

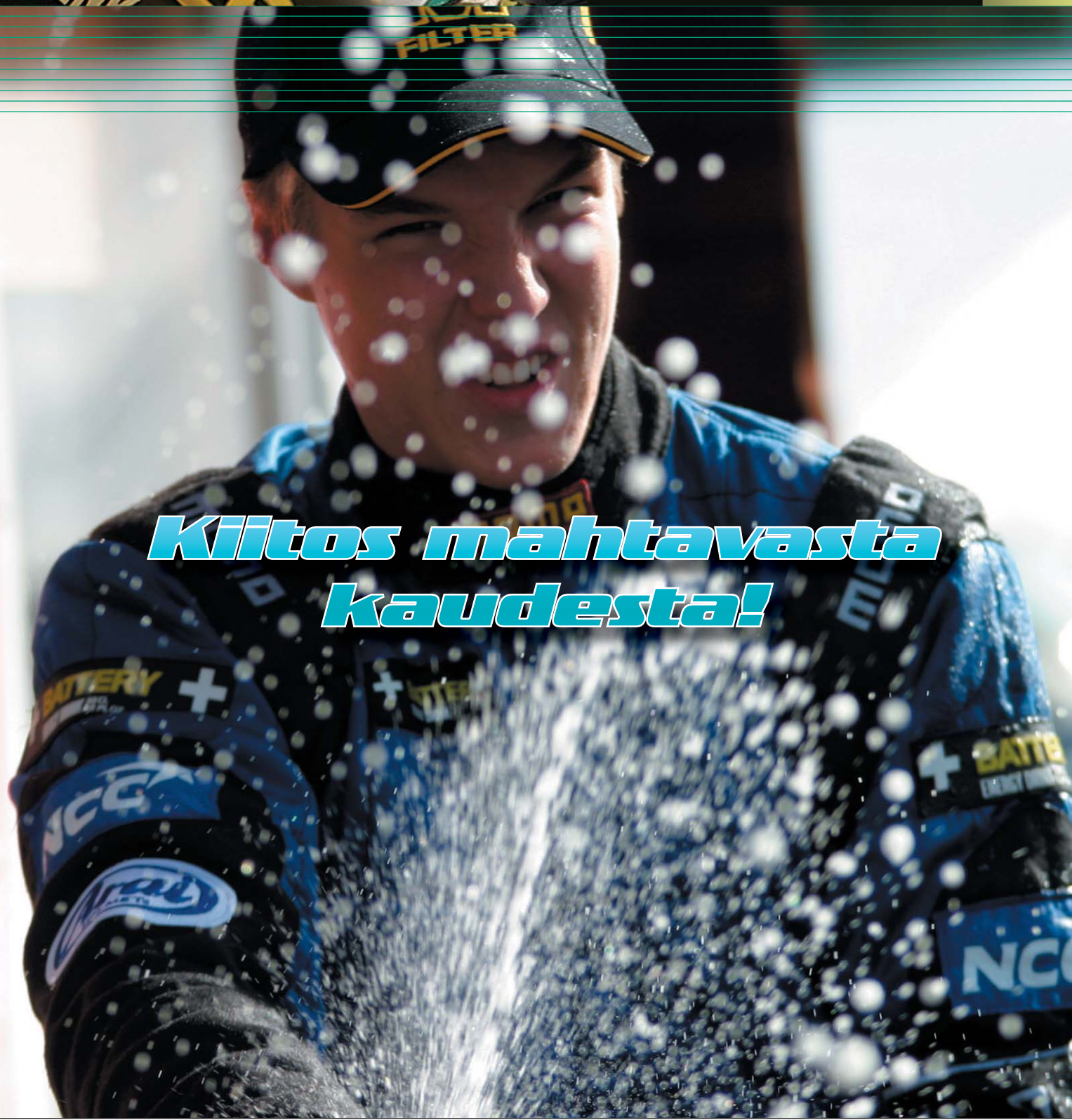
BATTERY
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

3/2007



*Kiitos mahtavasta
kaudesta!*





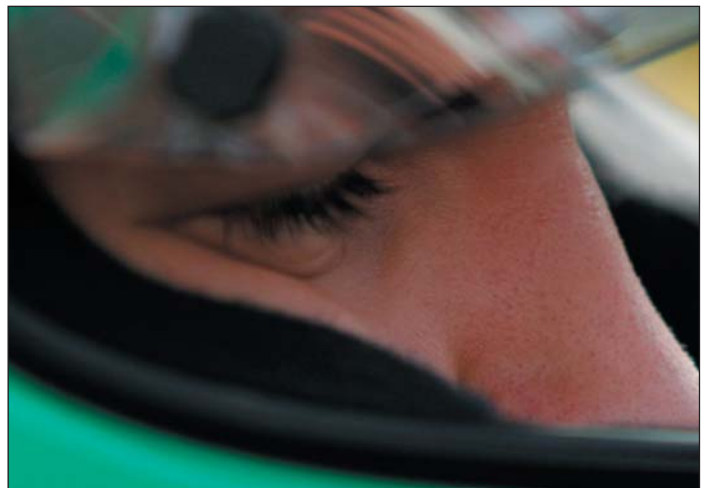
“Tervetuloa taas kansainvälisen Racingin mielenkiintoiseen maailmaan. Kiitos teille kaikille urani toistaiseksi upeimmasta kaudesta. Tukenne on ollut korvaamatonta ja avullanne olen saanut mahdollisuuden kilpailla, nuoresta iästäni huolimatta, todellisten ammattilaisten kanssa. –Jesse.”

Kemora, Formula 3

Edellinen varsinainen kisaraporttini oli kauden puolivälistä jolloin tilanteet olivat kutkuttavan jännittävät. Tallinnan kolmoskisan jälkeen matka jatkui kohti Pohjois-Suomea. Seuraavana oli vuorossa Kemoran SM-osakilpailu. Kemoralle lähdettiin minun johtaessa SM-sarjaa, joten odotukset olivat kovat. Testit Kemoralla ajettiin pääosin sateisessa säässä. Vauhtini sadetesteissä oli hyvä ja sain paljon sadekelin kokemusta.

Lauantaipäivä starttasi kuivassa ja aurinkoisessa säässä. Aamun Warp Up ajettiin kuivassa säässä. Olin siinä nopein, joten aika-ajoihin lähdettiin luottavaisin mielin. Ajoin aika-ajoissa paalulle 0,1 sekunnin erolla seuraavaan. Ensimmäisen finaalin lähtö sujui hyvin ja pidin paikkani. Johdin kisaa niin kauan, kunnes autostani hävisi kaikki sähkö. Jouduin harmikseni keskeyttämään ensimmäisen lähdön tähän vikaan. Lähdin seuraavaan lähtöön paikalta neljä edellisen lähdön aikojen perusteella. Kolme muuta kilpailijaa ajoi kovemman ajan keskeytykseni jälkeen.

Toisessa finaalissa otin huonon lähdön ja putosin kahdeksanneksi. Ensimmäisen kierroksen aikana nousin takaisin neljänneksi ja lähdin ajamaan seuraavaa kiinni. Sain edelläni ajaneen nopeasti kiinni ja aloin kytätä ohituspaikkaa. En kuitenkaan onnistunut ohitusyrityksessä, sillä hajonneen Formula Balticin moottoriöljyt oli levinneet ensimmäiseen mutkaan. Liukastuin öljystä kuuden muun auton tavoin, ja jäin jälkeen muusta porukasta. Turva-auto tuli radalle, jotta vaurioituneet autot saatiin turvallisesti radalta pois. Ajellessani turva-auton perässä huomasin jonkin olevan vialla. Jäähdytysveden lämpö alkoi nousta todella huimasti, ajattelin ongelman johtuvan hitaasta vauhdista, jota ajoimme turva-auton perässä. Moottorini tehot oli jo tässä vaiheessa vähentyneet hätäohjelman kytkettyä päälle. Turva-auton poistuttua radalta ongelmani eivät kadonneet vaan lämpötila jatkoi nousua. Sijoituin kisassa viidenneksi. Varikolle päästyäni selvisi lämpöongelman aiheuttaja. Ulosajon seurauksena syylläri oli täyttynyt heinästä, kivistä ja muusta roskasta.



Pärnu, Estonia, Formula 3

Putosin Kemoran kisojen epäonnistumisien takia SM-pisteissä viidenneksi, Pärnusta tarvitsin siis kaikki mahdolliset pisteet. Testit Pärnussa alkoivat hyvin. Olin ensimmäisissä harjoituksessa toiseksi nopein, vaikka ajoin ensimmäistä kertaa radalla. Odotukset kasvoivatkin testien edetessä ja aika-ajoista odotettiin hyvää sijoitusta. Aika-ajot meni odotusten mukaisesti ja ajoin





Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

paalulle, tosin erittäin tiukalla erolla toiseksi ajaneeseen tallikaveriini. Tiesin aika-ajon olevan tiukka, sillä radalla ei ole montaa paikkaa joissa eroja voisi syntyä. Ajoin ainoana F3:na alle 50 s, kolme kymmenystä alle rataennätyksen.

Tässä vaiheessa kaikki näytti vielä hyvältä, mutta ensimmäisessä lähdössä ongelmat alkoivat jo ennen lähtövalojen sammumista. Lämmittelykierroksen päätteeksi ajoin omalle paikalle gridillä. Heti paikalleni päästyä eräs lippumies kaivoi ensin mustavalkoisen varoituslipun ja tämän jälkeen juoksi hakemaan mustan, kisasta hylkäyslipun. Ihmettelin mitä ihmettä tämä on, sillä en tiennyt mitä olin tehnyt väärin. Minut työnnettiin sivuun jo ennen lähtöä, enkä päässyt siihen mukaan. Päästyäni varikolle menin heti tuomariston puheille selvittämään mistä on kysymys. Tuomariston mukaan olin tehnyt kaksi virhettä, jonka seurauksena sain mustan lipun. He eivät kuitenkaan pystyneet vastaamaan, mistä olin saanut ensimmäisen varoituksen. Toisen varoituksen sain lähdettyäni lämmittelykierrokselle ennen vihreää lippua. Tosiasiassa lähdin liikkeelle kun lippumies nosti vihreän lipun ylös ja Safety Car nosti kytkintä. Näin myös peleistä, että ryhmä takanani lähti liikkeelle.



Vasta Suomessa lopulta sain kuulla suomalaiselta lippumieheltä, että olin saanut ensimmäisen varoituksen, koska olin kuumelma aamun lämmittelyajossa pysähtynyt väärään paikkaan rata-varikolla. Tosin kukaan ei ollut vaivautunut kertomaan sitä minulle tai asianmukaisesti lippumerkein osoittamaan, että olin saanut varoituksen. Ensimmäinen lähtö meni siis näissä merkeissä, eikä ollut paljon tehtävissä. Järjestäjä jopa uhkasi etten pääse mukaan seuraavaan lähtöön. Pitkällisten keskustelujen jälkeen sain kuitenkin luvan startata seuraavaan lähtöön.

Hieman myöhemmin lähdin lähtöviivoille. Tiimipäällikköni Jokke oli luonnollisesti huolissaan eniten siitä että emme pääse mukaan seuraavaan lähtöön, joka sinänsä oli käsittämätöntä. Mikäli sain mustan lipun ansaitustikin ensimmäisestä lähdöstä, ei sääntöjen mukaan minun osallistumis oikeutta seuraavaan SM-osakilpailuun voida kyseenalaistaa, ensimmäisen kisan tuomion perusteella. Jokke teki vastalauseen ensimmäisen lähdön tuomiosta ja olisi tehnyt myös vetoomuksen, mutta se myöhästyi säädetystä aikarajasta. Kilpailun järjestäjä oli unohtanut laittaa päätöksen kellonajan ilmoitustaululle ilmestyneestä tuomiosta ja Joken tekemää vetoomusta ei otettu käsitelyyn ollenkaan. Harmillinen tapaus, jota on puitu paljon eri tahojen toimesta ja josta on monta eri versiota. Toivottavasti vastaava ei tapahdu enään uudestaan ja kaikki osapuolet ottivat opikseen.



Toiseen lähtöön starttasin siis viimeiseltä paikalta. Onnistuin lähdön aikana nousemaan neljänneksi, mutta sain kymmenen sekunnin aikasakon keltaisella lipulla ohituksesta ollen kisassa kuudes.

Toiseen lähtöön starttasin siis viimeiseltä paikalta. Onnistuin lähdön aikana nousemaan neljänneksi, mutta sain kymmenen sekunnin aikasakon keltaisella lipulla ohituksesta ollen kisassa kuudes.

BATTER
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

3/2007

Ahvenisto, formula 3

Ahvenistolle lähdetessä olin todella kaukana pistekärjestä ja tiesin mestaruuden olevan mahdoton ilman muiden epäonnea. Tavoitteeni Ahvenistolle olivat selvät, maksimipisteet viikonlopulta. Onhan Ahvenisto kotiratani ja olen viettänyt siellä paljon aikaa, mutta todellisuudessa en ole testannut siellä niin paljon kuin ihmiset luulevat. Vaikka minulla olisi ollut mahdollisuus ajaa Ahvenistolla paljonkin, en sitä tehnyt kalliiden testikilometrien takia. Itse asiassa testasin omaa kilpa-autoani vain kerran virallisten testien ulkopuolella. Silloinkin ajoin vain 16 kierrosta katsoen että kaikki toimii. Kisaviikonlopun testit sujuivat hyvin ja olin jokaisessa vedossa, jossa ajoin aina nopein. Aika-ajoon starttasin luottavaisin mielin hyvin menneiden testien jälkeen. Aika-ajo sujui todella hyvin ja ajoin paalulle 1.5 sekunnin erolla seuraavaan. Molemmat kisat sujuivat aika-ajojen tapaan. Voitin ensimmäisen kisan 25 sekunnin erolla seuraavaan ja toisen 26 sekunnin erolla. Vaikka onnistuin Ahvenistolla täydellisesti keräten maksimipisteet, olin silti ennen Alastaron SM-finaalia vasta neljäntenä.

Knutstorp, SWE, Superkart-kilpailu

Ahveniston kisan jälkeen sain mahdollisuuden lähteä Ruotsiin ajamaan kilpaa Super-kartilla. Olen ajanut Super-kartilla näytösajoja, sekä testannut sitä Ahvenistolla muutamia kertoja. Matkan mahdollisti Tommi Suvanto, sekä tietotekniikkayhtiö HP. Kisa oli Super-kartin Ruotsin mestaruus-sarjan päätöskisa. Lähdin matkaan yhdessä Tommi Suvannon kanssa. Tarkoituksena oli matkustaa laivalla Suomesta Ruotsiin, jonka jälkeen ajaisimme Tukholmasta Etelä-Ruotsin Knutstorppiin. Siellä oli mahdollisuus ajaa kolme testisessiota ja Warm Up ennen aika-ajoa. Tiukan aikataulun ja pitkän ajomatkan vuoksi missasimme ensimmäisen testin, mutta pääsimme mukaan seuraavaan. ensimmäisen päivän ajot kuluivat rataa tutustussa. Ne menikin hyvin ja vauhtini oli kohtuullista.

Seuraavaa päivää varten olimme vaihtaneet moottorin männät parhaan suorituskyvyn varmistamiseksi. Tarkoitukseni oli ajaa ne sisään aamun lämmittelyajossa. Kaikki ei kuitenkaan sujunut suunnitelmien mukaisesti. Kone leikkasi kiinni lämmittelyajon ensimmäisellä kierroksilla ja kuivan kelin testit jäi tämän seurauksena lyhyeksi. Saimme vian korjattua ennen aika-ajoa ja pääsimme siihen mukaan. Aika-ajossa kaikki ei myöskään sujunut ongelmitta, vaan oikea takarengas tyhjeni aika-ajon viidennellä kierroksella. Tämä teki ajamisesta erittäin vaikeaa ja jouduin menemään varikolle laittamaan lisää ilmaa renkaaseen. Tämä ei kuitenkaan poistanut ongelmaa, vaan rengas tyhjeni uudestaan. Olin aika-ajossa kuitenkin yllätyksekseni viides. Ensimmäisessä kisassa sain ajaa tiukkaa kisaa Euroopan parhaimiston kanssa. Maaliviivan ylitin kolmantena. Seuraavaan kisaan starttasin taas viidennestä lähtöruudusta. Alkukisa sujui osaltani hyvin ja onnistuin säilyttämään paikkani. Kisan puolesta välissä sain kuitenkin varikon läpiajorangaistuksen keltaisella lipulla ohittamisesta. Se pilasi kisani ja ylitin maaliviivan 15. Kiitokset huippuluokan kisaviikonlopusta Tommi Suvannolle, Tuukka Tuomistolle, sekä Vesa Lehtiselle ja hänen tiimilleen.





Alastaro, Formula 3

Alastaron SM-finaaliin tavoitteet pysyivät samoina kuin Ahvenistolla. Maksimipisteet oli kerättävä, jotta säilyttäisin mahdollisuuden Suomen mestaruuteen. Sarjan tilanne oli Alastarolle mentäessä kannaltani vaikea, sillä mestaruuden voittaminen ei ollut omissa käsissäni. Minun oli vain hankittava kaikki mahdolliset pisteet ja katsottava mihin se riittää. Testit sujuivat hyvin ja tiesin vauhtini olevan riittävä kärkisijoista taistelemiseen, mikäli kaikki sujuisi ongelmita.



Aika-ajossa ajoin paalulle 0,1 sekunnin erolla seuraavaan. Aika-ajo oli tavallista vaikeampi, sillä vapaiden kierrosten saaminen oli erittäin vaikeaa suuren osallistujamäärän vuoksi. Ensimmäisessä finaalissa paalupaikalta starttaaminen antoi mahdollisuuden ajaa omassa rauhassa nopeita kierrosajoja. Eroa maalisissa toiseksi tulleeeseen oli 28 sekuntia, se antoi paljon itseluottamusta seuraavaa kisaa ajatellen. Monet puhuivat Ahveniston kisan jälkeen, että ylivoimaiset voitot johtuivat kotikenttäedusta, mutta Alastarolla tuli näytettyä, että sujuu se homma muuallakin.

Tilanne SM-taistossa ensimmäisen lähdön jälkeen oli kannaltani sangen mielenkiintoinen. Ennen lähtöä olin sarjassa neljäntenä ja lähdön jälkeen olin noussut jo toiseksi. SM-sarjaa

ennen ensimmäistä lähtöä johtanut Anssi Kela keskeytti kolarin vuoksi, jonka seurauksena menin hänen edelleen pisteissä. Olin kuitenkin vielä kuusi pistettä SM-sarjaa johtavan Tomi Limmosen perässä. Tilanne ei näyttänyt kannaltani valoisalta, sillä hän starttaisi viereltäni viimeiseen kisaan. Hänen olisi sijoitettava kisassa kolmen kärjen ulkopuolelle, jotta voittaisin mestaruuden.

Ensimmäiseen lähtöön valmistauduttaessa huomasin Limmosen puuttuvan lähtöruudukosta. Hän myöhästyi lähdöstä, joka luonnollisesti tarkoitti sitä, että hänen täytyisi startata varikolta. Näin ei kuitenkaan käynyt, vaan jostain syystä hänet päästettiin lähtöön mukaan kakkospaikalta vastoin kansainvälistä käytäntöä. Minun oli kuitenkin tyydyttävä tähän päätökseen ja keskityttävä voittamaan kisa. Voitin kisan, mutta jäin pisteissä toiseksi, 171 pisteellä, kolmen pisteen erolla voittajaan.

Jälkeenpäin on helppo jossitella. Jos virheeni Pärnun toisessa lähdössä, keltaisen lipun ohitus, olisi jäänyt tekemättä, olisin nyt mestari. Kausi oli opettavainen ja tajusin myös kuinka tärkeää on pystyä koko kauden ajan virheettömiin suorituksiin.



Brands Hatch, Formula Ford

Sain jälleen mahdollisuuden osallistua Formula Ford-kisoihin Englannissa. Ray tehtaani omistaja Bert Ray soitti minulle ja tiedusteli halukkuuttani ajaa heidän autollaan, teamin avustuksella viimeiset kaksi Englannin mestaruus-osakilpailua sekä Ford-festivaalit. Oli mukavaa, että ihmiset Englannissa olivat tiedostaneet minut ja kiinnostuneita saamaan tiiminsä ajamaan. Myös kaksi muuta tiimiä

BATTER
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

3/2007

tarjosivat mahdollisuutta. Toinen oli Van Diemenin Works Team sekä Swifttehdas.

Valitsimme kuitenkin RAY tehtaan, monestakin syystä. Auto oli minulle jo ennestään tuttu, ajoin samanlaisella viime vuoden FF-festivaalin sekä Englannin talvisarjan. Tiimi sen sijaan oli minulle täysin uusi, mutta oli selvää että heidän tietotaito auton suhteen on parempi kuin kenelläkään muulla. Ennen kisaviikonloppua ajoin testiä Mallory Parkissa. Testit sujuivat pientä iskunvaimennin ongelmaa lukuun ottamatta hyvin. Kisa ajettiin Brands Hatcin GP-radalla, tämä tarkoitti vähäistä testin määrää. Vain yksi puolentunnin sessio ennen aika-ajoa oli kuitenkin minulle riittävä, olihan rata jo ennestään tuttu. Testeissä saimme auton säätöihin ja olin valmis aika-ajoon. Jäin aika-ajoissa vasta 14.sijalle. Tämä tulos ei tyydyttänyt ollenkaan. Ensimmäisessä kisassa en onnistunut nousemaan kuin kaksi sijaa ollen kisassa 12.



Toinen kisa oli pilalla jo ennen itse lähtöä, sillä mekaanikkoni ei ilmestynyt gridille starttiakun kanssa. En saanut autoa napista käyntiin ilman sitä, jolloin kaikki ohittivat minut lämmittelykierrokselle lähdettäessä. Sain auton startattua alamäen avulla, mutta en enää olisi saanut lähteä omalta paikaltani. Päätin kuitenkin ottaa riskin ja ajaa omalle paikalle lämmittelykierroksen aikana. Sain tämän seurauksena 15 sekunnin aikasakon, jonka seurauksena putosin kisassa 14. sijalle. Toisessa kisassa pääsin kuitenkin kunnolla vauhtiin, ajaen kolmanneksi nopeimman kierrosajan kilpailussa.

Rockingham, Formula Ford

Brand Hatchin kisan jälkeen oli viikon tauko ennen seuraavaa kisaa, joka ajettiin Rockinghamissa. Rockinghamin rata oli minulle täysin uusi, joten viikonlopusta oli odotettavissa mielenkiintoinen. Testiä oli vain kaksi kertaa 30 minuuttia ennen aika-ajoa. Molemmat testit ajettiin määrällä. Ne sujuivat osaltani hyvin, olin ensimmäisessä testissä neljänneksi nopein ja toisessa kahdeksas.

Aika-ajoissa ajoin ensimmäistä kertaa kuivalla Rockinghamissa. Tulos oli sen mukainen, jäin aika-ajossa seitsemänneksi. Ensimmäisessä kisassa otin huonon lähdön ja putosin pari sijaa. Ajoin lähdössä kuitenkin kärjen tuntumassa, kunnes keskeytin kolarin seurauksena. Kilpakumppanini lukitsi renkaansa tiukkaan "hairpin" mutkaan mentäessä ja osui takapyörääni. Jousituksen hajosi tämän seurauksena.



Toiseen kisaan starttasin paikalta kahdeksan aika-ajon toiseksi parhaiden kierrosten mukaan. Toisen kisan lähtö oli vielä surkeampi kuin ensimmäisessä. Ensimmäiseen mutkaan mentäessä olin joukon viimeisenä. Ensimmäisessä mutkassa kolaroitin ja jäin pussiin kolarissa mukana olleen auton taakse. Jouduin pysäyttämään auton täysin, jonka seurauksena kärki pääsi karkaamaan. Pystyin kisan aikana nousemaan 11. sijalle. Seuraavaan kisaan oli aikaa pari viikkoa, joten palasin Suomeen, jatkamaan koulunkäyntiä.



Formula Ford -festival



me saamaan autoon kunnon säädöt kisaviikonloppua varten. Jäljellä oli vielä torstain testipäivä ennen varsinaista kisaviikonloppua. Päivän aikana harjoittelimme aika-ajoa, sekä viimeistelimme auton säädöt. Tiimissä oli aikaisemmista kisoista poiketen myös toinen kuljettaja, Tanskan Formula Ford –mestari Johan Jokinen. Oli hyödyllistä saada tiimiin toinenkin kuljettaja, sillä nyt pystyimme viikon aikana vertailemaan ajosuorituksia tietokoneelta ja auttamaan toinen toistamme. Johan oli ensimmäistä kertaa radalla, joten hyöty oli hänelle suurempi.

Kisaviikonloppu starttasi aika-ajon merkeissä perjantaina. Lähdimme siihen hyvillä mielin, sillä testeissä vauhtini oli kohdallaan. Aika-ajoista oli odotettavissa tiukka taistelu, sillä kuljettajat ovat koko viikon harjoittelun jälkeen erittäin tasaisia. Jouduin vielä epäonnekseni vaikeampaan aika-ajo ryhmään, johon kuului muun muassa tämän kauden mestari Callum MacLeod ja hänen pahin haastaja Nick Tandy. Onnistuin aika-ajoissa kohtuullisen hyvin ja nappasin itselleni viidennen lähtöruudun.



seen. Jäin edellä ajaneista osuman seurauksena jälkeen, enkä saanut heitä enää kiinni ennen kisan loppua. Jäin erässä viidenneksi. Sunnuntaina oli luvassa semifinaali, sekä finaali.

Semifinaaliin starttasin samalta paikalta, kuin ensimmäisessä erässäkin. Tiesin pystyväni taistelemaan ainakin kaksoipaikasta ja tavoitteena oli kolmen joukko. Otin hyvän startin, mutta en ensimmäiseen mutkaan mentäessä

Lähdin kisamatkalle 14.10, aikaisin sunnuntai-aamuna viiden aikaan. Saavuttuani Englantiin minua vastassa odotti Magnus, tätini Sadun mies. Yövyin heillä Sunningdalessä tiistai-aamuun saakka. Tiistaina tiimipäällikköni Gavin Rayn oli määrä hakea minut. Sovimme, että menen paikalliselle juna-asemalle odottamaan häntä klo 06.30. Odotteluttelu venähti aika pitkäksi, kun hänen autonsa hajosi ja hän tuli kaksi tuntia myöhässä. Tästä johtuen missasimme tiistain ensimmäisen harjoituksen. Se ei kuitenkaan haitannut, sillä tiistaina oli mahdollisuus ajaa kahdeksan 25 minuutin vetoa. Testit tiistaina sujui hyvin ja pääsin hyvään ajotuntumaan.

Keskiviikkona aloitimme "kunnon testaamisen" ja aloimme hakea autoon säätöjä. Aikani parani testien myötä koko ajan, ja onnistuimme

Perjantaina ei aika-ajon lisäksi ollut enää ajoa, vaan katseet oli käännetty jo lauantain kisa-lähtöihin. Lauantaina oli tarkoitus ajaa vain yksi erä, eikä mitään muuta. Ensimmäisessä kisalähdössä otin hyvän startin ja olin toisen mutkan jälkeen kolmantena. Putosin kuitenkin melkein heti neljänneksi, sillä kilpakumppanini ajatti minut ulos radalta. Onnistuin pitämään nelospaikkani muutaman kierroksen, pudoten juuri ennen turva-auton tuloa radalle viidenneksi.

Turva-auton poistuttua radalta oli kilpailun aloittamisessa "pieniä sikailua". Ensimmäisenä ajanut Callum löi jarrut lukkoon juuri ennen uusintalähtöä, jonka seurauksena syntyi ketjureaktio. En pystynyt välttämään edellä jarruttanutta autoa osuen hänen takarenkä-

BATTER
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

3/2007

pystynyt ohittamaan ketään. Ensimmäisen kierroksen aikana nousin neljänneksi. Ajoimme tiukkaa kisaa vaihdellen paikkoja jatkuvasti. Onnistuin kisan puolessa välissä nousemaan takaisin neljänneksi ja otinkin saman tien eroa takana tuleviin. Saatuani omaa rauhaa, sain kolmospaikalla olleen James Nashin kiinni. Huomasin kierrosten olevan vähissä, joten päätin yrittää ohitusta heti kun siihen oli pienikin mahdollisuus. Sain mahdollisuuteni nopeasti Nashin ajettua mutkan hieman pitkäksi. En onnistunut yrityksessä, sillä päästyään takaisin pidolle Nash veti törkeästi luukun kiinni ja jouduin väistämään häntä nurmikon puolelle. Takana tulleet kilpailijat saivat minut kiinni ja ohittivat minut yrittäessäni toipua likaisista renkaista. Olin tässä vaiheessa kuudentena ja kisaa oli jäljellä enää neljä kierrosta.



Jo heti seuraavaan mutkassa huomasin mahdollisuuteni paikata menetettyjä sijoituksia. Tiukkaan Druis Hairpin –mutkaan mentäessä edelläni ajanut siirtyi radan sisäreunaan yrittäessään ohitusta. Samalla hänen edelläni ajanut siirtyi myöskin sisäreunaan. He alkoivat jarruttamaan erittäin aikaisin, jolloin huomasin, tosin aika riskialttiin mahdollisuuden ohittaa molemmat ulkokautta. Onnistuin yrityksessä ja sain takaisin neljännen sijani. Pystyin säilyttämään paikkani kisan loppuun saakka, kovasta taistelusta huolimatta. Kisan jälkeen huomasin takarenkaiden ulko- ja sisäpuolten saaneen osumia.

Finaaliin sain erien perusteella lähtöpaikan seitsemän. Finaalissa oli tarkoitus ajaa 25 kierrosta. Tiesin omaavani hyvät mahdollisuudet yltää jopa kolmen kärkeen – kymmenen muun kilpailijan tavoin. Kisasta oli tulossa erittäin tiukka. Finaalin startissa menetin yhden sijan. Ensimmäisten kierrosten aikana kaksi ensimmäistä autoa karkasi muulta porukalta. Heidän jälkeen seuraavat kuusi autoa olivat aivan kiinni toisissaan.

Epäonnekseni olin jonon viimeisenä, kun kilpailun ensimmäinen turva-auto saapui radalle. Ajoimme tämän perässä seuraavat kolme kierrosta, jonka jälkeen kisa jatkui. Ei mennyt kuin muutama kierros, kun radalle tuli taas turva-auto. En turva-autojen välissä onnistunut nousemaan yhtään sijaa, vaan olin edelleen kahdeksantena. Turva-auto poistui radalta kahden kierroksen jälkeen, kisa jatkui jälleen. Kisasta oli jäljellä vielä melkein puolet, kun kisa keskeytettiin punaisella lipulla. Usean kolarin takia, ambulanssit ja lääkintähenkilökunta loppuivat kesken eikä kilpailun johto enää uskaltanut jatkaa kilpailua. Olin tässä vaiheessa kahdeksas, joka harmikseni jäi myös lopulliseksi sijoitukseksi. Uskon että olisin pystynyt parempaan tulokseen.



Kilpailun ensimmäisenä maaliin ajoi Callum MacLeod ja toisena Nick Tandy. Tulokset kuitenkin muuttuivat kilpailun jälkeen. Callum sai 2 sekunnin rangaistuksen, tarpeetomasta sikailustaan finaalissa, Safety Carin aikana, joten Nick Tandy julistettiin voittajaksi. Brand Hatchin festarit sain ajaa nyt toista kertaa. Molemmilla kerroilla selvitin tieni Top 10 –sakkiiin. Kisa on todella makea ja tiukka tapahtuma, joka kouluttaa kuskia huolella. Ei riitä, että seuraat peilejäsi, vaan iskuja tulee myös edellä ajavilta. Kaikki konstit näyttävät olevan käytössä.

Kaiken kaikkiaan Englannin kausi oli kuitenkin tosi hyvä ja sain valtavasti kokemusta Formula Fordeissa. Sain ajaa legendaarisessa Alan Dockingin tiimissä, Spektrumilla, kaikkiaan kymmenen lähtöä. Testiä en ajanut ollenkaan. Sain kuitenkin tutustua Britti-ratoihin ja kisoissakin selviydyin kohtuullisesti, testimäärään nähden ja ilman vakituista mekaanikkoa. Olen erittäin tyytyväinen, että Alan otti yleensä minut ajamaan autoaan. Spektrumilla ajo vastasi odotuksia ja jopa ylitti ne!

BATTERY
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2007

3/2007

Ray:n tehtaan autolla ja tiimillä toiminta oli vieläkin paremmalla tasolla. Minulla oli koko ajan kaksi mekaanikkoa ja kisainsinööri, jotka tekivät töitä tosissaan. He myös tiesivät ja tunsivat autonsa läpikotaisin. Ensimmäisessä testissä kun en tuntenut oloani hyväksi autossa, enkä mahtunut kunnolla liikkumaan ohjaamossa, he todella keskittyivät toiveisiini. Sain uutta ratti-akselia, ohjauspyörää, penkkiä ja mitä ikinä keksinkään pyytää. Oli mukava työskennellä heidän kanssaan, koko ajan he tsemppasivat minua ja viihdyimme hyvin yhdessä.

Brand Hatchin –kilpailun jälkeen kuulin ikäviä uutisia. Bert Ray oli kuollut yllättäen, viisi päivää kilpailun jälkeen, vain 68-vuotiaana. On suuri kunnia olla yksi Bertin kuljettajista hänen pitkällä ja arvostetulla urallaan.

Tästä huolimatta kausi oli kaikenkaikkiaan hyvä ja antoisa. Sain ajaa paljon lähtöjä niin Suomessa kuin Englannissa. Kansainvälisiä lähtöjä on nyt takana 23. ja suomenmestaruus -lähtöjä 24, kahdelta ensimmäiseltä kaudeltani Formula-autoilla.

Kiitos teille kaikille tuesta!

- Alan Docking Racing Finland
- NCC-yhtiöt
- Gulf-öljyt / US-Parts
- Battery / Sinebrychoff
- Arai / Oy Brandt Ab
- HP-tietokoneet
- Sol Lumar / Forbetec
- Minimaailma
- Kivihaan Auto
- Mainos-Ässä
- Water Toys
- Ray-Cars
- - - - -
- ADRF:n henkilökunta. Jokke, Mika, Alan, Hannu, Samuli, Kurre, Jimi, Repe, Dani ja Paul.
- Tommi Suvanto/ Tuukka Tuomisto/ Vesa Lehtinen
- Era Mikkola
- Hannu Krohn
- Iso-äiti ja iso-isä
- Satu ja Magnus Ehrnrooth
- Yrjö Takkula
- Sekä monet muut ystävät ja tuttavat.
- Ja tietenkin myös Fajja, Jenni ja Osku
- - - - -

Bert Ray:ta muistaen.

Ystävällisin terveisin,

Jesse Krohn

