

## Esipuhe TerUA:n historiikin muistelulle

Luettuani, katseltuani ja tutkittuani TerUA:n vanhoja arkistoja, jäsen-tiedotteita ym. seuran historiasta kertovaa materiaalia ja verrattuani sitä käytettävissä olevaan aikaan ja kirjallisiin kykyihini, päädyin tekemään historiikin, joka luettelomuodossa pyrkii palauttamaan lukijan mieleen TerUA:n huippuhetkiä eri vuosina; ja nythän voi jo sanoa näinkin, eri vuosikymmeninä.

Toisin sanoen, en edes yritä muistella miten TerUA:n mainiosti menestyneet kilpailijat sijoittuivat jossain Tampereen takana, vuonna viis tai kuus, vaan pikemminkin pyrin palauttamaan mieleen toisenlaisia yksityiskohtia, kuten se pieni, vihreä ilmoitustaulu E-liikkeen ulkovaraston seinässä, joka toimitti tehtävänsä kaikella kunnialla, vaikka saikin pinnallaan tuta mm. vandaalien sytkärinliekkien polttavuuden tai Tervahärän viimeisimpien asiakkaiden vatsahappojen väkevyyden.

Näin sanoen toivon kuitenkin, että tekstistä löytyy se arvokkuus, jota TerUA:n kunniakas menneisyys vaatii.

Tervakoskella 7.2.1996

IPA se ...

S

## Autourheilun historiikka Tervakoskella

Autourheilu Tervakoskella on paljon vanhempaa, kuin TerUA:n nyt kuljetut 20 vuotta.

Jo maaliskuussa 1957 Tervakosken Seuralla joukko paikallisia moottoriurheilijoita perusti Tervakosken Moottorikerhon, saman nimisessä paikassa, mutta eri rakennuksessa perustettiin 19 vuotta sitten TerUA!

Moottorikerhon perustavan kokouksen kokoonkutsujana toimi Martti Mäkinen. TeMK:n ensimmäiseksi hallitukseksi valittiin Martti Mäkinen, Aleksis-Veli Aaltonen, Risto Laakso, Aapo Aaltonen, Einari Veniniemi ja Erkki Oksanen. Osanottajia perustavassa kokouksessa oli 39.

TeMK:n ensimmäinen kilpailu järjestettiin jo viisi päivää seuran perustamisen jälkeen. Mukana oli 10 moottoripyörää ja 6 autoa.

TeMK:n toiminta jatkui aktiivisena autourheilun saralla aina 1970 luvun alkuvuosille saakka, jolloin TeMK:n keskusjärjestöksi Autoliiton sijaan vaihtui SML. Silloin toiminnan painopiste luonnollisesti siirtyi kaksipyöräisten puolelle. Toiminta sillä saralla jatkuu TeMK:n osalta edelleen erittäin aktiivisesti, niin että järjestettäväksi on saatu jopa trialin MM-osakilpailuja.

Moottorikerhon muututtua moottoripyöräseuraksi oli Tervakoskella hetken aikaa tilanne, jossa paikalliset autourheilijat edustivat naapuriseuroja, lähinnä RiiUA, TAUk, LopUA ja HAUk.

Kuitenkin vuonna 1975 alkoivat paikalliset autourheilijat pohtia oman seuran perustamista. Lehdon Hanski ja Laineen Seppo kutsuivat kaikkia tervakoskelaisia autourheilun ystäviä alustamaan kokoukseen ravintola Tervahärän kabinettiin pohtimaan, tarvitaanko Tervakoskella autourheiluseuraa. Paikalle saapui 27 henkilöä; siihen aikaan miespuolisia, kaikki olivat yksimielisiä seuran tarpeellisuudesta.

Jo ennen tätä kokousta olivat edellä mainitut herrat käyneet UA-liitossa kyselemässä, mitäkö mieltä siellä oltaisiin uudesta UA-seurasta. Liiton taholta oltiin alkuunsa hieman "nihkeitä"; ehkäpä siksi, että siellä toivottiin uuden seuran kattavan alueen Valkeakoskelta Riihimäkeen, jolta

UA- seura puuttui.

Mutta kuinkas sattuikaan, olivat paikalla käymässä myös riihimäkeläiset Seppo Harjanne ja Heikki Kaarilahti. Seppo; aivan oikein, sama mies, joka hallitsee rallinuotit; oli toiminut vuoteen 1975 saakka liiton toiminnanjohtajana, ja Heikki taas; kaikkien tuntema autourheilija; oli tuohon aikaan liiton koulutusvastaava ja viritteli jaostotoimintaa. Kuultuaan tervakoskelaisten asian ja huomattuaan liiton silloisen toiminnanjohtajan Mikko Suopankin hieman vastahakoisen mielipiteen, riihimäkeläiset; varsinkin Heikki Kaarilahti puhuivat puolestamme, sanoen:

"Antaa poikain yrittää:"

Näillä sanoilla on TerUA hyväksytty UA-liittoon ja Kaarilahden Heikki TerUA:n kummisedäksi.

No, nyt kun oli suostumus jo liitonkin taholta oli aika pitää Tervakoskella varsinainen TerUA:n perustava kokous.

Paikallislehdissä kehoitettiin autourheilusta kiinnostuneita saapumaan Seuralle, ja tulihan heitä! Odotetun 30 sijasta paikalla oli 56 innokasta tervakoskelaista autourheilijaa.

Pienten alkupuheiden jälkeen päästiin varsinaiseen asiaan, eli kyseltiin, olisiko UA-seuralle Tervakoskella tarvetta?

Hämeen hitaita kun olemme ei puheenvuoropyyntöjä tahtonut tulla, mutta hetken hiljaisuuden jälkeen juuri Tervakoskelle Imatralta muuttanut karjalaismies, Peltosen Pekka lausui TerUA:n kannalta historialliset sanat: "Totta helkkarissa me perustamme sen seuran, eihän tähän kokoukseen turhaan ole tultu!"

Niin sitten valittiin TerUA:n ensimmäinen hallitus: puh.joht. Hannu Lehto, varapuh.joht. Seppo Laine, jäsenet Veli Marttila, Pekka Kylmä, Seppo Vuorinen, Risto Ekholm ja Raimo Sinisilta, joka toimi myös ensimmäisenä sihteerinä.

Toiminta vuonna 1976 lähti liikkeelle varsin rivakasti ja jo noin kuukauden kuluttua seuran perustamisesta pidettiin ensimmäiset jäsentenväliset jää-ratakilpailut Alasjärvellä.

Kevään aikana järjestettiin vielä liikenneilta yhdessä kunnan viranomaisten kanssa sekä Suomi-ajon pari toimintapistettä.

Vuonna 1977 palautettiin henkiin muutaman vuoden tauon jälkeen Tervaskannon lenkki, joka oli TerUA:n ensimmäinen kansallinen kisa. Kova oli silloinkin toimitsijapula, niinkuin tuntuu olevan edelleenkin kautta autourheilun historian.

Samaisena vuonna 1977 ajettiin ehkä historian mieleenpainuvimmat jäsentenväliset Karan soramontussa. Mukana oli kilpailijoita ja katselijoita yhtä paljon kuin nykyisin JM-kisoissa. Samassa luokassa ajoivat silloin JM-,ralli- AS- ja siviiliautot tasaväkisesti!

Jo vuonna 1977 TerUA harrasti jäsentiedotteen jäljessä kevennyksiä 10-uutisten tapaan. Vuonna-77 "kiitos kuluneesta" sanoi UA:lainen ja sai korvilleen vaimoltaan.

Myös taloudenpito oli jo silloin tarkkaa; jäsentiedotteetkin oli painettu ylimääräisten AS-karttojen kääntöpuolelle!

Vuonna 1978 ajettiin jäsentenvälisen lisäksi jäällä seurojen välinen JM-kisa; mukana olivat LopUA, Palokärki-team, RiiUA, TAUK ja TerUA.

Samaisena kesänä oli TerUA:n näytönpaikka, kun Ahveniston moottoriradan kaiteet piti peittää olkipaaleilla moottoripyörien ajaessa radalla ja poistaa autokisan ajaksi. Sopimuksen mukaan radan varteen piti laittaa n.200 paalia, kun ne oli ripoteltu, oli peitossa vain osa pääsuoran kaiteista!

Nyt tuli hoppu, ukot puhelimen kampeen; yksi tilasi paikallista kuorma-autoilijaa, toinen osteli paaleja viljelijöiltä ja kolmas auton ruoteliin hakemaan Porista Rosenlewin muovisäkkejä, joita sponsorisopimus vaati.

Pari täysperävaunullista rekkaa paaleja saatiin ajoissa pusseihin ja kaiteille ja, uskokoon ken kykenee, 15 min tauolla pois kaiteilta! Vieläkin hikoiluttaa, kun muistelee, vaan korjaantuipa seuran talouskin tällä keikalla melko mukavasti.

Vuosi päätettiin UA-toiminnan osalta pikkujoulussa Kesäkisällissä: oli ruokaa, juomaa ja hyvää ohjelmaa, 20mk/persoona, ah niitä aikoja!

Kun kirjoitettiin vuosiluku 1979 oli TerUA:n toimintaan vakiintunut jo vuosittaisiksi tapahtumiksi kansalliset AS-kilpailut, Alasjärven jäällä

ajetut jäsenten ja seurojen väliset JM\_ ja rallikalustolle tarkoitetut kilpailut.

Nyt oli aika koetella siipien kantavuutta kansallisen JM-kisan järjestäjänä. Määräaikaan mennessä oli sihteerin postilaatikkoon tipahdellut pitkälti toistasataa ilmoittautumista, joista erilaisilla syillä karsittiin osa pois, niin että päädyttiin 96 varsinaiseen kilpailijaan, lähtöjä tuli olemaan 32.

Kisan nimeksi tuli paljon puhuva Halpurikahina, joka ei enää tunnukaan niin kummalliselta, kun paloittelemme nimeä hieman: Halpuri on halpas kilpuri ja kahina on tietysti kilpailu. Tällainen sanaleikki siis sisältyy JM-kisamme nimeen.

Kaikki meni hienosti TerUA:n ensimmäisessä kansallisessa JM-kisassa; jäätä oli yli 30cm, lunta niin, että saatiin kunnon penkat, aurinko paistoi ja kilpailijat kilvan kehuivat erinomaisia järjestelyjä. Yleisöä oli, etten sanoisi ja sanonkin helvetisti!

Keväällä järjesti Naisjaosto Kevätiehän Reharinteessä; se oli tilaisuus, jonka kaikki mukana olleet varmasti muistavat vieläkin; ja perinnehän jatkuu yhä keväisten pilkkikisojen myötä.

Vuoden 1978 valtakunnallisesti ja varsinkin autourheiluhistoriallisesti suuriin tapahtumiin kuuluu taistelu siitä, kuka Suomessa saa päättää autourheilusta ja edustaa Suomea FIA:ssa. Tähän asti ko. oikeudet olivat yksinomaan Autoliitolla. Autourheilun voimasuhteet alkoivat kuitenkin vahvasti olla UA-liiton seuroilla. Kun asiasta ei päästy sovintoon, se kärjistyi siihen pisteeseen, että 19.03.1978 alkoi UA-liitto toteuttaa omaa autourheiluojelmaansa järjestämällä vain jäsenilleen tarkoitetun JM-kisan Nummelassa. AKK ei myöntänyt sille lupaa, ja silloinen AKK:n pääsihteeriksi Antti Syvälahti kuulutti kilpailualueella kisan olevan laitton. Kaikki kisaan osallistuvat kilpailijat ja toimitsijat menettäisivät lisenssinsä.

UA-liiton edustajat ilmoittivat ettei seuraamuksia tule, senkun ajellaan; no lisenssit lähtivät mutta palautettiin kunniamitalin kera kun oli perustettu AKK ry.

Miksi näin pitkä vuodatus tapahtumasta, joka ei suoranaisesti ole TerUA:n historiaa? Ensiksikin siksi, että AKK ry:n perustaminen oli käänteen tekevä asia koko Suomen autourheilun kannalta ja olipa paikalla myös pari "lain-suojatonta" kisaajaa Tervakoskelta.

Vuosikymmenen vaihtuessa TerUA:n vauhti vain kiihtyi. Vuonna 1980 järjestettiin TerUA:n historian ensimmäinen ns. arvokilpailu, kun Etelä-Hämeen Yöajoksi ristitty AS-kilpailu oli saanut SM-kisan arvon.

Punkan silloiselle Essolle kerääntyi 75 paria kilpailemaan SM-pisteistä yli kahdeksantuntisessa koitoksessa. Kilpailijat kiittelivät reittiä; ja siihenhän oli jo totuttu, lajista riippumatta, TerUA:n ollessa järjestäjänä.

Samaisena vuonna liikennekilpailu Suomi-ajo, joka oli kerännyt useita satoja osallistujia, poikkesi jo toistamiseen Tervakoskella. Tervakosken kahdelle tehtävärastille jouduttiin asemamiehiä varten laatimaan oikein vuorolistat asemien toiminta-ajan ylittäessä 24 tuntia.

Talvella hiihdeltiin kuuden seuran väliset hiihtokisat 3 km:n ladulla uimahallin maastossa ja TerUA:n joukkue sijoittui kunniakkaasti toiseksi. Ihmeteltiin vain hieman sitä, että Lopen voittajajoukkueen kaikilla kolmella hiihtäjällä; piirinmestaruustasoa; oli sarjanumeroiltaan perättäiset, edellispäivänä lunastetut lisenssit! Joukkueiden miesjäseniltä vaadittiin nimittäin voimassaoleva autourheilun kilpailijalisenssi.

Syyskesällä oli TerUA:n vuoro järjestää Uudenmaanpiirin UA-seuroille Yhteistoimintaleiri eli viikonloppu kaikenlaisen hauskan pelailun ja kisailun parissa. Vastaava tilaisuus oli aiemmin järjestetty mm. Hangossa ja nyt leireiltiin Janakkalan Valajärven entisen tanssilavan kauniissa ympäristössä.

Halpurikahina vuonna 1980 jäikin sitten viimeiseksi Alasjärvellä ajetuksi pitkään aikaan. Syynä oli lähinnä kalastuskunnan nihkeä suhtautuminen harrastukseemme. Tilanne oli TerUA:n kannalta ikävä, mutta huumori pysyi silti kuvioissa. Jo seuraavassa jäsentiedotteessa saatiin hyviä vinkkejä, miten

Halpurikahinasta menetetty tulo voidaan korvata! Radan teko oli evätty bensiniestä järvivedeen liukenevan lyijyn vuoksi, siispä aletaan toimittaa ravintoloille Alasjärven lyijypitoisesta vedestä jäädytettyjä, taatusti kellumattomia jääpaloja tai ryhdytään vaihtoehtoisesti pullottamaan ap-teekeille Alasjärvenlyijyvettä!

Mahtoiko kuitenkin jääalueen menetyksen aiheuttama masennus, vai missä vika, vaikuttaa TerUA:n toimintaan, koska 1981 oli hieman totuttua vaisumpi. Etelä-Hämeen Yöajo sentään ajeltiin 140 kilpailijan voimin ja järjestettiin perinteiset sarja- ja harjoituskisat AS:ssa. Kilpailukalenteriin jo anottu Halpurikahina jouduttiin perumaan ratapaikan puutteen vuoksi, saatikka, että olisi päästy ajamaan varsin suosituiksi tulleita jäsentenvälisiä. Vielä on vuodesta 1981 sen verran kerrottavaa, että tuolloin sonnustauduttiin ensimmäistä kertaa TerUA:n omaan kerhopuseroon.

Vaan ei syytä huoleen, uusi vuosi kaiken muuttaa voi, niinpä vuoteen 1982 lähdettiin taas vauhdilla ja ryminällä!

Oli kansallinen AS-kisa ja perinteiset harjoitus- ja sarja-AS-kisat, mutta tuli myös jotain uutta ja merkittävääkin: 1982 ajettiin Vähikkälässä TerUA:n historian ensimmäinen harjoitus-EK.

Oli myös löydetty Sokslammen rannalta uusi paikka järjestää Halpurikahina, pellolle jäädytetyllä radalla. Kisa ajettiin nastattomin renkain; ehkä siitä johtui osallistujien pieni määrä. Yleisölle riitti kuitenkin katseltavaa mm. useine JM-luokkaan kuuluvine kaatoineen.

Olemme muistelmassamme päässeet vuoteen 1983, ehkä TerUA:n yhteen työntäyteisimpään toimintavuoteen. Vuoden aloitti BCD-cupina järjestetty Tervaskannonlenkki, jolle kilpailijoita lähti peräti 197 paria. Sitten oli vuorossa 4. Halpurikahina. Rataa oli jäädytetty ja tampattu talkoilla, jotta päästiin ajamaan oikein piikkipyörillä. Se näkyi heti osanottajamäärässä. Kaikki lähiseurojen JM-kuskit, jopa joitakin Suomen huippuja kauempaakin, oli tulossa mukaan. Yleisö sai mitä halusi: vauhtia, pellinrytistystä, kaatoja ja naisjaoston myymiä, erinomaisia kisamakkaroita.

Vuodelle 1983 ajoittuu myös TerUA:n ensimmäinen, TAUK:n kanssa yhteinen, rallin järjestely. Janakkala-ralli kuului yhtenä osakilpailuna siihen 12

rallin joukkoon, jotka aloittivat Suomessa ns. minirallit.

AKK:n taholta oli huomattu, ettei rallaajilla ollut kunnollisia harjoittelumahdollisuuksia. Siksi päätettiin järjestää lyhyitä, kustannuksiltaan halpoja, enintään 3 EK:n sisältäviä miniralleja. Sellainen oli myös ensimmäinen Janakkala-ralli.

Aluksi kaikki näytti hienolta; kilpailijoita oli runsaasti ja järjestelyko-neisto toimi häiriöttä. Kaiken pilasi kuitenkin erään kilpailijan kisa-auton alatukivarsi hajotessaan yhdessä EK 1:n hypyssä. Kuljettaja ei voinut hallita vioittunutta autoaan, joka syöksyi yli 100km tuntinopeudella ulos ajotieltä. Eräs katselija jäi auton alle menettäen turmassa henkensä. Näin onnettomasti alkoi TerUA:n historia rallin järjestäjänä.

Ikävä onnettomuus ei TerUA:ta kuitenkaan lopullisesti masentanut. Vuonna 1983 Suomessa alkaneeseen JM-liigaan osallistui 35 muun joukkueen mukana tietysti myös TerUA:n joukkue. Sponsorina toimi ranskalaista Corona-automaalia maahantuova Riihimäen Automaalaamo, joten joukkuekin oli nimeltään Corona-team. Ensimmäisessä osakilpailussa TerUA:n Corona-team sijoittui toiseksi. Maalifirma innostui sponsoroitaviensa menestyksestä niin, että tilasi Suomesta videofilmin, jota yhdessä ympäri maailmaa leviävän asiakaslehtensä kanssa jakoi kaikkialle sivistyneeseen maailmaan.

Mainittakoon vielä, että kyseinen liigakisa ajettiin TAUK:n ja TerUA:n yhteisellä radalla, joka sijaitsi Viralassa, nykyisen moottoritien Turen-gin risteyksen alla. Hyvästä rata-alueesta jouduimme luopumaan jonkun rosvon haettua sieltä oikein kuormurikuorman TVH:n sinne varastoimia tienalitusrumpujen muoviputkia.

Vuoteen 1983 ajoittui myös muutos TerUA:n säännöissä. Jäseneksi liittyminen oli ollut mahdollista vain 15 vuotta täyttäneelle, nyt ikäraja poistettiin. Toimintakausi 1984 käynnistyi TerUA:lla samalla vauhdilla, johon edellinen mainioissa pikkujoulujuhlissa päätettiin!

Viides Halpurikahina päästiin kilpailemaan mitä mainioimman talvisään val-litessa, hyvin jäädytetyllä Marttilan pellolla. Ainoa ikävä puoli oli se, että yleensä niin runsaslukuinen tervakoskelaisyleisö puuttui paikalta; vain kourallinen JM-luokan vannoutuneita ystäviä oli seuraamassa kisaa.

Suurin syy yleisökatoon lienee kuitenkin samanaikaisesti televisiossa esitetyt Sarajevon olympiakisojen lähetykset.

Jos yleisö puuttui Halpurikahinasta niin Etelä-Hämeen Yöajossa riitti kilpailijoita, peräti 265 paria oli mukana TerUA:n tunnetusti laadukkaassa kisassa. Vaikka kisan järjestelyt pääpiirteissään olivat TerUA:n heiniä, mukana järjestelyissä oli myös LopenUA ja kisan lähtö ja maali sijaitsivat Lopella. Jo silloin valtakunnallinen autourheilulehti ehdotteli, että TerUA voisi ilmoittautua Guinnessin ennätysten kirjaan maailman suurimman AS-kisan järjestäjänä. Tämä oli kuitenkin vain esimakua AS-kisojen suhteen. Kesällä 1984 järjestettiin Tervakosken Auto ja tarvikkeen tiloissa ja pihalla-alueella TerUA:n PR-päivä, jossa filmein, valokuvin ja runsaslukuisesti paikalle kerätyin kilpurein esiteltiin TerUA:n toimintaa suurelle yleisölle. Tilaisuus veti mukavasti porukkaa joten tyytyväisiä olivat niin näytteilleasettajat kuin yleisökin.

Nyt on muisteluissa edetty 80-luvun puoliväliin ja TerUA:sta kirjoitellaan valtakunnallisissa lehdissä otsikoin "PIENI, SUURI SEURA", viitaten lähinnä siihen, miten hieman yli 100 jäsenen seurasta riittää porukkaa monen lajin huipulle, niin kilpailijoina kuin kilpailujen järjestäjänäkin. Kaipa on syytäkin ihmetellä, mistä pieni seura ammentaa kaiken sen voiman, jonka niin aktiivinen toiminta, kuin TerUA:lla on , vaatii!

Siis 1985 järjestettiin taas Etelä-Hämeen Yöajo, mukana 282 paria; siis taas ennätys, ja kaikki "tykkäs".

Halpurikahina järjestettiin nyt kuudetta kertaa; paikkana edelleen Marttilan pellot Sokslammen rannalla. Edellisvuoden yleisökadosta johtuen olivat kisojen järjestäjät päättäneet kokeilla jotain aivan mullistavaa: 6. Halpurikahinaan ei myyty lainkaan pääsylippuja. Yritys oli onnistunut, yleisöä oli paikalla kiitettävästi, n.900 henkeä. Muut olosuhteet eivät olleet myötä. Koko talven oli sää oikkuillut: ensin ei ollut lunta vaan hirveät pakkaset, sitten tuli lunta vaan ei lainkaan pakkasta.

Yritä siinä sitten tehdä jäärataa!

Kisapäivän koittaessa oli mittarissa lämpöasteita ja senhän tietää, kuinka pellolle tehdyn radan siinä vaiheessa käy: se oli kaamea! Radasta huolimatta

kaikki kilpailijat halusivat mukaan ja kisa ajettiin.

Keväällä oli jälleen PR-päivä, menestys niin järjestelyiltään kuin yleisömäärältään. Samassa tilaisuudessa julkistettiin myös TerUA:n uuden JM-joukkueen, TAT-teamin autojen mustavalkoinen väritys.

Vuosi 1986 oli TerUA:lle tietysti yhtä juhlaa, täyttihän seura 10 vuotta. Hienointa oli kuitenkin oli, että pitkällisten neuvottelujen jälkeen päästiin Halpurikahina jälleen järjestämään Alasjärven jäälle.

Rata oli mitä mainioin, tosin se oli vaatinut myös kovan työn, koska talvi jälleen kerran oikutteli. Rataa jouduttiin pitämään auki miesvoimin harjoilla, kun auruskalustolla ei paikalle kukaan rohjennut. Kisa onnistui mainiosti ja runsas 500 katselijaa sai rahoilleen vastiketta.

Perinteinen Etelä-Hämeen Yöajo saavutti jälleen uuden osanottaja ennätyksen, miltei 300 paria.

Kaikkein suurin, hienoin ja mahtavin näyttö TerUA:lta oli kesäinen Tervaskannon lenkki. Kisalle oli myönnetty Pohjoismaiden mestaruuskisan arvo, niinpä se nimettiin TerUA:n 10-vuotisjuhlakilpailuksi.

Alusta alkaen huomattiin, että suomalainen autosuunnistus perinteisimmillään sovellu naapurimaalaisille. Ulkomaisten kilpailijoiden ilmeet olivat todella näkemisen arvoisia, kun Leppäkosken vanhalla tiilitehtaalla ajeltiin autolla rakennusten sisään tai Kukonmäen hiekkamontussa laskettiin alas kaikkein jyrkimmästä lappeesta. Kilpailun järjestelyt onnistuivat "nappiin".

Vuosi 1987 oli perinteinen toimintavuosi. Halpurikahina pölyteltiin Alasjärvellä, uutta oli nyt autokatsomo. Janakkala-ralli ajettiin toistamiseen. 326 innokkaasta ilmoittautuneesta jouduttiin karsimaan mukaan silloisten sääntöjen sallimat 180 paria, pitää vielä mainita, että kisa oli tarkoitettu vain B-junioreille.

Kesän alkajaisiksi ajettiin BC-cupina Tervaskannon lenkki, mukana 103 paria. TerUA:n väelle järjestettiin uusi kilpailu, suunnistuskävely, jossa reitti määriteltiin kuten AS:ssa, mutta eteneminen tapahtui jalan. Laji tuntui kiinnostavan monia, mutta reitille uskaltautui vain kahdeksan urhokasta. Etelä-Hämeen Yöajo kisailtiin 200 kilpailijaparin voimin. Kisapäivän aa-

muna alkanut voimakas räntäsade oli sotkea koko kisan, mutta kun työntöapua käytettiin ehkä hivenen normaalia enemmän, niin reitistä kyllä selvittiin. Vuonna 1987 järjestettiin TerUA:n ensimmäinen AS-pistekisa, joka vuoden lopussa palkitsi hyvin ja paljon kilpailleita pareja. Sittemmin pistekisasysteemi on TerUA:ssa levinnyt muihinkin lajeihin.

Vuoden 1988 Yöajo veti mukaan 266 paria. Kilpailu kuului tällä kertaa VM:n-TM:n talvisarjaan. Halpurikahina peruttiin; lupa oli, mutta ei jäätä! Nyt oli muotivillityksenä taloudellisuusajo. Olihan lajia toki harrastettu ennenkin, ja hyvällä menestyksellä, mutta nyt oltiin mukana isolla joukolla kaikissa Suomessa järjestetyissä ajoissa ja joukkuekisoihinkin löytyi porukka. Samoin oli suuren suosion saavuttanut nuorempien autoilijoiden joukko, RC-autoilu. TerUA:n RC-jaoksella oli lauantai-iltapäivisin kolmen tunnin salivuoro yläasteella, jossa parikymmenpäinen poikajoukko ja isät innokkaasti touhusi autojen parissa.

1988 kokeiltiin UA:n toimiston pitämistä yhtenä iltana viikossa Seuralla, mutta toiminta ei saavuttanut tuntuva vastakaikua.

Vuosi 1989 alkoi 10. Etelä-Hämeen Yöajolla 223 kisaaajan voimin.

Keväällä rakennettiin Napialaan Janakkalan ensimmäinen moottoristadion, tosin vain miniatyyrikokoa. Rata oli tarkoitettu RC-autoilijoille.

Napialan Työväentalon pihalle sopi mainiosti rata, varikkoalue ja ajolava.

Syksyllä ajettiin radalla lähiseurojen väliset kapinat.

Vuosikymmen vaihtui, vaan TerUA:n vauhti pysyi vakaana.

Janakkala-rallia ajettiin nyt 180 kilpailijan voimin Janakkalan OP-rallin nimellä. Ralli oli nyt täyspitkä, 8 erikoiskoetta; ilmoittautuneita oli peräti 331 paria.

1990 ei TerUA:lle poikkeuksellisesti oltu anottu kansallista AS-kisaa.

Suunnistamatta ei silti maltettu olla, taas TerUA:n joukot ennakkoluulottomina kohahduttivat niin autourheilijoita kuin oikeita "hikiurheilijoita" ilmoittamalla joukkueen Jukolan Viestiin.

Alkusysäyksen hanke sai kisamatkalla Laihialla, kun tunnetusti nuukat laihialaiset kertoivat laihialaiset kertoivat harjoittelevansa autosuunnistusta juosten; sen edulliseen hintaan perustuen. TerUA:laiset kehuivat osaavansa myös suun-

nistusta. No, eikun veto päälle LaihUA:n kanssa ja Jukolaan; voitto tuli ja hyvä sijoitus tuhannen parhaan joukkoon. Eikä tämä Jukolan retki jäänyt suinkaan ainutkertaiseksi.

Olemme päässeet jo vahvasti 90-luvulle ja luulen ettei tarinaa kannata pitemmälle jatkaa, alkaahan se olla jo nykypäivää ja nuorimpienkin jäsentemme muistissa.

Todettakoon lopuksi, että edelleenkin TerUA:n vauhti on kova ja edellytykset vakaalle toiminnalle ovat olemassa jatkossakin.

Henkilökohtaisesti olen kiitollinen, että olen saanut olla mukana kaikessa tässä.

Kiitollisuudella, IPA se ...