

Moottoripyöräpoliisit



KARI TOIVONEN

Viipurista tähän hetk

Hän on 39,5-vuotias, 184 cm pitkä, painaa 88,2 kg ja hänellä on 1,8 lasta.

Suurimpina uhkina itselleen hän pitää kahta asiaa: tielle syöksyvää hirveä ja sitä, että muu liikenne ei näe häntä. Monet käyttävät hänestä nimeä "jäätelökauppias". Suomen Poliisilehden numerossa 24 vuodelta 1938 häntä kutsuttiin nimellä "koneratsastaja".

"Hän" on maamme kaikkien 130 moottoripyöräpoliisien keskiarvo. Miellyttävimpinä asioina työssään hän pitää sen itsenäisyyttä ja vapautta, myönteisiä kontakteja kansalaisiin sekä työn ja harrastuksen luontevaa yhdistymistä. Kolmasosa Suomen moottori-

pyöräpoliiseista työskentelee paikallisissa poliisissa, loput liikkuvassa poliisissa.

Yhdysvaltojen suurissa kaupungeissa moottoripyörä todettiin jo 1900-luvun alussa käteväksi poliisin liikkumisvälineeksi. Se oli aikaa, jolloin Suomessa bensiini ostettiin vielä apteekkeista.

Euroopan ensimmäiset poliisi-



YAMAHA FJR 1300A, toinen valvontapyörien päämerkeistä. Ns. märkäpaino ilman poliisivarusteita on 282 kg, poliisivarusteissa noin 310 kg. Siinä on kardaaniveto, ABS-jarrut ja tehoa 143 hv.



POLIISIN ensimmäinen ilman tunnuksia oleva liikennevalvontapyörä oli valtiolle menetetyksi julistettu BMW:n ysisatanen ässä. Elettiin vuotta 1977. Idea ei ollut poliisiin, vaan silloisen toimittajan, nykyisen Kotimaa-kustannusosakeyhtiön toimitusjohtajan Reijo Telarannan.

pyörät otettiin käyttöön Lontoossa vuonna 1921. Suomessa vuosikymmen oli sama, mutta eri lähteiden tiedoissa on pientä ristiriitaa. Joka tapauksessa moottoripyöräpoliisit ilmestyivät katukuvaan viimeistään vuonna 1926. Tämä tapahtui Helsingissä ja Viipurissa.

Ensimmäiset poliisipyörät olivat sivuvaunulla varustettuja Harley-Davidsoneja. Toisen maailmansodan päätyttyä poliisi sai puolustusvoimilta sivuvaunulla varustettuja 1943-vuosimallisia Zundapp-"sotatorsuja", joissa oli 750-kuutiainen moottori. Mukana oli myös seitsemän sivuvaunutonta soolopyörää. Ne olivat DKW-merkkisiä, 500-kuutioisia ja kunnoltaan "sodassa loppuun käytettyjä".

Todennäköisesti ensimmäiset uutena saadut poliisipyörät hankittiin vuoden 1952 olympialaisiin. Ne olivat Harley-Davidson Hydra-Glide Panheadeja, ja niitä tuli peräti neljä



TÄSSÄ yksi niistä pyöristä, joilla poliisi partioi sotien jälkeen; Zundapp KS 750. Myös sivuvaunun pyörä vetää ja peruutusvaihte löytyy. Kuvan ajokki on entisöity ja maalattu Saksan toisen maailmansodan aikaisen Afrikan armeijan väreihin.



MOOTTORIPYÖRIEN aatelia vuodelta 1979: BMW R 100 RS. Kaarreajokuva on harjoituksista vuodelta 1985. Sata tuhatta kilometriä taivaltanut valvontapyörä on päätynt koulutuskäyttöön.

kappaletta. Kaikissa oli poliisiradio vakiovarusteena. Viimeisin "Olympia-Harrikka" myytiin vuonna 1964.

Varsinaisen soolopyöräkauden katsotaan alkaneen kuusi vuotta aikaisemmin eli 1958, jolloin poliisi sai käyttöönsä ensimmäiset BMW R 60-moottoripyörät. Ne olivat valkoisia ja niissä oli sivulaukut. Moottorina oli kaksisylinterinen boxeri. Tässä yhteydessä pyöräpoliisit saivat ensimmäisen yhtenäisen ajoasun, kaksiosaisen nahkapuvun. Kansan keksimä nimitys "jäätelökauppias" syntyi noihin aikoihin.

Seuraava BMW:n malli oli tyyppitään R 60/5, joista ensimmäinen saapui maahamme vuonna 1970. Moottorin iskutilavuus pysyi samana, mutta muutoin pyörä oli täysin uudistunut.

Sitten koitti italialaispyörien vuoro. Vuonna 1972 BMW-pyörien ostaminen loppui. Uudeksi poliisin ajokiksi oli valittu Moto Guzzi. Siinä oli 850-kuutiainen V-moottori. Ensin tulivat GT- ja sitten T-mallit, joissa oli jo levyjarru edessä. Guzzin myötä avomallinen suojakypärä vaihtui AGV:n integraaliin.

Kuusi vuotta ehti kuluu, kunnes kalustoon ilmestyi jälleen BMW-pyöriä. Ensimmäiset koekappaleet vuonna 1978 olivat kattamattomat perusmallit R 80 ja R 100, mutta seuraavat olivatkin sitten sen ajan moottoripyörien aatelia eli BMW R 100 RS-malleja. Niissä oli 1 000-kuutiainen boxerimoottori.

Vuonna 1984 BMW valmisti 1 000-kuutioisen moottoripyörän, jossa oli nelisylinterinen vesijäähdytteinen rivimoottori. Se oli K 100 RS, jonka kehittälyssä olivat myös suomalaiset moottoripyöräpoliisit mukana. Suomeen hankitut seitsemän K-mallin BMW:tä olivat maailman ensimmäiset kyseisen tyyppin poliisipyörät.

Samana vuonna maamme poliisimoottoripyöräkantaan tunki mukaan japanilaismerkki Yamaha. Ensimmäiset olivat tyyppiä FJ 1100 ja sen jälkeen tyyppiä FJ 1200. Yamaha



TÄLLAISET temput olivat vielä 80-luvun puolessavälissä mahdollisia, kun koulutuskalustoon kuului valvontakäytöstä sinne siirrettyjä kei-nuvarsikeulaisia BMW R 60 -moottoripyöriä. Nykyiset teleskooppikeulaiset katupyörät tuskin moisia ilmalentoja kestäisivät.

ja BMW ovat parikymmentä vuotta kilpailleet poliisipyörämarkkinoista tasavertaisina. Koulutuskalustossa Yamaha on hienokseltaan päämerkki, valvontapyörissä tilanne on hienokseltaan toisinpäin.

Miten sinne pääsee?

"Monien haaveilema, vain muutamien kohdalla toteutuva". Näihin sanoihin päättyi 20 vuotta sitten poliisin moottoripyörätoimintaa esittelevä ääni-diasarja.

Tie moottoripyöräpoliisiksi ei todellakaan ole helppo. Ensin täytyy olla suoritettuna poliisin normaali peruskoulutus. Toiseksi täytyy olla alle 30-vuotias. Kolmanneksi pitää olla A-luokan ajokortti. Neljänneksi henkilön täytyy palvella sellaisessa poliisiyksikössä, jolla on käytössään moottoripyöriä. Viidenneksi täytyy saada esimiehet vakuuttuneeksi siitä, että kyseessä on juuri oikea henkilö lähetettäväksi kaikkien halukkaiden joukosta pääsykokeisiin.

Mikä merkitys on halukkaana omalla moottoripyöräkokemuksella, ylikomisario Olavi Lempinen?

– Aloitusvaiheessa sillä ei ole mitään merkitystä. Olemme neuvoneet lähettämään pääsykokeisiin sellaisia poliisimiehiä, jotka ovat ahkeria, tulevat toimeen erilaisten ihmisten kanssa, ovat ulospäin suuntautuneita ja omaavat psykologista silmää. Toisin sanoen he ovat mahdollisimman hyviä poliiseja. Pyöräpoliisit joutuvat työssään toimimaan monesti yksin ja edustamaan koko virkakuntaa. Tuppisuut eivät niissä tehtävissä pärjää. Sitten kun pääsykokeet alkavat, selvitämme tarvittavan ajotaidollisen lähtöta-son.

Mitä asioita pääsykokeisiin kuuluu?

– Aivan aluksi on teoreettinen testi. Etukäteen lähetetty materiaali tentataan. Tämä helpottaa opettamista, ja melko vaikea testi mittaa samalla pyrkijän todellista motivaatiota. Tämän jälkeen on fyysinen testi. Se pyrkii varmentamaan, että henkilö jaksaa rasittavat harjoituksemme. Noin 230 kg:n painoista katu- pyörää on täysissä varusteissa työnnettävä ensin 230 metriä yhteen suuntaan ja sitten takaisin, eikä siihen saa kuluu aikaa kolmea minuuttia. Enempää. Vasta kolmas testi on ajotaidollinen. Sitä saa harjoitella muutaman tunnin. Se ei ole nopeus-, vaan taitotason testi käsittäen muun muassa kumitötteröiden välissä pujottelua ja pienen ympyrän ajamista.

Ja tämän jälkeen pyrkijä on hyväksytty kurssille?

150 □ Tekniikan Maailma 11/2004



OLAVI Lempinen ja Yamaha Thundercat Räyskälän asfalttiradalla. Koulutuksesta vastaa tiimi, johon kurssin johtajan ja varajohtajan komisariorio Kari Pesosen lisäksi kuuluvat Markku Karjalainen, Kimmo Järvinen, Juha Tamminen, Petri Marttila, Kimmo Pylväs ja Pekka Lintukorpi.

– Kyllä, ensimmäinen kurssiosa toteutetaan neljän viikon mittaisena elokuun puolestävälisestä syyskuun puoleenväliin ja kolmen viikon pituinen toinen osa seuraavana keväänä toukokuussa.

Kurssi on siis yhteensä seitsemän viikkoa pitkä. Montako oppilasta yhdellä kurssilla on?

– Kurssi kestää todellakin seitsemän viikkoa, mutta suunnilleen joka toinen päivä on 12 tuntia pitkä. Kahdeksantuntisina päivinä kurssi olisi selvästi pitempi kuin seitsemän viikkoa. Kurssille mahtuu 16 oppilasta.

Pitääkö sellainen huhu paikkansa, että moottoripyörää ajamaton on helpompi kouluttaa kuin paljon ajokokemusta omaava?

– Ei missään tapauksessa. Tällainen huhu on kymmeniä vuosia vanha, enkä ymmärrä mistä se on lähtöisin. Moottoripyöräkokemusta



FYYSISESSÄ testissä käytettävä 230 kg:n painoinen BMW 850 ja kurssille pyrkijä. Katselijat luovat kannustushuudoin uskoa onnistumiseen.



KOULUTTAJA Markku Karjalainen antaa ohjeita ajovuoroaan odotavalle Margo Rimmelille. Viron kaikki vajaat parikymmentä moottoripyöräpoliisia on koulutettu Suomessa, samoin kuin muutama latvialainen ja liettualainenkin.



PEHMEÄSSÄ sorassa katupyörällä harjoitteleminen jos mikä opettaa vartalo-ohjausta. Loukkaantumisriski on pieni nopeuksista johtuen. Fyysisesti tällainen on kuitenkin raskasta puuhaa.



PERUSKURSSI nro 36 päättyi 28.5.2004. Kuvassa yksi sen oppilaista, Staffan Söderström, ja Yamaha TTR 250 sora-spoorin kurvissa.

vailla olevalle –vaikka olisi ajanut mopolla ja polkupyörällä paljonkin – pääsykokeen läpäiseminen tuottaa suuria vaikeuksia.

Hävittäjälentäjä kurssin johtajana

Moottoripyöräpoliisien kouluttaminen kurssimuotoisena aloitettiin soolo-Bemareiden myötä vuonna 1958. Merkittäväntä roolia veti entinen hävittäjälentäjä, kolme Suomen mestaruutta moottoripyörällä voittanut komisario Olli Rieikki.

Kun Poliisiopisto perustettiin Espoon Otaniemeen vuonna 1962, myös pyöräpoliisien koulutus keskitettiin sinne. Tätä vaihetta kesti 17 vuotta. Kurssien johtajana toimi eläkeikänsä saakka opettaja Viljo Räikönen.

Nykyään liikkuva poliisi kouluttaa kaikki maamme moottoripyöräpoliisit. Se on ollut vastuussa koulutuksesta jo 25 vuotta eli vuodesta 1979 lähtien. Moottoripyöräkoulutus aloitettiin ajamisen osalta Lopen Räyskälässä sijaitsevassa Ilmailukeskuksessa vuonna 1980 ja siirrettiin sinne kokonaan viisi vuotta myöhem-

min.

Moottoripyöräpoliisin peruskursseja järjestetään "tarvittaessa" eli siinä vaiheessa, kun riittävän moni on siirtynyt pois tästä tehtävästä. Käytännössä uutta kurssia ei aloiteta joka vuosi, mutta useammin kuin joka toinen vuosi.

Sitä vastoin joka kevät ennen ajokauden alkamista järjestetään jokaista moottoripyöräpoliisia koskeva "lämmittelykurssi", "ruosteenpoistokurssi" tai mitä nimeä nyt kukakin haluaa kahden päivän pituisesta tapahtumasta käyttää. Kylmiltään talvikauden jälkeen tien päälle ei lähdetä. Kysymys on ennen kaikkea työturvallisuudesta.

Periaatteessa moottoripyöräpoliisin työ on vaarallista, vaikka tilastojen mukaan näin ei ole. Puuta koputtaen – kuten ylikomisario Lempienen toteaa – viimeksi moottoripyöräpoliisi on kuollut liikenteessämme vuonna 1967. Vähän myöhemmin toinen invalidisoitui.

Myös koulutuksessa piilee omat riskinsä. Kysyimme kurssieja vuodesta 1979 johtaneelta ylikomisario Lempiseltä tilastotietoja loukkaantumisista. Hänen vastauksensa mukaan "taitaa solis- tai kylkiluu joko murtua tai katketa lähes kerran vuodessa".

Mitä kaikkea se on

Moottoripyöräpoliisi on koulutettu ammattilaiseksi. Peruskurssin ohjelmasta lähes yksi kolmasosa on teoriaa, loput käytännön harjoituksia.

Teoriaan kuuluu tieliikennelainsäädäntöä keskittyen moottoripyöriin, yleiseen tieliikennerekosoikeuteen ja korkeimman oikeuden ajamista koskeviin ennakkopäätöksiin. Varustemääräykset ovat oma monimutkainen alueensa.

Hälytys- ja muu operatiivinen ajaminen edellyttää vahvaa teoreettis-

ta tietämystä ennen ajamisharjoituksia, samoin saattueajo. Valtiovieraiden paikalla ollessa ei voi enää opetella.

Toimintataktiikkaa opiskellaan ensin teoriassa, ennen kuin kurssin loppuvaiheessa siirrytään tietokoneelta löytyvien käsikirjoitusten mukaisesti "leikkimään rosvoa ja poliisia" ensin lentokentällä ja lopuksi yleisille teille.

Moottoripyörän rakenteestakin (runko, jousitus, renkaat jne.) on jo pelkästään ammatillisen yleissivistyksen vuoksi tiedettävä melkoisesti.

Ajamisen teoriaa eli ajotekniikkaa opetetaan kokonainen päivä. Sitä ennen pääsykokeen teoriaosassa perusasiat on jo hyväksyttävästi tentattu. Silmän toiminta, hyrrävoimat, painon siirtyminen, rata-ajon ajolinjat ja nopean kääntymisen kikat pitää hallita.

Koulutuskalusto jakautuu neljään ryhmään. Ensimmäisen muodostavat kevyet maastopyörät (Yamaha TTR 250 enduro). Toiseen ryhmään kuuluvat raskaat maastopyörät (BMW 850 R). Kolmas ryhmä sisältää asfalttijaopyörät, Yamahan 600-kuutioiset FZS:t ja Thundercatit. Neljäs ryhmä on tarkoitettu ennen kaikkea peruskurssin erilaisiin maantieajo-harjoituksiin. Siihen kuuluu kolmenlaisia moottoripyöriä: valvontakäytössä olleita BMW K 1200 RS -pyöriä, sekä Yamahan Thundercatteja ja 1 000-kuutioisia Thunderaceja.

Etenkin kurssin alussa raskailla katupyörillä löysässä sorassa tapahtuvat harjoitukset ovat fyysisesti raskaita. Pienissä nopeuksissa toteutettavien harjoitusten ideana on loukkaantumisriskin minimoiminen ja vaikeusasteen maksimoiminen. Moottoripyörän ajaminen perustuu vartalo-ohjaukseen, löysä sora ja 230-kiloinen moottoripyörä opetta-

Oikeat työkalut

■ MOOTTORIPYÖRÄPOLIISEILLA on kaksi ajoasua, vettä pitävä kankainen ja nahkapuku. Kangaspuvut valmistaa Yoko-tuotteita tekevä Scott Sport SA ja nahkapuvut Nakkilan Pyörä ja Mopo (R. Westerlund). Pyöräpoliisilla on myös kahdet saappaat, vettä pitävät ja ei vettä pitävät.

Moottoripyöräpoliisien käyttämä suojakypärä on Nolanin X-lite 1002. Kypärissä on keväällä 2004 käyttöön otetut uudentyyppiset melusuojaimet, kuulokkeet ja mikrofoni. Radioyhteydet toimivat yli 200 kilometrin tuntinopeudessa.

Valvonnassa käytettävät moottoripyörät ovat kahta mallia: BMW K 1200 RS sekä Yamaha FJR 1300. Muunmerk-

kisiä yksittäiskappaleita käytetään lähinnä ilman poliisin tunnuksia tapahtuvassa liikenteen valvonnassa.

Liikkuva poliisi ja paikallinen poliisi käyttävät samanlaista kalustoa.

Kurssilta valmistunut uusi pyöräpoliisi pyritään sijoittamaan aina kokeen partiokaveriksi. Opittavaa on vielä paljon – itse asiassa se ei lopu koskaan.

Pyöräpoliisit eivät muodosta omaa yksikköään vaan ovat osa normaalia organisaatiota. Liikkuvässä poliisissa se tarkoittaa valvontaryhmää, johon kuuluu kolmesta viiteen partiota. Yksi näistä partioista voi olla kahden miehen pyöräpartio, joka ajokauden päättyttyä vaihtaa moottoripyöränsä autoksi.

Pyöräpoliisin ajokausi alkaa huhtikuun lopun ja toukokuun alun välisenä

aikana, riippuen lämmittelykurssin käymisajankohdasta. Kurssieja järjestetään seitsemän. Ensimmäisille oppilaat tulevat etelästä ja viimeisille pohjoisesta.

Ajokausi päättyy lokakuun alkupuolella.

Moottoripyörän parhaat ominaisuudet tulevat esille ajotapavalvonnassa. Pyörän ympäri kääntäminen on helppoa, ja sen kiihtyvyyden mainio. Kapeana se pystyy hälytysajotilanteessa puuroutuneessa ruuhkassakin etenemään nopeasti. Millään ei ole tietenkään niin helppoa valvoa moottoripyöriä kuin moottoripyörällä.

Kahden poliisipyörän yhteistoiminta hyvien radioyhteyksien ansiosta on tehokasta.

Aikaisemmin mainitusta Suomen

Poliislehdestä suora lainaus: "Pakostakin moottoripyöräpoliisille kehittyvä tarkka silmä ja huomiokyky. Hän ei istu neljän pyörän päällä kulkevassa sängyssä. Eih! Hän näkee ja kuulee kaikki, hän ei katsele ympäristöään ikkunoista. Hän on aina yhtä valpas, satoi, myrskysi tai paistoi".

Näinhän se on...

Erilaiset yleisötillaisuudet PR-tehtävistä maraton-juoksujen vetoon käyvät pyörämiehiltä luontevasti, valtiovierailujen saattuehtävistä puhumattakaan.

Jostain kumman syystä kansalaisen kynnys tulla juttelemaan pyöräpoliisin kanssa on aina ollut matalampi kuin tehdä tuttavuutta autolla liikkuvien poliisimiesten kanssa.

KOULUTUKSESSA raskaiden maastopyörin luokan BMW R 850 -kallustoa käytetään myös asfaltilla erilaisissa taitoajoharjoituksissa.



Pyöriin on Suomessa rakennettu täällä suunnitellut kaatumaraudat äänenvaimentimien ja lampunkin suojaiksi. Myös pohjapanssarointi on kotikutoista mallia.

vat sitä tehokkaasti.

Esineiden poimiminen maasta ja muutkin sirkustempuilta näyttävät harjoitukset antavat valmiuksia pyörän päällä työskentelemiseen mitä erilaisimmissa tilanteissa. Moottoripyöräpoliisi ei vain aja moottoripyörää, hän työskentelee sen kanssa.

Tehojarrutukset, nopeat väistöt ja kaarreajo muodostavat pyörän käsittelyn pääharjoitusmuodot. Varsinainen asfalttirata on vain 970 metriä pitkä. Se on kahden kouluttajan valvottavissa. Lentokentällä ei ole motoristille hengenvaarallisia kaiteita. Pääsuoran jarrutuksen aloittamisnopeus on 150–160 km/h. Neulansilmämutkan asteluku on huomattavasti jyrkempi kuin 90 astetta. Ajo-linjateorioiden totuudet selviävät S-mutkassa.

Toimintatatiikan hienouksia ja ohittamista hiotaan kohdalleen yleisillä maanteillä kurssin loppuvaiheessa.

Tulos tai ulos

Peruskurssin alettua jokaisen oppilaan edistymistä seurataan henkilökohtaisesti. Jos joku näyttää putoavan matkasta, viikonloput käytetään lisäharjoitteluun. Kaikkien on pysyttävä heti alusta mukana turvallisuussystikin. Vähemmän ajaneille



TIETTYJÄ harjoituksia sivusta seuraavalle voi syntyä mielikuva sirkustempuista, mutta niistä ei ole kysymys. Poliisin pitää pystyä työskentelemään pyöränsä päällä mitä erilaisimmissa tilanteissa, ei vain ajamaan eteenpäin.

kurssin kaksi ensimmäistä viikkoa on vaikeinta aikaa. Sekuntikellot käyvät eri harjoituksissa kertoen kennellä on vaikeuksia.

Oppilasaines on parasta mahdollista, kehaisee kurssin johtaja. Oppilaita ei tarvitse motivoida, kaikki kurssin aloittaneet ovat hyvin selville siitä, millaiseen rääkkiin ovat vapaaehtoisesti ryhtyneet.

Myös yllätyttävään puututaan välittömästi. Loukkaantumisen aiheuttama muutaman päivän sairausloma tarkoittaa kurssin keskeyttämistä ja jatkumista vasta seuraavana

MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN pitää pystyä kääntämään ajokkinsa kaistan puitteissa, jotta esimerkiksi pysäytettävän perään lähteminen voi tapahtua nopeasti. Kaistan leveyttäkään ei tarvita, kun homma hallitaan.



MONESSA poliisimoottoripyörässä on tutka, keskinopeusmittari tai video, joissakin ne kaikki. Kuvan BMW:ssä valkoinen tutkan antenni näkyy hälytysvalojen vieressä, toinen antenni mittaa nopeutta taakse päin. Punainen pysäytysvalo on ajovalon vieressä.

vuotena.

Säävarauksia kurssilla ei tunneta. Aikataulujen tarkasta noudattamisesta pidetään tiukasti kiinni. Täsmällisyys on välttämätön hyve.

Kurssin viimeisellä viikolla on perinteinen "loppusota", jossa ajetaan vuorokauden aikana 1000 km, satoita tai paistoi. Sen aikana opitaan viimeistään, mitä tarkoittaa rentona ajaminen.

Loppukokeet koettelevat psyykkistä puolta niin teorian kuin kolmen ajokokeenkin osalta. Jälkim-

mäisissä sekuntikello on armoton arvostelija.

Todellisuudessa tässä vaiheessa ei kukaan ole reuttanut millään alueella. Ongelmat on selvitetty ennen kurssin puoltavaliä. Vaativat pääsykokeet ovat omalta osaltaan huolehtineet siitä, että huonon menestyksen vuoksi kukaan ei ole joutunut keskeyttämään kurssia yli kymmeneen vuoteen.

Peruskurssi nro 36 päättyi 28.5.2004. Loppukritiikissä pyydettiin kirjallisesti (ilman nimeä) vastauksia erilaisiin asioihin, muun muassa minkä arvosanan oppilas antaa saamastaan koulutuksesta. Vaihtoehdot olivat välttävä, tyydyttävä, hyvä ja kiitettävä. Viidestätoista oppilaasta yksi arvioi kurssin tason hyväksi, loput kiitettäväksi.

Yksi kurssin oppilaista oli liikkuvan poliisin Jyväskylän yksikössä palveleva **Petri Hankaniemi**.

Milloin päätit alkaa moottoripyöräpoliisiksi ja oliko koulutus sellaista kuin olit kuvitellut?

– Taisi olla haaveena jo pikkupoikana. Rankempaa se oli, rankempaa...

Kun peruskurssin päästötodistus on taskussa, on aika siirtyä pyöräpoliisin työelämään. Siellä odottavat uudet haasteet.

TKK

■ **MOOTTORIPYÖRÄPOLIISITOIMINNASTA** on vuodesta 1978 lähtien laadittu vuositilasto, josta käy ilmi koulutuksen lisäksi muun muassa käyttökertojen ja ajokilometrien määrä eri poliisiyksiköissä. Viime vuosien aikana poliisipyörin käyttöaste on selkeästi laskenut.

Paljon ajavat matkamotoristit ihmettelevät joskus pyöräpoliisien vuosittaisten ajokilometrien vähäisyyttä. Viime vuonna paikallispoliisien keskimääräinen kilometrimäärä miestä kohti oli 3 140 ja liikkuvan poliisin 6 810 – joissakin LP:n yksiköissä kuitenkin yli 10 000 km.

Poliisi ei käytä moottoripyörää tavoitteenaan kilometrien ajaminen

vaan työn tekeminen. Ne ovat kaksi eri asiaa. Ammatti on ammatti, harrastus on harrastus.

Yhtä poliisipyörää kohti kilometrejä kertyy ajokaudessa niin paljon, että yleensä kuuden vuoden kuluttua se poistetaan liikkuvassa poliisissa valvontakäytöstä matkamittarin osoittaessa lukemia 90 000–100 000, paikallispoliisissa pariakymmentätuhatta vähemmän. Paikallinen poliisi käyttää moottoripyörää pääasiassa kaupunkiolosuhteissa.

Liikkuvassa poliisissa on pyörää kohti keskimäärin 2,1 kuljettajaa.

Entä milloin moottoripyöräpoliisi

Minimointia ja maksimointia

lopettaa? Tämä on täysin yksilöllistä. Mitä enemmän ja monipuolisemmin on harrastanut moottoripyöräilyä ennen pyöräpoliisin uran alkamista, sitä pitempään poliisipyörän selässä viihdytään. Jotkut uransa lopettaneet ovat kiireen vilkkaa hankkineet oman siviilijokin.

Eräs alalta poissiirtymisen syy on liikennevalvontatehtävistä kokonaan muihin tehtäviin lähteminen tai nykyään yhä useammin myös uralla eteneminen. Päälystötututinnon suorittaminen vie miehen moottoripyörän selästä toisenlaisten töiden ääreen.

Viime vuonna kolme moottoripyö-

räpoliisia teki tietynlaisen ennätyksen: Esko Sirola, Simo Ouni ja Seppo Saari-mäki. Sellaista ei koskaan aikaisemmin ole tapahtunut. He jäivät eläkkeelle "suoraan satulasta", eli lopettivat silloin kuin muu poliisityökin loppui.

Heidän jos kenenkään kohdalla poliisin moottoripyörätoiminnan esittelyvideon viimeiset sanat osoittautuivat paikkansa pitäväksi. Moottoripyöräpoliisi on juuri lopettanut polkupyöränsä nojaavalle pikkupojalle kertomuksensa pyöräpoliisiksi pääsemisestään, koulutuksestaan ja työstään. Poika katsoo hetken vaiti valkoisen ajokkinsa käynnistämiseen valmistautuvaa poliisimiestä ja toteaa:

"On sulla jännä ammatti!"