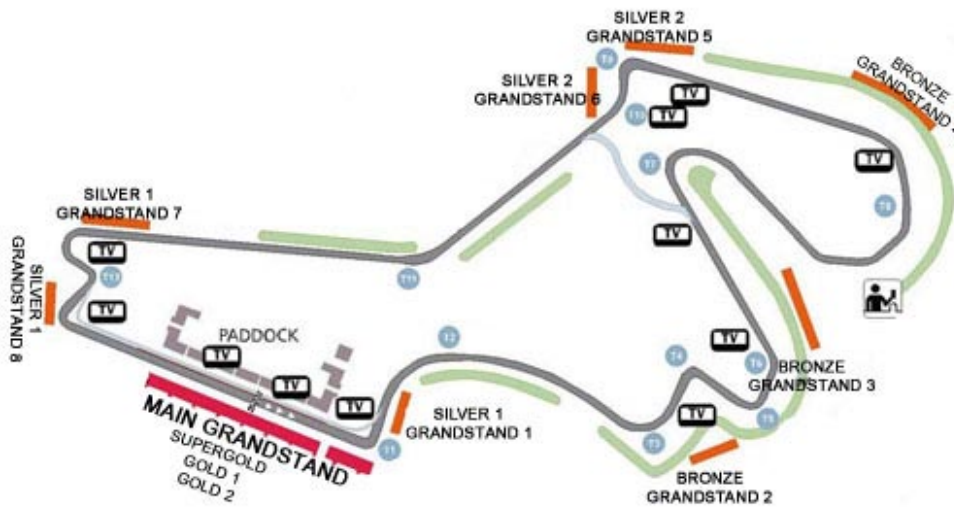
kääntyä oikealle, ja mutka kiristyy kiristymistään, kunnes taas aukeaa lopussa. Vaihde pidetään kakkosella kevyen täyskaasukiihdytyksen ajan. Vuorossa on hidas Vodafonen vasuri. Kaasua on painettava mahdollisimman aikaisin takasuoraa varten. Suoralla vauhti ehtii nousta reilusti yli 200 km/h.

Sitten raju jarrutus takasuoran päättävään mutkaan, Audi S:ään. Radan hitain mutkayhdistelmä on mahdollinen ohituspaikka, mutta myös äärimmäisen helppo paikka tehdä virhe. Tiukan oikean jälkeen taitetaan puoliympyrä vasemmalle ja seuraavalle suoralle, jossa vauhdit nousevat jälleen päälle kahden sadan. Edessä on enää kaksi hyvin nopeaa mutkaa. Ensimmäinen, rengasmerkin mukaan nimetty, ajetaan kakkos- tai kolmosvaihteella. Ulostulossa auton saa viedä reilusti vasemmalle kanttarille. Viimeinen mutka, Arie Luyendijk (kuka näitä mutkien nimiä oikein keksii?), menee lähes kaasu pohjassa. On parempi nostaa hieman mutkan alussa kuin ajautua radalta ulos ja pilata tulo lähtösuoralle ja uudelle kierrokselle.





## 4. kisa: Turkki, Istanbul Park



Kuva: <http://www.turkeygrandprix.com>

### Infoboksi

**Pituus:** 5,333 km

**Rataennätys:** 1:49.228 (Jarmo Vasama, Formula 3)

**Mutkia:**

14, 6 oikeaan, 8 vasempaan

**Yleisilme:** Moderni ja vaihteleva ratakokonaisuus

**Toimituksen valinta:**

Lotus 80

Lähellä Bosporinsalmea kaasu- ja sähkövoimalla toimiva Turkin GP on yksi kauden moderneimmista radoista suurine, asfaltoituine ulosajoalueineen. Istanbul Parkin rata sisältää sekä huikean nopeita että todella hitaita mutkia, ja lisäksi korkeuseroja löytyy. Oikean kompromissin saavuttaminen mekaanisen ja aerodynaamisen pidon sekä suoravauhdin suhteen tulee olemaan vaikeaa.

Kierroksen alkaessa autot paahattavat pitkän radan toiseksi pisintä suoraa. Ensimmäinen mutka kaartuu tiukasti vasemmalle ja jyrkästi alamäkeen, joten jarrupaikan löytäminen on vaikeaa. Vasemmanpuoleinen eturengas myös keventyy sen verran, että muutamia savujarruja saatetaan nähdä. T2 ei oikeastaan ole mutka, vaan pitkä oikealle kaartuva suora. Vaihdekeppiä kiskotaan aina isoimmalle vaihteelle asti ennen jarrutusta kolmanteen mutkaan. Jarrutuksen voi jättää todella myöhään ja jarruttaa aina apexiin asti. Ajolinjat mutkassa ratkaisee paljon, sillä

mutkaa seuraavalla suoralla ei ole aikaa korjauksiin seuraavan kaartein tullessa heti vastaan. T4 on tiukka oikea, josta alkaa jyrkkä alamäki. Viides mutka on yhtä tiukka, mutta se kaartuu vasempaan. Kaasulle on päästävä mahdollisimman pian, jotta auto kiihtyisi mahdollisimman kovaan vauhtiin seuraavalle suoralle. Kuudes mutka menee kevyesti kaasupohjassa. Suoralla on hyvin aikaa miettiä seuraavaa mutkaa.

Edessä on raju jarrutus seitsemänteen mutkaan. Juuri mutkaan käännettäessä rata taittuu jarrutusta auttavaan ylämäkeen. Ylämäki kuitenkin loivenee ja mutka aukeaa ulostulossa, joten pitoa on huomattavasti vähemmän kuin mutkan alussa. Lyhyen kiihdytyksen jälkeen on vuorossa upea kahdeksas mutka. Peräti neljä apexia sisältävä vasuri erottaa jyvät akanoista. Mutka on kallistettu lievästi sisäänpäin, joten heikommallakin autolla tämä osio mennään todella kovaa. T8:n jälkeen vuorossa on alamäkeen taittuva suo-

ranpätkä. Yhdeksäs ja kymmenes mutka muodostavat hitaan shikaanin, jossa kanttareita täytyy varoa. Jälleen mutkayhdistelmän läpi on kuitenkin päästävä mahdollisimman nopeasti, sillä edessä on pitkän pitkä takasuora. 11. mutka ei tuota mitään ongelmaa, mutta sen jälkeinen ylämäki voi haitata heikkotehoisia autoja. Takasuoralla mennään vielä nyppylän yli ennen radan parasta ohituspaikkaa, eli jarrutusta 12. mutkaan. Vaihde vaihdetaan suurimmalta vaihteelta pienimmälle ja mutkan läpi madellaan reilusti alle satasta. Lyhyen kiihdytyksen jälkeen eteen tulee tiukka oikea. Vauhti on jälleen kävelytasoa. Varikon portti jää vasemmalle, mutta ajolinjat suuntaa kohti radan oikeaa reunaa, sillä seuraava mutka taittuu vasemmalle. Hyvin jyrkän mutkan jälkeen edessä on valtava pääkatsomo ja maalisuora.

Kalle Parviainen, PLO Racingin tallipäällikkö ja kuljettaja

**Seuraa kauden kisat myös omasta live-seurannastamme osoitteesta:**

<http://www.trellet.net/>





## Kanzo

Kolumnisti  
Kanzo on  
GPL-fanaa-  
tikko.

*Kuukauden kolumni – juttusarjassa pääsevät ääneen Trellet.netin kotipakinoitsijat. Mikäli sinulla on idea, tai olet innokas kirjoittamaan mieltäsi askarruttavasta asiasta, ota yhteyttä dremeli(at)gmail.*

# PÖYTÄAUTOILIJA

(Luettava Markus Kajon väsyneellä äänellä.)

**M**onenlaista puuhaa sitä tässäkin valtakunnassa ovat ihmiset keksineet aikansa tappajaksi. Niin kuin nyt vaikka pärekorien punontaa taikka karaoke-baarissa hoilottamista. En minä sitä, kyllähän tuota täysivaltainen eläjä saa vaikka seistä päälänsä eduskuntatalon edessä rätäsateessa marseljeesia viheltäen, mutta yhdenlaisista vipertäjää minä en kyllä parhaalla tahdollakaan pysty ymmärtämään. Semmoista pöytäautoilijaa tarkoitan ma. Säärittävää puuhaa on kerassaan tuo. Lelukauppiaalta tai mistä lie rautakaupan tiskiltä hakee miehenkõriläs (onko kukaan ikuna kuullut moisista naisenkõriläistä) ohjauspyörän itsellensä ja pöytänsä ruuvaa sen kiinni. Ja tuostapa hetkestä alkaa mieltä vailla oleva demoninen pöristely ja pärskyttely, jota ei saa loppumaan ei vaimon huuto, ei lapsen parkuna. Omissa maailmoissaan on tuo houkka jo. Yöllä sitten kömpii sänkyynsä ja ihmettelee että kah, mitenkä

ne nyt jo nukkuvat. Kun on hääpäivä ja kaikki. Että herääppä nyt, Inkeri, ja tuo sitä kakkua pöytään kun ajojin kahdeksanneksitoista enkä yhdeksanneksitoista! Ja ota ihtellesi kanssa niin katsellaanpa yhdessä tuo riplei. Hiphei!

Vaan kuvitelkaapa kun näitä pöytäautoilijoita lyötättyy yhteen iso kasa. Se se vasta! Korpimökkiin terhentää koko rahvas, hassut paidatkin on niillä varmaan päällensä. Joka iikalla lukee selässä ”KITYI SRCAMM” tahi ”KIMMO-RIITTA SÄYNÄTSALO” tahi ”POFT”. Jotakin kummalista ja käsittämätöntä joka tapauksessa. On siinä ilo ylimmillänsä, hyvä ettei saunaa polteta. Ja keskellä yötä taatusti kaatuillaan pitkin kankaita ja itsensä telotaan. Jumalatonta menoa on tuo. Vaan senpä takia pitäisikin välittömästi semmoinen laki ja asetus laatia, että näiden pöytäautoilijoiden metsäkouksiin saisi osallistua korkeintaan yksi henkilö kerral-

laan. Monesta murheesta ja ahdistuksesta näin välttyisi vaimoparka hellansa ääresä, kun ei könyäisi süppansa ilman tolkkua pitkin tanteireita muiden vajaaälyisten kanssa riitaa haastaen, vaan ihan vain tyytyväisenä itseksensä sammalpeitteelle sannahtaen. Kuminkärystä ja jarrusukista unta nähden, suunsa somasti ammollaan kuorsaten hän. Pöytäautoilija - viikon luontoääni.

# Ensi numerossa

- Historiikki seuraava osa
- Rataesittely seuraava osa
- Kuukauden kolumnisti
- Paljon muuta (kerro ideasi päätoimittajalle!)



*Tunne aromikkaan  
Trellemokan maku suussasi!*

A red moka pot is on a stove, with coffee being poured into a white cup. To the right is a package of Paulig Trelle Mokka coffee, which is a blend of two coffees. The package is red and white with a picture of a coffee cup.



**TRELLET.NET**  
CREATING ALIENS

**KIYY ZPPOON**