

PENSUMHEFTE

TIL

**FORBEREDELSE OG AVSLUTTENDE PRØVER FOR
KUSKER SOM VIL TA SERTIFIKAT FOR
KJØREOPPDRAG**

Utarbeidet av

Torgeir Svalesen
Øystein Bakken
Asle Kirkevoll
Ingemar Sårheim
Jostein Vonheim
Bjørn Høie
Hans Kolbein Dahle

**Norsk Hestesenter
2006**

1. INNLEDNING

- 1.1 Grunnkunnskaper om hest og kjøring
- 1.2 Hva er oppdragskjøring med hest
- 1.3 Lover og forskrifter for oppdragskjøring
- 1.4 Ansvar og forsikring

2. KUSKEN

- 2.1 Alder og bakgrunn
- 2.2 Hjelper
- 2.3 Rutiner
- 2.4 Framferd

3. HESTEN

- 3.1 Alder bakgrunn og lynne
- 3.2 Psyken til hesten – hva gjør hesten når den blir skremt
- 3.3 Bli kjent med hesten på stallen og ute
- 3.4 Hvordan lære en hest steg for steg

4. TEKNISKE KRAV TIL VOGNER / SLEDER OG SELETØY

- 4.1 Vogner, sleder, seletøy
- 4.2 Tilpassing av sele, hodelag og bitt
- 4.3 Kuskeplassen
- 4.4 Bremses
- 4.5 Dimensjonering av drag, liner og sele
- 4.7 Pisk, stangbitt og skylapper
- 4.7 Lys, reflekser og bjølle

5. TRENINGSSOPPLEGG FOR KUSK OG HEST

- 5.1 Trene på egen hånd
- 5.2 Leietrening, tømmekjøring og innkjøring
- 5.3 Forspenning og fraspennning
- 5.4 Tømmer og tømmeak
- 5.5 Kjøring i hall, på bane og på vei
- 5.6 Kjøring med par eller spann
- 5.7 Tilvenning til stangbitt og pisk
- 5.8 Kjøring i trafikk med uromomenter
- 5.9 Lær hesten til å stå stille

6. ULIKE TYPER KJØREOPPDRAG

- 6.1 Enkeltoppdrag med en hest eller et par / spann
- 6.2 Kjøring i kortesje
- 6.3 Vinterkjøring med slede eller vogn

7. FOREBYGGING MOT UHELL

- 7.1 Analyser oppdraget etter de opplysningene som foreligger
- 7.2 Kartlegg ruta fra start til mål
- 7.3 Rekognoser ruta med tanke på vei valg og mulige hendelser som kan oppstå
- 7.4 Forbered deg selv og hesten på det som skal skje
- 7.5 Ta ikke økt risiko ut over det du mestrer – si heller nei til oppdraget
- 7.6 Når uhellet er ute

8. KURS SOM FØRER FREM TIL DEN AVSLUTTENDE PRØVEN

- 8.1 Hvem har tilbud om forberedelseskurs
- 8.2 Hva koster kursene og hva skal du ha med deg til kurset
- 8.3 Hva lærer kusken på kurset
- 8.4 Hva lærer hesten på kurset

9. OM DE AVSLUTTENDE PRØVENE

- 9.1 Program og opplegg for de avsluttende prøvene
- 9.2 Teoretisk kunnskapsprøve
- 9.3 Brukshestkjøring
- 9.4 Tettstedskjøring
- 9.5 Sensorer til de avsluttende prøvene

10. SERTIFIKAT FOR KUSK TIL NÆRINGSOPPDRAG

- 10.1 Pris for å gjennomføre den avsluttende prøven
- 10.2 Gyldighet av sertifikatet

Annen litteratur som kan være aktuell for kuskeopplæring:

Hestehold i praksis, Mats Gelberg, Landbruksforlaget

Fjordhest – en brukshåndbok, Landbruksforlaget, Oslo 2004, ISBN 82-529-2752-1

Kjøring med hest og vogn, Lene Kragh, Landbruksforlaget, Oslo

Hesteboka, Odd Vangen, Landbruksforlaget, Oslo

Kutschen Führerschein – Eine Anleitung zum Gespannfahren, Erich Lubina, CADMOS

Pferdebücher, 2002, Cadmos Verlag, Lüneburg, Deutschland. ISBN 3-86127-2

.....

....

.

1. INNLEDNING

1.1 Grunnkunnskaper om hest og kjøring

Det å kjøre med hest er noe en må kunne mestre fysisk og mentalt. Det er altså ikke dekkende å bare benytte begrepet kompetanse på dette feltet. Det har med å mestre ulike situasjoner å gjøre. Likevel må kuskene ha formell og reell kompetanse også. De som melder seg til de avsluttende prøvene for sertifiseringsordningen må ha grunnkunnskaper om hest tilsvarende det som kreves i kursene Hestekunnskapseksamen m/forkurs, kursene NHS nr.19 og NHS nr. 20 ved Norsk Hestefagskole. De må også kunne kjøre tilsvarende det som kreves for opptak til kursene for Kjøreinstruktør I, kurs NHS nr. 28 ved Norsk Hestefagskole. Det er likevel ikke et krav å ha tatt disse kursene, men på de avsluttende prøvene, må en regne med å få oppgaver på nivå med det som gjelder for disse kursene.

Det er viktig å peke på forskjellen mellom det å være kjøreinstruktør og det å være kusk for næringsopdrag. Dette blir også vektlagt ved de avsluttende prøvene.

1.2 Hva er oppdragskjøring med hest

De fleste som driver med hester kommer bort i spørsmål om en kan stille med hester i forbindelse med større eller mindre tilstillinger. Det kan gjelde for dem som bare har hesten som hobby, og det gjelder naturligvis også for dem som driver med hester i næring. For hesteforetak kan det ofte være uklare overgangar mellom hobby og næring, men det er ikke det vi skal drøfte her, så den sonderingen får ligge. Her gjelder det å skjønne hva det har å si at en tar på seg et oppdrag med hest for noen som ber om det.

I samfunnet er det blitt slik at når du spør etter en vare eller en tjeneste, så regner du med at varen er i orden eller at tjenesten er kvalitetssikret. Det er mange lover og forskrifter som gjelder slike forhold, og på flere felter i samfunnet er det satt inn tilsyns- eller kontrollorganer som vil se til at det er slik som du har grunn til å tro at det er. Vi sier at vi lever i et forbrukersamfunn, og vi kjenner oss trygge på at samfunnet legger til rette for oss forbrukere. Vi er alle forbrukere i en eller annen mening.

Når noen spør om du kan stille opp med hestekjøring i forbindelse med en tilstilling, en feiring eller annet, da regner den som spør med at tjenesten er kvalitetssikret. Det gjelder uavhengig av om det har vært snakk om betaling eller ikke for tjenesten. De spør nemlig bare slike som de vet om driver med hest, og både referanser og egne inntrykk tyder på at dette vil være fine saker. Spøreren er alltid i god tro for at dette skal gå greit.

Selv om hesteholderen ikke har vært aktiv i markedsføringen, så bør alle som har hest forstå, at når utenforstående spør om en tjeneste, da gjelder det et spørsmål om et oppdrag. Det du må klargjøre før du vurderer å svare, er om du er trygg nok på deg selv og på hesten til å gjennomføre oppdraget, og om du rår over utstyr som vil tåle det som det er spurt om. Like viktig er det å få det helt klart hva oppdraget går ut på.

Altså, før du selv er klar over det, kan du måtte ta stilling til om du kan utføre et oppdrag med kjøring med hest. Gjennom dette heftet vil de viktigste forhold bli drøftet, som det må tas hensyn til før du tar på deg slike oppdrag.

1.3 Lover og forskrifter som vedkommer oppdragskjøring

Det er mange lover og forskrifter som vedkommer det å drive med oppdragskjøring med hest. Her kan det bare pekes på noen viktige forhold som er regulert gjennom lovverket. Disse forhold er likevel så viktige at alle som tar på seg hestekjøring må kjenne til dette.

Lov om dyrevern (Dyrevernloven)

Det blir understreket at ingen dyr skal måtte lide i utrensmål, og det blir omtalt hvordan slikt ikke skal kunna skje. Det gjelder hvorledes en skal ta hensyn til behovene til dyra når det gjelder stallforhold, temperatur, lys, frisk luft og fôr og vann. Dyra skal ha forsvarlig tilsyn og stell.

Lov om husdyravl

I en av forskriftene etter denne loven kommer det fram hva som skal til for at hester kan registreres i stambok og tildeles identifikasjonsnummer og hestepass. Ordningen med hestepass ble innført i Norge fra år 2000, og den er fra 2006 innført i hele EØS-området.

Lov om tiltak mot dyresykdommer (Husdyrloven)

Denne loven gir hjemmel for hvilke tiltak som kan settes i verk mot husdyrsykdommer og den har retningslinjer for hvordan en skal gå fram dersom dyret (hesten) blir syk.

Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (Produktkontrollloven)

Formålet med denne loven er å hindre at varer og tjenester kan føre til helseskader eller at produkter kan føre til miljøskader. For hestenæringen gjelder det at den som eier eller driver virksomheter som tilbyr tjeneste som skysskjøring har plikt til å skaffe seg nødvendige kunnskaper for å kunne vurdere faren for helseskade. Når det er krav om å forebygge at forbrukertjenester kan føre til helseskade kan det gjøres særskilte vedtak om

- krav til kvalifikasjoner hos den som utfører arbeidet knytt til forbrukertjenesten
- krav til driften
- at forbrukertjenesten ikke kan bydes frem uten godkjenning og at
- det blir forbud mot å by frem forbrukertjenester

Produktkontrollloven har også hjemmel for den viktige forskriften om ”systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheten”. Dette kalles Internkontroll, og det gjelder for foretak der varer eller tjenester kan skade kunde eller forbruker.

Veitrafikkloven

Denne loven er viktig for alle som driver med hest i trafikken. Det heter at rytter / kusk skal følge reglene for kjørende trafikk. Dette gjelder også når en leier hesten. Det er altså ikke lovlig å bruke gangveg, fortau eller gangbane, sykkelvei eller sykkelbane dersom ikke annet er bestemt. Gågater er ikke åpne for hestetraffikk. Rytter / kusk skal følge forskriftene om skilt så langt disse passer. Loven tar ikke hensyn til hva rytter / kusk eller hesten trenger for å ta seg fram i trafikken. De må ordne seg inn i de situasjoner de kommer opp i så godt de kan. Dersom en kjører i kolonne med hester og møter trafikkllys, må den ekvipasjen som får rødt lys stoppe. Det nytter ikke å si at en er med i en kolonne som skal passere.

Trafikkreglene, som er gitt i medhold av Veitrafikkloven, plasserer rytter eller kusk i den totale sammenhengen i trafikken. For rytter og kusk gjelder reglene for kjørende trafikk, § 2.2, når disse ferdes:

- På vei, gate eller plass (opplagplass, parkeringsplass, holdeplass osv)
- På privat vei, dersom den er åpen for almen ferdsel

Det betyr at det er forbudt for rytter / kusk å nytte gangveg, fortau eller gangbane, sykkelvei eller sykkelbane, dersom ikke annet er bestemt. Det er særlig tre momenter rytter / kusk må ta hensyn til:

- Gangart (fart), Trafikkreglene § 13 – Gangarten (farten) skal tilpasses situasjonen

- Tegnavisning, Trafikkreglene § 15 – Rytter / kusk skal gi tydelig tegn med armen til andre trafikkanter ved svinging, vending eller sidelengs flytting.
- Synlig (refleks), Trafikkreglene § 15 – Rytter / kusk skal ha refleks ved all ferdsel i mørket eller i dårlig sikt. Det kan benyttes refleksvest på rytter / kusk og refleksbånd på alle hestebein. Dersom lys blir benyttet skal det være kvitt / gult lys fremover og rødt lys bakover. Ekvipasjen skal være synlig forfra, fra siden og bakfra.

Rytter / kusk har plikt til å benytte kjørebanelen. Skilt som gjelder for kjøretøyer gjelder så langt det passer også for rytter / kusk. Ut fra dette kan det sies:

- Bruk rideveier der slike finnes
- Bruk kjørebanelen, så langt til høyre som det er mulig, eller på skulderen til veien der slikt finnes
- Det er forbudt å ri / kjøre på gangveg, fortau, gangbane, sykkelvei eller sykkelbane dersom ikke helt spesielle forhold tilsier noe annet.
- Det er forbudt å ferdes med hest på motorvei eller på inn – eller utkjøringsvei til motorvei
- Følg reguleringer fra trafikksignal, offentlig trafikkskilt eller veioppmerking og reguleringer gitt av politiet eller annen person med myndighet til å regulere trafikken.
- Rytter / kusk har vikeplikt for:
 - kjøretøy som kommer fra høyre
 - kjøretøy på høyre side ved sving til venstre
 - Annen trafikk når en rir / kjører ut fra gårdsvei eller annen vei som ikke er åpen for almen ferdsel
 - Ved ridning / kjøring inn på kjørebanelen fra veiens skulder
 - Fotgjengere ved kryssing av gangvei, fortau eller gangbane
 - Fotgjengere som er i gangfelt eller på veg ut i dette.

Friluftsløven

Denne loven regulerer mellom anna ferdsel i utmark. Åpen ferdsel er viktig for dem som baserer seg på tur med hest. Løven gir rett til fri ferdsel på veier og stier med ride- eller kløvhest når en tar vanlige hensyn og elles over alt i fjellet. Det er ikke fri ferdsel gjennom gårdstun og dyrket mark. Dette kan gi grunneier anledning til utstrakt bruk av stengsel. Kommunene kan også forby ferdsel på visse strekninger etter forståing med grunneier. Etter friluftsløven spiller det ingen rolle om ferdselen er organisert eller uorganisert, bare den skjer med forsiktighet og omtanke.

1.4 Ansvar og forsikring

Skyss med hest stiller de strengeste krav til trygghet. Det må alle som driver med dette ha helt klart for seg. Den som seier ja til et skyssoppdrag tar på seg et ansvar. Så lenge hesteskysen gjelder en tur eller et spontanpåfunn innenfor familien eller kretsen av venner, vil kusken bare ha det moralske ansvar for at det hele går for seg på forsvarlig vis. Har en derimot sagt ja til et kjøreoppdrag, blir ansvaret snart utvidet til et reelt faglig og økonomisk ansvar for det hele. Skulle det skje et uhell på ferden, vil kusken måtte regne med å ta hele ansvaret for det som måtte skje.

Alle kan tegne en forsikring for økonomisk ansvar hos et forsikringsselskap. For bileiere er dette nå så godt innarbeidet at både myndigheter og forsikringsselskapene har greie regler for

ansvarsforsikring. For hesteeiere og kusker er slik ansvarsforsikring fortsatt mindre vanlig, og forsikringsselskapene vil måtte vurdere situasjonene særskilt for den enkelte hesteeier eller kusk. Dersom det blir noe omfang av oppdragskjøringen med hest, vil det være naturlig at hesteeieren går til et forsikringsselskap og drøfter ansvarsforsikring.

Når forsikringsselskapene vurderer risiko ved en forsikring tar de hensyn til alle kjente faktorer som kan påvirke forsikringen. Trolig vil det være en fordel at kusken har et sertifikat som forteller at det ligger en kvalitetssikring bak hans ferdigheter og kunnskaper. Dette drøftes nå med forsikringsbransjen.

2. KUSKEN

2.1 Alder og bakgrunn

Kusker som vil ta på seg kjøreeoppdrag i næring må være forberedt på å takle vanskelige situasjoner der hesten eller hestene blir urolige og vil kunne prøve å flykte unna uroen. Aldersgrensen for å kunne gå opp til kusketsertifikat settes til 16 år. Vedkommende må ha praktiske ferdigheter for kjøring med hest som nevnt under punkt 1.1 i dette heftet. For kjøring med par av hester er kravet til alder 18 år.

Det er bra for en kusk å ha bakgrunn fra ridemiljø, men det er ikke tilstrekkelig for å ta ut på kjøring på egen hand. Kjøring med hest krever også innsikt i vogner /sleder og deres funksjoner og hvordan samspillet mellom hest og sele virker når det kommer last i vogna. En person som har litt bakgrunn med ridning må ikke komme på slike tanker at nå kan han ta seg en kjøretur med hest og vogn på egen hånd. Første kjøreturen må aldri skje uten hjelper eller instruktør.

2.2 Hjelper og kjøreleder

Kuskene skal alltid ha hjelper med seg for de oppdragene som krever det. Ved kurser i kjøreeopplæring og ved prøver i ferdigheter vil det alltid være tilgang på hjelpere. Husk at hjelperen er en hjelper og ikke en ekstra kusk. Det er alltid kusken som dirigerer hjelperen. I prinsippet skal ikke hjelperen ta i hestene, bare være tilstede for å kunne gi ei hand når det trengs. Ved påtrengende folkemasser kan hjelperen ta initiativ for å rydde plass og sørge for åpninger for hestene.

En kjøreleder er noe helt annet enn en hjelper. Når flere ekvipasjer er ute på oppdrag i kortesje eller andre lag, bør det være en som opptrer som kjøreleder. Det kan være en kusk eller en hjelper, men i større sammenhenger bør det være en person med ekstra erfaring og kompetanse som er kjøreleder. Det er et absolutt krav at alle gjør slik som kjørelederen sier.

Det vil være en naturlig utvikling av sertifikatordningen at godkjente kusker kan få utvidet sertifikatet til å bli kjøreleder.

2.3 Rutiner

Kjøring med hest er basert på at kusken har øvet inn gode og sikre rutiner. Det betyr at kusken utfører alle prosedyrer i bestemte rekkefølger både ved forberedelser til kjøring og under selve kjøringen. Det er også viktig at disse rekkefølgene er den sikreste måten å gå frem på. Dette ble det lagt stor vekt på ved de tidligere militære remonteskolene for hester. Alle kuskene ble innprentet den samme rekkefølgen for alle ordinære forberedeleser og ved selve kjøringen. For hestene var det greit at de visste hva som skulle skje også når det kom en fremmed kusk til hesten. Denne grunnholdningen til gode rutiner og fastlagte rekkefølger for prosedyrene, er noe av det viktigste en kusk kan ta med seg for alle arbeidsoppdrag.

2.4 Fremferd

En kusk som vil ta på seg kjøreoppdrag må kunne oppføre seg på en verdig måte. Det forventer de som vil ut å kjøre med hest. Kusken må vise at han opptrer fast og bestemt i forhold til hestene, på same tid som han opptrer vennlig og høflig over for kundene. Slik det er med manglende hestekunnskaper hos folk i dag, innebærer det at han også på en vennlig måte må kunne fortelle kundene hvordan de skal opptre i nærheten av hester. Når dette blir gjort på en fin måte, viser det seg at kundene setter pris på slik rettledning.

Kusken må også tenke på hva slags kledning som passer til situasjonen. De fleste kuskene som kjører i oppdrag vil skille mellom hverdagsklær og høytidsklær, alt etter hvilken situasjon som er aktuell. Til begge deler hører det tradisjoner som varierer noe fra land til land og fra distrikt til distrikt her i landet. Norske kusker bør derfor komponere minst to sett kledning som bygger på tradisjoner som de kan identifisere seg med. I tillegg til at det er slik kunden vil ha det, så kan dette være med å bygge opp under den merkevaren kusken vil like å bli husket for. Det er direkte dumt av en kusk å stille opp i vanlige arbeidsklær.

Smil og godt humør er også svært viktig for kuskene. Det er noe kundene regner med å få med seg på turen. Her skal det bare minnes om hvor viktig det er. Et par gode replikker som blir servert kan være av stor verdi, selv om de blir brukt om igjen ved nye anledninger.

3. HESTEN

I utgangspunktet kan hester av alle raser brukes som kjørehester. Kjørehesten blir som regel innkjørt i ung alder. Det er bra å starte tidlig, men da skal ikke hesten trekke tungt. Det er nok med en lett vogn med bare en person i på flat mark. Det er et greit råd at uerfarne folk søker hjelp hos fagfolk til denne jobben. Det er også viktig å huske på at et uhell i forbindelse med kjøring kan få mye større følger enn et uhell som skjer under for eksempel ridning. En hest som har sprunget ut med vogn kan være ødelagt som kjørehest for resten av livet.

3.1 Alder bakgrunn og lynne

Hest som skal settes inn i kjøreoppdrag må være minst 4 år og godt innkjørt. Den må være vant til vogner med ulike typer drag, også lave drag. Hesten må være lydig, ikke redd, og vise et godt lynne. Hesten må også kunne brukes av flere personer. Til oppdrag må bare godt trente hester brukes.

3.2 Psyken til hesten – hva gjør hesten når den blir skremt

Hesten er et flokkdyr, og den trives best sammen med andre hester. Hesten er også sosial og den liker best å være sammen med noen. Heldigvis er det slik at hesten også er glad for å være sammen med folk. De personene som er i nærheten av hesten, kan på en måte kompensere for den hesteflokken som mangler i miljøet. Andre dyr kan også kompensere for manglende samvær med andre hester. Verst er det for hestene å være helt alene i lengre perioder.

Hesten er også et fluktdyr. Under naturlige omstendigheter vil hesten springe bort når noe ubehagelig oppstår. Det må en alltid huske på når en har med hester å gjøre. Med andre ord, det å få en hest til å stå i ro, når skremmende forhold oppstår, er noe hesten må lære. Den må bli trygg på at det ikke er så farlig likevel. Da er det de menneskene som er tilstede hesten må kunne stole på. Det vil han bare gjøre dersom de gjennom trening og atter trening har vist at situasjonen er til å leve med.

Det er store forskjeller på hvor snart hestene lærer seg til å stole på kusken og hvor sterke stimuli av skremmende forhold de kan lære seg å leve med. Husk derfor alltid på at hesten helst vil springe bort når truende forhold dukker opp, men at det går an å trene opp hester med god psyke til å tåle en god del av slikt når de får være sammen med en kusk som de stoler på. Kusken blir da å regne som flokklederen for hesten.

Når kusken bruker pisk, er det ikke for å presse hesten, men for å kunne forsterke de fremadgående hjelperne. Framdrift det sikreste en kan ty til i en trengt situasjon.

3.3 Bli kjent med hesten på stallen og ute

Det er mange metoder som kan brukes for å få god kontakt mellom hest og kusk. Jevn bruk og trening, er viktig. Da gjelder det at hesten forstår det når den gjør noe rett eller galt. Hester trenger oppmuntring når de gjør noe som er rett, og de trenger en påminning når de gjør noe som er galt. Treningen skal foregå under slike forhold at det tilsvarer det som seinere tjenester kan bli en del av. Det betyr at treningen skal foregå inne på stallen for det som skal skje der, ute når det gjelder slikt som forspenning til vogn eller slede, på veier og treningsbaner der en kan arbeide i fred med hesten, og til slutt i det trafikkbildet som en må ut i under oppdragskjøring.

I den senere tid er de såkalte rundpaddoker tatt i bruk flere steder for å øve opp kontakten mellom hest og menneske. Med slike hjelpemidler kan hest og trener få være sammen uforstyrret over lengre tid, og det kan i mange tilfeller bli svært effektive treningstimer. Det er avgjørende for kjørehesten at den kan stole på de kuskene som den skal lystre under kjøring.

3.4 Hvordan lære en hest trinn for trinn

Hester som skal brukes i forbindelse med kjøring må være trent for å tåle flere ulike mange situasjoner. Treningen må være så omfangsrik og langvarig at hestene, sammen med kusken, kan mestre slike episoder som de kan komme ut for, og som kan oppstå i forbindelse med kjøreoppdrag.

All trening med hest må gå trinnvis framover. Bruk mest tid på de første og de enkleste oppgavene. Det er da tilliten til kusken kommer på plass hos hesten. Det må være ro over de første øvingstrinnene. Ingen uromomenter skal være med i starten. Så kan en gå videre med innføring av grader av vansker under kjøring, og etter hvert også med innføring av grader av uromomenter i øvingene.

Det er viktig at hesten kan stå rolig ved av og påstigning. Det er også viktig at hesten kan tåle flere uromomenter både når den står og når den går i tjeneste. Gå rolig og trinnvis frem ved innføring av uromomenter i treningen.

Eieren kan selv trene hesten, eller hesten kan setes inn på et kurs som forbereder den spesielt på å mestre slike forhold som kan oppstå under oppdragskjøring. Men hesten vil alltid stole mest på den personen som har vært sammen med den når uventede forhold har oppstått tidligere. Derfor må en ny kusk alltid ta seg tid til noen treningsturer før han kan dra ut på oppdrag med hesten. Det å være kusk for en ukjent hest kan aldri sammenlignes med det at en ny sjåfør setter seg inn i en bil og kjører.

4. TEKNISKE KRAV TIL VOGNER / SLEDER OG SELETØY

Det er ikke tradisjon for offentlige regler for tekniske krav til vogner / sleder og seletøy for hester i Norge. Det har vært kusken sitt ansvar å holde slikt i orden. Likevel har organisasjoner som ”Bransjeforeningen hest i turistnæring”, laget sine egne interne regler for slikt. Ved alle kurs som blir holdt ved Norsk Hestesenter og andre steder er det vanlig at det blir pekt på hvor viktig det er at utstyret er i orden. Det finnes ikke her i landet noe direkte krav fra myndighetene til hvordan det skal være på dette feltet. I Tyskland er det for eksempel slik at alle vogner for personbefordring årlig må inn til biltilsynet for godkjenning etter en detaljert standard. Her kan det bare pekes på noen viktige forhold som alle kusker må ha i tankene til det en gang kan komme offentlige bestemmelser på området her i landet også.

4.1 Vogner, sleder og seletøy

Det finnes mange typer vogner i bruk for kjøreoppdrag her i landet. Opprinnelig var det den tohjulte stolkjerra og karjolen som dominerte. Etter hvert kom det, etter påvirkning fra utlandet, diverse større vogner på fire hjul og med plass til flere passasjerer. Mens vognene på to hjul for det meste ble trekt av en enkelt hest, utviklet firehjulsvognene seg også til å kunne brukes med to eller flere hester foran.

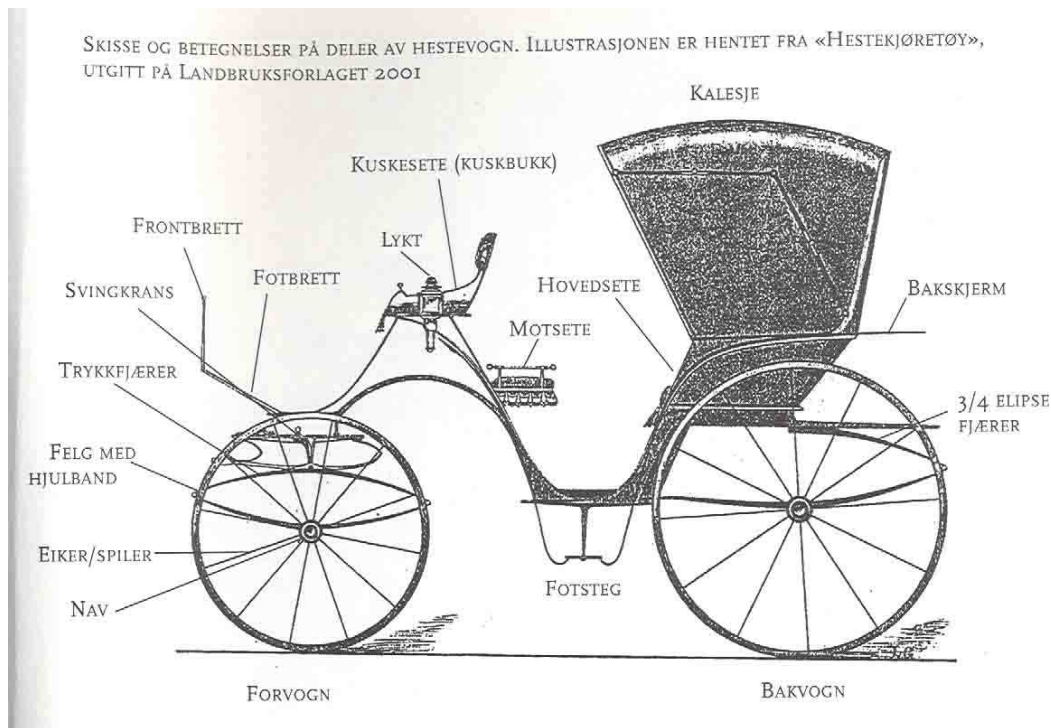
For sleder var det en tilsvarende utvikling. Enkle skyss-sleder for hurtig transport av en eller et par passasjerer ble etterfulgt av større sluffer som kunne ta med flere passasjerer. Tradisjonelt var det hos oss den solide bogtreselen som var aktuell både for arbeid og skysskjøring. I dag er det mange steder like vanlig å bruke brystsele.

Fremdeles blir både to - og firehjulsvogner brukt ved oppdragskjøring. Mens tohjuls vogner fortsatt er av den tradisjonelle typen, så er de fleste firehjuls vognene av mer moderne og tilpasset form enn de tradisjonelle vognene. Tilsvarende kan sies om sledene. Av seletøy er det kommet flere nyere typer av brystseler som er godt tilpasset kjøring med par.

Uansett hvilke vogn eller slede en har, må det tekniske ved disse kjøretøyene stadig være under oppsikt av kusken. Smøring i bevegelige deler er viktig. Daglig sjekking og månedlig egenkontroll er en god regel for denne jobben.

Vektfordeling og tilpassing av vekt for kjøreturen er avgjørende for et vellykket resultat. Først må vogna balanseres slik at den stillestående gir minst mulig tyngdeoverføring til hesten. Dette gjelder for tohjulsvogner. Hesten skal bruke kreftene til å trekke, ikke til å bære. Dernest må personene som stiger inn i vogna fordeles på tilsvarende måte, med minst mulig tyngdeoverføring til hesten, samtidig som stabiliteten i selve vogna ikke kommer ut av balanse. Dette må kusken alltid passe på.

Skisse og betegnelse på deler av hestevogn. Illustrasjonen er hentet fra boka *Fjordhest – en brukshåndbok*, s.85, Landbruksforlaget 2001.

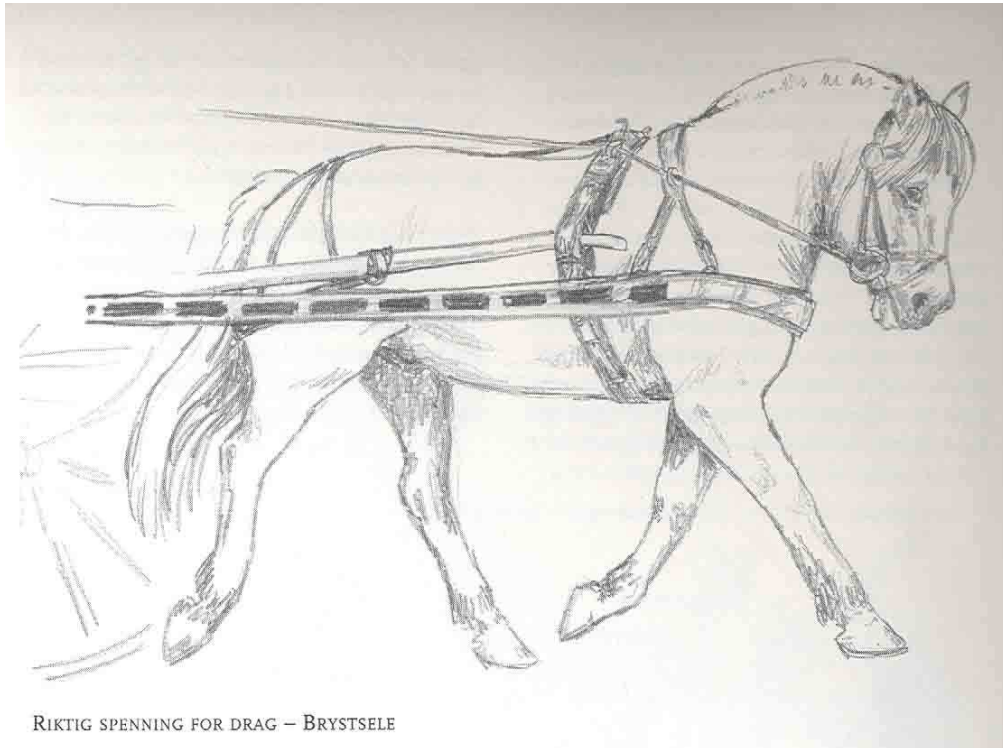


4.2 Tilpassing av sele, hodelag og bitt

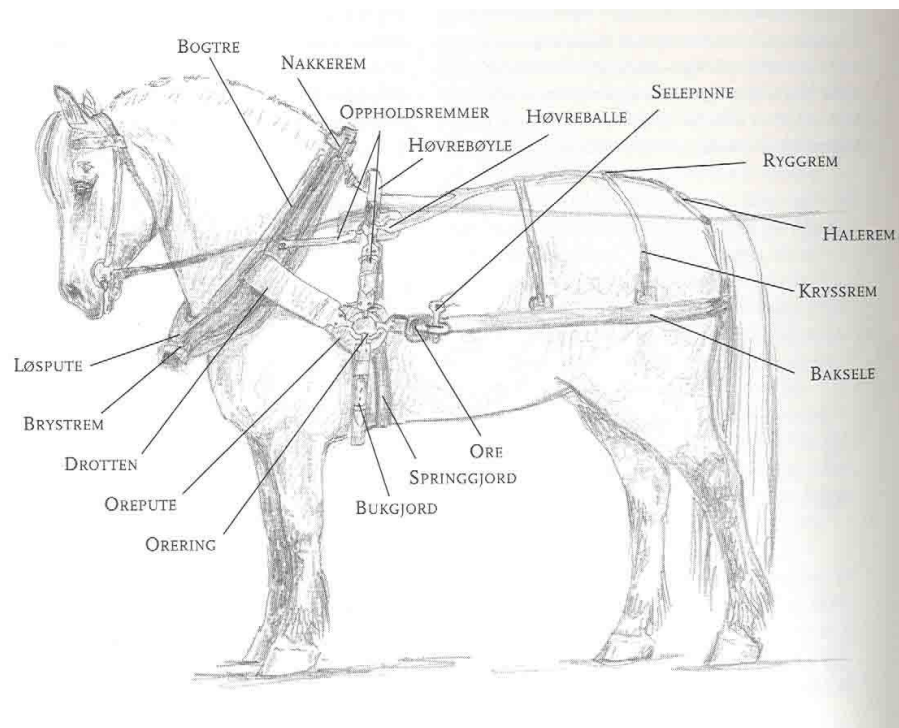
Sele, hodelag og bitt er hestens arbeidsutstyr, og det må være riktig tilpasset. Feiltilpassinger vil i løpet av kort tid kunne føre til skader på hesten, og det vil medføre at hesten lider. Slik skal det aldri være.

Ved kjøring skal draglæret i selen danne en rett linje med dragene eller draglinene til kjøretøyet. Dragkraften skal gå langs en rett linje fra trekkpunktet på bogtreet, eller fra brystet på en brystsele til festepunktet for draget eller draglinene. Derfor må det justeres inn riktig høydeleie på oreringene ved å regulere oppholdsremmene og bukjorden. For korte oppholdsremmer vil medføre trykk på hestens rygg fra høvret, og det gir muligheter for trykkskader på hesten.

Hest med brystsele og drag / trekklina, fra boken Fjordhest – en brukshåndbok, s.78 øverst, Landbruksforlaget 2001



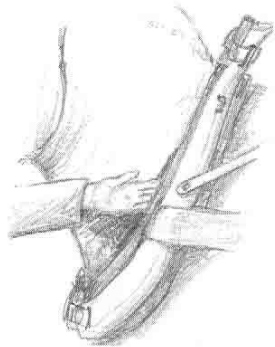
Benevnelser på delene i en arbeidssele, fra boken Fjordhest – en brukshåndbok, s. 74, Landbruksforlaget 2001



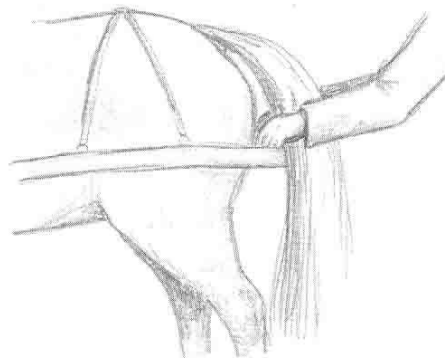
Ved tilpassing av arbeidssele skal en passe på følgende:

1. Bogtreputene ligger riktig når du kan få tuppen av en flat hånd inn mellom puten og halsen, og at du ved å dra hånden nedover kjenner at den ligger jevnt hele veien.
2. Springgjorden spennes slik at høvret blir liggende rolig under kjøring. Under arbeid vider hesten seg ut, og springgjorden bør derfor ikke være strammere enn at det går en flat hånd mellom den og hesten.
3. Bakselen skal ligge en god håndsbredd under setebeinknoken, og være så stram at en får en hånd på høykant mellom selen og hesten bak på begge lårene på samme tid. Ved kjøring i bratt utforbakke bør bakselen strammes inn et hull.
4. Ryggremmen skal ikke være strammere enn at vi kan få en hånd på høykant mellom den og hestens rygg (lend).
5. Høvrebøylene skal ligge tett inn til bakkanten på skulderbladene. Høvrebøylen må ikke komme nær manken.
6. Bukgjorden virker sammen med bakselen og den skal hindre at draget glir opp på hesteryggen, og den skal bare henge løst slik at den ikke hindrer hestens bevegelser med frambeina. Vanlig klaring under brystet er ca. en håndsbredd på høykant.
7. Oreringens høyde virker på drottens trekkvinkel. Den bør stilles så høyt at draget eller draglinen utgjør en forlengelse av drotten.
8. Hakeremmen skal ikke være strammere enn at det går en hånd på høykant mellom den og hakegropen.
9. Bittet skal ligge en fingerbredd nedenfor hestens jeksler (uavhengig av antall rynker i munnviken...) Det skal være så bredt at det er en halv cm klaring på hver side av munnviken til bittsjenkelen. Det skal kontrolleres jevnlig for tegn til slitasje og skarpe kanter i alle ledd-deler. Kinnkjedet skal dreies ut slik at det ligger glatt an mot hestens hake. Når man drar i tømme, skal kjedet ligge stramt når bittsjenkelen danner en vinkel med munnspalten på 45 grader. Neseremmen skal sitte to fingerbredder nedenfor kinnbenet. Den skal være så stram at man får to fingre inn under den på hestens neserygg.
10. Ved bruk av skylapper er det viktig at de sitter riktig plassert. Øyet skal befinne seg i midten av skylappen.

Tilpassing av sele fremme og bak, fra boken Fjordhest – en brukshåndbok, s. 76, Landbruksforlaget 2001



TILPASNING AV SELE FRAMME



TILPASNING AV SELE BAK

4.3 Kuskeplassen

Alle vogner og sleder skal ha god og oversikkelig plass for kusken. Kuskeplassen skal være foran i vogna eller sleden, og det skal være et skille mellom hesten og kusken. Det er viktig at kusken har en god plass som også gir tilstrekkelig oversikt. Ved siden av kusken bør det også være plass til en hjelper.

Under all kjøring med passasjerer er kuskens plass på kuskebukken. Det å slenge seg av og på vogna eller sleden, eller endog å stå på dragfestene til sleden, kan ikke godkjennes under noen omstendigheter.

For gamle og tradisjonelle vogner og sleder må det ennå kunne være tillat å bruke de kuskeplassene som finnes i slike tradisjonsskjøretøyer. Det krever imidlertid spesiell oppmerksomhet fra kuskens side.

4.4 Bremseser

Det er ønskelig med effektive bremseser på alle vogner og sleder. Til vanlig kjøring bør ikke hester trekke mer enn sin egen vekt. Når totalvekten overstiger vekten av hesten, skal vogna eller sleden ha effektive bremseser. For par der det brukes midtstang og liner til forspenning, skal det alltid være bremseser. På vogner dreier det seg om hjulbremseser. På sleder er det ofte bremseser i draget. Disse virker som påløpsbremseser ved at vekta av sleden presser bakre del av dragene ned i underlaget. Sleder kan også ha "klør" som presses ned i bakken. Disse må være effektive og ha en konstruksjon slik at de rakst kan settes av og på.

4.5 Dimensjonering av drag, liner og sele

Det som trengs av drag, liner og seletøy må ha dimensjoner som svarer til det arbeidet hesten skal utføre og den vekten som skal trekkes. Pass på at selen har godt anlegg mot skulder og bryst og at det er god styrke på nakkereim, brystreim, drott og baksele. Ved bruk av brystsele må det være svingel med fri bevegelse fremme på vogna. Pass på at bakselen er i god stand og at den tåler stor vekt. Husk at det er bakselen som får kraften på seg i nedoverbakker.

Bukgjorden må kunne reguleres til passe stram for de situasjoner som hesten skal brukes til.

Seletøyet trenger regelmessig stell med smurning og ettersyn. Svake og slitne partier i selen må straks repareres eller erstattes. Seletøy som ikke tåler påkjenningene under kjøringen kan være livsfarlig å bruke. Kusken må alltid være sikker på at seletøyet er i orden.

4.6 Pisk, stangbitt og skylapper

Pisk er vanlig ved all kjøring med hest, og den skal holdes i høyre hånd eller være lett tilgjengelig for hånden. Piskan kan brukes til å mane hesten frem i en trengt situasjon eller til å få en lat hest i par til å dra likt med den andre.

Ved oppdragskjøring bør det brukes stangbitt, det er en sikkerhetsfaktor. Ved kjøring med par skal det benyttes stangbitt. Slikt må hestene - og kusken - venne seg til. Det er også et skånsomt alternativ for hesten, så sant kusken har en myk hånd. Godkjente kjørebitt er jaktkandar, postkandar, albuestang og liverpoolkandar, alle med forskjellige varianter av tungefrihet. Det varierer hvilken type den enkelte hest er komfortabel med

Ved kjøring i par og spann skal det brukes skylapper eller såkalte blinkers (halve skylapper) på hestene. Skylapper, bitt, neserem og kinnkjedene må tilpasses riktig.

4.7 Lys, refleks og bjelle

Det har vært brukt lys på en del stasvogner gjennom tidene også her i landet, men lys er til nå ikke obligatorisk for kjøring med hest i mørket. Likevel gjelder det at en gjør det en kan for å være trygg i trafikken. Dersom det er aktuelt å montere lys på kjøretøyet skal det være hvite lys fremover, røde lys bakover og gule lys til siden, jevnfør trafikkreglene. Lysene fremover må da stå så langt ut til sidene at hesten ikke skygger for lysene.

Bruk av fakler for å skape stemning under kjøreturen er ikke regulert i lovverket, og det kan således ikke erstatte vanlig oppmerksomhet når en kjører i mørket. På vogner og sleder som kjøres med par bør det være lys (elektrisk eller vognlykter).

Dersom det ikke er lys på sleden eller vognen, skal det være reflekser for lys som er montert på begge sider bak på kjøretøyet. Refleksene skal være formet som trekkanter og ha den ene spissen rett opp. Det varsler sakte gående kjøretøy. En vil også tilrå til at det blir brukt reflekser på framføttene til hestene.

Bjelle på hesten er etter gammel skikk obligatorisk i tiden 14. oktober til 14. april, som er vinterhalvåret. Denne regelen er ikke trått ut av kraft, og den gjelder således ennå.

5. TRENINGSOPPLEGG FOR KUSK OG HEST

Målet for treningsopplegget er å kunne bli en dyktig kusk og kunne bestå sertifikatprøvene for kusker. Best er det at den som vil bli kusk trener på en godt innkjørt og erfaren hest. Tipsene her gjelder i hovedsak det som legges til grunn for enspent kjøring, men kjøring med par og spann blir også omtalt. Hester som skal brukes i par og spann må være godt trent hver for seg.

Det er ikke bare enkelt å velge ut de beste emnene til gode kjørehester. Arv for lynne, temperament og samarbeidsvilje spiller en viktig rolle. Det samme gjør oppveksten. Legg merke til om hesten har vokset opp alene eller i en flokk der den har måttet innrette seg etter de andre hestene. Det siste er en klar fordel. Et føll som har vært bundet til draget på vogna, som mora har trukket, vil ha lært mye før selve temmingen starter. Det var et smart knep som de gamle hestekarene brukte mye.

Det er mange måter å trene på. Dette heftet kan ikke gi en enkel oppskrift på hvordan en best kan legge opp treningen for å nå målene. Noen tips kan det likevel pekes på.

5.1 Trene på egen hånd

De aller fleste som vil arbeide systematisk med innøving av rutiner for kjøreoppdrag med hest, må regne med å gjøre det meste på egen hand. Likevel er det å anbefale å melde seg til slike kurs som jevnlig frembys.

Like viktig som det er å være oppmerksom på at det er gode og trygge rutiner som skal øves, er det å være klar over at det er strukturert og systematisk trening som lettest fører til målet. Lag derfor en plan og følg den så langt det passer. Ta det rolig med de første trinnene, og øv dem om igjen og om igjen helt til de sitter spikret. Rutinetrening er å ta opp igjen grunntrinnene hver dag før en øker med nye trinn. Det blir som å gå lenger og lenger opp i en trapp, men hver dag starter en på bunnen igjen.

5.2 Leietrening, tømmekjøring og innkjøring

Etter at en er blitt kjent med hesten på stallen gjennom føring og røkt, er det tid for leietrening ute. Kjørehesten for kusketrening er erfaren, så dette er ikke den første turen den er ute. Gå noen småturer med hesten med grime og leietau. La han straks forstå at det dreier seg om trening, og at oppmerksomheten til hesten skal være hos den som leier den. Det kan være lurt å ha med en dressurpisk, slik at korreksjoner kan gjøres dersom det er nødvendig.

Tømmekjøring er å sette sele, tømmer og bitt på hesten og ”kjøre” den ved å gå bak hesten. Best er det å holde til på et inngjerdet område, der en kan gå hele runder, mindre runder, vendinger, åttetall og andre formasjoner. Det øves i å gå frem, stå stille, moderat rygging, gå i sving til høyre, gå i sving til venstre, og å stå helt stille i perioder. Under tømmekjøringen kan det gjerne legges inn noen uromomenter også, som folk, andre hester, en hund, ei kjerre, noen gamle bildekk eller lignende. Det er bra at kusken og hesten får venne seg til slikt mens de er helt fri for vogn eller slede. Skulle hesten vise frykt under tømmekjøring, er det som regel lett å ta den inn igjen med et fast grep i tømmene. Så prøver vi igjen og igjen helt til kusken ser at han mestrer dette og at han og hesten kan stole på hverandre.

Hesten skal være innkjørt før vi setter den i trening som kjørehest for oppdrag. Likevel er det en stor fordel at den blir satt i kjoretrening i ung alder. I alle fall starter treninga på bunnen, for å se til at hesten er rolig for de vanlige situasjonene en kjørehest kan komme opp i. De grunnleggende trinnene må gå automatisk før en går videre. Gjentatte øvinger må til for at det skal sitte. Kan en holde til på et inngjerdet område, så er det fint.

Neste trinn blir tømmekjøring med dragliner og deretter løse drag. Så er det tid for å prøve kjøring med en enkel vogn eller slede bak hesten. Det er greit å ha spesielt robuste vogner eller sleder av god kvalitet til innkjøring og til de første øvingstimene med kjøretøy spent til hesten. Nå er det viktig at en ikke holder på med dette alene. Her trengs det minst en, eller helst to, hjelpere. Hesten må finne seg til rette med de arbeidsoppgaver den skal venne seg til.

Hesten skal gå inn i dragene uten tvang. Husk at det er stor forskjell på lave og høye drag. For lave drag er det vanlig at de ligger mot bakken når hesten blir ført inn i dem. Noen liker å leie hesten inn ved å holde i den tømmeløkken som henger ned fra bittet. Fremføttene til hesten stiger da inn i dragene mens kusken retter opp hesten slik at bakføttene kommer greit etter. Første gangene må en hjelper være med for å støtte opp under denne plasseringen. Andre liker å tømmekjøre hesten inn i dragene. Da er det greit at en hjelper er klar til å stoppe hesten fremme. Med høye drag kan tilpassing av denne metoden brukes. En annen måte er å skyve dragene frem langs hesten som står rolig.

I alle fall må hesten venne seg til at dragene kan komme bort i lårene på hesten ved høye drag, eller at de kan få kontakt med føttene neden om hasen når det gjelder lave drag. Dette må hesten ha gjort erfaringer med før en legger ut på kjøring. Det er store forskjeller på hvor lang tid det tar før hestene blir fortrolige med oppgavene.

5.3 Forspenning og fraspennning, påstigning og avstigning

Her gjelder det at rutinene er greie. Hesten har selen på og vogna eller sleden står med dragene i kjøreretning og med god plass på begge sider. Hesten blir alltid ført inn i dragene fra den samme siden, mest vanlig fra den venstre sida når en kjører enspent. Kusken leier hesten inn med den slakke tømmeløkken som henger under halsen på hesten. De går skrått inn i dragene omtrent ved midten av lengden på dragene og stopper når hesten er på riktig plass fremme. Da vil hesten, etter litt trening, gå på plass med bakføttene også. Kan hende den trenger en liten korleksjon fra hånden, før den setter bakføttene på plass. Tømmene løsnes så og legges løse over ryggen på hesten. Nå er det fint at hjelperen er med og løfter opp dragene og fester dem til selen. Etter å ha gjort det, kan han stille seg fremfor hesten til kusken har fått ordnet med tømmene. Det er viktig at hesten står i ro til alt dette er ordnet.

Kusken stiger så opp i vogna og finner seg til rette på kuskebukken. Kusken ordner nå tømmene i hendene, tar det riktige grepene i tømmer og pisk, og ser til at alt er som det skal være med hesten eller hestene. Da kan kusken gjøre klart til å ta passasjerene opp i vogna eller sleden og vise dem til rette på sitteplassene. Pass på at tømmene ikke er for stramme, slik at hesten vil prøve å rygge.

Etter kjøringen er prosedyrene omvendt. Hesten stopper, og kusken ser til at alt er som det skal være. Dersom der er hjelper, stiller han seg foran hesten, og passasjerene kan stige av i tur og orden. Til slutt stiger kusken ut, ordner med tømmene, enten i hånden eller løst over krysset på hesten. Fraspenningen skjer så, og dragene blir lagt ned. Hesten skal stå rolig helt til kusken tar tak i de slakke tømmene og leier den ut av dragene og til plassen der avseling skal skje.

For kjøring med par er rekkefølgen ved forspenning: tømmer, stangkobbel og dragliner. Ved fraspennning blir det motsatt rekkefølge.

5.4 Tømmer og tømmebak

TØMMENE:

For enspent: Tømmene må være av sterkt materiale som gir god friksjon/grep i kuskehånden. Vanlig er: lær, rundflettet tau eller en kombinasjon. Den delen av tømme som er i kuskehånden kalles håndstykket. Tømmene bør være så lange at de rekker godt forbi kuskebukken og ha en solid innfesting i bittet. Vanlig er spennkrok som vrir inn på bittringen med kraft eller lær med spenne og smygstol. Nylontau og karabinkrok i bittet er ikke godt nok.

For par: Tømmene for parkjøring skal være av lær av god kvalitet. De består av to like deler der hver del har en gjennomgående tøm og en stikktøm som er festet inn på den gjennomgående med en spenne. Det er normalt 11 hull ved denne spennen der hull nr 6 er "nullstillingen". Stikktømmen skal være 8-14cm lengre enn den gjennomgående tømme. De to like delene skal kunne spennes sammen i den bakre enden.

Det er viktig å kontrollere partømmene regelmessig slik at de nevnte mål for stikktømmen ikke har endret seg ved at læret strekker seg. Sett spennene i hull 6 og hold tømmene ved siden av hverandre og kontroller at lengde på gjennomgående tøm er like lange og at stikktømmene er like lange (8-14 cm lengre enn de gjennomgående). Om de er ulike må de syes om.

Kjøring med kun utvendig tøm på par og mellomtøm (fra bitt til bitt mellom hestene) er ikke akseptabelt i oppdragskjøring.

TØMMENE SKAL:

- være av sterkt materiale
- ha solid innfestning i bittet
- ha god friksjon
- for par være av lær
- for par ha rette innstillingsmuligheter

TØMMENE SKAL IKKE:

- være nylontau
- være tydelig slitt
- for par ha strukket seg ulikt slik at innstillingene blir ukorrekte

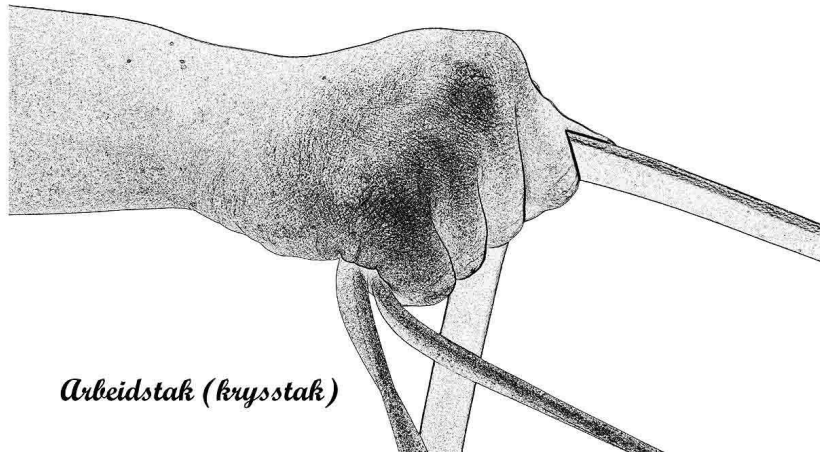
TØMMETAK.

Kusken må kunne ulike tømmebak for lett å kunne holde en jevn og stødig forbindelse med god støtte mot hestens munn og for å kunne forkorte/ forlenge tømmene ettersom hestene er i trekk eller bremses. Forskjellen her er ofte 40-50cm.

Videre er det viktig at kusken har god rutine på ulike tømmebak slik at en hånd kan frigjøres som hjelpehand til pisk, brems tegn/signaler med mer. Dette må kunne skje uten at hestene mister støtten totalt eller på den ene siden. Vanlig er at høyre hånd er hjelpehand. Kusken må også holde god orden på tømmeveien slik at denne ikke surrer seg inn i hjul eller henger på bakken.

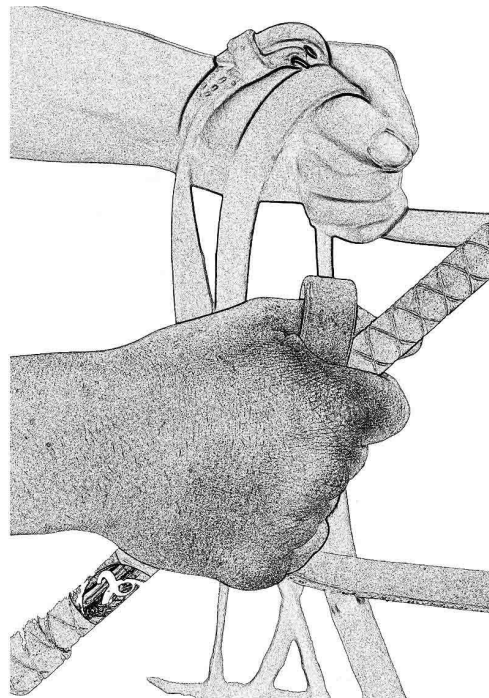
ARBEIDSTAK: Dette er et tømmebak som har sin bakgrunn i vanlig arbeidskjøring og kan brukes både som enhånds og delt tømmebak.

Enhånds: Tømmene legges i kryss inne i hånden og hesten styres/bremses med å bevege håndleddet/armen fra side til side eller bakover. Forkorting skjer ved at hjelpehånden går foran kuskehånden og tar et nytt krysstak. Ved forlenging lar man tømmene gli ut ved å løse på krysstaket.



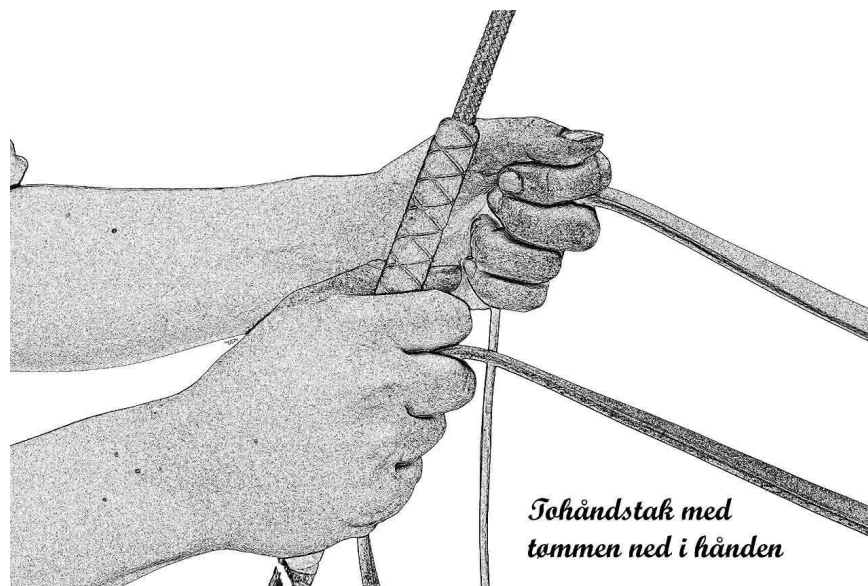
Arbeidstak (krysstak)

Tohåndstak 1: Som et ridetak med en tøm i hver hånd. Forkorting skjer ved at den ene tømme legges over i den andre hånden som et krysstak. Den ledige hånden går fram og tar et nytt krysstak som senere deles.



*Tohåndstak med tommen
opp i hånden*

Tohåndstak 2: Som et omvendt ridetak der tømme kommer opp i hånden og går ut mellom langfinger og pekefinger.



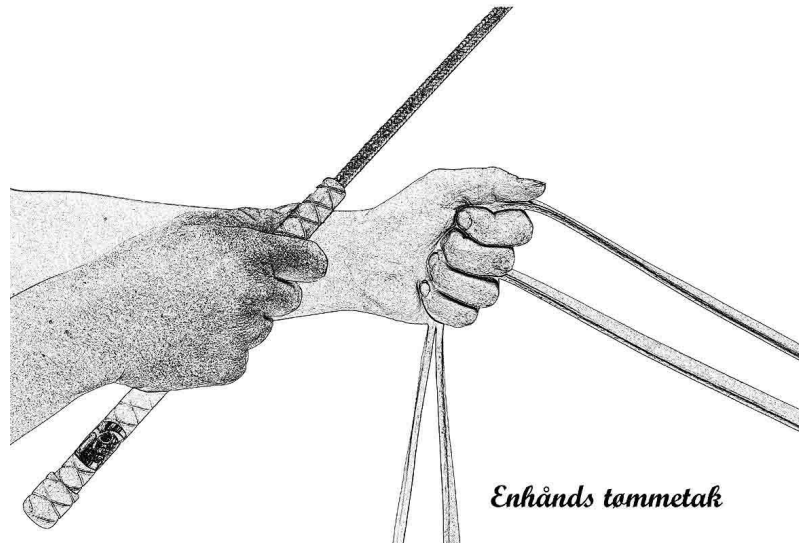
ENHÅNDSFATNING: Dette er et tømmetak som har sin bakgrunn fra vognkjøring i Europa. Kusken satt på vognen og det ble gjerne kjørt med skylapper, stangbitt og pisk.

Enhånds: Venstre tøm legges opp på venstre pekefinger. Høyre tøm legges mellom langfinger og ringfinger. Tømmene samles i hånden (kuskehånden) i et fast grep. Høyrehånden er fri som hjelpehand til pisk, brems, tegn/signaler.

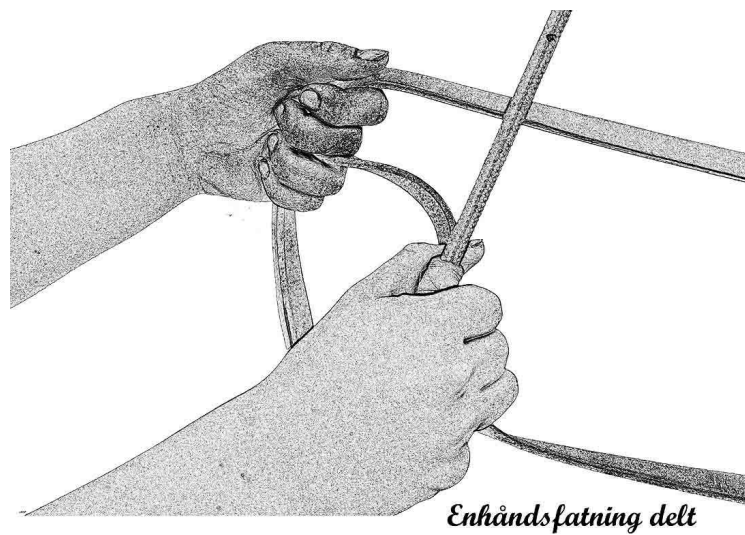
Om man senere skal kjøre spann så er det dette tømmetaket det bygges videre på.

Forkortning skjer ved at hjelpehånden går inn bak kuskehånden og tar tak i begge tømmene mens kuskehånden glir fram til et nytt fast grep. Justering av lengden på hver enkelt tøm skjer med hjelpehånden bak kuskehånden.

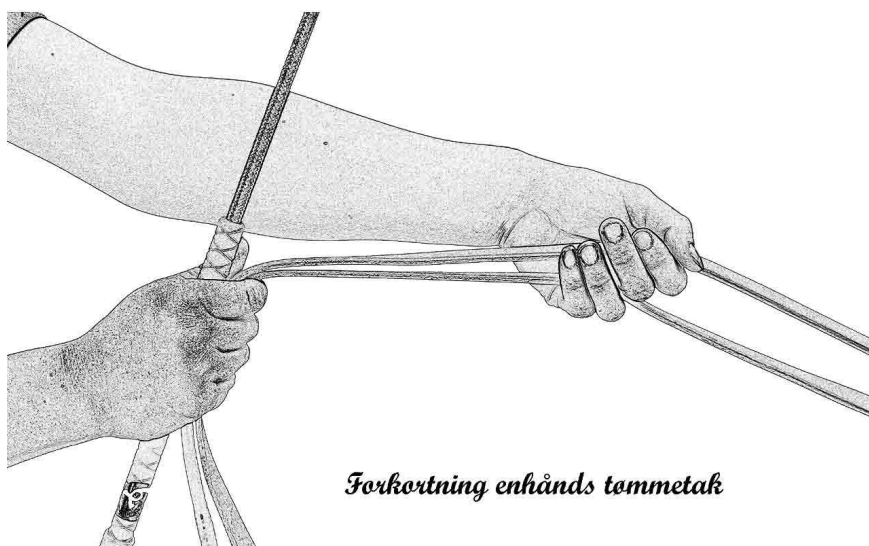
Ved lengre kjøring og om man blir sliten i kuskehånden kan hjelpehånden legges over kuskehånden og avlaste denne uten at tømmene fjernes fra kuskehånden.



Delt: Hjelpenhånden tar tak i høyre tøm og drar denne litt ut (20-30cm) fra kuskehånden. Høyre tøm blir fremdeles liggende mellom langfinger og ringfinger i kuskehånden, men er altså dratt litt ut med hjelpenhånden i et overtak (ridegrep)



Ved forkorting legges tømmen inn i kuskhånden igjen og forkorting som for enhånds.



- KUSKEN SKAL:**
- kunne arbeidstak, enhånds og tohåndstak
 - kunne enhåndsfatning og enhånds og delt
 - kunne forkorte og forlenge tømmene raskt og uten at hesten(e) mister støtte på tøylen
 - kunne bruke hjelpehand til pisk, brems mm
 - ha god orden på tømmekeveilen

5.5 Kjøring i hall, på bane og på vei

Dersom det finnes en innendørs hall tilgjengelig for trening med hest, vil det alltid være greiest å starte der. Mange kjenner seg tryggere med hesten når en får starte i fred og ro inne uten for mange uromomenter. På den andre side skal en være oppmerksom på at hester som ikke er vant til å kjøre innendørs, kan føle seg stresset når dørene blir lukket.

Trening på utendørs bane eller et annet inngjerdet område er alltid greit den første tiden, og det gjelder også når en seinere skal øve inn nye momenter i treningen. På banen kan det ordnes slik at en får være i fred når det trengs, men det kan også slippes inn flere når det skal øves i lag. På banen kan en også øve opp presisjonskjøring i oppsatte løyper, noe som har god

effekt både på kusk og hest. Det gjør ingen ting om det er noen uromomenter, som til for eksempel biler, traktorer eller lignende. Biler eller traktorer kan stå i ro eller bli kjørt litt omkring.

Treninga på veier starter på lite trafikkerte veier. Helt fra starten må en huske på at nå gjelder trafikkreglene. Etter hvert går treningen over på mer trafikkerte veier og til slutt inn i tettstedtrafikken. Det kan legges inn aktuelle øvingstrinn også i trafikken, med for eksempel både leiing og litt tømmekjøring før hesten kommer der med vogn. I trafikken skal det alltid være med en hjelper når en trener med hest.

5.6 Kjøring med par

Fordelene ved parkjøring er at trekraften øker og man kan anvende tyngre vogner/sleder. Det er som regel ikke noe problem å sette i sammen hester som er trygge å gode kjørehester hver for seg til et par. Det forutsettes at hestene er godt trent i enspent, og at kusken har erfaring med parkjøring.

Som forberedelse til parkjøring kan det være lurt å tømmekjøre hestene på forhånd. Tømmekjøring brukes for å vende hestene til virkningen av krysstømmene, og for å lære hestene holdt og igangsetting samtidig. De blir også vant med å støte mot hverandre. Hestene festes til hverandre med krysstømmene og stangkobbelet festes på vanlig måte.

Selv om det staselig med hester med samme farge og størrelse/kroppsbygning, er det viktigere å finne hester som passer sammen i temperament og bevegelsesmønster. Det tar tid å få hestene samkjørt. Hestene må lære seg en litt annen teknikk.

I Norge er det ikke uvanlig å kjøre par med beitedrag og arbeidsseler. Litt forenklet kan man si at man har et dobbelt sett med drag som spennes for med selepinner på vanlig måte. Noen har erstattet de ytre dragene med dragliner. Fordelene med beitedrag er at hesten kan bremse med bakselen på samme måte som den er vant med. Hester som er vant med arbeidsseler venner seg fort til å gå i par når man benytter seg av beitedrag. Ulempen med beitedrag er at hestene får mindre plass og det kan være vanskelig å lære hestene å bøye seg på en korrekt måte. Derfor brukes ikke dette utstyret i konkurransekjøring.

De fleste vogner og sleder som i dag brukes til parkjøring, er utstyrt med en stang i midten som hestene festes i. Stanga både bremser og svinger vogna. Til å trekke med brukes dragliner som er festet til en svingel. Man kan fortsatt bruke vanlige arbeidsseler. Da trenger man dragliner og stangkobbel i tillegg. Det er vanlig å bruke brystseler som er laget for parkjøring. De er som regel utstyrt med dragliner og stangkobbel.

Seler brukt i par, fra boken Fjordhest – en brukshåndbok, s. 79, Landbruksforlaget 2001



Uansett valg av utstyr anbefales det at kusken bruker krysstømmer. Dette er tømmer som er laget for parkjøring og som kan tilpasses slik at de passer begge hestene. Krysstømmer forenkler parkjøringen, men har samtidig den ulempen at man ikke kan påvirke hestene uavhengig av hverandre.

Høyretømmeren deler seg og går til høyresiden av begge hestene. Tilsvarende med venstretømmeren. Innertømmeren har en spenne og er koblet til yttertømmeren. Hvordan man justerer tømmeren er avhengig av hvor mye lengre vei det er frem til bittet for innvendig tøm enn utvendig tøm. Vanligvis er dette mellom 10-14 cm. Dette avhenger av blant annet hva slags sele man bruker og lengden på hestens hals. Hestens temperament kan også ha betydning for hvordan man stiller inn på tømmerne. Husk at når man justerer tømmeren på for eksempel venstrehesten påvirker man samtidig høyrehesten. Man kan altså ikke korte inn høyretømmeren på venstrehesten uten at høyretømmeren til høyrehesten blir lengre. Om en hest har lengre hals/ er større, så skal den slippes fram i forhold til den andre for at de skal dra likt. Still da innvendig tøm (stikktømmeren) som er festet til denne hests innside (spennen som da er på krysset til den korteste hesten) ett eller to hull fram. Samtidig må innvendig tøm (stikktømmeren) på den andre hesten stilles tilsvarende tilbake.

Dragliner og drott/bryste må være like lange på begge parhestene. Dvs hestens skuldre skal være like langt fra vognen. Dette er viktig slik at vi vet hva vi gjør om vi begynner å stille på tømmerne. Kjøring med kun utvendig tøm på par og mellomtøm (fra bitt til bitt mellom hestene) er ikke akseptabelt i oppdragskjøring.

Om en hest går på hardere enn den andre er det viktig at den late hesten slippes fram og får anledning til å være med å jobbe.

Stangbitt med flere festemuligheter for tømme, strammingen av kinnkjede, skylapper og bruk av pisk er også hjelpemidler som må brukes for å få et harmonisk par som trekker jevnt. Noen ganger opplever man at hestene vil legge seg ut fra stangen og trekke ut til siden og ikke rett fram. Dette er et stort problem om det oppstår. Bytt straks side på hestene og evt. gi den hesten som legger seg ut noe større frihet i stangkobbelet. (Kun den ene og ikke så mye at vognen kan treffe hasen)

Korrigerings av skjeve hester skjer som oftest i enspent.

Forspenning og fraspennning er et av de farligste momentene ved kjøring. Rekkefølgen ved forspenning av par er først tømmene deretter stangkobbel og til slutt dragliner. Fraspennning i motsatt rekkefølge.

Det blir litt for omfattende å beskrive alle momenter som er spesielt for parkjøring. Det kan være farlig å prøve å spenne for to hester hvis man ikke er sikker på rekkefølgen i forspenningen eller om utstyret man bruker passer til hestene og vogna. Her må man søke profesjonell hjelp.

HESTENE SKAL KUNNE: akseptere hverandre i paret
dra jevnt og gå rett frem

KUSKEN SKAL KUNNE: sikker påseling og avseling
sikker forspenning og fraspennning
velge riktig plass for hver enkelt hest
beherske nødvendige tømme og styringssignaler

5.7 Tilvenning til stangbitt, skylapper / blinkers og pisk

Husk at bittet er den eneste direkte kontakten mellom kusken og hesten under kjøring. Der gjennom går signalene for å gå frem, stoppe, rygge, øke farten, senke farten og så videre. Hesten må trives med bittet dersom dette skal gå bra. Like viktig er det at kusken forstår hvordan de forskjellige typer bitt og fatninger av tømmene kan virke på hesten. Kusken må ha følsomme hender.

Treninga starter med vanlige enkle trinsebitt. Etter ei tid kan det prøves med tredelt trinsebitt, som også er å regne som et mildt bitt. Det legger seg etter gommene til hesten, og det blir lett på plass. Pass på at selve bittet ikke er så tjukt at hesten kan klemme det fast. Da mister en kontrollen over hesten. Det er en fordel at hesten skummer i munnen under kjøringen. Når munnen er tørr vil bittet irritere i munnen og kommunikasjonen med kusken blir ikke god. Litt kopper i bittet skal virke bra, mens forniklede eller forkrommede bitt renes som mindre bra.

Når en går over til stangbitt er det viktig at kjeden blir liggende flat og så stramt at to fingrer kan få plass mellom kjeden og kjeven. Det skal være et fritt ledd på høyre side. Strammingen skjer på venstre side. For korte bitt blir urimelig skarpe mens for lange bitt ikke duger som de skal, og det blir knip i tunge og lade. Prøv først med et tjukt og mildt bitt. Dersom det ikke duger må du finne årsaken til det før du bytter til et skarpare bitt.

Husk at bittet alltid skal være så bredt at ringene ikke presser mot munnvikene på hesten. Ved trinsebitt skal det være en eller to rynker i munnvikene, og det skal sitte så høyt at hesten ikke kan få tungen over bittet. Stangbittet legges alltid noe lavere. Ta kontakt med folk som har

erfaring med stangbitt før du setter i gang med slikt. Tilvenning til stangbitt gjør en best ved tømmekjøring før en spenner for vogna. Det er en helt annen erfaring for hesten å ha et stangbitt i munnen enn å ha et trinsebitt.

Tilvenning til bruk av skylapper / blinkers skjer også best ved at det gjennomføres tømmekjøring før en spenner for vogn eller slede. Det er viktig å passe på at skylappene ikke irriterer øyevippene til hesten. Husk at også dette er en tilvenning som tar litt tid.

Tilvenning til pisk er stort sett at hesten ikke må bli redd når kusken tar tak i pishen og holder den korrekt. De fleste hester reagerer på selv de svakest signaler som gis med pishen. Pishen skal ikke straffe hesten men være en forsterkende hjelper.

KUSKEN SKAL KUNNE: velge egnet bitt og tilpasse det riktig
tilpasse bruken av skylapper / blinkers når det er ønskelig
beherske vanlig bruk av pisk under kjøring

5.8 Kjøring i trafikk med uromomenter

Trafikken i byer og tettsteder må kunne regnes som uromomenter i seg selv. Likevel vil de fleste hester som har vokset opp nær slik trafikk ha vennet seg til den vanlige trafikken. Men hesten har ikke lært trafikkreglene. Det må kusken passe på. Trafikkreglene gjelder for hestekjøretøy på same måten som for andre kjøretøyer. Med trinnvis trening i vanlig tettstedtrafikk vil de fleste hester og kusker mestre dette etter en tid. I trafikken er det alltid godt å ha med en hjelper.

Problemen kommer når det helt uventet kommer hendelser i trafikken som skaper ekstra støy, stor fart, sammenstimling av folk, blafrende elementer som kan være festet til noe, slik som flagg, eller som flyr løst gjennom luften, slik som papir, plastikk eller lignende. De fleste hester vil da få vekket reaksjonsevnen for flukt. For kusken blir den viktigste oppgaven å roe hesten ned med tømmer og tilsnakk. Hjelperen springer frem og tar tak i hestene. Kusken kjører heller fremover enn å stanse. Hestene roer seg best når de får ha litt fremdrift.

For hver gang en slik hendelse går bra, vil hesten og kusken gradvis venne seg til det. Toleransen blir øket. En skal være helt klar over at det på dette feltet er store forskjeller på både hester, kusker og hjelpere. Noen greier slike situasjoner langt bedre enn andre. Like fullt går det an å venne seg til slikt. Det er det treningen går ut på. Ta alltid med hjelper når du øver på kjøring i trafikken.

5.9 Lær hesten til å stå stille

Det er den vanskeligste oppgaven når det gjelder trening av hester. En pleier å si at det er ingen kunst å få hesten til å gå fram eller til å springe. Verre er det å få den til å stå stille. Da er det tillit som skal til, og det kan være tidkrevende å bygge opp tillit. Målet er at hesten skal stå i ro når kusken vil ha det slik, og det skal kunne skje uavhengig av situasjonen hesten og kusken er i.

KJØREHESTER SKAL KUNNE STÅ STILLE VED:

- forspenning og fraspennning
- av og påstigning
- ved hinder i vegen som gjør det nødvendig å stoppe, for eksempel også i trafikken

- rødt lys i trafikk-kryss
- når en venter på tur til å rykke frem i en kortesje

Dette arbeidet starter med leietrening, og det er der grunnlaget blir lagt. Gå med hesten, og stopp han. Gå igjen og stopp han. For hver gang skal den stå stille med alle fire beina. Gjør den ikke det, så korrigerer vi ved berøring med en liten ridepisk eller lignende. Dette er greit å gjøre alene.

Nest trinn blir på samme måten med tømmekjøring. Nå kan det være greit å ha med en hjelper som kan korrigere frem mot det å stå helt stille. Det gjelder ikke bare i sekunder, nå må hesten kunne stå i minutter også. Når hesten står i lengre perioder, må det tåles at hesten gjør litt vektbytte på beina. Det å stå stille er altså ikke å stå som en statue. Men hesten skal ikke flytte seg.

Det viktige trinnet er når treningen går over til forspent vogn. Da kan en trene alene og vekselvis sammen med hjelper. Nå er det fint om treningen også kan skje sammen med andre ekvipasjer. Det er helt avgjørende for at en ekvipasje skal kunne få være med i en kortesje, at alle hestene kan stå stille når det gjelder.

6. ULIKE TYPER KJØREOPPDRAG

Spørsmål om kjøreoppdrag kan komme til alle som har hest. De som spør har ikke alltid innsikt i hva spørsmålet dreier seg om. De kan ha hørt at du har hest, og de tenker gjerne at det skulle være moro med en tur med hest i stedet for med bil. Det kan skje i forbindelse med bryllup, festlige tilstellinger i lokalmiljøet eller for å få oppmerksomhet ved markedsføring av en handlegate eller lignende. De tenker gjerne også slik at prisen blir vel omtrent som for en drosjetur. Det er ikke vanskelig å forstå at slikt kan forekomme i vårt typiske forbrukersamfunn. Folk med litt innsikt i hestekjøring vil likevel straks si at slike sammenligninger er useriøse.

Oppdragenes art kan variere innenfor alle rimelige grenser. Det er derfor ikke mulig å klassifisere oppdragene i bestemte grupper. Likevel er det noen kjennetegn ved oppdragene som tilkaller spesiell oppmerksomhet. Her nevner vi tre ulike typer oppdrag som krever forskjellige forberedelser.

6.1 Enkeltoppdrag med en hest eller par

Her hviler alle forberedelser og hele ansvaret på den kusken som skal forestå kjøringen. Kusken må selv vurdere hesten eller hestene, utstyret, bruk av eventuell hjelper, kjøreruten, risikoen og betalingen.

6.2 Kjøring i kortesje

Nå stiller det flere ekvipasjer, og bestillingen er at de skal kjøres i samlet kortesje i en eller annen formasjon. Det betyr at det som skal gjennomføres må være øvet inn på forhånd. Det er også helt avgjørende at det er en person som er kjøreleder og som dirigerer alt fra start, gjennomføring og helt til oppdraget er over. Vedkommende kan selv være kusk, eller han/hun kan være med utelukkende som kjøreleder, når det er svært krevende operasjoner som skal gjennomføres.

Den som skal være kjøreleder må ha utvidet erfaringsgrunnlag i forhold til hver enkelt kusk, og vedkommende må være den som gir klare meldinger om alt som skal skje. Oppstår det uventede forhold er det svært viktig at kjørelederen er tydelig på hva de deltakende kusken skal foreta seg. Det vil være en naturlig utvikling av ordningen med kuskertifikat at det kan komme utvidede sertifikat spesielt for kjøreledere.

6.3 Vinterkjøring med slede eller vogn

I vårt land er det slik at det meste av oppdragskjøring skjer i vinterhalvåret. Fra gammelt av regnes vinterhalvåret for tiden fra 14. oktober til 14. april, altså innrammet av de eldgamle flyttedagene for tjenestefolket på bygdene (se primstaven). I vinterhalvåret skal hesten være utstyrt med bjelle, og vogner eller sleder skal ha reflekser bak. For øvrig tilsier all fornuft at det må tas hensyn til mange andre forhold som gjelder for dem som beveger seg utendørs i mørket. Det gjelder slikt som refleksbånd på hestene, lys eller fakler på vogner og sleder samt refleksvester på kusker, hjelpere og kjøreledere.

Når det gjelder hestene så er det viktig at seletøyet innstilles riktig i forhold til oppgavene. Hestene må være vant til lave drag, noe som er vanlig på flere av sledetyperne. Husk alltid et pledd til å legge over hesten ved pauser.

Sleder og vogner kan være av tradisjonell norsk standard eller av mer eller mindre modifiserte typer med opphav i andre land. De må være robuste, og de skal ha skikkelig plass til kusken. Kombisleder der det kan slippes ned hjulsett når det ikke lenger er vinterføre er nå mye brukt. Vognene skal ha bremses på hjulene og sledene bør ha nedslipps – eller påløpsbremses der dragene kan inngå i bremsesystemene. Når sledene har bukk og geit er det viktig at det er god avstemming mellom disse.

Det stiller bestemte krav til kuskene for vinterkjøring. For det første skal verken hester, kusk eller passasjerer fryse. Hestedekken og gode klær er en forutsetning. Vogner og sleder må kontrolleres daglig og eventuelt repareres. Balansering og avstemming av sledene er nødvendig. Kusken skal ha sin plass på kuskebukken også ved sledekjøring. Kusken må aldri stige opp på dragene og stå der, selv ikke for en liten stund.

Spesielt for vinterkjøring er det at føret varierer. Det må kusken ta hensyn til. Når ekvipasjen uventet kommer til veier som er strødd med sand eller der snøen er brøytet bort eller smeltet bort, må passasjerer og kusk forlate sleden til det igjen blir normalt føre. Kusken kjører da uten lass forbi de vanskelige partiene.

7. FOREBYGGING MOT UHELL

Kjøring med hest kan være risikofylt. Kusken skal derfor alltid først og fremst tenke på sikkerheten omkring det oppdraget som blir etterspurt. Han vet også at det ligger mye arbeid både i forkant og bak oppdraget. Her gjelder det å fokusere på sikkerhet.

En god regel er at du aldri tar på deg kjøreoppdrag med hest dersom du ikke har forberedt deg spesielt for slike oppdrag.

7.1 Analyser oppdraget etter de opplysningene som foreligger

Før du svarer ja til oppdraget, må du be om opplysninger om hva som er tenkt, hvor mange som skal være med, hva slags rute som er tenkt og tidsperspektivet for det som skal skje. Ut fra slike opplysninger, og annen informasjon som du har, må du analysere om dette er noe du kan utføre. Kan du ivareta sikkerheten? Vil hesten eller hestene kunne greie dette med tanke på vekt, avstander og tidsforbruk? Vil du kunne by frem en tjeneste som kundene blir tilfreds med? Det er tre avgjørende spørsmål til deg selv før du svarer ja til oppdraget.

7.2 Kartlegg ruten fra start til mål

Når du har takket ja til oppdraget, må du kartlegge ruten fra start og til mål. Dersom du har utført tilsvarende jobb flere ganger tidligere, vil du kjenne godt til de stedene der du må passe spesielt godt på. For nye ruter går du i tankene gjennom ruten og vurderer om det er noe spesielt å passe på. Husk: du skal vite på forhånd hvilken rute som skal kjøres. Du kjører ikke et oppdrag med hest i håpet om at du vil finne frem til slutt. Sikkerheten skal ligge i bunnen hele tiden.

7.3 Rekognoser ruten med tanke på veivalg og mulige hendelser som kan oppstå

Dersom det er en ukjent rute som skal kjøres eller det kan være noe som tyder på at ukjente situasjoner kan oppstå langs ruten, bør du rekognosere ruten på forhånd. Finn ut av hvor du kan snu, hva du skal gjøre dersom hesten blir urolig på grunn av uventet støy eller andre uromomenter, og hvor det kan være et passe hvilested for hesten. Vurder også om det er nødvendig å ha med hjelpere.

7.4 Forbered deg selv og hesten på det som skal skje

Gjennom analyse, kartlegging og eventuell rekognosering av ruten er du selv kommet langt i forberedelsene på det som skal skje under oppdraget. Det gjenstår å finne frem og kontrollere alt utstyret som skal til. For utstyret skal kontrolleres i forkant av alle oppdrag. Det hører med til de rutinene kusken må øve inn. Dersom det alltid skjer i en fastlagt rekkefølge, vil ikke noe bli glemt.

Hesten skal også ha tid på seg til å bli forberedt for oppdraget. Han forstår hva som skal skje så snart kusken trer inn i stallen og starter med sine forberedelser. Dernest er det viktig at kusken er ute i så god tid at hesten ikke blir stresset av at kusken holder et for høyt tempo. Da forstår hesten at de er sent ute, og det må kusken også forstå. Dersom forspenning skjer i et oppdrevet tempo, kan en være sikker på at fremturen til oppdraget blir preget av nervøsitet og småspringing der hesten skulle ha fått starte med å skritte rolig.

Altså, vær ute i god tid og la hesten forstå at det hele går etter vanlig mønster. Forspenningen skal skje i vanlig tempo og med fast rutine. Hesten skal settes i skritt på vei mot oppdraget, og så skal den få springe litt før den når frem til møtstedet for oppdraget. Det er den beste garanti kusken kan få for at oppdraget kan gjennomføres på en god måte for kundene, for seg selv og ikke minst for hesten.

7.5 Ta ikke økt risiko ut over det du mestrer – si heller nei til oppdraget

Dersom kusken får en følelse av at dette kommer ikke til å gå bra, fordi han ikke fullt ut stoler på hva som kan komme til å skje, så er det best at han sier fra seg oppdraget. Husk at kjøring med hest i dag blir oppfattet som noe eksklusivt og fint, og spørsmål om oppdrag kommer oftest når noe spesielt skal markeres. Da har kundene grunn til å tro at det hele skal kunne skje

trygt og godt og til stor glede for dem som blir med. Men kundene må også forstå at transporten skjer ved hjelp av levende dyr, og at hesten er i sin fulle rett til å vise følelser som for eksempel frykt. Likevel, det er kuskens ansvar at det hele foregår i trygge og trivelige former. Er han ikke sikker på det, må han la det hele være. Si nei til oppdraget. Målet skal likevel være at kusk og hester føler seg så trygge at kundene kan få den opplevelsen de drømmer om.

7.6 Når uhellet er ute

Ingen vet hvordan det kan gå når uhellet er ute, og ingen vet hvem som kan være i stand til å gjøre det som bør gjøres når noe slikt skjer. Derfor må kusken forberede seg på samme måte som bilføreren må gjøre det. I tillegg må han tenke på hesten eller hestene.

Et uhell med hest kan føre til flere uhell dersom ikke hesten straks blir tatt hånd om. Skulle en hest komme seg løs og fare etter veien, kan det føre til mer alvorlige uhell enn det uhellet som førte til at hesten kom seg løs. Derfor blir det avgjørende for kusken, eller den som er i stand til det, å sikre hesten. Det må ha første prioritet. Kusken, eller en annen som er i stand til det, må så opptre som skadestedleder og sette i verk de tiltak som situasjonen krever.

Den vanlige førstehjelpsvæsken som brukes i biler, kan det være greit å ha med i skyssvogna. Det same gjelder varsel trekant, en kniv og en knipetang. Mobiltelefon med lett tilgang på viktige nummer er nødvendig i dag. Det viktigste er likevel at kuskene har forberedt seg mentalt på hva de kan gjøre dersom det går galt.

Veitrafikkloven peker på at alle som er på veiene har plikt til å stoppe og hjelpe personer og dyr som er skadet og til å ta del i de tiltak som det er grunn til å sette i verk. Generelle tiltak, etter at hesten er siket blir da:

- Ta ledelsen
- Sikre skadestedet
- Gi meldinger
- Start med førstehjelp
- Hold publikum på avstand
- Alle trafikkuhell med personskade skal meldes til politiet

Nødnummer er: Ambulanse 113, Politi 112, Brann 110

Det blir en oppgave for hesteorganisasjonene å få i stand kurs som er spesielt innrettet mot uhell med kjørehest.

Det blir ofte mye oppstyr med media etter et uhell med hest. Det er ikke lett å forberede seg på hvordan en skal takle media etter et uhell, men alle kusker bør tenke på at slikt kan være en naturlig følge av et uhell i dag. Ikke minst etter et uhell, er det viktig å kunne holde frem et sertifikat som viser at kusken har blitt kvalitetssikret. Alle regner i dag med at Hestenæringen har satt slikt i system.

8. KURS SOM FØRER FREM TIL DEN AVSLUTTENDE PRØVEN

Denne ordningen er lagt opp slik at det er en frivillig ordning og alle som vil kan melde seg til den avsluttende prøven for kusker som vil ta sertifikat. Likevel vil det være slik at flere av de som er interesserte i ordningen ønsker å forberede seg til den avsluttende prøven ved å gå kurs som er lagt opp nettopp for denne ordningen.

8.1 Hvem har tilbud om forberedelseskurs

Det vil etter hvert bli holdt fullstendige kurs, som fører fram til den avsluttende prøven, med enspent hest og par. Det er fritt for alle å holde slike kurs, men det anbefales å velge kurs som arrangeres av hesteorganisasjoner som benytter godkjente kjøreinstruktører og som holdes på egnede øvelsesområder. Kursarrangørene må ta hensyn til de krav til fasiliteter som kreves for den avsluttende prøven når de velger kurssteder. Avsluttende prøver blir bare holdt på steder som er godkjent av Norsk Hestesenter.

Følg med på hjemmesidene til Norsk Hestesenter og til den organisasjonen du tilhører eller ta kontakt med Norsk Hestesenter på Starum, tlf. 61 16 55 00, eller Norsk Fjordhestesenter på Nordfjordeid, tlf. 57 86 48 00.

8.2 Hva koster kursene og hva skal du ha med deg til kurset

Til vanlig vil det være fra seks til åtte deltakere på kursene, og det er vanlig at en tar med egen hest. Det vil være oppstalling for hesten og innkvartering for deltakerne på kursstedet. Kost og materiell til kurset går inn i kursprisen. Prisene for kursene vil være på tilsvarende nivå som for andre opplæringskurs av samme varighet. Her kommer det tillegg for at hestene skal være med også.

8.3 Hva lærer kusken på kurset

Det som blir satt opp her blir bare en antydning for hva det må trenes på hjemme for dem som ikke går på kurs.

KUSKENE SKAL HA / KUNNE

- Grunnkunnskaper om hest tilsvarende forkurs og kurs for hestekunnskapseksamen ved Norsk Hestefagskole, kurs nr. 19 og kurs nr. 20 ved NHS.
- Innsyn i lovverket som vedkommer kjøring med hest og tekniske forhold som vedkommer sele og kjøretøy, vanlig kvalitetssikring av opplegget
- Forberedelser til kjøreoppdrag, risikovurdering, vurdering og sømfaring av ukjent hest
- Trygg forspenning og fraspennning av hest og trygg påstiging og avstiging for passasjerer
- Brukshestkjøring som beskrevet i kapittel 9.5
- Kjøring med passasjerer på veier, litt utenfor vei og i tettstedtrafikk
- Takle uromomenter som plutselig og uventet dukker opp
- Hva gjør en kusk når det skjer uhell av varierende grad
- Framferd for kusker og samarbeid med andre kusker og kjøreleder under fellesoppdrag

8.4 Hva lærer hesten på kurset

Det som blir satt opp her blir bare en antydning for hva det må trenes på hjemme for dem som ikke går på kurs.

HESTENE SKAL KUNNE

- Leiing og tømmekjøring med variasjoner
- Trygg forspenning og fraspennning til vogn og trygg påstiging og avstiging for passasjerer
- Tilvenning til pisk, skylapper, andre bitt og diverse vogner / sleder
- Gå fram, svinge til høyre, svinge til venstre, gjøre holdt, rygge
- Gå fram i skritt og i lett trav alene og i kortesje av flere hester, passe på plassen sin i rekkefølgen
- Stå stille med vogn og passasjerer, alene og i kortesje
- Tåle noen uventede uromomenter som kan oppstå under kjøreoppdrag
- Tåle å opptre sammen med andre hester

9. OM DEN AVSLUTTENDE PRØVEN

9.1 Program og opplegg for den avsluttende prøven

Den avsluttende prøven går over en hel dag. Praktiske opplysninger om det som skal foregå blir gitt ved ankomst. Kandidater og hester må være klare når dagen starter.

Programmet har tre elementer:

- Skriftlig kunnskapsprøve
- Brukshestkjøring
- Tettstedskjøring

9.2 Skriftlig kunnskapsprøve

Prøven vil inneholde oppgaver fra områdene:

- Spørsmål om teoretiske kunnskaper som forsikring, trafikkregler, lover og regler
- Kjøretekniske spørsmål om sele, vogn/slede, bitt, skylapper, pisk
- Spørsmål om oppdragskjøring som sikkerhet, planlegging, gjennomføring, hest og framferd.

Prøven består av min 20 spørsmål og har elementer fra alle de tre nevnte områdene. Noen spørsmål besvares ved avkryssing og noen krever en kort utredning.

Det utarbeides en pool med ca 25 spørsmål innenfor hvert område (ca 75 spørsmål i alt).

Prøven vil således variere fra gang til gang og sensorene vil lett kunne sette sammen oppgavesett med passende spørsmål.

Oppgavene vil ha basis i dette Pensumheftet.

9.3 Brukshestkjøring

Det kjøres med vogner på fire hjul. Kuskene skal demonstrere at de på tilfredsstillende måte greier å gjennomføre en kjørerute som inneholder de fleste av disse momentene:

Lasterampe

Rampen skal være slik at vogna ikke kan sette seg fast, og den skal være lenger enn vognplanet og ha samme høyde som vogna.

Kusken skal parkere ved rampen, mindre enn 20 cm fra, laste vognen med noen kasser eller sekker, kjøre en runde, parkere på nytt og laste av. Hjelperen laster.

Kumlokk

Ei rund plate, eventuelt et kumlokk på mellom 30-60cm i diameter som ligger plant med bakken.

Kusken skal kjøre etter en buet linje mot kumløkket og slik at bare et av bakhjulene går over kumløkket ved passering.

Trebro

Ekvipasjen skal passere broen i heile sin lengde uten å stoppe, volte eller rygge.

Porter

Ekvipasjen skal kjøre en bane med serpentiner gjennom 5 -10 porter, med en bredde på 30 -50 cm videre enn vognen. Tempo trav. Porene kan være kjegler, plastrør eller lignende.

Stopp

Det stoppes med vognens framhjul mellom to markerte linjer (avstand 60cm)

Stopp på flat vei 40 sek.

Stopp i motbakke 10 sek.

Stopp i unnabakke 10 sek.

Manøvrering på liten plass:

Ekvipasjen kjører fram og rygger inn på sidevei slik at begge framhjul er inne på sideveien.

Kjøring og rygging inn og ut av port. Vanskelighetsgraden bestemmes av vognens bredde.

Snu i firkant

Ekvipasjen kjører inn i en avmerket firkant med åpning. Det foretas en vending før utkjøring fra firkanten.

Hinder med uromoment

Kjøre forbi eller rundt et oljefat med tromming, et område med lydeffekter av musikk, sirener eller lignende og forbi en samling av mennesker med flagg, ballonger, paraplyer eller lignende.

Stå i ro ved kjøring i kollone

Hesten må kunne stå i ro, for eksempel ved fremrykk i kortesje.

9.4 Tettstedskjøring

Kuskene vil måtte gjennomføre et oppdrag etter en rute i et tettstedsområde med vanlig trafikk. Det gis muligheter for rekognosering før prøven igangsettes. Likevel, det kan oppstå uventede situasjoner som skjer spontant eller som legges inn av arrangørene av prøven. Sensorene sitter med i vogna under oppdraget.

9.5 Sensorer for den avsluttende prøven

Det er Norsk Hestesenter som peker ut sensorer til den avsluttende prøven for kusker. De aktuelle sensorene til en bestemt prøve blir utpekt fra en gruppe sensorer som er oppnevnt av

Norsk Hestesenter for hver sesong og som har deltatt i en felles samling med fokus på kuskertifikat for kjøreoppdrag. Sensorene vil ha bakgrunn som autoriserte kjøreinstruktører / sertifiserte kusker fra NHS. Etter hvert vil aktuelle sensorer bli fulgt opp med spesielle kurs ved Norsk Hestefagsole.

10. SERTIFIKAT FOR KUSK TIL KJØREOPPDRAG

Sertifiseringsordningen for kusker er en frivillig ordning som må dekkes inn økonomisk av dem som vil gå inn for ordningen. I regulerte samfunn er det nå vanlig at kompetanse, som kan dokumenteres, blir verdsatt høyt av dem som vil gjøre seg nytte av den. Noen yrker krever offentlig autorisasjon av utøverne, andre krever eksamen fra diverse skoler, høyskoler eller universitet, mens andre igjen krever dokumentert erfaring fra arbeidslivet. Skal en kjøre bil må en ha et sertifikat som forteller at en har kompetanse for slikt. Kusksertifikatet vil både kunne dokumentere at vedkommende har spesiell kompetanse for å kjøre hest, og det vil øke anseelsen hos dem som driver oppdragskjøring med hest.

10.1 Pris for å gjennomføre den avsluttende prøven

Det vil sannsynligvis komme på ca. kr. 3 000 å gjennomføre den avsluttende prøven for kusker. Av dette betales kr. 1 000 som et depositum ved påmelding. I tillegg kommer reise og opphold til prøvestedet for kusk og hest.

10.2 Gyldighet av sertifikatet

Kusksertifikatet vil være gyldig så lenge kusken kan dokumentere jevnt bruk av hest og kjøretøy gjennom vanlig opplegg for kvalitetssikring av hestetjenesten (internkontroll).