

Rataveneilijä Toni Kade

Hyppy rataveneilyn maailmaan

Teksti: Raul Kade, Toni Kade, Jani Taurén

Toni Kaden ratamoottoriveneily harrastus alkoi vuonna 2020, kun Kotkalainen Veleiro Racing oli ilmoittanut Facebook-sivuillaan kevään kokeilupäivästä. Siinä kaikille halukkaille tarjottiin mahdollisuutta tutustua ratamoottoriveneilyyn ja käydä kokeilemassa KPS:n treeniveneeksi brändättyä GT10-luokan ratakilpavenettä oikealla radalla. Mikäli Toni kiinnostuisi ja harjoittelu Kotkassa alkaisi, niin alun perin kotkalaiselle ja nykyisin Kouvolassa asuvalle Tonin äidille oli lisäksi tärkeätä päästä useammin Kotkaan ja meren rannalle. Tonin isältä ei edes tarvinnut kysyä, olisiko hän innokas lähtemään tämän harrastuksen pariin, sillä hän on entinen menestynyt ratamoottoriveneilijä itsekin. Toni on itse asiassa ratamoottoriveneilijä jo kolmannessa polvessa, kun hänen isoisänsäkin kilpaili menestyksekkäästi jo 60-luvulla.

Välittömästi kokeilupäivän ajokokeilun jälkeen Toni olikin löytänyt oman juttunsa ja oli varmaa, että tämä on hänelle oiva harrastus. Ja näin siinä sitten kävikin, että Tonista tuli Veleiro Racingin kilpakuljettaja. Vuoden 2025 kesä oli Tonille jo kuudes kausi lajin parissa ja kolmas vuosi GT15-luokassa.

Ensimmäiset kolme vuotta Toni ajoi GT10-luokassa. Vaikka sielläkin tuli hyvää tulosta, muun muassa SM-pronssi ja PM-hopea, varsinainen läpimurto kansainväliselle huipulle tapahtui vuonna 2025 GT15-luokassa. GT15-luokka on ratamoottorivenuokka, jossa ajetaan yksirunkoisilla veneillä. Moottori on 15-hevosvoimainen vakiomoottori, johon muutokset eivät ole sallittuja. Yhtenä useista säännöistä on myös veneen paino; veneen täytyy kuljettajan kanssa painaa kilpailulähdön jälkeen vähintään 225 kiloa. Kilpailut ajetaan vastapäivään poijuilla merkatuilla radoilla, pääsääntöisesti 5:n poijun radalla, jossa on neljä käännöstä vasemmalle ja yksi käännös oikealle. Jokaisen kilpailun rata on aina hiukan erilainen. Kilpailut ajetaan viikonloppuisin kolmen tai neljän erälähdön kilpailuina. Loppusijoitukset lasketaan ottamalla huomioon pisteet kaikista ajetuista eristä. Erän voittaja saa 400 pistettä, toinen 300 pistettä, kolmas 225 pistettä, neljäs 169 pistettä, viides 127 pistettä, kuudes 95 pistettä jne.

Kausi 2025 alkaa

Viron mestaruussarjan 1. osakilpailu, 10.5.2025, Tallinna, Viro

Kausi alkoi varsin varhain Tallinnassa Viron mestaruussarjan ensimmäisellä osakilpailulla. Kilpailu järjestettiin poikkeuksellisen aikaisin, koska GT15-luokan MM-kilpailut olivat jo toukokuun lopulla. Kaikki kilpailijat halusivat ennen kauden arvokilpailuja vähintään yhden kisakokemuksen alleen. Aloitin kauden minulle uudella veneellä, joka oli valmistunut muutamaa päivää aiemmin ja ajokokemusta uudella veneellä oli takana ainoastaan puoli tuntia. Ajokokemusta oli tarpeen saada lisää ennen ensimmäisiä SM-kilpailuja sekä kauden suurimpia kilpailuja; Latvian MM-kilpailuja.

Kun saavuimme lauantaiamuna kilpailupaikalle Harku-järven rannalle, oli maa vielä kuuran peitossa. Aika-ajaja ei järjestetty, jolloin pääsääntöisesti Baltian maiden mestaruuskilpailuissa ulkomailta osallistuva kilpailija löytää itsensä peräpäähän lähtöruuduista – niin nytkin. Lähtöpaikkojen perusteet vaihtelevat suuresti. Milloin perusteena lähtöpaikoille ovat edellisen kauden tulokset, milloin veneen numero tai jotain niiden väliltä. Joka tapauksessa lopputulemana on, että ”ulkopuoliset” sijoitetaan lähtöjärjestyksessä viimeisten joukkoon selityksellä millä hyvänsä.

Vesille päästyämme huomasimme heti, että uuden veneen kulku oli varsin hyvää ja pystyin näyttämään hyvää, tasaista ajoa kaikissa erissä. Lopputuloksissa sijoituin kolmanneksi. Voiton vei virolainen Paul-Richard Laur ja toinen oli latvialainen Hera Biete. Tämä kilpailutulos antoi minulle hyvän pohjan lähteä viikon päästä SM-sarjan ensimmäiseen osakilpailuun Porvooseen.

SM-sarjan 1. osakilpailu, 17.5.2025, Porvoo, Tolkkinen

Uusi veneeni herätti varikolla heti suurta mielenkiintoa. Kysymys kuuluikin, kuinka paljon uusi vene vaikuttaisi vauhtiini verrattuna kotimaan kilpakumppaneihin. Ajotaidoitan oli jo todistettu aiemmin edellisillä kausilla.

Porvoon aika-ajoissa otin ohjat käsiini heti alusta ja kelloitin kierrosajan, joka oikeutti paalupaikalle.



Porvoon lähtölaiturissa #54 Toni Kade ja #46 Joni Inkinen. Kuva: Raul Kade

Kilpailuerissä sitten tapahtuikin jotain vielä enemmän poikkeavaa; ylivoimainen voitto ensimmäisessä kolmessa erässä noin 15 sekunnin erolla toiseksi tulleeeseen, entiseen tiimikaveri Adele Serviniin. Neljännessä erässä lähtöni ei onnistunut ihan nappiin ja tipuin toiseksi. Koko erän ajan jahtasin kärkeen ajanutta Joni Inkistä, mutta maaliviivalla jäin lopulta yhden sekunnin päähän erävoitosta, joka kuitenkin riitti selkeään kilpailuvoittoon. Myrskyvaroitus oli annettu. Vene tuntui luotettavalta ja alla oli hyvät tulokset kahdesta kilpailusta. Olinko kuitenkin ehtinyt kerryttämään riittävästi ajotuntumaa MM-kisoja varten? Aikaa kilpailuihin olisi vain vajaat kaksi viikkoa.

Maailmanmestaruuskilpailut, 31.5-01.6.2025, Aizkraukle, Latvia

Tämän vuoden MM-kilpailuihin lähdettiin hieman paremmista lähtökohdista kuin viime vuonna; olin podiumilla kahdessa ensimmäisessä kilpailussa ilman teknisiä murheitä tai ajovirheitä. Ennen kilpailuja asetin tavoitteeksi sijoituksen kuuden parhaan joukkoon. Viime vuoden MM-kilpailujen aika-ajoissa olin 12. sijalla, vaikka lopputulos oli kuudestoista. Nyt ero venevauhdissa oli huikea viime vuoteen verrattuna, joten uskalsin nostaa tavoitettani selkeästi. Olinhan myös kasvanut kuljettajana viime kaudesta ja voittamisen nälkä oli kovassa kasvussa.



Toni Kade uuden veneen ohjaamossa odottamassa aika-ajojen alkamista. Kuva: Sari Kade

Arvokilpailujen sääntöihin kuuluu, että ennen aika-ajoja on myös järjestettävä vapaat harjoitukset, jolloin pääsemme testaamaan rataa, venettä ja potkureita. Harjoitukset olivat minulle kuitenkin hienoinen pettymys, sillä kierrosaikani riitti vasta kahdeksanteen sijaan, eikä meno tuntunut hyvältä. Eroa kärkeen oli niinkin paljon kuin 2,5 sekuntia. Varikolla lyötiin viisaat päät yhteen ja mietittiin, että mikähän on pielessä. Lopulta pyysin isääni palauttamaan veneeseen täsmälleen samat asetukset ja säädöt, kun millä olin aiemmin Porvoon kilpailuissa vienyt voiton.

Pyyntö osoittautui oikeaksi, sillä aika-ajoissa ajoin aivan kärkisijoilla, kolmantena. Kun aika-ajoja oli jäljellä vielä 20 minuuttia, isäni päätti liputtaa minut pois radalta, koska hän ei nähnyt, että sijoitusta olisi mahdollista parantaa enempää. Kahden kärki edelläni oli viime ja edellisvuoden maailmanmestarit. Lisäksi riski rikkoa jotain teknisessä lajissa on myös aina olemassa. Myös koko ajan polttoaineen vähentyessä kevenevää venettä ei haluttu riskeerata aika-ajojen jälkimmäisessä punnituksessa alipainoiseksi. Varman päälle pelaamisella oli tällä kertaa negatiivinen vaikutus; aika-ajojen viimeisellä minuutilla yksi kovimmista kilpakumppaneistani, Adele Servin, nappasi itselleen kolmannen sijan ja tiputti minut neljänneksi. Isäni ja tiimipäällikkö Jani Taurén nostivat varikolla käden pystyyn taktiikkavirheen merkiksi. Onneksi se jäi viikonlopun ainoaksi.

Neljäs sija oli siis minun lähtösijoitukseni ensimmäiseen erään. Lauantaille oli ohjelmassa kaksi erälähtöä ja sunnuntaille oli suunniteltu toiset kaksi. Ensimmäinen erä sujui hyvin ja näytin ajotaitojani ohittelemalla ja sijoituin lopulta toiseksi. Toisessa lähdössä jäin pahasti ruuhkaan ja tipuin jo viidenneksi, mutta onnistuin nousemaan ja tulin maaliin kolmantena. Virolainen Paul-Richard Laur vei molemmat erät ja oli johdossa kahden lähdön jälkeen 800:lla pisteellä. Itse olin 525 pisteellä toisena ja latvialainen Ardis Slakteris 469 pisteellä kolmantena. Neljäntenä oleva Hera Biete oli kerännyt 394 pistettä, joten erot eivät olleet suuret. Vaivihkaa kilpailun puolivälissä alkoi itselleni kehkeytyä ajatus siitä, että jos nyt kaikki menisi nappiin, niin olisikohan mitali jopa mahdollinen. Olin kuitenkin tähän mennessä ollut kilpailun ainoa kärkikuljettaja, joka oli pystynyt kierroksilla ohituksiin. Lähtökiihdytyksen pieni tehottomuus voitaisiin erän aikana korjata taitavilla ohituksilla ja hyvällä mutkanopeudella.

Sunnuntaiamun vapaissa harjoituksissa ajoin yli sekunnin pohja-ajan ja kaikki näytti edelleen lupaavalta päivän eriä ajatellen. Kolmannessa erälähdössä latvialainen Ardis Slakteris pääsi lähtösuoralla kiihdyttämään minun ohi ja piti myös toisen sijan virolaisen Laurin ollessa ykkönen ja minun jäädessä kolmanneksi. Tilanne kakkos- ja kolmostilan välillä ennen viimeistä lähtöä oli vain 19 pistettä – Ardiksella 769 ja minulla 750 pistettä. Hera oli jo sen verran takana pisteissä, että minulle pronssi olisi varmistettavissa ajamalla viimeisessä erälähdössä neljänneksi. Kirkkain mitali oli jo tässä vaiheessa karannut käsistä kolmen erävoiton myötä virolaiselle Paul-Richard Laurille. Sain jälkepäin tietää, että voittamalla Ardiksen voitaisin hopeaa, häviämällä Ardikselle mutta olemalla vähintään neljäs, tulos olisi pronssia. Itse en halunnut tarkalleen tietää tilanteesta, koska lähden aina tekemään parasta omaa ajosuoritetta enkä varmistelemaan. Viimeiseen erään lähdin sijalta kolme, ja tiukan takaa-ajon seurauksena pääsin ohittamaan viimeisillä kierroksilla Ardis Slakteriksen ja varmistin itselleni MM-hopean!



#4 Paul Richard Laur, #54 Toni Kade, # Ardis Slakteris, # 19 Hera Biete. Kuva A.R.T. Foto

Vuorossa oli vielä tekninen katsastus, ja viralliset tulokset vahvistetaan vasta katsastuksien päätyttyä. Katsastuksessa moottorini purettiin aivan atomeiksi katsastajien vaatimuksista ja tiimipäällikkö Jani Taurénin toimesta. Kotimatalle saatiin viisi laatikollista purettuja moottorin osia. Veneeseen ei moottorista jäänyt muuta kuin moottorin kiinnityssatula peräpeiliin. Purku, tarkastus ja tulosten vahvistaminen kesti kaikkineen yhteensä noin neljä viisi tuntia,

auringon paahtaessa pilvettömältä taivaalta. Laurin ja minun moottoreissa ei ollut mitään moitittavaa, joten kulta- ja hopeamitalit varmistuivat. Sen sijaan sijoilla kolme ja neljä olleet latvialaiset Ardis Slakteris ja Hera Biete hylättiin moottorien sääntöjenvastaisuuden vuoksi, ja lopulta pronssille nousi Latvian Reinis Sturis.

Koko tiimimme oli ihan huippu fiiliksissä. Olihan se MM-hopea ihan uskomaton suoritus, kun tavoitteekseni olin asettanut pääsyn kuuden parhaan joukkoon. Jälkeenpäin muistan, kun toisen erälähdön alussa putosin viidenneksi, niin kysyin erän jälkeen varikolla vanhemmiltani, että ”jännittikö tilanne”? Molemmat vastasivat, että ”joo, ihan hirveästi”. Vastasin heille, että ”Joo, ei ole syytä, mä tiesin koko ajan mitä olen tekemässä”.



Toni Kade ja hiilikuituinen MM-palkintopokaali. Kuva: Sari Kade

Pohjoismaiden Mestaruuskilpailut ja 2. ja 3. SM-osakilpailu, 28-29.6.2025, Vaasa

Vuorossa oli kotimaan kisat, joissa SM-pisteiden lisäksi jaossa olivat PM-mitalit. Lauantaina ajetuissa PM-kilpailujen aika-ajoissa ajoinkin Laurin suureksi yllätykseksi paalulle ja jätin luokan tuoreen, hallitsevan maailmanmestarin kakkoseksi. Olimme selvästi tehneet asioita oikein; vauhti on kohentunut. Tästä huolimatta Laur voitti lauantaina ajatun PM-kilpailun ja itse olin Laurin jälkeen hopealla. Vaikka voitin kaksi lähtöä kuten Laur, mutta minulla oli rasitteena yhden kakkossijan lisäksi nelossija, kun Laurilla oli kaksi kakkossijaa. Ensimmäistä kertaa pääsin näin lähelle hallitsevaa maailmanmestaria pisteissä.

Sunnuntaina sitten oli vuorossa SM-sarjan osakilpailu. Keli oli muuttunut hyvin tuuliseksi. Näin kovassa tuulessa uutta venettä en ollut vielä kertaakaan ajanut, ja koska samarunkoisella veneellä ajava Laur ilmoitti, ettei aja liian kovatuulisen kelin vuoksi, aloimme itsekin epäillä veneen kestävyyttä kovassa kelissä, sekä omaa kokemattomuuttani ajaa uudella veneellä kovassa tuulessa turvallisesti. Aika-ajoissa sekä ensimmäisessä erässä meno oli hurjaa ja vene nousi vaarallisesti pystyyn useamman kerran. GT10-luokan kilpailu keskeytettiin kilpailunjohtajan päätöksellä ja GT30 luokassakin oli suuria haasteita sekä ympäriajoja. Olosuhteet olivat todella haastavat rataveneilylle.

Ajoin aika-ajoissa kuitenkin paalupaikalle. Ensimmäisessä erässä viereltäni startannut Joni Inkinen otti varaslähdön. Ehkä hermoilin ja reagoin vierellä olevan moottorin käynnistykseen ja otin niin ikään varaslähdön. Saimme varaslähdöistä yhden kierroksen kierrosrangaistukset. Noh, eihän siinä ollut muuta vaihtoehtoa, kuin lähteä ohittamaan muita kierroksella, jotta voisi nostaa sijoitusta. Se olisi kyllä hurja takaa-ajo, sillä erot eivät ole niin suuria. Sain melkein jo ensimmäisen kierroksella ohitettavan kiinni hurjan takaa ajon jälkeen ja sitten vene lipsahti ajovirheen seurauksena poijun väärältä puolelta ja tiesin saavani siitä toisenkin kierrosrangaistuksen. Toisin sanoen ensimmäisen erän peli oli menetetty ja ajon jälkeen oli kovan aallokon aiheuttamista iskuista käsikin tullut kipeäksi, joten sunnuntain osalta meillä oli päivä paketissa. Henkinen puoli otti kaikilla myös tosi kovan kolauksen. Miten nyt jatkossa sitten? Menikö SM-sarjan voiton tavoittelemisen siinä? Eikö vene toimikaan kovassa kelissä? Olemmeko haukanneet liian ison tavoitteen SM-kullasta?

Viron ja Latvian Mestaruuskilpailut, Viron sarjan 2. osakilpailu, 4-6.7.2025 Aluksne

Kun selvisi, että alun perin heinäkuulle Kotkaan suunnitellut kilpailut siirtyvät elokuulle, kilpakalenterissa oli kuukauden tyhjä aukko. Lisäksi Vaasan tilanne, pieleen mennyt kilpailu, piti jollain tavalla nollata. Kaikkein vaikutti myös se, että viime vuosien takaa ajajasta oli tullut takaa ajettava ja tilanne oli minulle täysin uusi. Myös aika-ajojen voitto, Laurin voittaminen erässä ajamalla osoitti sen, että kun kaikki onnistuu, voi tapahtua yllättäviä asioita. Siksi teimme pikaisen päätöksen lähteä hieman pidemmälle reissulle Baltiaan hakemaan kilpailu- ja ajokokemusta ennen seuraavia SM-osakilpailuja. Lähdimmekin hakemaan kokemusta Latvian ja Viron mestaruussarjojen kautta, sillä siellä saisimme ainakin kovat vastukset sekä kartutettua omaa kokemusta. Olimme joka tapauksessa päättäneet osallistua Kaunaksen Baltian mestaruuskisoihin Liettuassa.

Aluksnen kilpailu ajettiin yksipäiväisenä ja kolmilähtöisenä. Ilman kimmelluksia ei kilpailusta selvitty, sillä kolaroin toisessa lähdössä Ardis Slaksteriksen kanssa. Ardis ajoi sääntöjen vastaisesti ensimmäisellä poijulla sisäpuolelta ohjaamoani päin ja kanteen tuli iso halkeama. Tilanne olisi ollut protestin paikka, mutta koska olimme vastapuolen kuljettajan kotimaassa, niin tiesimme entuudestaan, että protestikäsittelyssä sääntökirja heitettäisiin nurkkaan ja kaikki vaan levittelisivät käsiään ja toteaisivat, että se oli normaali kilpailutilanne ja protesti tulitaisiin hylkäämään ja lopputulos olisi oman maan kuljettajalle edullinen. Päätimme säästää protestirahat ja käyttää ne veneen korjaamiseen.

Törmäyksestä tuli dominoefekti, jonka takia veneeni keula osui vieressä ajaneen Laurin moottoriin, sillä seurauksella, että hän joutui keskeyttämään erän saatuaan koneeseen vaurioita. Omaan veneeseeni tulleista vaurioista huolimatta pystyin kuitenkin ajamaan erän kakkoseksi ja olin lopputuloksissa myös kakkonen. Voittajana tällä kertaa isäntämaan Hera Biete, Slaksteriksen ollessaan kolmas ja Laurin jäädessä vasta sijalle seitsemän.

Baltian Mestaruuskilpailut, 12.7.2025, Kaunas, Liettua

Seuraava kohde oli Liettuan Kaunas. Matka Aluksnesta vei kohti Tarttoa, joka sijaitsi puolentoista tunnin matkan päässä. Pääsin viettämään pienen loman isovanhempieni luona ennen seuraavaa matkaa Kaunasiin. Vene oli myös viikon korjattavana venevalmistaja Põvvatin luona Tartossa edellisen kilpailuiden vaurioiden vuoksi. Matka oli pitkä Kaunasiin, mutta se taittui Transporterilla vene perässä Latvian läpi. Matkalla saatiin myös niin kova ukkoskuuro niskaan, ettei tuollaista ollut vähään aikaa nähty. Tarkoitus oli ajaa niin lähelle Kaunasia, kun ehditään ja sitten etsiä majapaikka yöksi. Helpommin sanottu, kun tehty. Kymmenen aikaan illalla ei vielä ollut paikkaa löytynyt, kunnes vihdoinkin tien varrelta, jo Liettuan puolelta löytyi edullinen ja siisti motelli. Iskä nukkui kuitenkin varmuuden vuoksi autossa, koska siellä oli koko meidän omaisuus - mukaan lukien arvokkain eli veneen potkurit.

Perille Kaunasiin päästiin hyvissä ajoin. Olimme toinen venekunta, joka laittoi varikkoa pystyyn. Kilpailupaikkana toimi aivan Kaunasin keskustan lähistöllä sijaitseva Niemen-joen voimalaitoksen patoallas. Baltian mestaruuskisojen aikataulussa kilpailu oli yksipäiväinen eli lauantaina ajettaisiin kaikki erälähdöt.

Lauantaina aamulla kilpailujärjestäjä kuitenkin ilmoitti ohjaajakokouksessa, että nyt on niin kova tuuli ja aallokko, ettei voi ajaa – liian vaarallista. Katsottiin vesille ja ihmeteltiin tätä kovasti, sillä Vaasaan verrattuna keli oli ennemminkin meidän mielestämme ihan tyyni. Suomessa pääse harvemmin edes ajamaan näin tuulettomassa vedessä. Noh, oli luottaminen kisajärjestäjiin – heille tuttu ympäristö ja vesi, he tietävät paremmin. Olihan se rata-alue todella suurella alueella ja ajettiin myös lähellä patoa. Kilpailujärjestäjän ehdotus oli, että lauantaina ei ajeta ollenkaan ja siirretään kaikki ajot sunnuntaille. Päätettiin pitää äänestys, jossa suurin osa äänesti vastaan. Meillä ei niin väliä ollut, sillä majoituksemme oli kuitenkin varattu pariksi päiväksi. Näin meille tulikin lauantaista vapaapäivä ja sen vietimme tutustumalla ja nauttimalla kauniista Kaunasin kaupungista. Sunnuntaina kuitenkin olivat paikalla melkein kaikki kuskit, vaikka olivat alun perin äänestäneet, etteivät ajaisi sunnuntaina ollenkaan.

Sunnuntai jatkui ilman aika-ajoja lähtöpaikkojen arvonnalla, koska veneitä oli eri luokissa yhteensä melkein 160. Minulla jatkui sama trendi kuin ajamallaakin – arvalla paalulle. Nyt sitten enää kysymysmerkki oli, miten hermot kestävät Vaasan epäonnistuneen kilpailun jälkeen. Lähdin paalulta ja otin selvän johdon ja johdin puolen ajatun kierroksen jälkeen MM-pronssimitalisti Reinis Sturisia miltei 30 metriä, kunnes ajoin poijun väärältä puolelta. Ei vähän, aallon tai tuulen vaikutuksesta, vaan reilusti 30 metriä, eli ihan eri linjaa kuin missä rata olisi kulkenut. Ratahan oli myös vieras ja koska paikat arvottiin, rataa ei päässyt kiertämään kuin pari kierrosta hitaasti jetin perässä – keulasta lähteneellä on aina se vaikein tehtävä. Erän tuloksena one lap penalty -kierrosrangaistus ja viimeinen sija.

Baltiassa ajetaan kuitenkin sellaisilla säännöillä, että ensimmäisen lähdön jälkeen on käännetty lähtöjärjestys ja erän viimeiseksi jääneenä sain lähteä uudemman kerran paalulta. Nyt ei jäänyt enää epäselväksi, kuka oli nopein. Tuloksena toisesta lähdöstä oli selkeä erävoitto. Toinen erikoinen sääntö Baltian kilpailuissa on, että kolmanteen lähtöön ei veneiden järjestystä enää käännetäkään, vaan lasketaan kahden erän pisteet yhteen ja lähtöjärjestys määräytyy sen mukaan. Tämä on hyvin erikoinen tapa, mutta se pitää kisatilanteen tasaisena ja antaa useammalle kuljettajalle mahdollisuuden pärjätä. Vaikka olin ensimmäisessä erässä viimeinen, pisteet oli menneet sen verran ristiin muiden kuljettajien kanssa, että lähdin viimeisen erään kakkospaikalta ja piste-ero kärjessä olleeseen Reinis Sturiksen oli sen verran pieni, että Sturiksen ohittamalla voitto olisi minun. Pääsikin lähdöstä hyvin kärkeen ja olin ensimmäisellä kääntöpoijulla ensimmäisenä. Tästä huolimatta, sääntöjen vastaisesti, sisäpuolella ollut Sturis ajoi minun veneen kannen yli ja meni itse kärkeen työntäen minut sivuun ajolinjaltani. Jahtasin vimmatusti Sturista, vaihdoin kaistaa, yritin sisäpuolelta ja ulkopuolelta, kokeilin switch backiä, aivan kaikkea. Veneet olivat todella lähekkäin ja välillä rinta rinnan, mutta ohin en päässyt. Lopulta eroa jäi alle sekunti, puolen veneen mitan verran. Lopputulos: kakkonen tässäkin kilpailussa. Lisäksi veneen kannesta sai puhdistaa Sturiksen veneen keltaista väriä asetonilla melkoisella innolla.

Sturis tuli kisan jälkeen pahoittelemaan kolaritilannetta sanoen, että häneltä loppui tila mutkassa kesken. Hän kertoi myös, ettei ole ikinä ajanut niin raskasta kilpailua, sillä hän koko ajan joutui tekemään hartiavoimin töitä pitääkseen minut takanaan. Hän oli kuulemma hyvin puhki ja väsynyt ja sanoi, ettei olisi pidempään jaksanut kamppailua. Hänet pelasti ruutulippu.

Minulle tärkeintä tässä kilpailussa oli se, että se flow ja ajorytmi oli taas löytynyt. On ihan ok lähteä kärjestä - mitä sitten, että kaikki muut yrittävät ohittaa juuri minua. Toinen huomioitava seikka on se, että kaikissa kolmessa kilpailussa voittaja on ollut eri, ja minä olen ollut kakkonen. Tämä antoi uskoa, että vauhti on kohdallaan ja kaiken onnistuessa se ykköspaikkakin kansainvälisissä kilpailuissa on mahdollinen.

Viron mestaruuskilpailut, 3.osakilpailu 26.7.2025, Tallinna, Viro

Kaunasin jälkeen ajoimme kotiin, vaikka seuraavat kisat olivatkin Tallinnassa parin viikon päästä. Nälkä kasvoi syödessä. Koska olimme jo osallistuttu kahteen Viron sarjan kilpailuun, niin ajateltiin, että miksipä ei osallistuttaisi kolmanteen ja viimeiseenkin. Tässä kohta kautta minut oli jo aika hyvin merkattu kuljettajana ja minun ajamistani seurattiin niin kotimaassa kuin ulkomaillakin.

Ajoin kilpailun ensimmäisessä lähdössä toiselle sijalle, mutta toinen lähtö epäonnistui täydellisesti. Vene jäi jumiin muiden aaltoihin ja kaiken lisäksi tuttu keltainen vene törmäsi ensimmäisellä poijulla ja veneeni tippui plaanista. Tästä alkoi taistelu toiseksi viimeiseltä sijalta kohti kärkeä. Yritin lopulta eri keinoin ohittaa kolmantena ajavaa Ardis Slakterista, mutta se ei ihan riittänyt. Hurja nousuni kohti kärkeä toi lopulta erän neljännen sijan.

Ratamoottoriveneilyyn liittyy yksi olennainen ominaisuus, mikä on hyvä muistaa; usein sijat ovat ensimmäisen kierroksen jälkeen kuin sementoidut. Ohi on todella vaikea päästä, koska veneillä ajetaan eri tavalla kuin rata-autoilla. Imussa ja perässä ajaminen veneellä hidastaa veneen vauhtia huomattavasti, ja siksi on löydettävä vapaata ja puhdasta vettä. Se johtuu edellä ajavan veneen peräaalloista ja hapestasta, jota potkuri sekoittaa veteen. Aallot hidastavat ja pompottavat, ja potkurin sekoittama vesi aiheuttaa pidon menetyksiä, kavitointia sekä ventilointia. Jotta näin ei kävisi, pitää ajaa eri linjalla kuin edellä oleva. Tällöin yleensä myös olet käänöksissä pikkasen kauempana kuin takaa-ajettava. Jos takaa tuleva vene pysyy edellä ajavan perässä tai jopa yrittää ohittaa, se on joko selkeästi nopeampi vene tai taitavampi kuljettaja – tai molempia. Eli ohitukset rataveneilyssä ovat äärimmäisen hankalia suorittaa.

Kolmannessa erässä onnistuin taas ajamalla ohittamaan Slakteriksen ja otin erän kolmannen ja samalla kisan kolmannen sijan. Lopputuloksissa voitin Viron Mestaruussarjan hopeata!

Tallinnan kisoissa oli mukana dronekuvaus ja selostus. Vaikka en ykköseksi tullutkaan vaan jäin Bieten ja Laurin jälkeen kolmanneksi, selostajat tituleerasivat minua ”driver of the day” eli päivän kuljettajaksi. He huomioivat tekemäni ohitukset ja jatkuvan yrittämiseni ja taistelun radalla – se oli selkeästi kommentaattorien ja katsojien mieleen.

Minun ajotyyliini kuuluu myös se, että ajan todella analyttisesti. En tee ohituksia, jotka riskeeraavat omaa tai muiden turvallisuutta tai riko sääntöjä, vaan katson ja kyttään, painostan, odotan vastustajan tekevän virheen. Ja heti kun näin tapahtuu, iskuni on välitön. Ja se on kerrasta poikki. Ohituksen jälkeen peitän ja sotken muiden ajolinjoja ja karkaan horisonttiin.

Viron, Latvian ja Liettuan kisat olivat hyvä kokonaisuus ja meiltä oikea päätös lähteä keräämään kilpailukokemusta ulkomailta. Pääsin ajamaan kovia kuljettajia vastaan ja tulos oli parempi kuin uskalsimme odottaa. Saimme näin lisää rutiineja ja vene on nyt tullut minulle tutuksi. Olemme yhtä veneeni kanssa.

4. SM-osakilpailu, Kotka, 2.–3.8.2025

Kotkaan kilpailuihin saavuun Vaasan toisen kilpailun keskeytyksen myötä SM-pistetilanteessa yhden pisteen takaa-ajomatkalta. Adele Servinillä oli 32 ja minulla 31 pistettä. Tasaista oli muutenkin, koska Valter Laineella oli myös 31 pistettä ja Joni Inkinenkin oli lähellä 28 pisteellä. Kotkassa ajettiin kaksi erää lauantaina ja kaksi erää sunnuntaina. Voitin kolme ensimmäistä lähtöä ylivoimaisesti – eroa kakkoseen oli taas se 15 sekuntia.

Kolmannessa lähdössä tuli yhdellä poijulla todella outo pyörähdys ja menetin vauhtia merkittävästi. Joni Inkinen pääsi ohi ja voitti erän. Rannassa pyörähdysten syykin selvisi: ohjausvaijeri oli todella löysä ja kulunut lähes poikki – se oli vaihdettava. Kärkiveneet oli kolmannen erän jälkeen siirretty jo Parc Ferméhen valvovan silmän alle ennen



viimeistä erää, eikä vajeria saanut vaihtaa tavanomaisesti omalla varikolla. Kaiken lisäksi tuli aikapaineita, sillä kilpailuaikataulua oli tiivistetty ja aikaa ohjausvajerin vaihtoon jäi vain noin 20 minuuttia. Onneksi meidän tiimimme ”ahtaan paikan asentaja” Jenni Rantala haettiin ambulanssista saamasta hoitoa omassa kilpailuerässä kipeytyneeseen jalkaansa, tärkeämpiin tehtäviin. Hän ahtautui kipeästä jalasta huolimatta pää edellä veneen keulaan ja teki onnistuneesti vajerin vaihdon. Pääsin viime hetkellä neljänteen erään taas lähtöviivalle.

Viimeisessä erässä en jättänyt enää mitään sattuman varaan, vaan kiihdytin lähdössä ohi Joni Inkisen ja voitin erän ja koko osakilpailun ja siirryin takaisin SM-pistejohtoon, joka oli nyt neljän pisteen suuruinen. Todella tasaista siis edelleen. Erona minulla Vaasan kilpailuun oli valtava itseluottamus, virheettömyys ajamisessa ja rauhallisuus, mikä näkyi kaikessa tekemisessäni.

Toni Kade Kotkan SM-kilpailussa. Kuva: Saku Sydänmaalakka

5. ja 6. SM – osakilpailu, Imatra, 16.–17.8.2025

Ylivoima jatkuu – tuplavoitto!

Imatralla kilpamuoto olikin kaksi erillistä osakilpailua yhtenä viikonloppuna. Viides SM-osakilpailu lauantaina ja kuudes sunnuntaina, 3+3 lähdön kilpailuina.

Itseluottamus ja veneen käsittely jo tähän asti ajettujen lähtöjen ansiosta alkoi näkyä yhä selkeämmin. Voitin molempien päivien aika-ajot sekä kaikki kolme lähtöä lauantaina ja sunnuntaina taas todella selkeästi. Muille jäi jaettavaksi loput sijoitukset. Imatran jälkeen pistejohto oli jo niin suuri, että viimeisimmässä Kotkan kilpailussa minulle riittäisi Suomen mestaruuden varmistamiseen ajaminen maaliin vain yhdessä erässä sijoituksesta riippumatta.



Toni Kade ja Imatran tuplavoittopokaalit. Kuva: Sari Kade

7. SM osakilpailu, Kotka, 30.–31.8.2025

4 lähtöä, neljä voittoa

Seuraava SM-osakilpailu käytiin vaihteeksi taas Kotkassa kotikisana.

Tässäkin kilpailussa otin paalupaikan, kuten kaikissa SM osakilpailuissa koko kauden aikana. Nyt tiesin mitä olisi tehtävä SM-kullan saavuttamiseksi: vähintään yksi lähtö pitää tulla maaliin, sijoituksella ei olisi merkitystä. Nyt kun vauhtia oli ja itseluottamus kohdillaan, ei ollut missään kohtaa epäselvää, miten kisaviikonloppu sujuisi. Paukutin ylivoimaiset lähtövoitot kaikissa neljässä erässä ja voitin Suomen mestaruuden lopulta selkeällä piste-erolla!

Moottoriakin taas saimme purkaa jälkikatsastuksessa ja myöhemmin kasailla, kun sarjan päätteeksi niitä taas tarkastettiin perinpohjaisesti. Jälkikatsastukset eivät minua oikeastaan koskaan ole suuremmin jännittäneet, kun tiedän, että itselläni ja tiimilläni on aina puhtaat jauhot pussissa eikä vilppi ole koskaan ollut minulle tie menestykseen.



Tiimiläisiä Kotkan varikolla SM-voittokakun kimpussa. Vasemmalta: Jesse Bergman, Iida Hyvärinen, Jenna Bergman, Jani Taurén, Toni Kade, Sari Kade, Tuukka Kotokorpi, Saija Kotokorpi. Kuva Raul Kade

Euroopan Mestaruuskilpailut, Östhammar, Ruotsi 26.–28.9.2025

Yhteensä viisi kuukautta kestänyt kausi oli enää viimeistä kisaa vaille. Tämä oli minulle jo kauden neljästoista kilpailu ja EM-kilpailujen viimeinen lähtö olisi 44. erälähtö.

Muutama päivä ennen kilpailua käytiin kotiradalla Kotkassa vielä muutaman kierroksen koeajolla. Viimeisimmissä SM-kilpailuissa Kotkassa puretun moottorin kasauksen jälkeen piti varmistaa, että kaikki on kohdillaan ja moottori toimii kuten pitääkin. Isäni Raul näki jo veneen asennosta ja kulusta, että nyt näyttää paremmalta, kun koskaan. Hän viittoili muutaman kierroksen jälkeen minut radalta rantaan ja kysyi, miltä data näytti ja miltä vene tuntui. Oliko hän tulkinnut veneen kulun ”perstuntumalla” laiturilta käsin oikein. Minä nyökkäsin ja hymyilin. Kaikki oli kohdillaan ja data lupaili hyvää Ruotsia varten. Mutta kun teknisestä ja virheherkästä lajista on kyse, ennakkoon ei kannata hirveästi odotuksia laittaa. Aina pitää yrittää maksimit ja nöyrällä asenteella pitää lähteä joka kauteen, kisaan ja erään. Toki toiveet ja tavoitteet oli kyllä korkealla. Se oli kuitenkin selvää, että voitosta me lähdemme taistelemaan!

Östhammar on tunnettu ja perinteikäs kilpaveneilyn paikka, noin 100 km Tukholman pohjoispuolella. Kilpailuissa oli mukana kaikki kovat kuljettajat, muun muassa hallitseva maailmanmestari Paul-Richard Laur, sekä tämän luokan nopeuden maailmanennätyksen haltija Poppy Stewart Iso-Britanniasta.

Lauantaina piti ohjelmassa olla vapaat harjoitukset, aika-ajot ja ensimmäinen lähtö, mutta lopulta ajoimmekin vapaat harjoitukset sekä aika-ajot. Aika-ajot ajettiin myös hyvin poikkeuksellisella tavalla; yksi vene kerrallaan radalla ja vain kaksi kierrosta, joista parhaan kierroksen kierrosaika ratkaisi sijoituksen. Tässä ei mennyt ihan toiveiden mukaan, yksi pieni virhe poijulla kostautui ja lähtöpaikka oli toinen. Paalulle ajoi hallitseva maailmanmestari Laur. Sunnuntaille jäi siis kaikki neljä erää ajettavaksi. Heti aamulla ei kuitenkaan päästy ajamaan suunnitelmien mukaan. Kello 9 jälkeen oli sumu vielä niin sankka, ettei näkyvyyttä ollut juuri lainkaan. Lopulta klo 10 aikaan kilpailu päästiin aloittamaan. Vesi oli todella elotonta ja tasaista, miltei tuuleton keli. Ensimmäisessä erässä pääsin kolmannella poijulla, ensimmäisellä kierroksella paalulta lähteneen, Laurin ohi. Laurin yritys ei riittänyt kuittaamaan ohitustani. Pidin kärkipaikkani maaliviivalle asti.

Toinen lähtö oli hyvinkin pian ja vastaavasti toisen lähdön vei nimiinsä kakkospaikalta lähtenyt Laur ja minä olin toinen. Nyt oli tilanne pisteissä tasan, mutta minulla oli takataskussa ensimmäisestä erästä nopein erävoittoaika, joka tarkoittaa sitä, että mikäli lopputuloksissa olisi pisteissä tasatilanne, nopein erävoitto ratkaisisi sijoituksen. Tunnelma oli käsinkosketeltavan jännittynyt.

Kolmanteen erään lähdeäessä keli oli tyystin muuttunut. Tuuli puhalsi suoraan avoimelta lahdelta ja oli puuskittaisena varsin kovaa, sekä aallokko oli jo hyvin merkittävää kilpaveneilylle. Olosuhteet olivat selkeästi kovemmat kuin esimerkiksi Vaasassa. Lähtölaiturille sai poikkeuksellisesti tulla kaksi veneen lähettäjää pitämään venettä kiinni ja oikeassa lähtöasennossa, sillä veneiden pitäminenkin lähtöasennossa muuttui tuulisessa kelissä erittäin haastavaksi. Kilpailun aikana veneet olivat puolet ajasta ilmassa ja puolet vedessä. Onneksi kilpailijoille ei tullut kaatoja. Paalulta lähtenyt Laur ajoi koko erän selkeässä muutaman sekunnin johdossa, mutta pari kierrosta ennen maalia aloin hänen kannaltaan uhkaavasti lähestyä häntä poiju toisensa jälkeen. Viimeisellä kierroksella kun ajoimme vastatuulella kohti kolmanneksi viimeisintä poijua Laurin veneen keula otti tuulta alleen ja nousi hieman, jolloin vene menetti hetkeksi nopeutta. Tätä tilaisuutta olin jahdannut ja totta kai käytin tilaisuuden hyväkseni. Hivuttauduin vekkipoijulla ulkokautta rinnalle, jolloin olin jo valmiiksi sisäpuolella seuraavaa poijua ajatellen ja taitavana taktikkona en jättänyt Paulille enää mitään mahdollisuutta tulla ohi. Voitin erän, mikä tarkoitti samalla sitä, että minulle olisi Euroopan mestaruuteen viimeisestä lähdöstä riittänyt myös toinen sija.

Viimeisessä erässä tuuli oli edelleen yltynyt ja olosuhteet kilpailamiseen hankaloituneet entisestään. Pidin kärkipaikan aina toisen kierroksen puoleenväliin asti, kunnes raju tuulenpuuska tarttui veneeseeni ja nosti sen täysin pystyyn, keula kohti taivasta. Sain veneeni hallintaan ja vältin kaadon, mutta samalla Laur pääsi minusta ohi. Asetelma ei kestänyt kauankaan, sillä ohitin Laurin vielä samalla kierroksella miltei välittömästi ja kasvatin eron maalissa neljään sekuntiin.

Jälkeenpäin muistelin, että iskä oli sanonut minulle ennen viimeistä erää, että ”älä kaada, kakkossija erästä riittää voittoon”. Mutta sanopa tuo kilpakuljettajalle, kun hänellä on kilpailija edessä kiinniotettavana. Olin kuitenkin päässyt jo tuossa karussa ja kovassa kelissä sellaiseen flow-tilaan, etten pystynyt luopumaan sijoituksestani. Tässä kohtaa tuli esiin se kokemus kauden lukuisista aiemmista kilpailuista, lukemattomista treenitunneista ja lähtömääristä. Luottamus itseeni ja veneen hallintaan oli niin suuri, että erälähdön jälkeen olin kysynyt vanhemmiltani hymyillen, että ”säikähdittekö kun keula nousi pystyyn? Ei ole syytä, mä tiesin koko ajan mitä mä teen”.



Toni Kade #54 ja perässä ohitettu Paul-Richard Laur. Kuva Catrin von Walden

Kolme erävoittoa ja yksi kakkossija toi minulle selkeän Euroopan mestaruuden eikä eräaikoja tarvinnut vertailla. Olin jo lipumassa nostoramppiin trailerille, kun minulle annettiin ruutulippu käteen ja kävinkin vielä ajamassa kunniakierroksen. Palatessani radalta livuin laitureiden välissä kohti nostopaikkaa, jonne muut kuljettajat veneineen olivat muodostaneet laiturin reunoille kunniakujan ja antoivat valtavat aplodit, kun saavuin nostopaikalle.

Edessä oli vielä loppukatsastukset, punnitukset ja Parc Fermessä moottoreiden purku. Kaikilla mitalisteilla oli kalustot sääntöjen edellyttämässä kunnossa, jolloin muiden moottoreita ei tarvinnut purkaa. Laur oli niin ikään selkeästi kakkonen ja suomalaisten hyvää menestystä täydensi Joni Inkinen ottamalla pronssia. Vahva suomalaisedustus kertoo siitä, että kotimainen taso on todella kova; SM-kilpailuissa sijoilla yksi ja kaksi olleet kuljettajat ottivat EM-kilpailuissa sijat yksi ja kolme.



Ensimmäinen kierros, kärjessä Toni Kade. Kuva Catrin von Walden



Vasemmalta: Paul-Richard Laur, Toni Kade, Joni Inkinen, Reinis Sturis. Kuva Raul Kade

Vaikka kausi alkoi hyvin jo alussa, oli se silti nousujohteinen. Sen huomasi myös siitä, että vastustajat alkoivat kilpailujen vapaissa harjoituksissa kellottamaan myös minun kierrosaikojani. Lisäksi kauden edetessä onnistuttiin vihdoinkin korottamaan ikuisilta tuntuneet kakkossijat ykkösiksi.

Tammikuussa 2026 järjestetyissä Suomen ja Viron kilpaveneilygaaloissa jaettiin kauden aikana menestyneiden kuljettajien palkintoja. Helsingissä järjestetyssä gaalassa minut palkittiin GT15-luokan Suomen mestaruudesta sekä Vuoden juniorikilpaveneilijä-palkinnolla.



Vuoden juniorikilpaveneilijä Toni Kade noutamassa palkintoa Tapahtumakeskus Koskenrannassa. Kuva Sari Kade.

Tammikuun lopulla pidetyssä Viron juhlagaalassa kävin noutamassa Viron mestaruussarjassa saavuttamani hopeamitalin. Sarjan voiton vei Latvian Hera Biete ja pronssille ylsi isäntämaan Paul-Richard Laur. Voitin siis sarjassa hallitsevan maailmanmestarin heidän tiiminsä lainaveneellä.



Vasemmalta: Paul-Richard Laur, Hera Biete, Toni Kade. Kuva Sari Kade

Kauden päätyttyä kaikilla olo tuntui tyhjältä. Viisi kuukautta jatkuvaa reissaamista ja kilpailemista. Ja nyt tämä rytmi pitäisi muuttua ja kaikki loppuisi. Mitä nyt?

14 kilpailua, 44 kilpailulähtöä, 13 podium-sijoitusta, EM-kulta, SM-kulta, MM-hopea, PM-hopea, Baltian mestaruus hopea, Viron mestaruus hopea. 22 osallistuttua erää SM-sarjassa, joista 18 erävoittoa. Olihan siinä tekemistä ja ajamista, mutta jos peruutuspeiliin katson niin en tekisi mitään toisin. Näin jälkikäteen ajateltuna onnistunein valinta oli lähteä Baltian kiertueelle kuukauden loman sijaan.

Ensi vuosi on minulle viimeinen GT15-luokassa. Voiko tästä enää parantaa, jos kausi on ollut niin menestyksenkäs? Tulevan kauden päätavoitteena on kuitenkin kirkastaa MM-hopea kullaksi, varsinkin kun MM-kilpailut ajetaan Kotkan kotiradalla. Toki keväällä alkaa taas uusi harjoittelu uudella veneellä. Tämän kauden vene oli lainavene, mutta hyvä vene olikin. Ei varmaan veneen lainaajakkaan osannut arvata, että nappaan EM-kullan heidän oman tiimin kuljettajan nenän edestä.

Ensi kauden uuden veneen pitäisi olla vielä nykyistäkin parempi, mutta se nähdään, kun pääsemme ensimmäisen kerran vesille treenaamaan. Kaikkien osa-alueiden pitää toimia ja sopia yhteen. Mutta yksi asia on varmaa – tulevan kauden jokaiseen kilpailuun lähdetään taistelemaan vain ja ainoastaan voitosta!



Toni Kade kotiradalla Kotkassa. Kuva Raul Kade