

Trelllesanommat

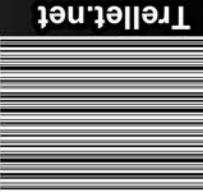
TREENIPELLEJEN OMA ÄÄNITORVI

TRELLLE-HISTORIIKIN TOINEN OSA



Kaapista kuultua

Kuukauden kolumni



TRELLLETT.NET

CREATING ALIENS

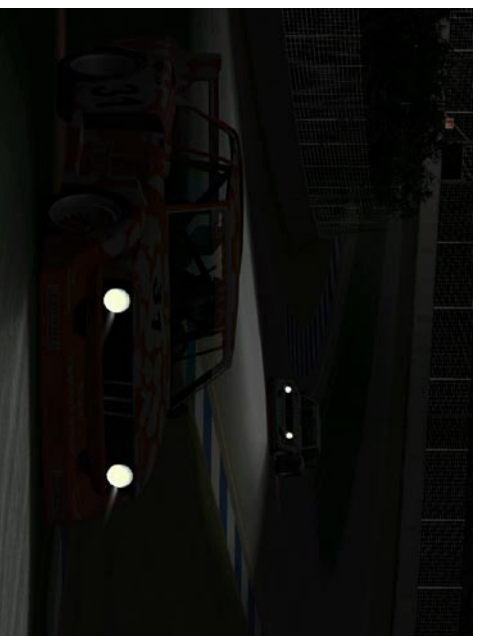
KIIYY ZPPOON

KEULAT VASTAKKAIN:

JONKKI VS HURD



- 3 Päätömittaja pärisee
- 5 T1-mayemista ruutulipulle 2
Trellejen historiikin toinen osa
- 8 Keulat vastakkain
- 9 Kaapista kuultua
- 10 Kuukauden kolumni
Poron päiväkirja



Ensi numerossa

- Keulat vastakkain
- Kuukauden kolumnisti
- Juttu valottaen Legends modin kehitystä!
- Paljon muuta (kerro ideasi päätömittajalle!)



**Muista seurata osakilpailut
Trellet.tv:stä!**

F1-1979



BMW-E21





DDT

DeeDee Tee pitää kylmäsvuorosta.

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

Erään trelletin päiväkirjasta tammikuulta 2025

Rakas päiväkirja,

Viime viikko on ollut aika kiireistä aikaa. On pitänyt testata kovasti kalustoa alkavaa kautta varten. Nyt kun trelletin sai itseioikeutetun statuksen autourheilun kuninkuusluokkana F1-luokan lakkauttamisen jälkeen YK:n ympäristösopimuksen takia, menestyspainotukset ovat nousseet entistäkin korkeammalle. Onneksi tämä statuksen muutos näkyy myös tilipussissani.

Tälläkin kaudella meillä pitäisi olla loistavat mahdollisuudet. Kilpa-ajokollektiivi Logitech-Finmotion-Mur-sun hardis tuntuu olevan kunnossa ja testikuljettajilla tuntuu olevan auton säätäminen hallussa kun päästiin niistä italialaisista testikeikeistä (kenen idea ylipäätään oli värvätä italialaisia?) Ja kun modikin on vanha tuttu, niin en näe mitään syytä ettemme olisi voittajatiimi tänäkin vuonna.

McLarenilla sen sijaan homma on todella pahasti hukassa. Ressukat luulivat siirtymisen F1:stä simuym-päristöön onnistuvan heittäällä. Vaan eikö kukaan kertonut heille että ei niistä Eccin polkimista ole enää yhtään mihinkään? Sinänsä heidän jääminen kolmosdivariin ei pitänyt siis olla mikään yllätys. Eikä tietysti senkään että divariwhinet-hän siitä tuli. Hangasjärvisopimuksessa nimenomaan haluttiin taata että divarijatot menevät menestyksen mukaan mutta McLaren haluaa epätoivoisesti poikkeuspykälän ”rikkaita” taloja varten. Kohta varmaan haluavat perinteiseen gaala-paikkaan sähköit!

Vaan jos oli kiirettä viime viikko niin kiirettä pukkaaksi viikkokakin. Viikkokohan huipentuu historian ensimmäiseen trellet MM-osakilpailuun Nyrpällä. 15 kierrosta vauhtia ja vaarallisia tilanteita lepikossa. Mutta sitä ennen pitäisi toipua vie-

lä tukevahkosta krapulasta. Se bet.trellet.netin avajaisen gaala-ilta on ikävästi vain pari päivää ennen aika-ajoja. Vaan tuleekohan siitä lopulta pannukakku kun on kuulemma järjestelmän kehittämisessä vielä ollut joidain ongelmia.

Tero ”Poro” Turtiainen



Päätoimittaja pärisee

PÄRRRRRR. Näin se vain ”talvi” tekee loppuaan ja aurinkokin paistelee. Tulee ihan terassikaljan maku jo huulille, kun ajatteleekin kevään etenevästä. Noniin, mutta mennäänpä asiaan. Pitelet näytölläsi Trellesanomien toista (ja hyvin pitkään odotettua) numeroa. Kuten sanottua, edellisestä numerosta ehtikin vierähtää aika tovi ja toivottavasti tämän ja seuraavan lehden välillä ei moista ikuisuutta nähdä. Numeroiden välillä on ehtinyt tapahtua monenmoisia asioita, kuten Kimi Räikkösen Formula 1 -mestaruus, Internetin ennakkosensuuri Suomessa, lämpimin talvi vuosikymmeniin jne. Kuitenkin, jotkut asiat pysyvät muuttumattomina. Näinä asioina voidaan pitää joka kevät ja syksy starttaavia GPL- ja rFactor-kausia, sekä jatkuvasti kasvavaa Trellet.netin jäsenmäärää. Myös pitkällisten juonenkänteiden ja pätkimisten myötä saatiin Trellet.netille oma pelipalvelin, joka toivottavasti palvelee meitä pöytäautoilijoita® pitkään tulevaisuuteen. Kiitos palvelimesta voidaan osoittaa kaikille niille jotka ovat sen eteen töitä tehneet ja luovuttaneet rovon tai pari palvelimen hankintaa varten.

F1-1979 kausi on edennyt loppuhuipennukseensa. 16 osakilpailun mittaisesta kaudesta on jäljellä vielä kourallinen osakilpailuja. Kausi on ollut huikea jo siinä suhteessa että kaudesta on tehty entistä jännittävämpi Trellet.tv:n live-lähetysten ansiosta. Nyt myös sohvaperunat voivat seurata kilpailuja muutenkin kuin vain tulosten merkeissä. Kauden edetessä allekirjoittanutta on kuitenkin huolestuttanut kuljettajamäärän notkahaminen paikoitellen. Onko 16 kilpailua jo yli kipukynnyksen monille? Vai alkaako se hyvämmäksikin makuinen pulla (modi) maistua pikkukiljoja jo puulta? Onko BMW-kausi syönyt osalta mielenkiinnon formuloita kohtaan? Näistä asioista voidaan kiistellä maailman tappiin saakka, mutta se on ainakin selvää että asioihin ei saada vastauksia kokeilematta niitä.

Hyvää alkanutta kevättä kaikille. Nähdään terassilla!

Päätoimittaja - Jani ”Jermeli” Sinkkonen

Trellesanomien 1/2008

Päätoimittaja:	Jani Sinkkonen
Toimittajat:	Kalle Parviainen, Hannu Etupaltilta
Kuvat:	Eero Klami, Antti Levoska, Jani Sinkkonen, Trellet.net kuva-arkisto
Taitto:	Eero Klami
Levikki:	111kpl/h

Vastuu virheistä ja reklamaatioista: Emme vastaa yhtään mistään; emme Suomen susikannan suuruudesta, keskioluen hinnasta tai siitä, montako promillea Jonkin veressä oli vuoden 2008 talvi-mööttössä.

T1-mayhemistä ruutulipulle

T1-mayhemistä ruutulipulle – sarjan toinen osa kertoo Trellet.netin historian tapahtumia vuosina 2004-2007. Pidätämme oikeuden asiavirheisiin ja kinasteluun kilpailuiden tuloksista.

Osa 2. Ruutulippu heiluu (joillekin)

Vuosi 2004

GPL

Vuosi 2004 toi mukanaan uusia tuulia Trelleihin. Grand Prix Legends jakautui Trellet.netissä kaudella kuusi kahteen divisioonaan. Tammi-helmikuun vaihteessa 2004 startattiin Trellet.netin GPL Season 6. Molemmissa divisioonissa ajettiin 16 osakilpailun pituinen kausi. Divisioonien ratajärjestyksessä oli muuten identtinen mutta divisioona kahden Rouenin kisa siirrettiin paikalta 2. paikalle 6. kisakalenterissa, jotta alkuperäisenä kisapäivänä ajettua toisen liigan kilpailusta, johon osallistui muutama sarjan kuljettaja.

Divisioona yhden puolella mestaruustaisto oli kahden kauppaa. Hannu Etupalta ja Kalle Parviainen olivat ahneita raketuita Etupaltan voittajassa seitsemän osakilpailua, Parviaisen kuutta vastaan. Vain kolmen kilpailun voitot menivät muulle kuljettajalle kuin näille kahdelle herrasmiehelle. Etupaltan räväkki alkukausi takasi hänelle mestaruuden 114 pisteellä ennen Parviaista, joka saalisti kauden aikana 108 pistettä. Kolmanneksi sijoittunut Veijo Lahtinen keräsi ”vain” 70 pistettä kauden aikana, joka kertoo oman kielteisestä Etupaltan ja Parviaisen ylivertaisuudesta.

Divisioona kahdessa tilanne oli hieman tasaisempi. Kauden aikana osakilpailuvoiton tai voittoja napasi seitsemän eri kuljettajaa. Alkukaudesta sarjaa hallinnut Maunu Penttinen oli varmistanut mestaruus-



Leppäniemi juoksee Monzan lennattajaa paikoan

tensa jo ennen viimeistä osakilpailua. Kauden loppua kohden kovaa nousua tehnyt Juha Santala varmisti itselleen sarjan kakkossijan voittamalla kauden kaksi viimeistä osakilpailua. Samalla hän oli myös div2 S6:sen eniten osakilpailuja voittanut kuljettaja viidellä osakilpailuvoitollaan. Kauden päättyessä tulikin monelle kuljettajalle ansaittu kesäloma (terassikausi), sillä kesä oli jo kauneimmillaan.

Paljon hehkutettu 65-modi flop-pasi täydellisesti Elhsun puista sata-viin autoihin. Seuraavalle kaudelle ilmoitettiin peräti seitsemän kuljettajaa, joihin sittä eteenpäin GPL-modit ovat olleet pannassa.

Lämpimän kesän jälkeen alkoi taas toinen ajaminen, ja kausi seitsemän alkoi syyskuussa 2004. Divisioona yhden puolella meininki jatkui tuttua edellisestä: Parviainen ja Etupalta taistelivat kiivaasti mestaruudesta. Tuolla kaudella tasaisuus ja autovalinnat ratkaisi tilanteen Par-

vaisen eduksi, Etupaltan ajellessa koko kauden ruumisarkkumaisella BRM:llä. Kauden aikana Parviainen voitti ”vain” kaksi kisa, mutta mies ajoi tasaisen varmasti kakkossijoja ja voitti Etupaltan lopulta 23 pisteellä.

Divisioona kahden hallitsija kaudella seitsemän oli Ville Mattila, joka voitti kauden kahdestatoista kilpailusta seitsemän. Eroa kertyi toiseksi sijoittuneeseen Niko Tuomolaan 22 pistettä. Erikoisuutena divisioona kahden kaudessa oli se, että johtuen kuljettajien haluttomuudesta ajaa Nürnbergingin osakilpailua, se korvattiin Span osakilpailulla.



Juha Koskinen yrittää pilotoida autoansa

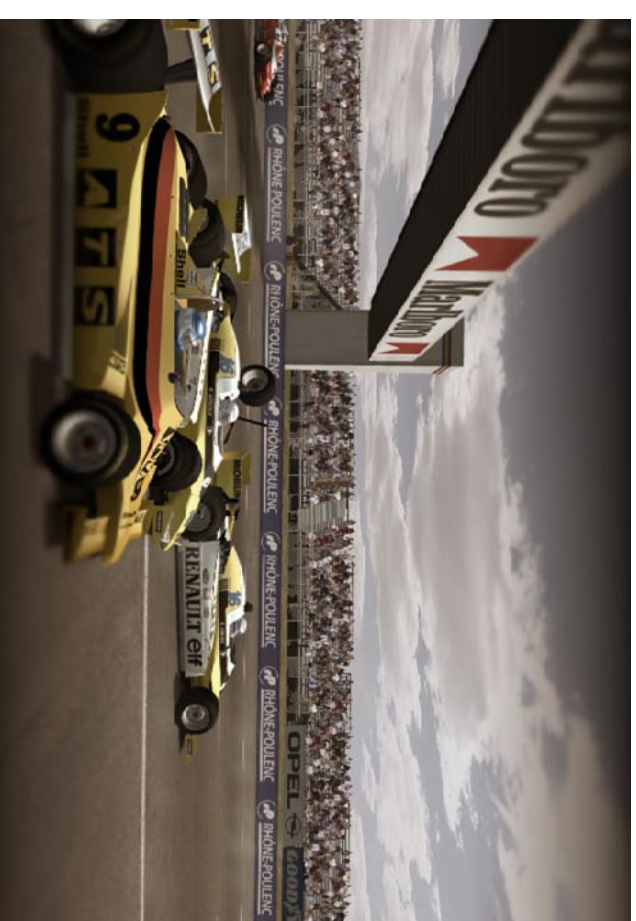
Kaapista kuultua

- Uudet GPL-kuikit ovatkin vain vanhoja partoja salanimillä. Eihän kukaan oikeasti osta kymmenen vuotta vanhaa peliä enää?

- Salaliitto Trellet.tv:ssä - Jesper Räisänen maailmnpääsy jäi näkemättä Spassa. Sponsorit vaativat selitystä.

- Ernie Becclestone haluaa Hondadan ja RRC:n takaisin kalenteriin - alustava kalenteri ensi kaudelle täysin auki. Myös Elhsua on ehdotettu mukaan.

- Juha Mikkola yritti kiertää paikallisen varikkostopin sääntöä: ”Ei-kös nopeus mitata renkaista? Kyllä ne olivat täysin seis tuossa lukkojarrussa, kelei?”



Uusi Suomalainen maksu-tv. 2 kanavaa ja erikoisettuna virtityskuva 24/7 vain 39.90€/kk

miinus TV
SUX
HOLMOSPORT

Jonkki tilasi jo, mikset siis sinäkkin?

Jotta sinulle ei kävisi näin...

Trelleborg-renkaat

Keulat vastakkain



Keulat vastakkain – sarjassa kaksi kuljettajaa ottaa mittaa toisistaan vastaamalla toimituksen kiperiin kysymyksiin



Kysymys	Joni Hakkarainen vastaus	Mika Myllynen vastaus	Pisteet	Toimitus
1) BMW vai 79?	Bemmi, ykstyppisyytensä ja perisonoitujen skiniensä takia.	79, koska katto ahistaa. Tosin viime striimejä katsoessa joutuut arpoamaan käsitystä, sen verran hyvää kisaa Bemmellä tuntuu saavan aikaan.	0,5	Menee kyllä molemmilla metsään heti aluksi...
2) Manuaali vai automaattivaihteisto?	Manuaali + speedshift laipoilla. Automaatti on jarrutuksissa surkia, kiihdytyksissä ihan ok.	Manuaali toki, joku kone muka osais ajottaa paremmin kun totitrele, hääh?	0,5	Joni speedshiftailu siirtää Mikan johtoon.
3) Monaco vai Long Beach?	Asuisin mieluummin Long Beachilla.	Long beach, Monaco on epäkilparata niin legendaarinen kuin onkin.	1	Kappas, molemmat oikein.
4) Peppu vai tissit?	Peppu.	1 zirba- tissit	1	Zirba on bännätty.
5) Britney Spears vai Celine Dion?	Avril Lavigne. Ja PMMP.	Keskimmäinen.	1	Joni paljastaa hyvän muusikimakunsa Mikan yrittäessä jotain näppäriä.
6) Downforce siivistä vai maaefekti?	Siivet antaa siivet, eli siivet.	Siivet, maaefektiautoja en ole koskaan oppinut säätämään.	0	Vääriin ja väärin.
7) Senna vai Prost?	Honestly, Kimi. Mutta noista Senna.	Senna, 107% varmuudella tähän ei ole muuta vastausta	0,5	Jäämiehen fanittaminen syö pistettä.
8) Maito vai piimä?	Maito.	Maito kai sitten kun piimä ei oikein sovi kahviin.	1	Kuka nyt piimää kahviin laitaikaan?
9) Eau Rouge vai 130R?	Eau Rouge all the way.	Rouke, kun ei ole mitään hajua mitä tuolla toisella vathrochdolla tarkoiteaan. Ja onhan se parsain mutka.	0,5	Molemmat oikeassa, mutta kumpikaan kuljettajista ei tiennyt missä 130R on.
10) Lähtövalot vai vihreä lippu?	Vihreä lähtövalo. Kaikista mieluiten kuitenkin ruutulippu.	Ihan sama, jalka tärisee joka tapauksessa aina online kisaan lähtessä. Jorenkun siitä tietystä jännyksestä ei pääse eroon vaikka kuin paljon ajaisi.	1	Toimitus on mukavalla tuulella ja antaa pisteitä molemmille.
			7	
			6	

Lopputulokset: Molemmat esittivät varsin hyviä argumentteja, mutta Joni vie voiton tasaisuutensa ansiosta. Toimitus suosittalee kuitenkin molemmille reissua Suzukaan - ilman siipiä. Lopuksi vielä Mika haluaa lähettää terveisiä Thaimaahan.



Vääriä lento on jäämässä lyhyeksi

Vuosi 2005

GPL

Helmikuussa 2005 starttasi GPL kausi kahdeksan. Kauden pituutta oli lyhennetty kilpailujen määrässä kymmeneen. Divisioona yhden valtiasta oli jälleen kerran Kalle Parviainen, joka voitti kuusi osakilpailua kymmenestä. Parviainen ratkaisi kauden loppuvaiheen kolmella peräkkäisellä voitollaan ja kasvatti lopulta eron toiseksi tulleeseen Sebastian Lindqvistiin 11 pisteeseen.

Divisioona kahden puolella kauden hallitsi Sami Liikanen joka niin ikään voitti kuusi osakilpailua kymmenestä mahdollisesta. Ero toiseksi tulleen Valteri Sivoseen oli lopulta 25 pistettä. Kauden päättyessä olikin jo taas toukokuu ja terassikelit imivät kuljettavat pois koneiden äärestä (tai sitten eivät).

Kesän jälkeen kaivettiin taas GPL-hanskat komerosta (ihan niin kuin kukaan ei olisi salaa ajanut kesällä) ja kausi yhdeksän näki päivänvalon. Divisioona yhdessä kauden alku ei ollut sieltä parhaimmasta päästä;



Italia lyökeää Japaniin

serveri ”kyykkäsi” taktisesti kisassa ja pisteet jäivät jakamatta. Ote kisan kommentteista: ”Aika heviä oli tää alotus taas kerran. Servu - ajelijat 2 - 0.” –Arhippa Kovanen.

Kausi oli tasainen ja jännitys tiivistyi kauden viimeiseen kilpailuun, johon Niko Stenberg, Kalle Parviainen ja Matias Aikio lähtivät vain viiden pisteen erolla toisiinsa. Stenberg otti voiton kisassa ja varmisti mestaruuden itselleen ennen hopeasijan jakaneita Parviaista ja Aikiota.

Divisioona kahden puolella yksi mies oli selvästi yli muiden. Jarmo ”Jape” Vasama taituroi voittoon kuudessa kisassa kymmenestä ja voitti 15 pisteellä toiseksi tulleen Valteri Sivosen. Kausi yhdeksän jäi Grand Prix Legendsin puolella historiaan Trellet.netin toiseksi viimeisenä kahden divisioonan GPL-kautena. Seuraavilla kausilla muut simulaattorit söivät kuljettajia jo pois vanhan sotaratsun äärestä ja tribuutukautta lukuun ottamatta kaudet tiivistyivät yhteisen divisioonaan.

rFactor

Vuoden 2005 aikana autosimulaattorintamalla oli tapahtunut paljon. Ensin SimBin puski ulos GTR:n ja vuoden loppupuoliskolla julkaisulistalla oli ISIn (Image Soft Incorporated) uusi ajosimulaattori rFactor. Erikoista tästä pelistä teki se että peli itsessään oli tarkoitettu netti/verkkopelaamiseen ja se oli tehty helposti modattavaksi.

NASCAR INFOBOX

Kesäcup 2003. Ajettiin puolenkymmentä kisaa, pelkästään road courseja. Mukana olivat näille autoille niin sopivat Laguna Seca ja Infineon ynnä muut.

Kesäcup 2004. Viiden kilpailun sarja. Parhaimmillaan mukana reilut 10 kuljettajaa - valtava suosio siis. Mukana sekä ovaaleja että road courseja. Legendarisiin kilpailu ajettiin Indyssä, jossa Hannu Etupalta hallitsi varikkotaktikan ja kukisti sekä Kallen ja Linkun.

”Joulumantelicup” 2004. Ilmoitustautuneita oli lopulta noin viisi, joten kausi peruttiin.

GTP-testi 2005 kesällä jäi viimeiseksi yhteiseksi ajoksi.



Aiti mä lennän!

Trellet.netissä oli huomioitu rFactorin potentiaali jo demo-aikoina ja viiden osakilpailun testikausi For mula 3:lla ajettiin vuoden lopussa. Jättäminen oli herätetty ja jatkoa oli luvassa...

Vuosi 2006

GPL

Vuotta 2006 ei ollut ehtinyt kuluu kuin pari päivää kunnes jälleen kerran aloitettiin GPL-kausi. Kausi kymmenen sisälsi kaiken kaikkiaan 11 osakilpailua. Kausi itsessään oli kärkikaksikon osalta hyvin tasainen. Sami Liikanen ja Arhippa Kovanen taistelivat kiivaasti mestaruudesta. Liikanen nappasi lopulta mestaruuden itselleen ottamalla kauden kolmesta viimeisestä osakilpailusta 21

pistettä Kovasen 18 pistettä vastan. Kauden loppupisteet olivat: Litkanen 63, Kovanen 61.

Kesä oli jälleen GPL-miesten lomma ja syksyllä startattiin kausi 11. Tämä kausi tullaan ehkä muistamaan Kalle Parviaisen näyttökautena. Parviainen voitti kauden 11 osakilpailusta kuusi ja oli palkintopöydällä yhteensä kahdeksan kertaa saalistaen yhteensä 91 pistettä. Edelliskauden mestarin Sami Litkaisen vetäytyttyä radoilta muutaman kilpailun jälkeen suurimman vastuksen Parviaiselle antoi vasta kauden puolivälissä mukaan tullut Kari Järvinen, joka ehti kerätä kauden kuudessa viimeisessä kisassa yhteensä kunnioitettavat 51 pistettä. Lopputulokset olisivat todennäköisesti huomattavasti taseampi, mikäli Järvinen olisi ajanut koko kauden. Mutta spekulatiot sikseen.

rFactor

Vuoden 2006 alussa aloitettiin ensimmäinen virallinen rFactor-kausi (S2) Formula 3-silla. Kausi sisälsi kahdeksan osakilpailua. Jo avauskilpailussa huomattiin, että silloisen version lämmitelykierros ei tullut toimimaan kunnolla. Väikeä ajeli lämpöpöydällä pitkin seinää ja osa joutui tämän vuoksi menemään suoraan varikolle. Peli ei moista ymmärtänyt ja kilpailu ei alkanut. Vastäsäädön jälkeen päästiin itse kisamiesten makuun.

Kausi oli kärkikaksikon osalta hyvin tasainen. Ennen kauden viimeistä kilpailua Hannu Ertupalta johditi kahdella pisteellä Antti Levoska. Ertupalta oli kuitenkin jo tässä vaiheessa ratkaissut mestaruuden itselleen koska Levoska ei viimeiseen kisaan osallistunut. Kolmannen sijan kaudella otti itselleen Jarmo Vasama pisteen erolla Arto Muikkuun. Kauden kaikkiaan kauteen osallistui 29 kuljettajaa.

Edellisen kauden päätymisestä

ei ollut kuin pari viikkoa, kun aloitettiin jo Season 3. Autoina toimivat edellisellä kaudella hyväksi havaitut Formula 3-set: rFactoria ajavien määrä oli kasvussa josta osoitettiin na oli se että kaudelle enemmän tai vähemmän osallistuvien kuljettajien määrä oli kasvanut 44:ään. Kahdeksan osakilpailun mittainen kausi oli jälleen kahden miehen näyttöistä. Simo Kastell ja Antti Levoska taistelivat mestaruudesta verissä päin koko kauden. Kastell ratkaisi mestaruuden itselleen toiseksi viimeisessä kilpailussa ja karkasi tavoittamattomaan 22 pisteen eroon. Levoskan voitraessa viimeisen kilpailun ja Kastellin keskeyttäessä, mestaruus ratkesi Kastellille kahden pisteen erolla Levoskaan.

Kun kuljettajat olivat kesän aikana palautuneet raskaan kevään koirokista, voitiin syksyllä aloittaa jälleen Formula 3:lla ajaminen. Season 4 oli aiempien kausien tapaan kahdeksan osakilpailun mittainen. Kuten aiemat kaudet, oli myös tämänkin kausi

nin sanottu kahden miehen kauppa. Nyt kärkikaksikkona taistelivat edelliskausien kometta Antti Levoska sekä nykyinen pokerihai Jarmo Vasama. Ennen kauden viimeistä kilpailua Vasamalla ja Levoskalla oli molemmilla 111 pistettä. Levoska keskeytti viimeisen kilpailun ja Vasama pääsi juhlimaan mestaruutta. Kausi jäi Trellet-netissä toistaiseksi viimeiseksi Formula 3 – kaudeksi.

GTR:n nousu ja tuho



SimBinin silloinen uusi ajosuunnitelma, GTR, sai myös mahdollisuutensa toimia yhteisön kisa-alustana. Testikausi kattoi viisi kilpailua: Downington, Anderstorp, Estoril, Spa ja Österrreiching ja se ajettiin vapava-lintaisilla, pienitehoisilla NGT-autoilla.

Heti kätehtyessä huomattiin, että vaikka GTR oli kiistatta aikansa realistisin ajosuunnitelma, sen lastentaudit ja nettipelin takkuilu eivät palvelisi tasaväkisen ja ennen kaikkea mukavan kilpa-ajamisen etua. Tämän jälkeen virallisista sarjista ei SimBinin tekeleillä enää koskaan harkittu. Pelissä käytettävä ImageSpace Inc:n ISIMotor kuitenkin vakuutti valtaosan, ja ISIn ihkaoman ajosuunnitelman, paljon ennakkoherkkuä herättäneen rFactorin odotus saattoi alkaa.

Syksy ei jäänyt vain Formula 3:sten ajelunsaaksi vaan suuren kysynnän vuoksi päätettiin kokeilla myös koppiautoja. Syyskuussa 2006 ajettiin ensimmäinen Porsche Cupin osakilpailu. Kokonaisuudessaan kausi oli seitsemän osakilpailun mittainen ja siihen osallistui 42 kuljettajaa. Kausi oli täysin yhden kuljettajan, Antti Levoskan, hallintaa. Levoska voitti viisi kilpailua seitsemästä ja ero oli lopulta toiseksi tulleen Jarmo Vasamaan 32 pistettä.



Season 3, Orchardin lähti



Porsche-väänää Bahraivissa

Vuosi 2007

GPL

Kaudella 12b edelliskauden kärkikaksikko Parviainen & Järvinen olivat jälleen iskussa. Parviainen osoitti jälleen olevansa mestarintesta voitettamalla kauden 11 kilpailusta kuusi. Järvinen voitti kilpailuista kaksi mutta oli tasaisuutensa vuoksi Parviaisen kannolla kauden loppuun asti. Parviainen ratkaisi mestaruuden itselleen lopulta kauden viimeisessä osakilpailussa, Blue Mountain Circuitilla. Parviainen voitti kilpailun Järvisen jäädessä pisteittä. Parviainen ehti saalistaa kauden aikana 76 pistettä ja Järvinen 65 pistettä. Kolmanneksi sijoittui Jussi Seppälä 58 pisteellä.

Vuoden 2007 aikana päätettiin myös ajaa “40 years after” – tribuuttikausi, joka olisi kunnianosoitus muinaisille kilpa-ajolegendoilta. Kausi herätti kiinnostusta kuljettajista niin, että jälleen tarvittiin kaksi divisioona. Kausi sisälsi yhteensä 11 osakilpailua kauden 1967-kalenteria mukailten. Divisioona yhden puolella kausi meni jälleen tutun nimen, Kalle Parviaisen, hallitessa. Parviainen voitti viisi osakilpailua ja kauden päättyessä eroa oli 31 pistettä toiseksi tulleen Ilkka Kotisaloon ja 33 pistettä kolmanneksi sijoittuneeseen Tommi Isotaloon.

Divisioona kahdessa kaksi kuljettajaa hallitsi sarjia. Jyrki Väyänen ja Timo Peltola taistelivat mestaruudesta käytyään kaksin kauden puolivälän jälkeen. Peltolan kiri ei

riittänyt kauden lopussa ja Väyänen vei tribuuttikauden mestaruuden seitsemän pisteen erolla.

Vuoden 2007 lopulla ehdittiin vielä aloittaa GPL kausi numero 14. Palamme asian pariin joskus tulevaisuudessa... ehkä.

rFactor



Long Beachin T1-ajilunsa

Koppiautoilut saivat Porschejen jälkeen hetkeksi riittää ja rFactorin osalta palattiin Formuloihin. rF-kauden viisi modiksi valikoitui testien jälkeen suurta potentiaalia omaava F1-1979. Kuljettajamäärät hipoivat taas sellaisia määriä että porukka jouduttiin jakamaan kahteen divisioonaan. Kausi sisälsi jälleen yksitoista kilpailua. Divisioonat osoittautuivat kausien aikana epätasaisiksi ja kuljettajakappuja käytinkin tiiviisti divisioonien välillä. Jarkko Rissanen osoitti nopeutensa ja tasaisuutensa divisioonassaan 1, ollen ainoa kaikki osakilpailut ilman keskeytyksiä ajanut kuljettaja. Rissanen voitti lopulta ansaitusti mestaruuden 17 pisteen erolla toiseksi tulleen Jarmo Vasamaan.

Loppusanat

Tässä juttusarjassa on rapaistu vasta pintapuolisesti Trellet-netin historiaa. Kaikkei kilpailu- ja ohjelmatoimintaa ei juttusarjaan tarkoitutella laitettu, vaan tavoitteena oli tuoda esiin tärkeimmät sarjat ja hetket. Tulevissa numeroissa palaamme ehkä muistelemaan menneitä kokoonnuksia aka. mööttejä. Heitä tankin tässä palloa teille möötteissä olleille; tarinoita ja hauskoja muistelmia kaivataan tulevia lehtiä varten. Näitä voitte lähettää osoitteeseen dremeli(at)gmail.com.

Jani Sinkkonen



Kona väänää Bahraivissa