

BATTERY  
ENERGY DRINK



**Jesse Krohn**  
— THE RACING DRIVER —

silverstone

***Kiitos kaikille  
hienosta kaudesta!***



Tulosteet toimittaa:  valopaino





## ***Jurva Botniaring - eka veto Fordilla***

Kausi 2006 oli ensimmäinen kauteni Formula Fordeissa. Kauteni alkoi rataleimatutkinnolla Alastarossa, läpäisin tutkinnon ja ansaitsin itselleni rataleiman. Ensimmäinen kisani oli Jurvassa muutama viikko rataleimatutkinnon jälkeen. Ennen tätä kisaa en ajanut paljon testiä, pari kertaa Ahvenistolla ja Jurvan viralliset harjoitukset. Testit menivät hyvin ja odotukset olivat korkealla. Aika-ajo ajettiin kuitenkin vesikelillä, enkä ollut koskaan testannut sateella. Tämän seurauksena sijoituin aika-ajoissa vasta 13. Ensimmäiseen kisaani starttasin siis paikalta 13. nousin lähdön jälkeen muutaman sijan, mutta menetin paikkani kun pyörähdin ensimmäisellä kierroksella. Tämän jälkeen jäin joukon viimeiseksi ja lähdin ajamaan edellä olevia kiinni, sainkin kärkijoukon kiinni turva-auton tultua radalle. Turva-auton poistuttua radalta autoni akku loppui samalla kierroksella ja keskeytin. Akun loppumisen syynä oli viallinen laturi. Emme kuitenkaan saaneet vikaa korjatuksi ennen seuraavaa lähtöä, joten jouduin starttaamaan seuraavaan kilpailuun viallisella autolla. Autoni akku kuitenkin hytyikin jo lämmityskierroksella enkä päässyt mukaan starttiin.

## ***Alastarossa***

Ennen seuraavaa kisaa, joka ajettiin Alastarossa testasin muutaman kerran Ahvenistolla ja viralliset testit Alastarolla. Jurvan jälkeisten tapahtumien jälkeen odotukset eivät olleet yhtä korkealla. Aika-ajossa saavutin kuitenkin paikan 8. Olimme saavutukseen kohtalaisen tyytyväisiä, kisassa oli kuitenkin Pohjoismaiden parhaimmisto. Yhteensä 18. autoa. Ensimmäinen lähtö ajettiin kaatosateessa ja starttasin paikalta 8. Heti lähdön alkumetreillä tuli hieman ohjelmaa osuttuani isoon vesilätäkköön ensimmäisessä mutkassa. Spinnasin 360 astetta, mutta pääsin kuitenkin jatkamaan. Kärkijoukko kuitenkin karkasi töppäilyni ansiosta ja oli erittäin vaikeaa saada heitä enää kiinni. Pystyin kuitenkin kisan aikana ohittamaan monen kansakilpailijan. Ohituksilla sain itselleni seitsemännen sijan ja onnistuin pääsemään ensimmäisen kerran maaliin. Toiseen lähtöön starttasin paikalta 9 edellisen lähdön aikojen perusteella. Onnistuin nostamaan itseni sijalle seitsemän, ensimmäisen kierroksen aikana. Pystyin pitämään paikkani niin kauan, kunnes minulta katosi kakkosvaihde. Se teki ajamisesta vaikeaa ja mutkista lähtö hidastui huomattavasti. En pystynyt enää pitämään paikkaani vaan aloin menettää sijoituksia.



Ajettuani pari kierrosta minulta katosi myös kolmosvaihde, joka hidasti ajamista vielä enemmän. Muutama kierros ennen ruutulippua vauhdelaatikko tuhoutui täysin ja jouduin jälleen jättämään kisan kesken. Tuloksena neljästä ensimmäisestä kisasta oli kolme teknistä keskeytystä ja yksi maaliin pääsy.

## ***Kemorassa***

Alastaron kisan jälkeen oli 2 kuukauden tauko ennen seuraavaa kisaa, joka pidettiin Kemorassa. Näiden 2 kuukauden aikana olisi ollut mahdollisuus ajaa paljon testiä, mutta Alastarossa satuneen vaihdelaatikkorikon vuoksi emme ajaneet yhtään testiä.





Vaihdelaatikko oli nimittäin lähetettävä Englantiin korjattavaksi. Seuraavat testit ajoimmekin vasta Kemorassa pari päivää ennen kisaa, virallisissa testeissä.

Testit sujuivat ongelmitta ja sain riittävän määrän kierroksia radan oppimisen suhteen. Seuraavaksi olikin vuorossa aika-ajot. Aika-ajossa tein nopeimman kierroksen keltaisen lipun aikana, jonka seurauksena olin aika-ajossa vasta 9. Starttasin lähtöön paikalta 9. Onnistiin lähdön aikana nostamaan itseni sijalle 6 ja ylitin ruutulipun tällä sijalla. Seuraavaan lähtöön starttasin paikalta 6. Lähdössä onnistiin nostamaan itseni sijalle 4, mutta putosin paikalle 9. ajettuani ulos oman virheen seurauksena.

### **Ahvenistolla**

Seuraavana olikin vuorossa viimeinen SM-kilpailu Ahvenistolla. Olimme ajaneet siellä paljon testiä, jonka seurauksena odotukset olivat korkealla. Viralliset testit eivät menneet odotetusti, enkä yltänyt aivan kärkiaikoihin. Aika-ajoissa sama tahti jatkui. En yltänyt kärkiaikoihin, sijoitus silti 6. Sijoitus ei ollut odotusten mukainen, mutta ensimmäiseen erään lähdettiin kuitenkin luotavaisin mielin. Lähtöpaikkani 6 ei ollut paras mahdollinen, mutta erästä lähdettiin hakemaan hyvää sijoitusta SM sijoituksen nostamiseksi. En erän aikana kuitenkaan onnistunut nousemaan ja jäin paikalle 6. Erän jälkeen huomasimme kytkimen olevan epäkunnossa. Kytkimen tiivisteet olivat niin kuluneet, että kytkinnesteet valuivat ulos. Vaihdoin tiivisteet ja olimme valmiita seuraavan päivän haasteisiin.



Seuraavan päivän kisaan lähdin paikalta 4. Lähdön järjestelyalueella huomasin kytkimen olevan edelleen epäkunnossa, tiivisteiden vaihdosta huolimatta. Pääsin juuri ja juuri mukaan lämmittelykierrokselle rikkiäisellä kytkimellä. En kuitenkaan päässyt lähtöön asti kaasuvaijerin irrottua lämpöä. Ensimmäisestä SM-kaudesta tuloksena oli 8 lähtöä, joista keskeytin 4 teknisiin vikoihin. Olin SM-pisteissä 8.



### **Festareilla Brand Hatchissa**

Alunperin oli ajateltu, että kauteni loppuisi tähän. Sain kuitenkin mahdollisuuden lähteä Englantiin ajamaan kunnan kalustolla. Matkan tarkoituksena oli Formula Ford -festivaalin ajaminen Brand Hatchissa. Tiiminä oli Eaurouge Motorsport, jonka kisaosastonäköinen toimii tunnettu Teo Lopez. Lähdin matkalle yksin, perjantaina 13.10.

Ensimmäiset testimahdollisuudet olivat seuraavan viikon tiistaina. Ennen testejä oli tarkoituksena tutustua tiimiin ja autoon. Viikonlopun aikana saimme tehtyä penkin ja säädettyä auton

BATTER  
ENERGY DRINK



# Jesse Krohn

THE RACING DRIVER

hallintalaitteet minulle sopiviksi ja aloitimme matkan kohti Brand Hatchiä. Saavuimme sinne maanantaina ja tutustuimme päivän aikana rataan ja paikkoihin. Seuraavana päivänä oli tarkoitus ajaa ensimmäiset testit. Aloitimme päivän kävelemällä radan ympäri, jonka jälkeen aloitimme ensimmäisen testin, päivän neljästä sessiosta. Tämän ensimmäisen päivän aikana oli tarkoitus tutustua rataa ja autoon. Ensimmäisen päivän testit sujuivat hyvin ja sain tuntuman autoon, sekä rataan. Ensimmäisenä päivänä en yltänyt kärkiaikoihin. Seuraavakin päivä kului vielä radan opettelemiseen. Kunnon testit, jossa ensimmäistä kertaa säädimme autoa alkoivat torstaina. Tämän päivän testit menivät hyvin, mutta en silti yltänyt aivan kovimpaan kärkeen. Seuraavana päivänä oli aika-ajojen aika, päivän ensimmäisenä sessiona. Päivä ei kuitenkaan alkanut hyvin, vaan myöhästyimme aika-ajoista kuusi minuuttia, työskenneltyämme väärän aikataulun kanssa. Aika-ajo oli vain 15 minuuttia, joten 6 minuutin menetys on paljon. Myöhästyminen ei kuitenkaan ollut ainoa ongelma, vaan kireessä laitetut vyöt painoivat arkoja paikkoja, jonka seurauksena ajaminen 100%:sti oli erittäin vaikeaa. Näiden seurauksena aika-ajo sijoitukseni oli vasta 16. Aika-ajot ajettiin myös minulle uusissa olosuhteissa, sateessa, jonka takia olisi koko aika-ajon ajaminen ollut erittäin tärkeää. Seuraavan päivän kisaan starttasin paikalta 16, joka oli erittäin huono lähtöpaikka tällä tasolla. Kisaan lähtiessäni tiesin nousemisen olevan vaikeaa, mutta kisa lähdettiin ajamaan täysillä. Ensimmäinen erä ajettiin erittäin vaikeissa ohitusolosuhteissa. Ajolinjat oli kuiva ja ohituslinjat oli märkä. Onnistuin erän aikana nousemaan kohtalaisesti olosuhteisiin nähden. Nousin 8 sijaa ja ylitin maaliviivan sijalla 8. Seuraavaan erään starttasin paikalta kahdeksan, joka oli huomattavasti parempi lähtöpaikka kuin edellisessä erässä. Tämä seuraava erä ajettiin täydessä kaatosateessa. Se ei tehnyt ajourakkaa yhtään helpommaksi, koska en ollut ajanut yhtään testiä näin märällä kelillä.



Lähdön ensimmäisten kierrosten aikana onnistuin nostamaan itseni kuudenneksi ja olin välillä viides, kunnes noin 8 kierrosta ennen kisan päättymistä spinnasin isosta vesilätäköstä ja osuin kaiteeseen. En kuitenkaan joutunut keskeyttämään vaan pääsin jatkamaan. Kolarin seurauksena minulta katkesi jarru- ja kytkinnestesäiliöt, joten ajaminen tämän jälkeen oli tosi vaikeaa. Selviydyin kuitenkin maaliin paikalla 19. Tästä johtuen finaalin lähtöpaikkani kympin huonomalla puolella. Finaali ajettiin jälleen märällä, joten tiimini sääti autoa kisaan varten. Lähtöpaikkani oli 19, se oli erittäin huono lähtöpaikka niin märällä kelillä. Lähtö onnistui kuitenkin hyvin ja onnistuin lähdössä nousemaan pari sijaa. 25. Kierroksen kisan aikana, radalle tuli turva-auto useaan otteeseen. Se ei ollut yhtään huono asia, koska onnistuin sen avituksella ohittamaan useamman kilpailijan. Maaliviivan ylitin ajaessani paikalla kymmenen, joten sijoitukseni festivaaleilta oli kymmenes. Tiimi oli tyytyväinen tulokseeni ja he halusivat minun ajavan myös Brittien Formula Fordin talvisarjan.



## **Britannian Formula Ford -talvisarjassa**

Talvisarjaan kuului kaksi kilpailuviikonloppua ja neljä lähtöä. Ensimmäinen talvisarjan kisa ajettiin Silverstonessa ja toinen Brand Hatchissä. Saimme kerättyä budjetin talvisarjaa varten, joten päätimme ajaa sen. Brand Hatchin kisan jälkeen oli kahden viikon tauko ennen talvisarjan alkua. Käytin sen ajan työskentelemällä kilpuripajalla, koulun työharjoittelun merkeissä.



Silverstonessa oli vain yhdet testit perjantaina viikkoa ennen varsinaista kisaa. Perjantapäivän aikana oli mahdollisuus ajaa 3x45min ja 1x 30min. Haaveet kaikkien testisessioiden ajamisesta kuitenkin kaatuivat jo ensimmäisessä 45 min. testisessiossa, sillä ajettuani ensimmäiset 10 min. Takashi Nagase törmäsi minuun takaapäin, ja rikkoi koko toisen takakulman. Menetimme tämän kolarin takia loput ensimmäisestä sessiosta ja kaksi seuraavaa sessiota. Onneksi saimme osat sen verran ajoissa, että saimme korjattua auton ennen viimeistä testimahdollisuutta ennen kisaa. Sain ajettua melkein koko 45 min. luukuunottamatta paria punaista lippua, jotka veivät aikaa. Näiden 45 min. aikana sain juuri ja juuri opittua radan, mutta emme saaneet testattua mitään. Se oli huono asia, sillä seuraavaksi ajettaisiin suoraan aika-ajo. Saldona testeistä oli siis 45 opettelukierrosta Silverstonessa ennen aika-ajoa.

Seuraavan viikon perjantaina oli ensimmäisenä aika-ajot. Tiimini oli luottavainen, sillä aikani, jonka ajoin testeissä ei ollut huono. Oli kuitenkin vaikea lähteä aika-ajoon uusilla renkailla, sillä emme saaneet testattua uusilla renkailla. Aika-ajo aika oli 15 min, jonka aikana oli tehtävä kaksi nopeaa kierrosta finaaleita varten. Aika-ajot menivät kohtalaisesti testimäärään nähden, sijoituin kolmanneksi. Kärki oli erittäin tasainen, erot olivat vain kymmenyksen luokkaa.

Ensimmäiseen finaaliin starttasin paikalta 3. Epäonnistuin lähdössä kuitenkin pahasti, sillä en saanut ohjaajakoukussa puhuneen Skottin murteesta selvää. Ohjaajakoukussa oli kuulemma sanottu, ettei tavallisesti lähdössä näytettävää 5 sek. taulua näytetäkään. Tästä johtuen muiden lähtiessä minulla ei ollut edes vaihdetta päällä, sillä odottelin sitä 5 sek. taulua, jota ei koskaan näytettykään. Menetin lähdössä onneksi vain yhden sijan ja putosin neljänneksi. Kisan aikana nousin kuitenkin kakkoseksi ja yritin ohittaa ensimmäisenä ajanutta David Brownia (viimevuoden mestaria). Hän kuitenkin peitti ja ajauduin pois ajolinjalta, jonka seurauksena putosin kolmanneksi. Pystyin kuitenkin nousemaan viimeisen kierroksen aikana vielä kakkoseksi ja ylitin maaliviivan tällä paikalla.

Toiseen erään starttasin jälleen kolmospaikalta aika-ajojen perusteella. Tällä kertaa onnistuin lähdössä ja pystyin pitämään paikkani. Pysyin koko erän ajan samalla paikalla ja ylitin maaliviivan kolmantena. Neljän kärki oli 3,5 sekunnin sisällä maalissa. Olin kahden ensimmäisen kilpailun jälkeen sarjassa kakkonen.

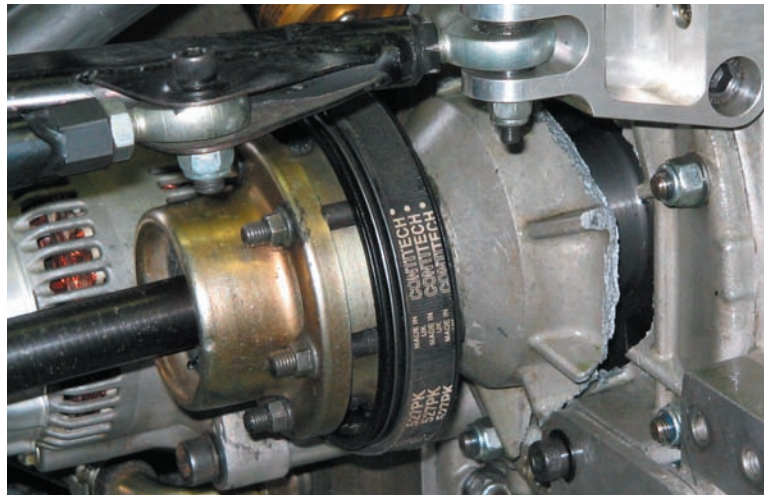


**Brand Hatchin kisa** oli seuraavana viikonloppuna ja ainoa testi mahdollisuus oli saman viikon perjantaina. Testit sujuivat hyvin, ajoin testeissä yli puoli sekuntia kovempaa, kuin koskaan aiemmin. Odotukset olivatkin tästä johtuen korkealla ja aika-ajoihin lähdettiin luottavaisin mielin. Aika-ajot ajettiin puolimäärällä, joka tiesi renkaiden vaihtoa kesken aika-ajon. Emme olleet huolissamme tästä. Aika-ajot alkoivatkin hyvin ja ensimmäiset kymmenen minuuttia olin kokoajan kärjessä tai kakkosena. Rata alkoi kuitenkin olla liian kuiva sadekelirenkailla, jonka seurauksena päätimme suorittaa renkaiden vaihdon. Renkaiden vaihdon jälkeen aloin pudota tuloslistassa. Jostain syystä en koko loppu aika-ajon aikana onnistunut saamaan pitoa renkaisiin, jonka seurauksena olin aika-ajoissa vasta seitsemäs. Erään starttasin paikalta 7. Se ei ollut odotusten mukainen, mutta sai kelvata.



Lähtöön valmistauduttaessa kaikki tuntui hyvältä, mutta valojen sammuaessa myös autoni sammui, sillä minulla oli väärä vaihde päällä. Putosin joukon viimeiseksi ja lähdin ajamaan heidän ottamaa eroa kiinni. Onnistuinkin ohittamaan kuljettajia ja ylitin maaliviivan neljäntenä. Tämän sijoituksen ansiosta johdin sarjaa kahdella pisteellä ennen viimeistä lähtöä. Monet tulivat onnittelemaan ajostani, myös autoni valmistaneen tehtaan omistaja. Seuraavaan kisaan lähtöpaikkani oli kuitenkin sama 7. ja mestaruuden varmistamiseksi minun täytyi ohittaa paalupaikalta startaava David Mayes. Hän oli sarjassa kakkosena, joten oli erittäin tärkeää ohittaa mahdollisimman monta autoa, David Mayes mukaan lukien. Tällä kertaa onnistuin lähdössä ja pidin paikkani. Edessäni oli kuitenkin pari hitaampaa autoa, joiden ohittamisessa kului sen verran aikaa, että kärki pääsi karkuun. Vaihdelaatikkoni oli myös alkanut tempuilemaan ja löi takapyöriä lukkoon alaspäin vaihdettaessa. En enää onnistunut nousemaan yhtään ja lopuksi jouduin tyytymään 6 sijaan. David Mayes ajoi lähdössä kolmanneksi ja varmisti mestaruuden kuuden pisteen erolla minuun. Tulokseni englannin kisoista oli formula Ford festivaalien kymmenes ja talvisarjan hopea.

Nämä kilpailut eivät olleet ainoita, joita ajoin kauden aikana. Sain myös yllättävän ja miellyttävän mahdollisuuden osallistua Jurvassa ajettuun Legends-kilpailuun. Pääsin SM-kauden loputtua testaamaan Legends-autoa Ahvenistolla, muutamaa päivää ennen kauden päätös osakilpailua Jurvassa. Testit Ahvenistolla sujuivat hyvin ja päätimme osallistua Jurvan osakilpailuun. Osallistumiseni mahdollisti Ian Erik Waden, joka lainasi autonsa meille. Testi Jurvassa sujuivat hyvin enkä ollut kovin kaukana kärjestä. Aika-ajot eivät kuitenkaan sujuneet yhtä hyvin. Pienen yliyrityksen vuoksi olin aika-ajoissa kympin huonommalla puolella. Tämä johtui siitä, että siskoni ajoi samassa kisassa. Jenni selviytyi aika-ajoissa kuitenkin minua paremmalle sijalle. Olin aika-ajoissa vasta 16, se ei kuitenkaan haitannut kunnon kisaamista. En erissä pärjannyt kovin hyvin, sillä ensimmäisessä sammutin auton viivalle ja toisessa ajoin pihalle väistellessäni spinnailuvia autoja. Olin lopputuloksissa kuitenkin ensimmäisessä erässä 16 ja toisessa 13. ulos ajosta huolimatta. Oli hauska kokemus. Kiitos Ian-Erik.



Pääsin kauden aikana testaamaan myös pientä siipi-formulaa. Testit ajoin Ahvenistolla Petri Myllärisen / MRD Motorsport, Renault 1600 -kalustolla. Testasin Rellua kahdesti ja testit sujuivat hyvin. Ajaminen siipiautolla on täysin erilaista kuin siivettömällä ajaminen. Siivellistä formulaa on paljon helpompi ajaa, koska siivet antavat niin paljon pitoa. Erityiskiitos Petri Mylläriselle, joka mahdollisti testit Ahvenistolla.

Terveisin,

*Jesse*



## ***Kiitokset kaudesta 2006! Thanks to:***

Makelle, Jukalle Ja Archelle jotka toimivat mekaanikkonani tällä kaudella  
Petri Mylläriselle, Renault testeistä ja kaikesta muusta  
Ian-Erik Wadenille ja Jari Nurmiselle Legends kilpailusta  
Peralle, joka mahdollisti ajamisemme kaudella 2006  
Iso-äidille ja Iso-isälle  
Alan Dockingille, joka auttoi Englannin ajamisen järjestelyissä. Thanks Alan!  
Eau Rouge Motorsportille / Teo, Vera, Anna, Janaina Lopez ja Jules. Thank you!  
Mika Salolle  
Toni Leivolle  
Harri Lumivirrälle  
Eki Pietolalle  
Era Mikkolalle nettisivuista ja muista matskuista

## ***Suuret kiitokset myös tukijoillemme:***

-Us Parts / Gulf voiteluaineet  
-NCC Yhtiöt  
-Battery Energy drink  
-Oy Brandt Ab / Arai kypärät  
-Loctite tuotteet  
-Water Toys / Y.Takkula  
-Suomen Minimaailma  
-Kaasutinexpertti  
-Vanajanlinna  
-European Construction Group  
-DPD Finland  
-Mainos Ässä

***Jenni Krohn & Jesse Krohn***

