

UTBILDNING AV MOTORCYKELPOLISER I FINLAND

Polisyreshögskolan (Polamk) i Tammerfors är Finlands enda polisläroanstalt – en expert inom polisens utbildning, forskning och utveckling och bygger en grund för den finska polisens yrkesskicklighet. Alla nya poliser utexamineras från Polamk i Tammerfors. Polamk ansvarar även för polisens påbyggnadsutbildning och fortbildning. Polamk ansvarar således också för utbildningen av motorcykelpoliserna.

Motorcykelpoliskurserna är yrkesmässig fortbildning, det vill säga till utbildningen antas endast personer som avlagt polisutbildning och redan arbetar som poliser. I utbildningarna deltar årligen 280 poliser på sammanlagt 17 olika kurser.

Högst 16 poliser inleder årligen grundkursen för motorcykelpoliser. Grundkursen varar sju veckor: fyra veckor på hösten och tre veckor på våren.

Kursdeltagarna väljs ut på basis av ett urvalsprov. Till det första skedet av provet hör ett teoriprov och en psykologisk kartläggning. Den andra delen av urvalsprovet är en två dagar lång praktisk del, där de sökandes körförmåga och fysiska färdigheter mäts. Bland annat skjuter de sökande iförda körutrustning motorcykeln en sträcka på 460 meter och prestationen får endast ta tre minuter. I körskicklighetsprovet testas den sökandes färdigheter att behärska motorcykeln i olika svängar och kryssande under långsam körning.

Under kursen studeras bland annat vägtrafiklagen och terrängtrafiklagen, anvisningar för larmutryckningskörning samt motorns byggnad och körteknik. Kursdeltagarna lär sig att behärska motorcykeln arbetssäkert i växlande situationer och förhållanden. Studierna omfattar teoretiska prov samt prov för körskicklighet, motocross- och asfaltkörning.

– Vårt mål är en nollvision: inga skador på träning eller på jobbet, säger kommissarie Kimmo Järvinen, som är ansvarig för utbildningen. Vi utbildar högpresterande körproffs som vet hur man kör i trafiken enligt reglerna för säker körning. Prestation hänger också ihop med lagkraven för polisarbete, samt kundtjänstinställning och motiv för att utföra polisarbete, framhåller Järvinen.

Motorcykelpolisutbildningen är mycket starkt inriktad mot arbetslivet, och den möter verkligen motorcykelpolisens operativa behov. Alla motorcykelpoliser avlägger alltid innan körperioden inleds en två dagars yrkeskurs, det vill säga en "uppvärmingskurs". Årligen avlägger cirka 180 motorcykelpoliser yrkeskursen.

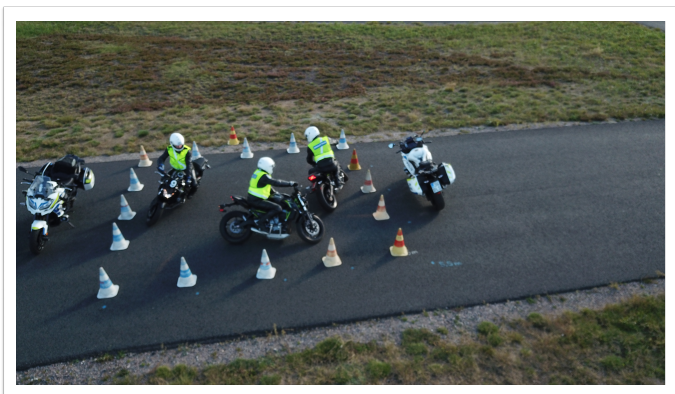
Dessutom ordnas också kurser för motorcykelpoliser som fungerar i specialuppdrag och skoterpoliser. Polamk utbildar även motorcykelpoliserna i Estland.

Räyskälä utbildningscenter

Motorcykelpolisernas utbildningscenter är beläget på Räyskälä flygfält ca 100 km söder om Tammerfors. Fältet är känt för att man där arrangerade dragracing på 1980-talet. Idag fungerar fältet som mötesplats för bland annat Finlands Road Racing Championship och Ducati Cup. Området har mångsidiga övningsförhållande.

– I grundkursen körträning går den första en och en halv vecka åt att endast åka på första växeln för att få en ordentlig känsla för cykeln. Om du inte kan





kontrollera cykelns beteende i låga hastigheter, kan du inte kontrollera den i höga hastigheter. Dessutom kör vi upp till 140 km/h på motocrossbanan och på huvudsträckan på vår asfaltbana här. Medelhastigheten under grundläggande körträning ligger dock troligen runt 60-70 km/h. Under två dagar kommer den legendariska RR-banan i Räyskälä att köras i hastigheter på cirka 200-250 km/h, med larmutrustning på, berättar Järvinen.

En av riktlinjerna för utbildningen är att inte gå ut i djupa vatten och negativa känslor, utan genom positivitet. Att körutmaningarna inte är för lätta eller svåra, och att de är intressanta.

– Vi håller hårt på tränings schemat hela tiden. Det kan låta utmanande, men det är positivt säkerhetsmässigt. När du ständigt går tick tick tick hålls din koncentration på en hög nivå berättar Järvinen.

En mc-polis måste veta hur man hanterar utrustningen på sin motorcykel innan han får köra.

Motorcykelutrustningen som används på jobbet är ergonomiskt fokuserad. En polis måste lära sig hur man använder cykelns reglage, larm och annan elektronik så att de kan användas med ögonbindel.

– Det handlar om arbetarskydd. Om du behöver köra hårdare är utrustningen och dess reglage utformade så att du inte behöver titta på dem eller ta handen från dem. Apparater används inte i arbetsuppgifter om det inte är säkert, framhåller Järvinen.



Grundkursens krav och bedömning

1. skriftlig tentamen; ämnesområden vägtrafiklagen, körkortslagen, fordonslagen, terrängtrafiklagen, fordonsteknik och körteknik.

2. Körprov:

- Hanteringstester; Motorcyklar körs på ett kontrollerat och säkert sätt på hanteringsbanan - Utvärderingskriterierna är den maximala totala tiden för hanteringsvägen och felpunkter.
- Asfalttest; 4 varv körs på asfaltbanan - Utvärderingskriteriet är den maximala totala tiden för 4 varv.
- Motocross körprov; motocross motorcykel 10 varv på en motocrossbana - utvärderingskriteriet är den maximala totala tiden för 10 varv
- Bedöms enligt skalan godkänd - underkänd.

3. Yrkesprov;

- hantering av utrustning med täckta ögon och efter godkänd prestation får du köra utrustad polismotorcykel under träning
- Bötesskrivande åt "2-hjulade fordon"

4. Framgångsrikt slutförande av grupp- och individuella uppgifter.

- ämnen inkluderar motorcykelpolisverksamhet, trafikövervakningstaktik och förebyggande arbete i olika verksamhetsmiljöer

UTRUSTNING OCH ANVÄNDNING

Polisen i Finland har 87 polismotorcyklar i bruk varav 70 med polislogga. Av dessa är 74 Kawasaki (H2, Ninja, Versys, ZZR), åtta Yamaha Tracer GT, fyra Honda CRF 300 och en elmotorcykel ZERO DSR/X. Utrustningen är fördelat till alla 11 polisinrättningar och Åland, men är mer koncentrerat till de större städerna och speciellt till huvudstadsregionen där motorcyklarna ofta används i olika specialtillställningar som tex statsbesök.

- Det finns inga datorsystem i världen som är jämförbara med det våra cyklar är utrustade med "skryter" Järvinen. Vi testar nya modeller varje år i Räyskälä, där även importörens expert finns på plats. Vi testar modellerna utrustade med 25 kilos vikter. Vi får se om de fungerar, om några ändringar behöver göras på däcken, däcktrycket eller chassit. Vi gör cyklar lika. Alla cyklar vi använder har samma inställningar. Det viktigaste är att chassit är i bra skick, att det fungerar om man ska köra hårdare och att bromsarna också fungerar.

Poliserna kör årligen över 1,1 miljoner kilometer och fordonen används närmare 7000 gånger. Trots det sker det få olyckor. Olyckorna analyseras och tas genast i beaktandet i utbildningen. Det här bidrar till säkerheten vilket ses som en orsak varför senast en motorcykelpolis dog i en motorcykelolycka i Finland var 1967.

– Körlära ingår starkt i utbildningen, men den har lagts till fältförhållanden och träning som sker i fältmiljö. Således ingår körteori i olika stadier av utbildningen, så det ger ett bättre läranderesultat både vad gäller motorik och teoretisk kunskap säger Järvinen. Även om vi bara kör en meter så gör vi det alltid på rätt sätt, till exempel att stanna, så att rätt sorts kunskap är inbäddad i vår ryggrad, jämfört med att bara göra det rätt i träningen. Vid inbromsning använder vi alltid båda bromsarna, men försiktigt. På sand är bromsning bakbromsbaserad, men bromsning sker fortfarande med båda bromsarna. Att bromsa in genom att använda båda bromsarna under alla förhållanden kan förkorta bromssträcken med till exempel 10 cm till en meter. Det kan räcka för att rädda dig. Det är mycket fråga om rätt inställning summerar Järvinen.

SAMMANSTÄLLT AV POLISINSPEKTÖR MÅNS ENQVIST VID POLISSTYRELSEN

FOTON AV ÖVERKOMMISSARIE SAMI HÄTÖNEN FRÅN POLISYRKESHÖGSKOLAN