



Nemzeti Közszoigalati Egyetem

Rendészettudományi Kar

Közbiztonsági Tanszék

A szolgálati gépjárművek alkalmassága, járművezetői képzés, gyakorlat és felszerelés a rendőri szakmában



Konzulens neve, beosztása:

Mészáros Gábor r. alezredes tanár

Készítette:

Csőrés Tamás

Budapest

2013.



TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS.....	3
1. A SZOLGÁLATI CÉLOKRA HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK AZ USA- BAN ÉS MAGYARORSZÁGON.....	6
2. A BELSŐ TÉR	13
3. FÉNY TECHNIKA.....	19
4. HANGTECHNIKA.....	24
5. VEZETÉSTECHNIKAI KÉPZÉS ÉS GYAKORLAT	27
6. FELSZERELÉS	35
7. A SZOLGÁLATI GÉPJÁRMŰVEK, JÁRMŰVEZETŐI KÉPZÉS, GYAKORLAT ÉS FELSZERELÉS ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATTÉTEL	39
FELDOLGOZOTT IRODALOM.....	40
MELLÉKLETEK.....	43

BEVEZETÉS

A dolgozat e részében egy kis történelmi áttekintés szükséges a gépjármű születésének körülményeiről, valamint arról, hogy a magyar illetve az amerikai rendőrség életében, hogyan jelent meg, hogyan fejlődött, korszerűsödött az évtizedek során.

Az első, Magyarországon gyártott gépkocsi, melyet Csonka János tervezett 1905. május 31-én gördült ki a Műegyetem kertjéből. Ezt a dátumot tekinthetjük a magyar autógyártás kezdetének. Amíg Amerika első automobilját Balzer Márius István 1894-ben készítette el, addig 1908-1927 között Galamb József, Farkas Jenő és Childe Harold Wills közösen alkották meg a T-modellt. A Magyar Királyi Rendőrség életében kb az 1920-as években jelent meg az első rendőrség által is használt jármű a Rába Pv páncélozott jármű, mely akkoriban fedélzeti gépágyúval volt ellátva, nyilván az akkori helyzetnek az akkoriban zajló eseményeknek a tükrében. Ebben az időben még nem törekedtek arra, hogy egy rendőrségi jármű kitűnjön a többi közül, de nem is ez volt akkoriban a cél (Lásd az alábbi felvételen¹).



Amerikában a rendőrség kissé előttünk járt ilyen téren, hiszen ott már 1899-ben megjelent az első úgynevezett rendőrségi csapatautó, mely elektromos hajtású volt. Ahogy azt a fotón is látjuk egy egyszerű kézzel kapcsolható lámpa volt az elejére szerelve és nagyon hasonlított egy villamoskocsira².



¹ http://militiahungarorum.extra.hu/1920_f_j_p_r.html

² www.akronhistory.org, www.historium.com



A technikai eszközök fejlődése a rendőrség életében is nagy szerepet játszott, minek során 1920 és 1980 közötti időben szükségét látták annak, hogy a rendőrségnél használt járművek, jelen esetben a személygépjárművek valamilyen megkülönböztetést élvezzenek. Magyarországon az alap a fehér alapon kék szín volt, valamint a felirat. Amerikában nagytöbbségében megmaradt a fehér alapon fekete színnel. A lényeg a feltűnés, kiemelkedés volt, hogy az emberek észrevegyék, lássák és alkalomadtán hallják a rendőrségi járműveket. Ezeken a járműveken ekkor még szóba sem volt a napjainkban is használt fény és hangjelzés együttese, azaz a „megkülönböztető” jelzés. A villogó kék vagy kék-vörös fényjelzést és változó hangmagasságú hangjelzést adó berendezés vagy sziréna együttes használata minősül megkülönböztető jelzésnek. Erről a 12/2007. (III. 13.) IRM rendeletben „a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól” olvashatunk. Hazánkban a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-a (3) bekezdésének i) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az igazságügyi és rendészeti miniszter feladat- és hatásköréről szóló 164/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának j) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva rendelte el, hogy a megkülönböztető jelzést, ki, hogyan, milyen módon és állapotban alkalmazhatja.

A magyar rendőr felszereléséről már 1919. október 1-jén az 5045/1919. ME. sz. törvénytől kormányrendelet rendelkezett. A felfegyverzéséről szóló 1922. VII. törvény és annak végrehajtási rendelete zárta. 1936-ban a fegyverzet és a ruházat megváltozott. A fegyverzet ekkor a kard, gumibot, pisztoly volt. A későbbi években bővült a fegyverzet. Ekkor már szuronyos ismétlő puskával, géppisztollyal, géppuskával, páncélautóval is fel voltak szerelve.

Az állami rendőrségek működése 1835-ben a Texas Rangers tevékenységével kezdődött. A fegyverzetük és felszerelésük hasonlított a Cowboyokéhoz, pisztoly, puska. Az 1920-as 30-as években tovább fejlődött a fegyverzet és felszerelés, így később megjelent a gumibot és a bilincs is.

Témaválasztás indoklása

A témaválasztásomat az eddig eltelt szolgálatban eltöltött idő alatt a gépjárművekkel való szolgálat, a szükséges, de sokszor elmaradt képzések és a szolgálati felszerelés alapozta meg. A különböző szolgálatok során kitapasztaltam, hogy mi az, ami zavaró tényező és mi az ami fontos lehet a szolgálat során a szolgálati járművekben, képzésben, felszerelésben. A szolgálatok során használtam és vezettem Skoda Octavia, Ford Focus, Ford Mondeo, Opel



Astra F, Opel Astra H, Skoda Yeti, Dacia és Suzuki típusú járműveket, melyekkel kapcsolatban meg kellett, hogy állapítsam, a jelenlegi kivitelben nem feltétlenül felelnek meg nyers önmagukban a szolgálatok ellátására véleményem szerint. Több szempontot is figyelembe vettem elsőként a járművekkel kapcsolatban, így pl a hely kihasználtsága, felszerelés elhelyezése, közlekedési és közrendvédelmi szempontból szükséges segédeszközök elhelyezése, továbbá a biztonsági szempontok, a fény és hang használati eszközök elhelyezése. Ezen felül a járművek külső része, így pl a megkülönböztető fény és hangjelzéssel kapcsolatos berendezések külső elhelyezése, kivitelezése is hogy kívánnivalót maga után. A járművezetői képzés gyerekcipőben jár a magyar rendőrségnél, pedig a rengeteg anyagi káros baleset visszaszorítható lenne a magas szintű és szigorú képzésekkel. Ehhez jó minőségű tanulópályára lenne szükség, mint pl a Magyar Autóklubnál. A szervezettel fel kellene venni a kapcsolatot és képzést indítani. A rendőr felszereléséről szintén azt tudom elmondani, hogy idejét múlt. Már ami az átlag rendőrért illeti. A felszerelést korszerűsíteni kellene. A lőfegyvereket, fegyvertokokat, övet, különböző tartókat, nem elhanyagolva a ruházatot.

Összefoglalva a témaválasztásom indoka, megmutatni, hogy milyen járművekkel, felszereléssel kellene dolgoznia egy hétköznapi rendőrnek a jelenleg normál „kopasz” alapjárművek helyett és milyen szükséges felszerelésekre képzésekre lenne szükség. Ennek bemutatására párhuzamban mutatom be saját ötleteimet, a Magyar Rendőrség járműveit, felszerelést, valamint az USA rendőrségnél már évtizedek óta használt felszereléseket, technikát és képzést.

„Az [ember](#) a legrosszabb és a legkevésbé kitartó „közlekedési eszköz””



1. A SZOLGÁLATI CÉLOKRA HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK AZ USA-BAN ÉS MAGYARORSZÁGON

Míg hazánkban folyamatosan kísérletezünk a különféle típusok között, addig az amerikai rendőrségek túlnyomó többségében a Ford típust használják törzs járműként az alap hétköznapi szolgálatok elvégzéséhez. Az általunk használt járműveknél kisebb-nagyobb problémák vannak, amiket én is tapasztaltam. Azok a járművek melyeket az átlag járőrszolgálatra vagy közlekedési járőrhasználatra használunk 1.6 vagy 2.0 maximum 116 Lóerős teljesítményre képesek, míg az USA-ban 1990 óta jól bevált Ford Crown Victoria V8-as 4.6 motorral van ellátva és közel 250 Lóerős. A nálunk használatban lévő képen is látható járművek, kivételt képez a Ford Focus 2.0 , kialakításukat tekintve, valamint kül és beltéri



gyári kiépítésüket tekintve nem alkalmasak a mindennapi átlagjárőrözéshez. Leginkább a kis bel tér az ami korlátozza a rendőri munkát, mert egyszerűen nem lehet elférni az utastérben, nincs hely a felszerelések normális , a feladatnak megfelelő tárolására, valamint biztonsági szempontból sem előnyös. Kerestem és végeztem néhány műszaki összehasonlító elemzést, mely világosan tükrözi a rendőrség által használt járművek rendőri munkára való alkalmasságát. Továbbá egy kisebb költségvetés is bemutatja a gazdaságosságot üzemanyag fogyasztás tekintetében.

A **Skoda Octavia** viszonylag robusztusnak mondható, ám a belső teret tekintve egyáltalán nem mondható nagynak. 5 személyes ugyan, de egy átkísérésnél jó, ha négyen elférnek benne és ekkor már majdnem fizikális kontaktusba van a rendőr az átkísérendő személlyel. Az 1.6-os Octaviák valamivel jobb teljesítményt nyújtanak erő szempontjából, mint pl a Focus, de még így is lomhának mondható. Egy igazi családi jármű, de nincs meg benne a rendőrségi felszereléseknek a helye. A Skodánál az a baj, hogy nagy hangsúlyt fektettek a csomagtartó nagyságára, de ez sajnos az utastér terhére vált. Saját tapasztalatom, hogy motorikusan remek jármű, lenne, ha az átlagjárőrözéshez nem az 1.6-os kivételt alkalmazná a rendőrség.



Fontosabb jellemzői: Átlag fogyasztása 11 liter városban, egy átlag 12 órás szolgálatban kerületi szinten átlag 100 km-t tesznek meg vele. 1 hónapban kb 10 –szer kell tankolni, ami átlag 264.000 Ft üzemanyagköltséggel jár.

A **Ford Focus** amihez nagy remények fűződhetnének, de inkább lomha teknősnek nevezhető. Itt is valamiért az átlag rendőri munkához az 1.6 –os kivétel került beszerzésre, ami a nehéz karosszéria miatt hátrányt jelent. A Focusnál már valamivel nagyobb az utastér, de pl ha én beülök előre a vezetőülésre és mögém egy velem egy kategóriában lévő személy, úgy már nem fér el hátul, hisz a lábát teljesen beszorítom az üléssel, ezzel akadályozva az esetleges gyors ki és beszállást a kocsiba. Ez bizony sok esetben hátráltathatja, sőt szélsőséges esetben veszélyeztetheti az intézkedést is. A csomagtere viszonylag nagy, bár egy közlekedési, baleseti bűnügyi helyszínelő felszerelései nem mindig férnek el benne. Ez szintén tapasztalati meglátás. Átlag fogyasztása 9 liter városban, egy átlag 12 órás szolgálatban kerületi szinten átlag 100 km-t tesznek meg vele. 1 hónapban átlag 216.000 Ft az üzemanyagköltsége

A **Ford Mondeo 2.0 115 LE** az egyetlen olyan rendőrségi személygépjármű, mely alkalmas az átlag járőri, közlekedési rendőri munkára. Ezeknél a járműveknél, illetve a rendőrség számára választott járműveknél szükséges lenne figyelembe venni a robosztusságot, az erőt, megjelenést, kezelhetőséget, és nem utolsósorban a fogyasztást. Néhány fontos jellemzője: Fogyasztása 8 liter városban, egy átlag 12 órás szolgálatban kerületi szinten átlag 100 km-t tesznek meg vele. 1 hónapban átlag 192.000 Ft az üzemanyagköltsége.

A **Dacia Duster** már közelít a rendőri munkára alkalmas járművek irányába, terepen tökéletes, bár lóerőben hagy kívánnivalót maga után. A Dacia néhány fontos jellemzője 105 LE 5 személyes, fogyasztást 9,6 litert/100 km, csomagtere 475 literes. Fogyasztása 9.6 liter városban hosszúsága 4.3 méter. Egy átlag 12 órás szolgálatban kerületi szinten átlag 100 km-t tesznek meg vele. Számítások szerint 1 hónapban átlag 230.400 Ft az üzemanyagköltsége.

A **Skoda Yeti** is megfelel a rendőri munkára, bár nem ártana néhány átalakítás, hogy ne a családi autó élményét keltse. Mivel széria jármű, ez sincs felszerelve a olyan tartókkal, konzolokkal és egyéb műszaki technikával, melyek a rendőri munkához tartoznak és szükség lenne rájuk. Pedig a Yetiben kényelmesen elférnének pl az olyan felszerelések, melyek az amerikai Ford Crown Viktóriában találhatók. Fontosabb jellemzői: Skoda Yeti 1.8 –as 160 Lóerős, fogyasztás 8 liter /100km 4.2 méter hosszú, csomagtere 405 literes. Egy átlag 12 órás



szolgálatban kerületi szinten átlag 100 km-t tesznek meg vele. Számítások szerint 1 hónapban átlag 192.000 Ft az üzemanyagköltsége.

Az **Opel Astra H 1.6 16V** 105 Lóerős 5 személyes, csomagtere 380 literes, gyorsulás 13 mp / 100 km/h hossza 4.2 méter, fogyasztás 10.5 liter /100 km. Azt kell, hogy mondjam mellé lőttünk. Az Opel Astra H egy kis családnak talán megfelelő. Kicsi bel tér, kicsi csomagtér. 4fő 180 cm-es 90 kg-os rendőr teljes felszereléssel nem túl kényelmesen fér el benne. Akár a közrendvédelmi, akár a baleseti helyszínelői felszerelést említem. Ráadásul lomha is. tanulóvezetőknek tökéletes, de egy igazi rendőri közrendvédelmi, közlekedési munkára nem igazán megfelelő. Egy átkísérésnél nagyon közel kerül az átkísért személy a rendőrhöz, ezzel támadási felületet hagyva. A műszerfalon kevés technika fér el, ráadásul a helyelrendezés sem igazán a rendőri munkához van illesztve. A kesztyűtartó kialakítása sem megfelelő, mert ha egy nagyobb termetű kolléga az anyósülésen ül, gyakorlatilag sípcsonton üti a kesztyűtartó ajtajával magát ha lenyitja. A rádiót is több esetben ide szerelik be, ami szintén nem megfelelő véleményem szerint. Főként, mert alig lehet becsukni a drótok miatt. A közrendes felszerelésnek itt sincs fix helye, így sem a lámpának, sem pedig a gumibotnak és a többi felszerelésről még nem is beszéltem.

Az alábbiakban láthatjuk a bemutatott járművek törésteszt eredményeit, ami a biztonságot ábrázolja. Ez fontos, mert a rendőrségnél ezek a járművek 24 órás használatban vannak a közutakon.

A **Skoda Octavia** törésteszt eredményei:

Megnevezés	Minősítés				
Frontális és oldalsó ütközésvédelem	★	★	★	★	★
Gázolási rizikófaktor	★	★	★	★	★
Gyermekebiztonsági védelem	★	★	★	★	★



Frontális 11 pont (63%); Oldalsó 16 pont (89%); - Összesítés 27 pont

Gyalogosbiztonság 17 pont (47%)

Gyermekebiztonság 37 pont (76%)



A **Ford Focus** törésteszt eredményei (2004-2012):

Megnevezés	Minősítés				
Frontális és oldalsó ütközésvédelem	★	★	★	★	★
Gázolási rizikófaktor	★	★	☆	☆	☆
Gyermekebiztonsági védelem	★	★	★	★	☆



Frontális 16 pont (100%); Oldalsó 18 pont (100%); Biztonságiöv-émlékeztető 2 pont -
Összesítés 35 pont

Gyalogosbiztonság 15 pont (42%)

Gyermekebiztonság 40 pont (82%)

A **Ford Mondeo** törésteszt eredményei:

Megnevezés	Minősítés				
Frontális és oldalsó ütközésvédelem	★	★	★	★	☆
Gázolási rizikófaktor	★	★	☆	☆	☆
Gyermekebiztonsági védelem	-	-	-	-	-



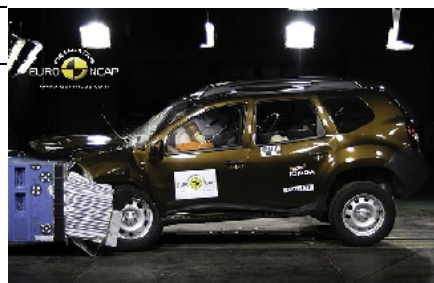
Frontális 9 pont (56%); Oldalsó 18 pont (100%) - Összesítés 27 pont (79%)

Gyalogosbiztonság 15 pont (42%)

Gyermekebiztonság - nincs adat

A **Dacia Duster** törésteszt eredményei:

Megnevezés	Minősítés				
Frontális és oldalsó ütközésvédelem	★	★	★	☆	☆
Gázolási rizikófaktor	★	★	☆	☆	☆
Gyermekebiztonsági védelem	★	★	★	☆	☆



Egy átlag biztonságos jármű a felnőtt védelemre 74%-ot kapott a gyerekvédelem 78%-os,
ám a gyalogsvédelem 28%-a nem túl jó eredmény.



A **Skoda Yeti** törésteszt eredményei:



A Yeti a felnőtt védelemben kiemelkedő a többi rendőrtársa mellett, hisz 92 százalékos eredményt ért el, ami a legjobb teljesítménynek mondható. A gyermekek védelmére 78 százalékot kapott. Gyalogosvédelem terén itt is alacsony 46 százalékos eredményt sikerült elérnie. A beépített biztonsági rendszere viszont szintén kiemelkedő 71 százalékos.



A **Opel Astra H** törésteszt eredményei (2004-):

Megnevezés	Minősítés				
Frontális és oldalsó ütközésvédelem	★	★	☆	☆	☆
Gázolási rizikófaktor	★	★	☆	☆	☆
Gyermekbiztonsági védelem	★	★	☆	☆	☆



Frontális (34%)

Gyalogosbiztonság (39%)

Gyermekbiztonság (3%)

Az 1. számú mellékletben szereplő táblázat összehasonlítja a bemutatott járművek rendőri használatra vonatkozó fontosabb tulajdonságait.

A **Skoda Yeti** és a **Ford Mondeo** már közelít a megfelelő használatra, ám sok felszerelés hiányzik belőlük, mivel egy alap kategóriát használ az átlag rendőr a szolgálatban. A Magyar Rendőrség semmilyen tuningot nem alkalmaz, ellentétben az amerikaival. Ez a két jármű már alkalmas a terepen, földutakon, nehezebb útviszonyok adat körülmények közötti közlekedésre, mely főként olyan településeken szükséges, ahol sok a földutas, erdős, homokos rész. Ezek a járművek az erejüket, gyorsulásukat tekintve már megközelítik a megfelelőt, de felszereltségükben távol maradnak a rendőri használattól. Nagyon fontos lenne a rendőrség által az átlag rendőri munkák tekintetében azt figyelembe venni, hogy az adott járművet milyen célokra szeretnék használni. Nyilván egy közlekedési járőrnek is más célok és felszerelések szükségesek, mint egy közrendvédelmi járőrnel, nem beszélve a bűnügy által



használt járművekről, melyek abszolút alkalmatlanok bűnügyi célok elvégzésére, ami a felszerelést illeti. Ami korábban megfelelt volna a rendőri használatra az a **Ford Mondeo 2.0**, ez a típus már fel tudná venni a versenyt az Amerikában 20 éve használt **Ford Crown Viktóriával**, melyet mostanában vált fel a **Ford Police Interceptor**.

Ezt a típust és az újabb típusokat, mint például a 2003-es típust is kifejezetten rendőrségi célokra gyártották. Azóta viszont a fogyasztáson is javítottak, melyet sikerült leszorítaniuk 10 literre. Az első lökhárítón acél tolórudak vannak elhelyezve, továbbá éjjel látó lámpák, halogén izzók. Kicsit nyomtak még a teljesítményen is így a V8 as 4.6 literes motor 300 Lóerős teljesítménnyel büszkélkedhet. A járművet úgy tervezték, hogy álló helyzetből nagyon gyorsan és biztonságosan fel tudjon gyorsulni. Ami érdekesség, hogy az acél tolórudakat az első lökhárítóra nem utólag szerelték fel, hanem már eleve gyárilag egybeépítették a lökhárítóval. Ebből is látszik, hogy kifejezetten a rendőrségnek készült, és nem családi használatra. Amerikában ilyen járművekhez senki nem tud hozzájutni a rendőrségén kívül, kivéve a már leselejtezett darabokat, amik több úgymond ütközetet megéltek már. A 2000 után gyártott kivitelben speciális halogén lámpákat szereltek, melyek bármilyen időjárási körülmények között is messziről, jól láthatóak, észlelhetőek. Továbbá olyan fénytechnikai műszaki rendszerrel vannak ellátva, hogy ha megáll a járőr intézkedni, akkor a fényszórók automatikusan elkezdene villogni. Ennek közbiztonsági és közlekedésbiztonsági szempontból van nagy jelentősége. Ezen felül a járművek nagy teljesítményű halogén izzóval ellátott keresőlámpával is el vannak látva. Amikor ezt a rendőr beüzemeli, a belső világítások azonnal lekapcsolnak a járműben, ezzel is biztosítva a rendőr számára a tökéletes minőségi éjjeli látást a megvilágított részre. A járművel kapcsolatban további részleteket a belső tér fejezetben írok.

A híres gallytörő rács, ami a jármű elején található, többek között azért szükséges, hogy az esetlegesen menekülő járművet ezzel ártalmatlanítani tudják az amerikai rendőrök. Erre egy speciális képzés van, amin mindenkinek át kell esnie. Ez azért fontos, hogy minél kevesebb utat tegyen meg a száguldozó menekülő és minél kevesebb kárt okozzon, illetve minél kevesebb járművezetőt és gyalogost veszélyeztessen. Igaz ez a taktikai





megoldás nem mindig veszélymentes, mert az intézkedéssel mások is veszélybe kerülhetnek, de valahogy akkor is ártalmatlanítani kell az elkövetőt. Ez a speciális gallytörő egy erős acélból készült szerkezet, mely gyárilag a lökhárítóba van beleépítve.

Magyarországon tilos az elkövető úgynevezett „üldözése”, mégpedig azért, mert a rendőrségi jármű vezetője ezzel a cselekménnyel, még ha a jó ügy érdekét szolgálja is elkövetheti a Btk. 234.§. (1) bekezdésbe ütköző közúti veszélyeztetés büntettét vagy akár a Btk.235.§. (1) bekezdésbe ütköző közúti baleset okozás vétségét. Én ezzel nem értek egyet, mert eldöntendő kérdés, hogy a rendőr megfogja az elkövetőt, ami egyébként a dolga, vagy engedje „futni”.

A következő és egyben Amerikában a legújabb fejlesztésről a **Ford Police Interceptorról** nyilvános adatok egyelőre nem állnak rendelkezésre, annyit azonban már tudni, hogy egy V6-os 3.5 literes 385 lóerős motor hajtja majd. Ez lesz, az átlagjárőrözéshez használt jármű az USA-ban illetve a pályarendőrség is ezt kapja, de turbós kivitelben. Úgy gondolom, hogy ez egy igazi elfogó jármű lesz. Hazánkban például nem csak az autópálya rendőrségnek van szüksége nagyteljesítményű járművekre, hanem az átlag járőrmunkához is nagyteljesítményű járművek kellenének. Ezek valóban megfelelnek a célnak, de az átalakítás ezekben a járművekben is elmaradt.

Amerikában úgy készülnek el az egyedileg kifejezetten a rendőrségnek átalakított járművek, hogy az azzal munkát végző kisrendőröket kérdezik meg, hogy mi szükséges a szolgálat ellátásához és szigorúan az ő javaslatukat figyelembe véve készítik, illetve készítették a rendőrijárműveket. Vonatkozik ez a felszerelésükre is természetesen.

Hazánkban, ha már a **Fordnál** és az **Opelnél** maradunk a nagyobb légterű, csomagterű és teljesítményű járművek lennének megfelelőek, mint például a **Ford Mondeo**, **Opel Vectra** minimum 2.0 literes motorral és minimum 150 lóerővel. Ezek a járművek is szériában gyártottak, de a tág utastér és csomagtér miatt előnyösebbek, és nem elhanyagolandó a tekintély sem, valamint az erő. A rendőrségnek egyfajta típushoz kellene ragaszkodni és abból válogatni, hiszen ma már nagyon nagy választék áll rendelkezésre egy típuson belül.

2. A BELSŐ TÉR

Jelenleg a rendőrségnél üzemben lévő járművek, melyeket az átlag rendőri munkában használnak a kollégák, szériában gyártottak, főként családi funkciókra valók. A probléma az, hogy semmilyen átalakítást nem végeztek annak érdekében, hogy a rendőri munka végzésére alkalmasak legyenek. A szolgalati biztonság szempontjából ezek a szériajárművek nem felelnek meg. Amerikában a járőr járművek utastere egy acél vagy karbon vázas erős plexiüveggel ellátott fallal van elválasztva, ami kifejezetten a rendőr biztonságát hivatott védeni. A hátsó ülések átalakítottan kerülnek beszerelésre a legtöbb amerikai rendőrijárműben, így olyan műanyag és üvegszál keverékből készül, mely könnyen fertőtleníthető. A hátsó ülésre beültetett gyanúsított, nem tud magában kárt tenni. Természetesen a közlekedés biztonságát figyelembe véve biztonsági öv van beszerelve hátra. A hátsó ajtók teljesen le vannak „maszkolva” vagyis belül nincs rajtuk konkrétan semmi, ez a szökést gátolja. Akit hátra beültetnek és rácsukják az ajtókat, annak esélye nincs kijutni, hiszen a hátsó szélvédő és ablakok is duplán biztosítottak. Annak az esélye, hogy bármilyen fegyverhez jusson a hátul ülő elkövető az kizárt. Biztonsági szempontból az USA rendőrijárművek 100%-osak. Az ilyen térelválasztó kialakításához viszont a nálunk használt **Astra H**, **Focus** és **Octavia** nem alkalmas, mivel egy 185 cm magas 90 kg férfi a hátsó ülésen el sem fér, ha az első üléseken kb hasonló adottságokkal rendelkező két rendőr ül, ezt a szolgalati tapasztalataimra hivatkozva állítom. Íme néhány kép ami szemlélteti a belső teret és a biztonságot:



Az átalakított hátsó ülések olyan fokot zárnak, hogy a beleültetett személy hasi részén és a far részén, mint egy bicska, amit összecusznak, belesüpped. Ez azért lényeges, mert ebből a testhelyzetből nehezebb támadást indítani és kiszállni. Ezt pontosan erre fejlesztették ki. Mint tudjuk hazánkban a normál szériaülésbe ültetjük a szállítandó személyt.

A széria járműveket rendőri munkavégzés céljára át kellene alakítani. A járművekre vonatkozó átalakítást az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM a közúti járművek műszaki



megvizsgálásáról szóló rendelet szabályozza. A rendelet ezeket az átalakításokat nem tiltja. Ennek értelmében az átalakításokat át kell gondolni, ha azt a költségvetés engedi és fontos a rendőrök biztonsága.

A K9-es egységeknél szerelő rendőrkutyás járőröknek kifejezetten a kutya igényeinek megfelelően dolgozták ki a szakemberek a hátsó részét az utastérnek. Ez oly módon került kivitelezésre, hogy a fentebb látható hátsó rész támla és ülés helyett egy a tatamihoz hasonló szivacsos burkolat került beépítésre, amin a kutya kényelmesen el tud helyezkedni. Ez könnyen tisztítható, hiszen kivehető a járműből. Továbbá az oldalüvegek acélráccsal vannak pluszba takarva, melyre manuális ventilátor van felszerelve, ami menetközben forog, így hűti az ebet. Fenti átalakításoknak az az előnye, hogy a járművek bármikor visszaalakíthatók, és nem kell begyömöszölni egy a kutyának is kényelmetlen ketrecet. Természetesen a higiénia is figyelték ez esetben a tervezők, így a térelválasztó plexi megmaradt, ezáltal a szerelatot teljesítő rendőrnél nem kell küzdeni az esetleges kellemetlen szagokkal, illetve így is könnyen takarítható a jármű hátsó része.

Hazánkban semmilyen átalakítás nem tapasztalható, pedig nagyon fontos lenne a kollégák biztonsága szempontjából, valamint a véletlenszerű támadások teljes kizárása érdekében. Az amerikai változat esetén nem kell senkinek hátul ülnie közvetlen közel az elkövetőhöz, mivel az abszolút szökés és önkárosítás biztos. Ezáltal nem kell attól tartani, hogy lefejelek a kollégát, vagy, ahogy már hazánkban történt, az elől ülő kolléga fegyvere után nyúl az éppen szállított személy. Ez teljesen kiküszöbölhető az amerikai megoldással.

Tovább haladva a B oszlop elé a vezetőtérbe érünk, ahol a magyar szerelati járművekben azt láthatjuk, hogy van egy egyszerű panel, ami a fény és hangrészt kezeli, van egy EDR egység, ami a kesztyűtartóban vagy a műszerfal középső rádiótartó részén található. Az elem lámpa, gumibot és egyéb iratok az első vagy a hátsó ülésre kerülnek, esetleg a jobb első ajtó vagy bal első ajtó irattartó részébe. Ez abszolút nem megfelelő és nem biztonságos. A magyar rendőrszereltekben a rendőrt semmi nem védi meg az esetleges váratlan támadásoktól, ha szállítanak valakit. Bizonyára, aki a szakmában jártas, tudja, hogy nem egyszer előfordult már, hogy a megbilincsel, vezetőszíjjal, övvel rögzített személytámadást indított a kollégák ellen.

Az amerikai rendőrszereltek hitech rendszerrel vannak felszerelve, pedig csak a mindennapi szerelathoz szükséges berendezések, eszközök állnak a rendelkezésükre, melyekre a magyar rendőröknek is szükségük lenne.



Lássuk, mit találunk egy amerikai **Ford Crow Viktória** B oszlopa előtt a belső térben. Egy fedélzeti laptopot, egy kétirányú rádiót, mely GSM vagy TETRA alapú, fény és hang berendezést működtető panel, lőfegyverállvány vagy konzol a sörétes puskának vagy járőrpuskának, mobil adatátviteli terminál, mely a központi adatbázishoz kapcsolódik, járműkövető rendszer, amely egy bizonyos körben figyelmezteti a járőrt, hogy lopott jármű van a közelben, majd a rendszer ezt beháromszögeli, úgy hogy a járőr azt majdnem pontosan megtalálhassa, a bűnözők elleni bizonyítékok gyűjtésére (CCTV) előre beszerelt kamera, egyes helyeken hátra is, továbbá egy rendszámfelismerő rendszer és végül de nem utolsó sorban egy sebességfelismerő rendszer, mely szintén rögzít sebességtúllépésnél, ha a járőrautó előtt halad az elkövető, ezen felül némelyik járőrautóba bekerül az éjjellátó, hő érzékelős kamera is. Láthatjuk, mennyi mindenre van szüksége egy rendőrnek ahhoz, hogy maximálisan tudja végezni a közlekedési, és közrendvédelmi feladatait. A CCD éjjellátó kamera sötétben is magas minőségű jó felbontású képet ad, amit egyből a járműben lévő laptopra irányít. A járműben található továbbá egy úgynevezett baleseti adatgyűjtő kamerarendszer is ez a jármű „fekete doboza”, mely baleset vagy üldözés esetén rögzíti a jármű pillanatnyi helyzetét, amely a későbbiekben szükséges. Ezeket a rendszereket azért szerelték be, hogy segítséget nyújtson elemzés esetén a mérnököknek, hisz Amerikában folyamatosan azon dolgoznak, hogy előbbre járjanak a bűnözés elleni küzdelemben és segítsék a rendőrséget minél korszerűbb technikával felszerelni. A beszerzett adatokat is erre használják fel. A legfontosabbnak azonban a biztonságot tartják. Ezt láthatjuk is a jövő rendőrijárművében a **Ford Police Interceptor**ban. A jármű kommunikációs rendszere abszolút hangparancsra működik, így a rendőrnek vezetés közben le se kell vennie a kezét a kormányról, ami igen hasznos lehet. Az amerikai rendőrijárművekben a biztonsági övek is vékonyabbra vannak gyártva, hogy könnyebben lehessen kezelni, így ha a rendőrnek hirtelen ki kell szállnia, egyszerűbben és gyorsabban ki tudja kapcsolni és nem zavarja a mozgásban sem. Ezen felül a jármű fejtámlája is úgy van kialakítva, hogy a hátul szállítandó személy azt ne tudja kiszakítani, kirántani a helyéről és ne tudjon vele a rendőrnek sérülést okozni. Láthatjuk, hogy a tervező mérnökök a legkisebb részletig odafigyeltek arra, hogy az intézkedő rendőr a legnagyobb biztonságban legyen.

Összehasonításom alapján 1990, 2000, és 2013-as amerikai rendőrségi Fordoknál, a lényeg ugyan az, tehát az erő, robosztusság, tekintély, technika, biztonság.

A jelenleg használt szolgálati járművekbe ilyen mennyiségű technika egyszerűen a hely hiánya miatt nem oldható meg, pedig nagy szükség lenne rá. Ami még kimaradt az a



keresőlámpa. Ez jóval nagyobb fénykibocsátással működik és a rendőr belülről tudja mozgatni abba az irányba, amit éppen látni szeretne. Az amerikai járőrjárművekben használt keresőlámpák többnyire ledes megoldással működnek. Bevilágítási hatótávolságuk 325 méter is lehet, mely során tisztán kivehető szinten minden részlet. Ez nem fixen van szerelve. Nálunk a fényhídba van beszerelve az ügynevezett keresőlámpa, de hátránya, hogy a járművel együtt mozog, így olyan helyeket nem lehet bevilágítani, ahova járőrautóval nem lehet behajtani például a hely szűke miatt, ráadásul két oldalon van, ami korlátozza a használatot.



Az amerikai kivitelezés egy igen fontos szempontot is figyelembe vett, mégpedig azt, hogy a járőrjárművekben a vezetőfeletti utastér világítás nem fehér, hanem piros színű. Ez a kivitelezők szerint a rendőr biztonsága miatt volt fontos, (melyet ismét a kisrendőrök véleményére alapoztak és készítettek). Nézzük meg például egy intézkedés során mikor kiszállunk vagy beszállunk a járműbe és éppen az iratokat kell ellenőrizni, mit tapasztalunk. Azt, hogy a sötétben a belső világítás fehér fényére a szem retinája beszűkül, mivel alkalmazkodik a világos fényhez, majd amikor az intézkedő kiszáll, hirtelen a sötétebb területre kerül, így a szemnek ismét alkalmazkodnia kell a sötétbe, ami egy kisebb időt vesz igénybe, még ha csak pár másodpercről beszélünk. Ez alatt viszont támadás érheti a rendőrt. Erre találták ki azt, hogy a járőrautókban az utastér világítás halványpiros, így a szem könnyebben és gyorsabban alkalmazkodik a kinti fénykörülményekhez, de még olvasni lehet mellette.

A járműben a két ülés közötti részen van tartókonzollal elhelyezve a gumibot vagy tonfa, illetve a meglite lámpa. Ez praktikus, mert nem hánykolódik a kocsiban, mint a magyar szolgálati járművekben, mert nincs fix helyük.

A belső részek vizsgálata során külön említést igényel az Amerikában használt (**Ford Crown**) ajtók és a tetőkárpit. Eszerint, a fényhíd a hangjelző berendezéssel együtt a tetőn helyezkedik el. Fontosnak látták, hogy az kevésbé legyen zavaró működés közben. Ezért a tetőkárpitot bevonták belülről egy hangszigetelő anyaggal, ami jóval tompítja a beszűrődő zajt. Hazánk rendőrszolgálati járműveiből ez is hiányzik, így legtöbbször, ha működik a „sziréna” nem



lehet hallani normálisan, tehát még egy baleseti forrás, ami kiküszöbölhető vagy minimalizálható lenne.

A **Ford Crown**nál az ajtók erősített páncélozott bevonattal készülnek, így kissé nehezebb lesz a jármű, de a 250 LE ezt is elbírja. Ez több szempontból lehet pozitív hatással, egyszer azért, mert nem minden lövedék tud áthatolni rajta, másszor pedig, ha történik egy kisebb közlekedési baleset, némileg tompítani tudja az ütközést.

Néhány adat erre vonatkozóan. Nálunk a szoláálati **Focus**, **Skoda**, **Yeti**, **Dacia**, **Golf** ajtólemez vastagsága 0.8 mm – 1.2 mm, addig a rendőrségi célokra használt Ford Crownál az ajtó a páncélborítással kb 5 mm.

Amerikában speciálisan átalakított Fordok ablak üvegei is golyóállóak, de a hátsó részen a B oszlop mögött több járműnél erősített drótháló is véd, így esélyt sem adva az elkövetőnek a szökésre, vagy a külső behatolásra.

Visszatérve a belső térben lévő első ülésekre, melyek a **Crown Viktóriánál** a rendőrök védelmét erősíti, ugyan is mindkét első ülés támlája páncélozott, azért, ha a hátul utazó bűnözőnek véletlen eszébe jutna valami trükkös módon nála maradt eszközzel szurkálni, akkor így sem tud rendőrnek sérülést okozni. Persze ez nem valószínű, de ennek a támadásnak a lehetőségére is figyeltek a szakemberek. A nálunk szoláálatba futó járművek háttámlái keményebb habszivacsból, szövetből és némi fémszálvesztőből állnak, ami nagyon kényelmes, csak biztonságot nem nyújt, mivel a gyári kivitelezésen semmit nem változtattak, így szinte bármilyen szűrő eszközzel át lehet szűrni.

A már elkészült új **Ford Police Interceptor** prototípusánál, az ülés kialakítására is figyeltek a tervezők. Úgy alakítottak ki, hogy ha a rendőr beül az ülésre, akkor az övéen lévő bilincs, fegyver és egyéb felszerelése ne mozduljon el, mégis kényelmes maradjon az ülés. Az ülés kialakítása miatt, amennyiben nem lenne mögötte védő plexi fal, akkor sem tudnak hozzáférni a fegyveréhez.

Amerikában jelenleg legyártott **Interceptor** teljes mértékben a rendőrség és a rendőri munka igényeihez gyártották. Így pl az alap kivitel V6-os vagy V8 –as 385 Lóerős jármű, amely abszolút alkalmas üldözésre, elfogásra vagy csak szimpla járőrözéshez. Cél az volt, hogy tekintélyt parancsoló legyen. A karosszéria egyes részei páncélborítással vannak ellátva, melyek az AK 47-es géppisztoly lövedékének is ellenállnak. A fogyasztásra, egyelőre pontos adat nincs, de a tervezők nem hagyták figyelmen kívül a takarékoságot.



Meglátásom szerint kis költségráfordítással tökéletes rendőri munkára gyártott rendőrgépjárműveket lehetne készíteni Magyarországon is. Ehhez viszont szükséges lenne kikérni a járművel mindennap dolgozó kollégák véleményét. Saját tapasztalatom, hogy egy közúti hétköznapi intézkedésnél az is problémaként merült fel, hogy hova helyezzük ruházátátvizsgálásnál az intézkedés alá vont személy ruhájából általunk kiszedett tárgyakat. Az intézkedések során ezek a tárgyak felkerülnek a rendőrautó motorháztetejére, ahol sok esetben csúszkálnak ide - oda. Aki utcán dolgozik vagy dolgozott biztos, hogy tudja miről is van szó. Szóval be lehetne vonni csúszásgátló felülettel ezeket a motorháztetőket, mégpedig azokon a részekén ahova rá lehetne tenni adott esetben a tárgyakat. Ilyen csúszásgátló anyag létezik, hasonló, mint a kőfelverődés gátló borítás. Továbbá a jobb és baloldali első ajtókra olyan konzolokat lehetne, felszereli, melyekbe be lehetne pattintani a lámpát és a gumibotot, így ha szükség lenne rá, akkor nem a hátsó ülésről kellene elővenni.



3. FÉNY TECHNIKA

A történelem során a rendőrség életében sokat fejlődött a fénytechnika.

„A megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló 12/2007. (III. 13.) IRM rendeletről (a továbbiakban: Rendelet) adódó rendőrségi – a megkülönböztető és figyelmeztető jelzések felszerelésének engedélyezésével, valamint használatának ellenőrzésével összefüggő – feladatok egységes végrehajtása, továbbá a szolgálati gépjárművekkel kapcsolatos engedélyezési eljárások szabályainak meghatározása érdekében kiadom az alábbi utasítást:

I. Általános rendelkezések

1. Az utasítás hatálya az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott rendőri szervekre terjed ki.

II. Az engedélyezéssel kapcsolatos rendelkezések

2. A megkülönböztető és a figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelését a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet 6. § (3) bekezdés h) pontjában, a 11. § (3) bekezdés d) pontjában, valamint a 12. § (3) bekezdés d) pontjában meghatározott rendőri szerv (a továbbiakban: engedélyező hatóság) engedélyezi.

3. Az engedélyező hatóság a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülék felszerelésének engedélyezése során meghatározza a készülék típusát.

4. Első ízben történő engedélyezés során a rögzített üzemmódú megkülönböztető jelzést adó készülék felszerelése abban az esetben engedélyezhető, ha a gépjárművel állandó jelleggel és kizárólag az engedélyezés alapjául szolgáló tevékenységet végeznek.

5. A mozgatható üzemmódú (mobil) megkülönböztető jelzést adó készülék felszerelése abban az esetben engedélyezhető, ha az engedélyezés alapjául szolgáló tevékenység ellátása alkalomszerű, esetenkénti vagy rendszeresen ismétlődő, de nem kizárólagos...”³

A fenti jogszabályokon túl szükséges beszélni arról, hogy miért éppen a kék, piros, sárga színek a dominánsak és a rendőrség miért a piros kék fényjelzést használja. Ezt vizsgálva azt kell megtudnunk, hogy az ember szeme, hogyan reagál ezekre a fényekre, illetve általában melyek azok a fények, amire az ember a hétköznapi életben hamarabb reagál, felfigyel. A

³ 59/2010. (OT 33.) ORFK utasítás a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelése és használata engedélyezésével, illetve ellenőrzésével összefüggő rendőri feladatokról



fényeknek a szerepe a közlekedésben elengedhetetlen fontosságú. A legfontosabb a feltűnés és az, hogy az ember minél hamarabb érzékelje ezeket a fényeket.

Az alapszínek a piros, zöld és kék, ezeket a színeket az ember különös módon érzékeli. Mivel magát a légkört a fehér szín jellemzi, ebből emelkednek ki az alapszínek. A vörös szín egy erőteljes szín, ami akár a veszélyre is figyelmeztet. Önmagában az emberi szem is erősnek érzékeli, de figyelemfelhívó is egyben. A kék szín hideg szín kissé tompább, de a pirossal együtt igen feltűnő az emberi szem számára, Ezért alkalmazzák együtt a két színt,



mivel ezek együttes villogása a leg figyelemfelkeltőbb. Az emberi szem már messziről képes érzékelni. Az emberi szem a 420 nm és 720 nm közötti fénnyhullámokat érzékeli, ami természetesen függ a külső körülményektől is, mint például éjszaka, szürkület, köd, nappal

Az alábbi táblázat szemlélteti, hogy az egyes színek, milyen érzékelési tartományban helyezkednek el:

Szín	Hullámhossz	Frekvencia
Ibolya	380-420 nm	789-714 THz
Kék	420-490 nm	714-612 THz
Zöld	490-575 nm	612-522 THz
Sárga	575-585 nm	522-513 THz
Narancs	585-650 nm	513-462 THz
Vörös	650-750 nm	462-400 THz

Látható, hogy a vörös szín a legkiemelkedőbb a többi közül, ezért is fontos az alkalmazása a rendőrségi járművek fényhídjaiban. Emberi szemmel nézve sík terepen kb 4.5 km-ig látunk el oly módon, hogy még érzékeljük a piros kék fényt. Ez normál hétköznapi esetben kb a fele pl egy egyenes sík úton tereptárgyakkal tűzdelve. Tehát egy sétáló munkába igyekvő ember a nagyvárosban még ennél is kevesebb távolságról képes észlelni a két fényt, ezért párosítják a



hanggal. Ezáltal az ember mindenképpen arra fordul, ahonnan a hang érkezik, majd ekkor már a fényt is érzékeli természetesen.

A rendőrségi járműveken elsőként csak kék fényt használtak, ami egy forgórendszerre szerelt kék búra alatt világító fehér izzó volt. Ekkor a cél az volt, hogy minél nagyobb legyen a kék búra és az izzó. Így már messziről lehetett látni és érzékelni az érkező rendőrijárművet. Ez azonban kevésnek bizonyult, ezért párosították a piros színnel. Amint azt több korábbi archív felvételen, fotón láthatjuk a rendőrségnél a kék szín dominált, ami a fényt jelenti. A történelem során az 1940-es években a rendőrség eleinte csak kék fényt használt, ezzel arra utalva, hogy az úton hivatalos eljárás, intézkedés folyik. Ekkor még nem fordítottak jelentőséget a piros-kék párosításra. Amerikában az 1990-es évek környékén viszont már javában kék-piros villogó fényt alkalmaztak a rendőrségnél megkülönböztető fényjelzésként. Később a magyar rendőrséghez is bekigyózott ez a fajta fényhatás. Mint minden a fénytechnikai berendezések is haladtak a korrall. Míg korábban nagy izzókkal és búrákkal oldották meg a szakemberek a rendőrségi járművek felszerelését, addig napjainkra már elterjedtté vált a jóval hamarabb érzékelhető ledes megvilágítás, ami jóval élesebb és feltűnőbb, hosszabb élettartamúak és energiatakarékosabbak, mint a korábban használt izzók. Formai változtatások is történtek ezen a téren, mivel jóval áramvonalasabb, esztétikusabb, kisebb, de mégis láthatóbb fénytechnikai eszközök váltották fel a korábbiakat. Ezt az alábbi képek szemléltetik.



Ezek a változtatások fontos szerepet játszanak a közlekedésbiztonságban, hiszen minél előbb érzékeljük a világító megkülönböztető fényeket, annál hamarabb tudunk reagálni az adott szituációra. A fejlesztők célja minden esetben az, hogy bármilyen időjárási körülmény adódik a közlekedésben résztvevők időben érzékelni tudják ezeket a fényeket. Az amerikai fejlesztők a jelenlegi átalakított rendőrségi járművekre már olyan fénytechnikát terveztek és szereltek, mely nem csak egyszerűen a fényhídból áll, bár tudjuk, hogy a jármű legmagasabb pontja a tető, így azt érzékeli leghamarabb az emberi szem, mert kiemelkedik, de nem csak ezt tartották fontosnak. A rendőrségi járműveknek a fényszórói és irányjelzői is villogó fényt adnak, ha szükséges, valamint a nálunk is látható



homlokrészbe is szerelnek piros kék villogókat. Nálunk az átlag járőrgépjárműveken ilyen egyedül a **Dacia Dusteren** látni.

A fentiek alapján minden egyes rendőrségi személygépjárművet fel kellene, szereli amerikai módra, azaz, amennyiben szükséges igen is villogjon minden külső fényforrás a járművön, ezzel is még jobban felhívva a figyelmet a közlekedőkre. Egy közlekedési baleset helyszínén is nagyfontossága lehet annak, hogy a rendőrségi járművet már messziről észleljék a forgalomban résztvevők. Például autópályán ködben a látótávolság mérsékelt. Ilyen esetben előfordult már, hogy az intézkedő járőrgépjárműbe belehajtottak, mert nem észlelték, időben, pedig működött a „kék piros”villogó fény. Ezért szükséges a fénytechnika fejlesztése és törekedni maximálisan a látni és látszani szlogenre.

Itt említeném meg a MR. 55/B. § (2) rendeletet, amely a gépkocsin a lámpák helyes geometriai elhelyezéséről szól. Azt foglalja magába, hogy a járművön elhelyezett fényszóró világító eszköz fénye által átvilágított terület az útesthez képest milyen szélességben és magasságban terjedhet ki.

Hazánk átlag járőrgépjárművei javarészt csak fényhíddal vannak felszerelve, ami a személygépjárműveket illeti, ami sokszor kevésnek bizonyul. Nem csak Amerikában, hanem a világ országainak többségébe azért a piros kék színt használják megkülönböztető jelzésként, mert az agy ennek a két színnek az együttesére reagál a leghamarabb, mint bármelyik más színekre. Ez tudományosan kimutatott tény.

Ezekre a fénytechnikai eszközökre, fényekre többek között azért is van szükség, hogy egy adott eseményhez a rendőrség jóval hamarabb ki tudjon érni, gyorsabban tudjon haladni a manapság igen zsúfolt utakon és a közúton közlekedők minél hamarabb észrevegyék és helyet tudjanak biztosítani a folyamatos haladásra. A minél fejlettebb fényforrások kidolgozása tehát közbiztonsági, közlekedésbiztonsági baleset megelőzési szempontból is igen fontos.

A jelenleg rendelkezésre álló rendőrgépjárműveket több ponton kellene ellátni megkülönböztető fényekkel, így például a jármű visszapillantó tükrében, a lökhárítóknál elöl hátul, vagy akár a hűtő díszrácsba. Nem elhanyagolandó a bűnügyi jármű sem. Sajnos az a tapasztalat, hogy a jelenleg az átlag bűnűgyesek által használt járművekben semmilyen fény és hangtechnikai berendezés nincs, ami nagyon hátrányos. Szinten érthetetlen miért nincsenek ezek a járművek ellátva ilyen technikával. Jelenleg az átlag bűnűgyes személygépjárművekkel akár kempingezni is ellehetne menni a családdal, annyira kopaszon egyszerű szériák.



Gondoljunk csak bele, ha egy bűnügyi esemény portyázik és meg kellene állítani egy gyanús járművet vagy gyanús személyt, ez a megkülönböztető technika nélkül esélytelen, ha csak nem lógatjuk a jelvényt ki az ablakon. Ez nagyon nagy hiányosság a bűnügyi járművekben. Ez szintén saját tapasztalatom.

Amerikai vonalon más a helyzet. Amerikában az összes bűnügyi jármű fel van szerelve megkülönböztető fény és hangtechnikai eszközökkel. Annyi a különbség, hogy ezek rejtve vannak, így azt a külső szem nem láthatja. Ott az átlag bűnügyi rendőröknek is ilyen járműjük van. Hiszen mit ér egy civil jármű, ha ezek az elsőbbségek nincsenek meg, hiányoznak. Így az ember akár saját járművével is közlekedhetne, nincs különbség, pedig pont ezek a megkülönböztető technikák azok, amire szükség van nem csak közrendvédelmi és közlekedési vonalon, hanem bűnügyi vonalon is. Magyarországon elég, ha egy intézkedő kolléga bajban van, akkor egy bűnügyi nem tud időben segítséget nyújtani, mivel a bűnügyi jármű nincs felszerelve semmilyen megkülönböztető technikával.



4. HANGTECHNIKA

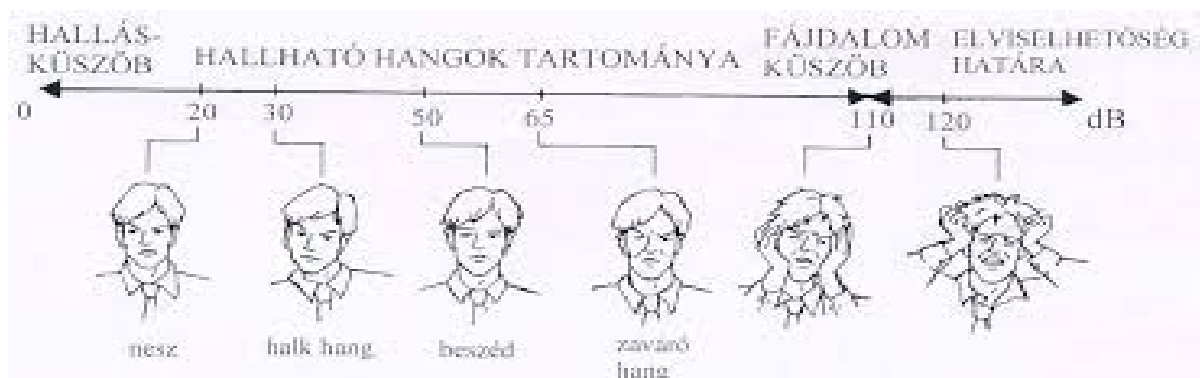
Vizsgáljuk meg, hogy honnan ered a „sziréna” szó. Ez a szó a görög mitológiából ered, ugyanis eredeti jelentése a szirén, azaz a sellő. A sellő pedig a mitológia szerint veszélyes kísértést jelentett. Ebből alakult a sziréna, amely a veszélyre hívja fel a figyelmet.

1790-ben John Robison kitalált egy vákuumos működésű szerkezetet, ami egy fajta dudaszzerű hangot adott ki. Később az 1800-as években Charles Cagniard javított és módosított a „hangszeren”, így az már valamiféle szirénahangot adott ki és a víz alatt is lehetett használni. Ezek a szirénák pneumatikus és hajtott módon működtek, mely során a kialakított kis lyukakon keresztül távozó levegő adta a sípszerű hangokat. A Steam sípot, ami a sziréna korai formája volt, melyet vonatokon, gyárakban, világítótornyokban és a tengeren is használtak az 1830-as években. A régi filmekben is megjelent a munka végén hallható síphang. Ez volt az, amit akkor kifejlesztettek, használtak. Egészen a 20. század elejéig azonban nem volt jellemző, hogy ezeket a szirénákat általános figyelmeztető eszközként használták, ez később került beszerelésre a sürgősségi járművekbe, hogy a közutakon haladó gyalogosok és járművek is észleljék és felfigyeljenek rá. Napjainkban a sziréna fontos szerepet játszik a rendőrség, a tűzoltóság mentők és más sürgősségi járművek esetében. A hatályos jogszabály szerint a nagy sebességgel haladó sürgősségi járművek kötelesek világos és egyértelmű jelzést adni a közlekedők számára. Ez persze nem csak a forgalomban résztvevők számára fontos, hanem az ilyen járművekben utazók, járművezetők biztonságos munkavégzéséhez is szükségesek. Napjainkban még sok pneumatikus vagy mechanikus szirénát használnak, de egyre elterjedtebb a rendőrség, mentők, tűzoltóság, katasztrófavédelem által is használt elektronikus sziréna, amely még fejlettebb és korszerűbb elődeinél. Létezik és hazánkban is valamint világszerte használják az úgynevezett Advanced (előrehaladás javítás) kör alapú technológiát, ami lehetővé teszi a különböző mintájú hangkibocsátásokat, így a sürgősségi jármű vezetője vagy segítője számára lehetőség van eldönteni az adott forgalmi helyzetben, hogy melyik minta az amire hamarabb felfigyelnek a közlekedők, ezzel biztosítva a továbbhaladást.

Az emberiség történetében mindig fontos szerepe volt a szirénának a figyelmeztető hangoknak. Ez visszavezethető egészen a történelmi háborúkig például harsonák, dudák, harci trombitahangok. A sziréna mindig valami fontos figyelmeztetésre vagy esetleg veszélyre hívja fel a figyelmét az embereknek. A rendőrség nem véletlenül alkalmazza. Nem mindegy, hogy



milyen hanggal és milyen hangosan szól. Ezekkel a hangeszközökkel azonban óvatosan kell bánni, hiszen olyan magas dB –sugározza a hangot, hogy képes kizárni más külső hangokat, illetve átmenetileg elfojtani, így könnyen halláskárosodást okozhat, ha tartósan valaki a közelében tartózkodik. Leginkább igaz ez a rejtett vagy részben süllyesztett szirénák esetében, melyeket főként a civil hatósági járművek használnak, illetve használnának, ha lenne bennük. Gondolok itt a bűnügyes járművekre. Ennek figyelembevételével szükséges lenne hangszigetelt tetőkárpittal ellátni a rendőrijárműveket, mivel egy bevetés alkalmával vagy bármely azonnali intézkedés alkalmával, ami szirénát igényel, sokáig használják, az halláskárosodást is okozhat. Itt megemlíteném a 12/2007. (III. 13.) IRM rendeletet, ami a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szól. Megkülönböztető jelzést adó készüléket engedély nélkül szerelhet fel többek között az Országos Mentőszolgálat, a tűzoltóság, a rendőrség és a katasztrófavédelem. A rendőrségnél jelenleg használt szirénák megközelítőleg 100 dB tartományban adják a hangot, de van, amelyik eléri a 123dB-t is. A sziréna lényege egy olyan hang kibocsátása, amely a hétköznapi forgalom zaja mellett is tisztán és erőteljesen hallható. Ez ugyanazért fontos, mint a korábban említett megkülönböztető fények. Nem mindegy ugyan is, hogy a közlekedés résztvevői mikor hallják meg a közeledő rendőrségi járművet. Amint azt a képen is láthatjuk az ember a 65dB és 110 dB közötti hangtartományban a hangokat már zavarónak hallja. A rendőrségnél használt szirénáknak nem a zavarás a lényege, hanem a figyelemfelhívás. Viszont a sziréna önmagában kevésnek bizonyul, hisz egy nagy forgalomban az átlagközlekedő, így csak a hangot hallaná, és elkezdené keresni, hogy az honnan származik, ezért szükséges volt párosítani a hangot a fénnel. Így már egyértelműen kitűnik a közlekedő rendőrijármű bármekkora is legyen a zaj vagy a forgalom. Ilyenkor az ember egyszerre észleli, látja hallja a közeledő járművet. Az alábbi táblázat bemutatja az emberi fülre ható hanghatások mértékét dB-ben.





Hazánkban lassan már a legutolsó járművön is látni megkülönböztető fény és hangjelző berendezést. Több jármű, így a vérszállító, vízművek is használja ezt a fajtajelzést. Ennek használatát nem kellene korlátozni a rendőrségen belül, hisz tudomásom és tapasztalatom szerint a rendőrség az egyetlen szerv, ahol engedélyt kell kérni a használatra és meg kell magyarázni, hogy miért használja a járművezető. Ezt kissé abszurdnak tartom. Véleményem szerint ezt a járművezetőjének kell eldönteni, hisz ő az aki a járművet vezeti, ő látja, hogy a forgalom és az adott helyzet megkívánja-e a használatot.



5. VEZETÉSTECHNIKAI KÉPZÉS ÉS GYAKORLAT

Egy kis történelem a járművezető képzésről és a vezetői engedélyről. A világon az első vezetői engedélyt Carl Benz 1888-ban kapta meg a badeni nagyhercegtől. Ekkor még nem azért volt szükség az engedélyre, mert fontosnak látták a közlekedésbiztonságot, hanem mert az utcán sétáló embereket zavarta a hangosan menetelő, füstöt árasztó jármű.

Magyarországon 1895-ben pőfögtek az első gépjárművek, de ekkor még ezek vezetéséhez nem volt szükséges vezetői engedély. Azért nem is látták szükségét, mert olyan kivételes volt, hogy valaki ilyen járműnek a tulajdonosa vagy vezetője, hogy igen kevesen vezették. A járművekkel csak a felső tízezer szűk köre rendelkezett, azaz az urak. Innen származik az „úrvezető” kifejezés is. A nagyvárosokban dolgozó kocsisok, akik lovakkal és szekérrel közlekedtek, ekkor fel voltak háborodva, hiszen a nagy zajtól a lovak megbokrosodhattak, ami balesetveszéllyel járt. Mivel nagy volt a tiltakozás a hatóság a nyomásnak eleget téve 1901-ben gépjárművezetői vizsgához kötötte a vezetői engedély megszerzését.

Ebben az időben Magyarországot nem lehetett a nagy motorizációs országok közé sorolni, de ennek ellenére 1912-ben megindult a kötelező gépjárművezetői képzés, vagy akkori szóval „Gépjárművezetőket előkészítő tanfolyam”, ami a jelenlegi autósiskolák elődjének mondható. Nagy meglepetésre még az Amerikai Egyesült Államokat is beelőzte hazánk, mivel ott csak 1913-ban kezdődött meg hasonló képzés a járművezetők számára.

Napjainkban a 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet (továbbiakban „GKM rendelet”) szól a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. A GKM rendelet 1. § (1) bekezdése értelmében e rendelet alkalmazási köre kiterjed

- a) a közúti járművezetők képzésére és vizsgáztatására,
- b) a közúti járművezetői szakoktató, továbbá a képző szerv szakmai irányítását ellátó iskolavezető képzésére, továbbképzésére és vizsgáztatására,
- c) a közúti járművezetői vizsgabiztos képzésére, továbbképzésére és vizsgáztatására,
- d) a b) és c) pontban nem említett, egyéb közúti közlekedési szakemberek képzésére, továbbképzésére és vizsgáztatására.

A közúti közlekedésben való részvétel során vannak olyan személyek, akiknek a munkája speciális plusz képzést és végzettséget igényel, melyhez a Pályaalkalmassági Vizsgára van szükség (továbbiakban „PÁV”). Magyarországon a Nemzeti Közlekedési Hatóság



(továbbiakban „NKH”) jár el és adja ki a PÁV engedélyt. Jelenleg PÁV-hoz kötött a megkülönböztető jelzést használó gépjárművek, a közúti közlekedés szolgálatás keretében személyszállítást végző gépjárművek, a nemzetközi közúti személyszállítást végző gépjárművek, a veszélyes áru szállítását végző gépjárművek, a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, közúti közlekedési szolgáltatást végző tehergépkocsik, a nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsik, nyerges vontatók és járműszerelvényeket vezetése. Az alkalmassági vizsga során fel kell mérni a járművezető magatartási tényezőit, pszichológiai tulajdonságait, helyzet és döntésfelismerését, valamint cselekvőképességét és általános reflexeit.

Az egészségügyi alkalmasság megállapításakor Magyarországon az Európai Bizottság 2009/112/EK irányelvét kell figyelembe venni, miszerint a gépjárművezetői alkalmasságot befolyásoló – de nem minden esetben kizáró – egészségi állapot a látászavar, a cukorbetegség, illetve az epilepszia. Ezek alkalmazása alapján a hatóság célja, hogy tevékenységével hozzájáruljon az Európai unió és a magyarországi közlekedéspolitikai céljainak eléréséhez, továbbá a közlekedésbiztonság hatékonyságának javításához, a közlekedési morál és kultúra pozitív változásaihoz. E körben tevékenységük feladata annak megállapítása, hogy a gépjárművezetők, illetőleg a vezetési jogosultságot megszerezni kívánók rendelkeznek e a biztonságos közlekedéshez szükséges pszichológiai adottságokkal, a megfelelő észlelési, döntési és cselekvési készségekkel, valamint a járművezetéshez szükséges ismeretek elsajátításának és azok folyamatos frissítésének a képességével. Vizsgálják továbbá azt is, hogy az ilyen járművezetők rendelkeznek e azokkal a jellemzőkkel, melyek az ilyen emeltszintű terhelés és a közlekedési helyzethez való alkalmazkodás és magas pszichés megterhelés esetén szükséges.

A közúti közlekedésben részt vevők pályaalkalmasság vizsgálatának hatósági ügyeivel szintén az NKH foglalkozik, amelynek hatásköre a következőkre terjed ki:

- Pályaalkalmasság-vizsgálati szakterületként elsőfokú hatóságként a 41/ 2004. (IV. 7.) GKM rendeletben (továbbiakban „PÁV rendelet”) meghatározott hatáskörben jár el.
- Lefolytatja az előzetes pályaalkalmasság-vizsgálati eljárásokat (megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetéséhez, a külön jogszabályban meghatározott közúti közlekedési szolgáltatást végző gépjármű vezetéséhez, nemzetközi közúti, személyszállítást végző autóbusz vezetéséhez, amelyben a vezetőüléson kívül legalább 17 állandó ülőhely van, a közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbusz (trolibusz),



személygépkocsi vezetéséhez, a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, közúti közlekedési szolgáltatást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvénnyel vezetéséhez, a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvénnyel vezetéséhez, a veszélyes áru szállítását végző gépjármű vezetéséhez).

- Lefolytatja továbbá a rendkívüli pályaalkalmasság-vizsgálati eljárásokat: vezetési próba segítségével a gépjármű-vezetési gyakorlatból ötödik sikertelen vizsgát követő vizsga letételéhez, a rendőrhatalóság, az ügyészség és a bíróság kezdeményezésére, a járművezetők időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző orvos, illetőleg orvosi bizottság megkeresésére, a járművezetők munkáltatójának kérésére, a járművezetők saját kezdeményezésére.
- Ezen felül lefolytatja az időszakos pályaalkalmasság-vizsgálati eljárásokat: az 5 évente kötelezően ismétlődő PÁV I időszakos vizsgálatokban, a PÁV I, II, III kategóriában időkorláttal kapott pályaalkalmasság vizsgálatokban. Ügyfelei kérelmére adatokat igazol.
- A 342/2007. Korm. rend. 5.§ (1) b) pontja alapján a karkedvezmény-biztosítási járulék megfizetése alól történő mentesítési eljárásban a közlekedésnél végzett munka esetén szakhatóságként vesz részt.

Az NKH a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 2. § (6) bekezdése szerint a Pályaalkalmasság Vizsgálati Főosztály hatáskörébe tartozó hatósági ügyekben országos illetékességgel jár el.

Jelenleg a magyar rendőrök vezetéstechnikai kiképzése minimális, mondhatni nincs, pedig fontos lenne a folyamatos képzés és nem feltétlen az elméleti részre gondolok, hisz sokan már vezetői engedély megléte mellett kezdték pályafutásukat, de vannak olyanok is, akik éppen a rendőrségnél szerezték meg a B kategóriát. Ez nagyon kevés, hiszen folyamatos képzésre lenne szükség, ahhoz, hogy az utcai intézkedéseknél, esetleg „üldözés”, leállításnál vagy csak a megkülönböztető jelzés használatakor a rendőr tudja uralni a járművet. Amerikai módszerre lenne szükség a járműképzés terén és magas óraszámokra, persze nem elhanyagolandó az elméleti tudás sem, de én úgy gondolom, itt a technikai részre kellene a hangsúlyt fektetni. Az utakon fontos lenne, hogy olyan szakképzett rendőrök vezessék a szolgálati járműveket, akik szigorú és magas fokú járművezetői elméleti és technikai ismeretekkel rendelkeznek. Ezzel



rengeteg baleset elkerülhető lenne. A B kategóriával együtt kellene a PÁV I-et is elvégeztetni minden kollégával kötelező jelleggel, éppen azért, mert soha nem lehet tudni, mikor, kinek, és milyen hirtelen kell döntenie arról, hogy autóbába ülön és a kollégák segítségére siessen. Ilyenkor szükség lenne a magas fokú rutinra, vezetéstechnikai ismeretekre. Jelen helyzetben sokan elképzelni sem tudják, hogy-hogy viselkedik egy jármű esős, vizes úton, vagy akár portól és egyéb szennyeződéstől teli úton, vagy murván, esetleg földúton. Nyilvánvaló, hogy egy nagyteljesítményű járművet más technikával kell vezetni, mint a jelenleg átlagos rendőri munkához használt kisteljesítményű járműveket. Ezeket a képzéseket meglehetne valósítani, majd a megszerzett tudást folyamatosan frissíteni és persze minden egyes hivatásos rendőr számára kötelezővé tenni, mint azt már említettem.



A vezetéstechnikai képzésekre azért is lenne szükség, hogy a rendőr megtapasztalja, hogy hogyan viselkedik, reagál a jármű a különböző helyzetekben. Nekem volt lehetőségem részt venni a képen látható vezetéstechnikai képzésen (SKIDCAR) és mondhatom, hogy sok újat tanultam. Sok kolléga számára egy egyszerű parkolás is problémát okoz, tehát úgy gondolom, mindenképpen fontos jelentősége lenne egy ilyen folyamatos képzésnek, mind anyagi, mindig baleset megelőzési szempontból. De mi is az a SKIDCAR? 1980-ban a Svéd rendőrség fejlesztette ki a mai napig leghatékonyabbnak mondható és világszerte alkalmazott vezetéstechnikai rendszert. Egy olyan átlagos jármű, melyre egy speciális hidraulikus keret van szerelve. A hidraulikával meglehet szüntetni a jármű útfelülethez való tapadását éppen olyan mértékben, hogy az szimulálni tudja a vezetést nedves, havas, jeges, vizes aszfalton. Ennek a vezetési képzésnek a célja, hogy a járművezető érezze, lássa, majd megtanulja, hogy hogyan viselkedik a jármű az adott helyzetben, és hogy hogyan, milyen módon lehet elkerülni a balesetet, tulajdonképpen, hogy hogyan lehet, kell irányítani a járművet ilyen speciális helyzetben. Kötelezővé kéne tenni a járműképzés ezen formáját és ebből vizsgáztatni is



kellene az állományt. Nálunk a jelenlegi rendvédelemben nem elterjedt ez a folyamatos képzés. Szerintem költségkímélőbb lenne ilyen képzéseket tartani, mint hetente vagy havonta leselejtezni egy-egy totálkárosra tört rendőrségi járművet.

Amerikában évente zajlanak a rendvédelmi szerveknél járművezetői képzések. Erre azért van szükség, hogy minél kevesebb rendőr sérüljön meg közúti balesetben, amikor éppen szolgálatban van és járművet vezet, vagy járművel intézkedik. Azt állítják az ottani oktatók és az a felfogás, hogy a rendőrnek úgy kell ismernie és kezelnie a járművet, amit vezet, mint a saját fegyverét.

Az amerikai Colorado megyében található egy járművezetői kiképzőközpont, ahol folyamatos képzések zajlanak. Szintén egy amerikai rendvédelmi nézőpont, miszerint nem csak a pisztolyát nem megfelelően használó rendőr lehet veszélyes, hanem az is amelyik nem megfelelő képzettség mellett vezeti a szolgálati járművet. Amerikában szükségesnek és fontosnak tartják az alapos képzést, így a rendőröket évente képzik, frissítik a tudásukat. Ami az egyik legfontosabb szempont az a biztonságos és hatékony követés. Napjainkban az amerikai rendőrség, de más országok rendőrségei is nagy hangsúlyt fektetnek a rendőrök gyakorlati képzésére, jelen esetben a járművezetői képzésre. A képen, légi felvételen látható egy sürgősségi jármű Operations pálya (EVOC). Ez a Colorado State Patrol Akadémia vezetési pályája



A felszerelés előtt álló és a már dolgozó rendőrök ezen a pályán tanulják meg, hogy akár kis, akár nagy sebesség mellett, valamint a kanyarokban, hogyan kell biztonságosan és megfelelően kezelni a járművet, valamint a benne lévő technikát. Ezt mindenkinek kötelező megtanulni, nincs kivétel, hisz alapvető követelmény a speciális vezetési tudás. E tudás nélkül amerikai rendőr nem mehet ki az utcára, vallják az amerikai rendvédelmi szervek. Hihetetlen, de egy kategóriába sorolják a fegyverhasználatot, a fegyverismeretet a járműismeret mellett. Ezt nálunk is hasonlóképpen kellene bevezetni, de sajnos nálunk még az alapvető feladatokat is sokszor nehezen oldják meg a kollégák, ez a persze a kevés kiképzésnek tudható be. A tanuló pályán szintén nagy, kis sebesség, valamint rutin pályán történő vezetés közben használniuk kell a vezetőknél a szirénát, a fényeket, be és ki kell tudniuk kapcsolni a különböző speciális vezetési helyzetekben. Hozzáteszem ez nálunk is igen fontos lenne, hisz, mind a fény, mind



a hang bekapcsolása, működtetése, elvonja a vezető figyelmét, tehát nagyon pontosan ismernie kell, hogy mit hol talál a járműben, mert egy éles helyzetben a tizedmásodpercek számítanak. Itt megemlíteném, hogy ezért nem egészséges 8 -10 féle típust használni a rendőrségnek hazánkban, mert egyszerűen nem tudja megtanulni a rendőr, hogy melyik jármű hogyan működik, illetve mindegyikben máshogy, máshol van, volt elhelyezve a rádió és az egyéb technikát működtető berendezések, panelek.

Amerikában ezt a fajtaképzést Pursuit képzésnek az-az (üldöző vagy elfogó képzésnek) nevezik, melynek másik célja, hogy szimulálja a különböző út-és autópálya körülményeket. Hazánkban véleményem szerint a parkoló képzéssel kellene kezdeni, ami egyébként Amerikában is létezik, de ez csak egy alapképzés. A Colorado State Patrol Akadémia állítja, hogy fontos szimulálni a különböző utcai kereszteződéseket is, az azokon való kicsúszásokat, megállásokat, megfordulásokat, hogy a z intézkedő rendőrök érzékeljék, hogy hogyan viselkedik a jármű ezekben a helyzetekben. Ezt biztonságos körülmények között gyakorolják ezen a tanuló pályán.

A vezetői oktatás általában három szakaszból áll, és úgy lehet elvégezni, hogy minden szakasz eredményes teljesítése után léphet a vezető a következő szakaszra. tehát 3 lépcsős vizsgát kell tenniük az amerikai rendőröknek ahhoz, hogy járműbe ülhessenek. Szerintem már sokan láttunk amerikai autós jeleneteket, ha jól megfigyeljük látható a speciális vezetéstechnikai tudás a rendőrök részéről. A lényeg, hogy nem csak parkoló módban, hanem 100 – 120 km/h tempónál is tudnia kell kezelni a járművet a rendőrnek.

A felszerelés előtt álló és a már dolgozó rendőrök ezen a pályán tanulják meg, hogy akár kis, akár nagy sebesség mellett, valamint a kanyarokban, hogyan kell biztonságosan és megfelelően kezelni a járművet, valamint a benne lévő technikát. Ezt mindenkinek kötelező megtanulni, nincs kivétel, hisz alapvető követelmény a speciális vezetni tudás. E tudás nélkül amerikai rendőr nem mehet ki az utcára, vallják az amerikai rendvédelmi szervek. Hihetetlen, de egy kategóriába sorolják a fegyverhasználattal, a fegyverismerettel a járműismeretet. Ezt nálunk is hasonlóképpen kellene bevezetni, de sajnos nálunk még az alapvető feladatokat is sokszor nehezen oldják meg a kollégák, ez a persze a kevés kiképzésnek tudható be. A tanuló pályán szintén nagy, kis sebesség, valamint rutin pályán történő vezetés közben használniuk kell a vezetőknak a szirénát, a fényeket, be és ki kell tudniuk kapcsolni a különböző speciális vezetési helyzetekben. Nálunk is igen fontos lenne, hisz, mind a fény, mind a hang bekapcsolása, működtetése, elvonja a vezető figyelmét, tehát nagyon pontosan ismernie kell,



hogyan mit hol talál a járműben, mert egy éles helyzetben a tizedmásodpercek számítanak. Nem egészséges 8 -10 féle típust használni a rendőrségnek hazánkban, mert egyszerűen nem tudja megtanulni a rendőr, hogy melyik jármű hogyan működik, illetve mindegyikben máshogy, máshol van, volt elhelyezve a rádió és az egyéb technikát működtető berendezések, panelek. Amerikában ezt a fajta képzést Pursuit képzésnek az-az (üldöző vagy elfogó képzésnek) nevezik, melynek másik célja, hogy szimulálja a különböző út-és autópálya körülményeket. Hazánkban a parkoló képzéssel kellene kezdeni, ami egyébként Amerikában is létezik, de ez csak egy alapképzés. A Colorado State Patrol Akadémia állítja, hogy fontos szimulálni a különböző utcai kereszteződések is, az azokon való kicsúszásokat, megállásokat, megfordulásokat, hogy a z intézkedő rendőrök érzékeljék, hogy hogyan viselkedik a jármű ezekben a helyzetekben. Ezt biztonságos körülmények között gyakorolják ezen a tanulópályán.

A vezetői oktatás általában három szakaszból áll, és úgy lehet elvégezni, hogy minden szakasz eredményes teljesítése után léphet a vezető a következő szakaszra. tehát 3 lépcsős vizsgát kell tenniük az amerikai rendőröknek ahhoz, hogy járműbe ülhessenek. Szerintem már sokan láttunk amerikai autós üldözős jeleneteket, ha jól megfigyeljük látható a speciális vezetéstechnikai tudás a rendőrök részéről. A lényeg, hogy nem csak parkoló módban, hanem 100 – 120 km/h tempónál is tudnia kell kezelni a járművet a rendőrnek.

Íme a három lépcsős képzés

- Alapvető vezetési képzés, mely során teljesíteni kell az alapvető vezetői képességeket pl: megállás, leállás, parkolás, hátramenet stb + KRESZ, ami némileg hasonlít a magyarra, de részletesebb. Az alapképzés 160 órából áll.
- Szabványos vezetésképzés, mely az alapképzésen felül kiterjed a katasztrófa elhárítási vezetésre, éjszakai vezetésre és egyéb szemléleti képzésre, valamint részletezi a jármű képességeit. Képzés ideje 120 óra.
- Advanced vezetésképzés, mely felsőfokon tanítja meg a járművezetőt az elfogásra, üldözésre, valamint arra, hogyan kell kezelni a vezetésközben létrejövő stresszt, továbbá kifejti ennek hatásait a járművezetőre és arra, hogyan lehet kezelni. Képzés ideje 120 óra.

Szintén amerikai rendvédelmi szemlélet, hogy ezek a képzések nem azért fontosak és szükségesek, hogy kevesebb jármű sérüljön meg az intézkedések közben, hanem a fő célja az,



hogyan a megszerzett tapasztalatok elsajátítása után kevesebb rendőr sérüljön meg az esetleges balesetekben.

Egy 2012-es statisztikai adat szerint Magyarországon 3250 db rendőrautó van használatban, melyekből 1465 tört össze. Ebből 558 db Budapesten sérült meg kisebb – nagyobb balesetekben vagy saját hibából. Kimutatták, hogy átlag 51.000 Km-ként törnek össze egy rendőrautót. A járórautókban keletkezett kár nem csak az adott évben, hanem átlagban minden évben megközelítőleg 100 millió forint. Természetesen a járművekre vigyázni kell, ezt tudjuk, de nem megoldás, hogy majd aki összetörte kifizeti. Erre frappánsan azt tudnám mondani, hogy aki nem dolgozik, az nem hibázik. A jármű jelen esetben munkaeszköz, így előfordul, hogy megsérül, még ha csak egy parkolásról van is szó. Az évi 100 millió forintot a járművezetői képzésre kellene fordítani, így jóval kevesebb lenne az anyagi káros baleset, melyet rendőrkollégák okoznak. Tehát meglátásom szerint úgy, mint Amerikában, egy megfelelő képzéssel csökkenthető lenne a törött rendőrautók száma. Ismét csak azt tudom hangsúlyozni, hogy kötelezően minden rendőrt képezni kellene vezetéstechnikai szempontból.

6. FELSZERELÉS

A Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény szabályozza, hogy milyen felszerelés lehet a rendőrnél, illetve milyen helyzetekben mit használhat.



Mint azt sok dolgozó kollégám is tudja, a rendőrön lévő felszereléssel beülni a szolgálati járműbe, szinte lehetetlen, úgy, hogy valami ki ne csatolódjon, pattanjon vagy gombolódjon. Saját tapasztalatom, hogy amikor egyenruhásként dolgoztam sokszor a járműbe történő beülés közben a gázspray tokja pattant ki, majd amikor szálltam ki a kocsiból, majdnem elhagytam, de volt arra is példa, hogy futás közben valóban elhagytam, mert kikapcsolódott. Másik kollégámtól tudom, hogy az úgynevezett elefánt fülnek becézett PA 63 tok is sokszor kikapcsolódik, így volt, hogy 2 órán át kereste a fegyverét, mert azt hitte elhagyta, közben meg megtalálták a szolgálati járműben az ülés és a küszöb között. Előfordult az is, hogy a bilincs tok pattant ki. Továbbá a lámpa és gumibot, mivel nincs helyük a kocsiban gyárilag, így azok a hátsó ülésen jöttek mentek menet közben. Mivel ezeknek az eszközöknek nincs fix helye a kocsiban, véleményem szerint eléggé balesetveszélyesek lehetnek, például egy ütközésnél, mivel ha egy maglite lámpa vagy egy gumibot vagy tonfa egy nagyobb fékezésnél előrerepül az komoly sérüléseket okozhat a szolgálatot teljesítő rendőrnek illetve rendőröknek.

Az általunk használt felszerelések (például lőfegyver) kissé elavultnak számítanak sajnos, hiszen mint sok dolgot, ezeket sem kifejezetten rendőri célokra fejlesztették ki. A bilincs alapvetően megfelelő a szolgálati munkához, viszont a rendőr védelme érdekében inkább a tonfa az, ami védelmet nyújthat, nem a gumibot. Fontos, hogy a felszerelések egy része a rendőrt kell hogy megvédje a támadással szemben, illetve hogy megtörje a támadást, nem pedig a szándékos sérülés okozása. Itt tenném hozzá, hogy csak megfelelő felszereléssel tudja megvédeni magát az utcán szolgálatot teljesítő rendőr. Szóval a bilincs, tonfa párosítás egyrészt megfelelőnek számít. Ezt szintén tapasztalatból állíthatom, felsorakozva több



*A szolgálati gépjárművek alkalmassága, járművezetői képzés,
gyakorlat és felszerelés a rendőri szakmában*

kollégám mellé. Ismét kitérnék, ha már a tonfát említettem arra, hogy tonfa képzésről én csak hallottam pedig nem most kezdtem a rendőri pályát. Ezen a téren is úgy, mint a járművezetés technikai képzés terén szükséges lenne a folyamatos képzés, hiszen egy stresszes szituációban szükséges lehet egy betanult fogás. Ami kívánni valót hagy maga után az a felszerelést tartó eszközök, így fegyvertok, gázspray tok, bilincs tok. Véleményem az, hogy nagyobb figyelmet kellene fordítani a biztonságos tárolásra és a rendőr biztonságára, olyan szempontból, hogy ha szükséges az intézkedés során minél hamarabb, gyorsan és szakszerűen képes legyen elővenni és használni a fegyverét, illetve azokat az eszközöket, melyeket a szabályozás engedélyez. Szerintem ezen is lehetne csiszolgatni, hiszen szükséges lenne az átlag egyszerű járőrt is felszerelni olyan minőségi felszereléssel, amit a fekete ruhába öltözött bukósisakos kollégák viselnek. Ezzel párhuzamban a minőséget is szükséges lenne szem előtt tartani, hisz a rendőrt a külső alapján ítélik meg az állampolgárok. Itt mondanám el, hogy nem csak a fény és csillogás fontos, hanem a minőség és a biztonság is. Továbbá szükséges lenne a különböző rendőrségi felszerelések, ruházat levédése, hisz az embereket nagyon könnyen megtevesztheti, ha valaki ugyan olyan ruházatot vesz fel és visel, csak néhány betű az eltérés. Vonatkozik ez a járművekre is természetesen.

Lássuk az Amerikában a rendőrök által használt a rendőrség által számukra nyújtott felszereléseket.

Az **elemlámpa** már régóta fontos eszköze a rendőrnek Amerikában. A rendőrök már több év óta a híres és a célnak legmegfelelőbb, maglite lámpát használják. A lámpa azért kiváló, mert LED-es izzóval van ellátva, bevilágítási hatótávolsága 100 méter, ahova még tisztán szemmel is sötétben el lehet látni a lámpa által bevilágított részre. A Maglite általában újratölthető, és gyárilag be van szerelve az ehhez szükséges akkumulátortöltő a járőr kocsiba is. Az amerikai rendőrök többség csak úgy, mint nálunk tart magánál egy kisebb lámpát is, amire taktikai szempontból lehet szüksége, ez szintén LED –es izzóval van ellátva. Ez különösen hasznos lehet számukra a gépjármű átvizsgálás és kisebb beltéri fényviszonyok mellett. Annyi a különbség, hogy nekik alapból jár, míg a magyar rendőr saját pénzen vesz, ha szeretne.





A **sokkoló** egy pisztolyhoz hasonlító eszköz, melyet a rendőr a gyanúsított személy ellenállásának, támadásának megtörésére használ. 50.000 Voltot bocsát ki, mely két vezetéken keresztül éri a támadót. Jelenlegi szabályozás alapján csak a végtagokra lehet irányítani, mivel a sokkolás után több embernél szívritmus zavar lépett fel és később elhaláloztak. Az Indiana egyetem Kardiológiai Szakán Dr Zipes megállapította, hogy ha nem a mellkasra adják le a lövéseket, akkor nem következhet be az elhalálozás a későbbiekben. Ezzel persze nem azt állították, hogy be kell szüntetni a sokkoló alkalmazását, hanem arra hívják fel a figyelmet, hogyha az intézkedő rendőr ezt megoldást alkalmazza a gyanúsított ellenállásának vagy támadásának a megtörésére, akkor fel kell készülnie az esetleges újraélesztésre is. Természetesen az amerikai rendőröket erre is kiképzik és minden járőrautóban található már évek óta újraélesztő berendezés.

Az említetteken túl főként a **gumibot (tonfa)** és a **teleszkópos bot** alkalmazása a jellemző elterjedt amerikai rendőröknél. Ez utóbbi igen felhasználó barát, hiszen nem lifeg a rendőr oldalán, könnyen rejthető és csak akkor kell nyitni, ha szükséges. Szintén az elkövető ellenállásának és támadásának megtörésére, elhárítására szolgál, valamint a rendőrök saját védelmük érdekében használják. Ennek használatára szintén folyamatos képzésen vesznek részt az amerikai rendőrök, hisz többféle védekezési és lefegyverzési technikát lehet velük alkalmazni.



A **bilincs** alapvető felszerelése a rendőrnek, de nem csak Amerikában. Ezek a látszólag egyszerű eszközök pedig kezelésük sokkal bonyolultabb, mint hisszük. Az amerikai rendőröknek több képzésen kell keresztülmenniük a használatra vonatkozóan. ezeket a gyakorlatokat is, mint minden más gyakorlatot évente többször frissítik, ami kötelező. Több fajta bilincs létezik, így több fajta technikát tanulnak meg, illetve tanítanak meg.

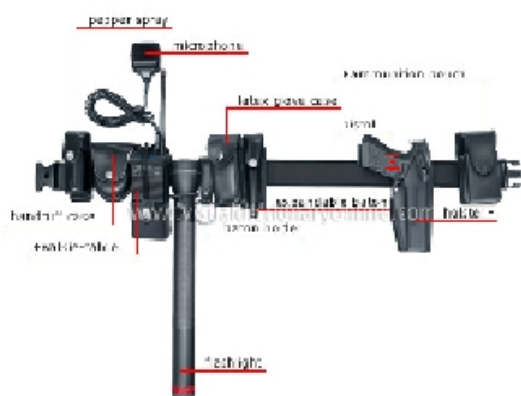




A szolgálatot teljesítő amerikai rendőröknél nem csak **szolgálati lőfegyver**, hanem **rejtett fegyver** is található. Szinte mindegyik rendőrnél kivétel nélkül van második lőfegyver is. A szolgálati fegyverek revolverek vagy félautomata pisztolyok. A legnépszerűbb a Glock, Smith & Wesson, Beretta és Sig Sauer. Jelenleg a legtöbb osztály 40 es kaliberű pisztolyt alkalmaz, de van, ahol a 45-ös kaliberűt használják. gondolom az adott környék specialitásaitól függően.

A **pepper spray (paprika spray)** Népszerű nevén "Mace" több formában és fajtában található meg a rendőrség berkein belül. Az erre vonatkozó használati szabályok is szigorúak, ám hogy tudják milyen a hatása a kiképzésen bele kell szagolni úgy mond befűjnek , hogy megtapasztalják milyen hatást vált ki az akivel szemben majd a szolgálatban alkalmazzák.

Az **öv** csak az egyik eszköz, amelyen keresztül a bűnüldöző szakemberek elérjék a céljukat, a törvénynek megfelelően.



dreamstime.com

Ezek a felszerelések az országok rendőri egységeinél majdnem egységesek. Fontos, hogy ezek használatához szükségesek azok a képzések, technikák, gyakorlat elsajátítása, amivel megfelelően tudja az intézkedő rendőr alkalmazni az adott helyzetben a vonatkozó jogszabályok, törvényi keretek között. Egy biztos, ha valaki ezt a hivatást választja beleértve a járművek és egyéb felszerelések használatát szem előtt kell tartania a kötelezettségvállalást és azt, hogy ha baj van, akkor megvédje az embereket és biztosítsa a jogok védelmét törvényes kereteken belül.



7. A SZERÓGÁLATI GÉPJÁRMŰVEK, JÁRMŰVEZETŐI KÉPZÉS, GYAKORLAT ÉS FELSZERELÉS ÉRTÉKELÉSE, JAVASLATTÉTEL



FELDOLGOZOTT IRODALOM

- 1) 59/2010. (OT 33.) ORFK utasítás a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelése és használata engedélyezésével, illetve ellenőrzésével összefüggő rendőri feladatokról
- 2) 12/2007. (III. 13.) IRM rendeletet
- 3) 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet
- 4) Európai Bizottság 2009/112/EK irányelv
- 5) Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Kormányrendelet
- 6) Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény
- 7) <http://5mp.eu/web.php?a=kozlekedjunk&o=22nsqIXCRt>
- 8) http://militiahungarorum.extra.hu/1920_f_j_p_r.html
- 9) <http://www.policemag.com/blog/vehicles/story/2010/05/story-of-the-first-modern-patrol-car.aspx>
- 10) <http://www.thecaryoudrive.com/hu/03466802b4>
- 11) <http://www.osszesauto.hu/prg/autoinfo5.kk?fnMID=40429>
- 12) <http://www.thecaryoudrive.com/hu/031050781af>
- 13) http://www.vezess.hu/hirek/auto_rosszfiuk_ellen/23185/
- 14) <https://www.google.hu/search?q=utastér+elválasztó+plexi+rendőrautók+usa&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=KY5aUvLqCsratAbWkYC4Aw&ved=>
- 15) <http://www.fleetsafety.com/shop-by-vehicle/crown-victoria/?sort=featured&page=2>
- 16) http://en.wikipedia.org/wiki/Police_car#Patrol_car
- 17) http://www.vezess.hu/magazin/ford_crown_victoria_police_interceptor/45866/
- 18) <http://oktel.hu/szolgaltatas/kamerarendszer/a-kepalkotas-alapjai/az-emberi-szem-es-a-latas/>
- 19) <http://www.origo.hu/tudomany/20100117-milyen-messzire-latunk-el-szabad-szemmel.html>
- 20) <http://autotechnika.hu/cikkek/9268,a-nappali-menetjelzo-lampa-hasznalata-2-resz.html>
- 21) <http://www.autoevolution.com/news/history-of-police-lights-and-sirens-the-terrifying-duo-that-scares-away-criminals-42394-page3.html>
- 22) <http://totalcar.hu/tesztek/tores/oktav04/>
- 23) http://www.autonavigator.hu/skoda_octavia-86
- 24) http://totalcar.hu/magazin/hirek/2011/02/24/elverzett_a_toresteszten_a_dacia_duster/



FELDOLGOZOTT IRODALOM *(folytatás)*

- 25) <http://www.ford-cruising.hu/forum/viewtopic.php?t=136>
- 26) <http://www.das.hu/langlovagok-2010-03-29>
- 27) <http://www.nkh.hu/PAV/Lapok/default.aspx>
- 28) <http://tanulovezeto.eu/szakarortene>
- 29) <http://www.skidcar.com/about/>
- 30) <http://theinteractgroup.com/blog/police-fire-training-on-a-budget/>
- 31) <http://theinteractgroup.com/blog/police-fire-training-on-a-budget/>
- 32) <http://www.dpscs.state.md.us/aboutdpscs/pct/index.shtml>
- 33) <http://www.driveandstayaive.com/articles%20and%20topics/police%20issues/police-driving.htm>
- 34) <http://www.tvarchivum.hu/?id=125109>
- 35) https://www.google.hu/search?q=magyar+rendőr+felszerelés&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ei=LrdjUu_EGMTuswb98YFQ&sqi=2&ved=0CAcQ_AU
- 36) https://www.google.hu/search?q=magyar+rendőr+felszerelés&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ei=LrdjUu_EGMTuswb98YFQ&sqi=2&ved=0CAcQ_AU
- 37) http://criminologycareers.about.com/od/Career_Trends/a/Police-Duty-Belt.htm
- 38) www.policecars.hu
- 39) www.vezess.hu
- 40) www.web.axelero.hu
- 41) www.tispol.org
- 42) www.flickriver.com
- 43) www.sketchup.com
- 44) www.eu.wikipedia.org
- 45) www.K9mce.org
- 46) www.popscreen.com
- 47) www.autotypes.com
- 48) www.lulusoso.com
- 49) www.weikn.com
- 50) www.fineartamerica.com
- 51) www.glenn.snapshot.blogspot.com
- 52) www.policecarphotos.com



FELDOLGOZOTT IRODALOM *(folytatás)*

- 53) www.flickr.com
- 54) www.chilean.travel
- 55) www.origo.hu
- 56) www.sykesrileonline.com
- 57) www.allpar.com
- 58) www.current.mnsun.com
- 59) www.oldcarblog.com
- 60) www.autobirdblog.com
- 61) www.autocarsrelease.com
- 62) www.fox59.com
- 63) www.leelofland.com
- 64) www.vinf.com
- 65) www.goldenrider.com
- 66) www.today.com
- 67) www.konzervatorium.blog.hu
- 68) www.autopult.hu
- 69) www.as.hu
- 70) www.autoblog.com
- 71) www.scorpio.hu
- 72) www.auto.howstuffworks.com
- 73) www.langlovagok.hu
- 74) www.wikipedia.hu
- 75) www.vip.tilb.sze.com
- 76) www.musza.hu
- 77) www.azauto.hu
- 78) www.totalcar.hu
- 79) www.sikerado.hu
- 80) www.blog.xfree.hu
- 81) www.autonavigator.hu
- 82) www.scrapetv.com
- 83) www.fleetsafety.com



MELLÉKLETEK

1. számú melléklet – A magyar rendőrség állományában lévő járművek rendőri használatra vonatkozó fontosabb tulajdonságai



1. számú melléklet

A magyar rendőrség állományában lévő járművek rendőri használatra vonatkozó fontosabb tulajdonságai

Gépjármű típusa	Motor térfogat cm ³	Motor teljesítménye LE	Fogyasztás (liter/100 km)	Személyek száma (fő)	Csomagtér nagysága (liter)	Gépjármű hossza (méter)	Gyorsulási sebesség (mp/100 km)
Dacia Duster	1.6	105	9,6	5	475	4,3	11,5
Ford Crown Viktória V8	4.6	250	13	6	583	5,3	10
Ford Focus V16	1.6	100	9	5	490	4,3	10
Ford Mondeo	2.0	115	8	5	500	4,8	9
Opel Astra H	1.6	105	10,5	5	380	4,2	13
Skoda Octavia	1.6	102	11	5	560	4,5	11
Skoda Yeti	1.8	160	8	5	405	4,2	8,4