Inovace v chovu koní:

Etologie, etika a welfare přepravy koní

Pavel Čechovský

SPOLEČNOST MLADÝCH AGRÁRNÍKŮ
ČESKÉ REPUBLIKY

PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

Etologie, etika a welfare přepravy koní

Cíl přednášky – nastínit známé a objasnit doposud nezohledněné aspekty přepravy koní v podmínkách Evropské unie.

Motto přednášky: přeprava bude koním vždy způsobovat stres, nepohodlí a ohrožovat jejich bezpečnost, vždy bude narušeno jejich welfare. Když už je tedy nutné koně přemisťovat, nechť je to provedeno co nejohleduplněji, humánně a bezpečně.

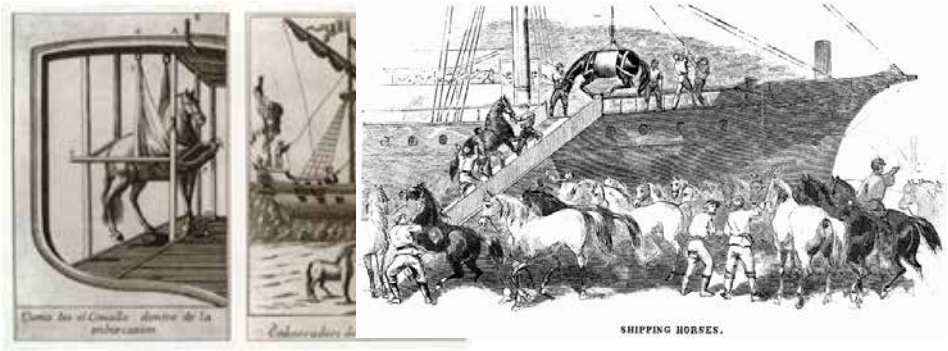
Přednášející Pavel Čechovský je dlouholetý certifikovaný přepravce koní, znalec problematiky přepravy koní, včetně dopravní a veterinární legislativy. Co by zřizovatel a provozovatel nestátního neziskového projektu Horse Emergency-Koňská Záchranka je známý jako zastánce welfare přepravovaných koní. Z toho důvodu přednáška popisuje mnoho konkrétních situací během nakládání i transportu a obsahuje i osobní subjektivní názory přednášejícího na problémy s přepravou spojené. Je tedy na posluchačích, zda se s některými z těchto názorů ztotožní a pomohou je formou osvěty šířit dále mezi jezdeckou veřejností, či nikoliv.
Přednáška popisuje mnohé problémové oblasti, přednášející se pokouší na jednotlivé otázky navrhovat řešení.

Historie přepravy koní

Relativně brzy po domestikaci koňovitých přišli naši předkové na to, že tento druh zvířat lze velmi dobře využívat i jako „přibližovalo“. Jak však zajistit, aby se „V.I.P.“ kůň neunavil ještě před tím, než začne podávat rozhodující výkon? Na bitevním poli, na rytířském kolbišti, na jezdeckých závodech, na show…?
V dobách, kdy byli koně kromě hospodářského užitku využíváni i ve vojenství, se to nejprve řešilo různými způsoby. Ve středověku např. tak, že do bitvy rytíř přijížděl na „cestovním“ koni, ze kterého poté přesedl na „bitevního“. Později se tyto koňské celebrity vozily na povozech tažených jinými koňmi.

Dále již historie přepravy koní kopírovala technický pokrok okolního světa. S rozvojem železnice přišly na řadu železniční vagony a vynález automobilu ještě více podpořil „mobilitu“ koní.

Specifikou přepravy koní v minulosti byla lodní (námořní) přeprava. Na dlouhých cestách (např. do Nového světa) byli koně kvůli kolébání lodi ustájeni do nejnižších částí podpalubí. Zde byli umístěni do závěsů, což mělo ještě více eliminovat nežádoucí pohyby. I přes tato opatření většina zvířat abnormální podmínky nezvládala a uhynula.



Druhy přepravy koní

Silniční přeprava – v dnešní době nejrozšířenější a nejpřístupnější způsob přepravy.

Varianty – **přeprava ve vleku zapojeném za tažné vozidlo.** Vleky bývají jedno- až čtyřmístné. - **přeprava v návěsu.** Návěs je přes tzv. točnu připojen na tažné vozidlo tak, že většina hmotnosti návěsu zatěžuje ložnou plochu tahače. Tahače mohou být malé, připojené k vozidlu např. typu pick-up.

Tyto uvezou do počtu ca. pěti koní. Velké tahače s velkými návěsy uvezou i 15 až 18 koní.

- přeprava v kamionu. Stejně jako u návěsů, existují i zde malé varianty pro jednoho až dva koně a oproti tomu velké kamiony pro 10 až 12 koní.

Letecká přeprava – v dnešní době bezpečná a poměrně rozšířená zejména na dlouhé vzdálenosti mezi jednotlivými kontinenty. Koně cestují v kontejnerech podobných silničním přepravníkům. Po dvou nebo po třech v jednom, podle velikosti koní.

Přeprava lodí – v současnosti se již provádí výhradně jen jako trajektová. Tzn., že se kůň neskládá, ale po celou dobu plavby zůstává na původním přepravníku.

Přeprava železniční – dnes již v našich podmínkách téměř nepoužívaná. Je však pravdou, že České dráhy vyjmuly přepravu koní z Přepravního řádu teprve před ca. dvaceti lety.

Je vůbec nutné koně přepravovat tak často a na tak velké vzdálenosti?

Zhruba 90% všech přeprav bývá opodstatněných, nutných a potřebných. Koně jsou již jednoznačně zvířaty zájmového chovu, byť je legislativa za takové prozatím nepovažuje. Proto je naprosto pochopitelné, že budou se svými majiteli cestovat na závody, výstavy, svody, hobby akce, výlety, dovolené apod. Velmi časté jsou i přepravy z důvodu nákupu a prodeje a k lékařskému vyšetření nebo zákroku a zpět. Těchto zhruba 90% přeprav bývá naprosto opodstatněných, nutných a potřebných. Zbylých 10% transportů je minimálně nejednoznačných.

Jde např. o tyto případy:

- kůň cestuje na vyšetření za veterinářem, místo aby tento se dopravil do stáje
- majitel kupuje koně „na slepo“, nechá si jej dovézt a poté jej opět vrací původnímu majiteli
- majitel jede na akci s jedním koněm, druhého, který se závodu neúčastní, přiloží, aby dělal „šampiónovi“ společnost. Tento kůň potom většinou celý den prostojí na přepravníku, ze kterého mu jeho kolegu vždy vyvedou na soutěž a znovu vrátí.

Všechny uvedené, ale i zde nezmíněné příklady mají svoje řešení:
Většina veterinárních diagnostických přístrojů již existuje v mobilní verzi, takže nejčastějším důvodem, že kůň musí za odborníkem bývá vytíženost veterináře např. na Klinice.
Nákup koně na slepo je naprosto nelogickým postupem a je úkolem zkušenějšího okolí potenciálního majitele, aby mu tuto variantu rozmluvilo.
Řešení třetího případu je ve správném zajištění logistiky transportu. Danou přepravu lze inzerovat a k vlastnímu koni přiložit jiného, který se taktéž akce zúčastní.

Hlavní negativa přepravy

a) Stres a jeho příčiny

- předcestovní přípravy – podrobný výzkum týmu Francouzské národní jezdecké školy v Saumuru, zjistil, že předcestovní stres nastupuje u koní již 45 minut před naložením do přepravníku. Toto je způsobeno

nezvyklým pohybem a činností ve stájích. Tento stres není nijak výrazný a podstatný, takže pro jeho případné snížení by stačilo buďto ruch před naložením omezit na nejnižší možnou míru a nebo jej naopak zavést co by výcvikový prvek, aby se koně na tuto činnost otupili.
- samotné naložení a uzavření do přepravníku – kůň, jehož přirozeným prostředím je volný prostor a který se v případě tušeného nebezpečí zachraňuje útěkem, se ocitá v nepřirozeném stísněném „vězení“, ze kterého bývá jen složitý únik. Vědomí nemožnosti záchrany útěkem může někdy být i příčinou neochoty nastoupit do tmavého malého prostoru. Necitlivé nakládání vyvolá u koně stres ještě před tím, než se naloží a tento stres v lepším případě postupně odeznívá během cesty, nebo se naopak vlivem různých dalších příčin může stupňovat.
Jediným možným řešením je otupení koní na přepravník samotný a u problémovějších jedinců výuka nastupování do přepravníku.
- špatný stav techniky - vozidla i přepravníku. Tažné vozidlo se slabým motorem či opotřebovanou nebo slabou spojkou např. nedokáže plynule vyjet prudší kopec a cuká s vlekem, podvozek přepravníku bez odpružení přenáší všechny rázy do nohou koně, neseřízené brzdy možnost výškou) neumožní koním komfortní cestování, některé starší plachtové vleky nemají možnost otevřít přední okýnka, tím nenabízí důležitou možnost větrání interiéru, která zajišťuje vzdušnost a přijatelnou vnitřní teplotu, výška předních a zadních zábran by měla být nastavitelná, zejména, pokud se převáží koně různých plemen a velikostí. Problémem bývají vysoké zábrany pro nízké koně, kteří během jízdy vepředu strkají hlavu pod a vzadu zajíždí zadkem opět pod zábranu.

Dbejme na perfektní stav techniky, člověk se může rozhodnout, jestli do nebezpečného „vraku“ nastoupí, či ne, koně tuto možnost nemají ... V

případě zapůjčení přepravníku, nebo objednání profesionální přepravce, nakládejme koně jen do funkčních bezpečných přepravníků, které táhnou solidní silná vozidla.
- špatný stav vozovky – ve spojení s havarijním stavem přepravníku bývá téměř jistou příčinou nervozity nevyrovnaného, nebo nezkušeného koně. Jedinou obranou a pomocí je pořídit přepravník s dokonalým tlumením, nebo se pokusit stylem jízdy nerovnosti co nejvíce eliminovat.
- nepřítomnost dalšího koně (koní) v přepravníku – dlouhodobé zkušenosti a pozorování opakovaně potvrzují, že samotný kůň zažívá několikanásobně větší stres, oproti variantě, kdy se může psychicky „opřít" o spolucestujícího. Je zajímavé, že většinou není nutné, aby spolucestující jedinec byl kůň. Stejný efekt vyvolá přítomnost ovce, kozy, telete, nebo i člověka.
Zkusme zapátrat a vymyslet variantu, aby např. odstávčata nebo mladí koně cestovali ve dvojici. Majitelé koní navíc ušetří, neboť se náklady dělí na polovinu.
- přítomnost jiného koně – oproti předchozímu odstavci jde zdánlivě o paradox. Pokud se totiž do přepravníku těsně vedle sebe naloží dva jedinci, kteří mají vůči sobě zřetelné, či skryté antipatie, je dost pravděpodobné, že submisivní kůň bude ve stresu, neboť kdyby měl možnost (např. ve výběhu), tak se k druhému koni ani nepřiblíží. Na tento aspekt spousta i zkušených koňáků zapomíná a výsledkem bývají pokousaní koně, kteří např. poté odmítají nastoupit do přepravníku.
Řešení se samo nabízí – sledovat jak na sebe koně vzájemně reagují. Umístění koní do přepravníku uzpůsobit této etologické potřebě, a pokud to nelze, alespoň jedince od sebe separovat např. přepážkou mezi hlavami.
- délka přepravy – zbytečné prodlužování trvání transportu jednoznačně může zvyšovat stupeň „naštvání" koně v přepravníku. Paradoxně přepravu prodlužují mnohdy necitlivě nastavené legislativní požadavky na povinné přestávky během jízdy. Řešení z hlediska welfare radí rozdělit dlouhodobou cestu na několik úseků, v nejlepším případě i s možností přenocování v tranzitní stáji. Mít v pořádku veškeré dokumenty a povolení by mělo být samozřejmostí, stejně jako dokonalý stav auta a přepravníku. Další nemilé zdržení na cestě totiž způsobují dopravní a veterinární kontroly. Nepříjemný, leč obvyklý případ - jestliže policie na odstavném parkovišti na dálnici např. v Německu přikáže odpojit přívěs, který nesplňuje legislativu, nastává zapeklité řešení co s naloženými koňmi ...
- tělesná (ne-)pohoda zvířat – v létě nepříjemné teplo, v zimě abnormální chlad a navíc nebezpečný průvan. Přepravníky schválené pro dlouhodobé

cesty nad 8 hodin přepravy jsou povinně vybavené registračními teploměry a ventilátory tak, aby se klima v interiéru udrželo na požadovaném a pro zvířata přijatelném rozmezí. U koní máme jednu obrovskou výhodu, že v zimě je můžeme opatřit dekou, která nahradí umělé vytápění. Ale i při krátkodobých převozech dbejme na tělesnou pohodu našich svěřenců. Pozor zejména na průvan. V létě, v dobré víře otevřeme všechny větrací otvory, ale pokud je kůň opocený, nebo jinak vlhký, může lehce dojít k jeho ofouknutí. Lepší variantou je dát koni lehkou odpocovací deku, a nebo lehce přivřít přední okna. Pozor také na nebezpečí nafoukání do očí. Stává se to pravidelně koním, kteří mají hlavu přímo ve výšce zcela otevřených oken. A při cestování po dálnici je nápor vzduchu opravdu značný!

- (ne-)přítomnost krmení v přepravníku – podobně jako všechny výše uvedené příčiny stresu při transportu i tento aspekt je odpozorován během dlouhodobé praxe. Nejčastěji dáváme koním na cestu seno v síti, nebo vaku. Je to velmi vhodná varianta jak koně přivést na „jiné myšlenky“ aby se nesoustředil na samotnou pro něj nepříjemnou situaci: jsem sám v malé krabici, do které mě nacpali, podlaha mi ujíždí pod nohama, celé se to třese, nemám jak a kam utéct, nevím jak dlouho tu budu... Seno (žrádlo) v dosahu koně má pro přepravce ještě jeden podstatný význam – jakmile nervózní kůň začne jíst, bývá to znakem, že se dostává do pohody. Zajímavým poznatkem se jeví, že koně i v těch nejparnějších dnech odmítají nabízenou vodu. Když se jim podá, maximálně si v ní vymáchají hubu a nechají být. Neznamená to, že by se jim vědro nemělo nabídnout, nebuďme ale vyplašeni, pokud se nenapijí. Kdyby měli opravdový nedostatek tekutin, poznáme to. Příčinou může být částečně stres a částečně odpor k „jiné vodě“. I když si vezeme vlastní ze stáje v barelu, už může mít pachuť přepravní nádoby.

b) Újma na zdraví či životě zvířete

Je samozřejmé, že si nikdo z nás nepřeje, aby k nějaké podobné situaci došlo. Pokud však rozebíráme negativa přepravy koní, bylo by naivní si nalhávat, že při přepravě, zvláště na našich silnicích v našem provozu, nemůže dojít k ohrožení přepravovaných zvířat.
Ohrožení bezpečnosti zvířete může způsobit:
- stres koně – kůň se může cítit v ohrožení a reaguje pro něj přirozeným způsobem, snaží se z přepravníku jakýmkoliv způsobem dostat.
- špatný stav techniky – ke zranění dochází díky nebezpečně uzpůsobenému interiéru přepravníku a dále při případné havárii, což zapříčinila špatná údržba vozidla.

- nezkušený řidič – zvyšuje nesprávným způsobem jízdy samotný stres koně. Protože neumí reagovat na vzniknuvší situace, bývá často příčinou havárií (typický příklad - rozkmitání vleku za autem).
- délka trvání přepravy – jednoduše řečeno: čím delší cesta, tím vyšší riziko, že se něco stane.
- nadměrné krmení během dlouhé cesty - krmení energetickým krmivem na dlouhodobých cestách je potřeba buďto zcela vyloučit, nebo nahradit opravdu malým množstvím nízkoenergetické varianty. Předejde se tak schvácení kopyt a kolikovým stavům. Sena lze podávat ad libitum.
- povětrnostní situace – zhoršené jízdní podmínky mají přímou úměru k potenciálnímu ohrožení bezpečnosti přepravy. Pokud to lze, přeplánujme transport na dobu mimo sněhovou, či jinou kalamitu.
- hustota provozu – i zde platí, že čím vyšší je hustota provozu, tím je riziko jakéhokoliv problému vyšší. Vyhněme se tedy dopravním špičkám, tím současně podstatně zkrátíme i dobu trvání cesty.
Řešení většiny aspektů uvedených v tomto odstavci již bylo vysvětleno výše v bodu a)

c) Újma na dopravní technice

Příčinou nebezpečí poškození auta a přepravníku mohou být téměř všechny body uvedené v odstavci písmene b).

d) Finanční a technologické zatížení přepravy koní

- soukromá přeprava - je nutné pořídit a udržovat nákladnou soupravu tažného vozidla a vleku, nebo přepravníku na samostatném podvozku (kamión). Náklady na samotnou konkrétní cestu zahrnují spotřebu pohonných hmot a amortizaci auta a vleku, popř. dálniční poplatky.
- zapůjčení vleku – je nutné vlastnit patřičné tažné vozidlo. Náklady na samotnou konkrétní cestu zahrnují spotřebu pohonných hmot, amortizaci auta a cenu za pronájem vleku a dálniční poplatky. Pozor na stáří a kvalitu půjčovaných přepravníků. Většinou jdou z ruky do ruky a poctivější údržbou se pronajímatel příliš nezabývá.
- přeprava s certifikovaným přepravcem – náklady tvoří cena za přepravu (při dálkových cestách navíc ještě ceny za trajekty a mýta, ustájení koní v tranzitní stáji a přenocování řidičů). V mnoha případech cestují koně automaticky pojištěni.

e) Nebezpečí narušení vztahu majitele a koně

Každý, kdo má se svým koněm (koňmi) dobrý vztah musí počítat s tím, že se může při nakládání do přepravníku, nebo během samotného transportu tento vztah pokazit. Přeprava je totiž pro koně absolutně nepřirozená a není tedy divu, že při ní zažívají větší, či menší stres. A ve

stresové situaci se kůň začne chovat nestandardně. Většina výchovných a výcvikových prvků, které kůň zvládá např. ve stáji nebo na jízdárně najednou jakoby vůbec nefungovaly. Kůň přebírá iniciativu a snaží se situaci vyřešit svým způsobem, což není vhodné pro majitele koně. A potom dochází k násilí, někdy nespravedlivému, někdy nevyhnutnému.

Jediným řešením je smysluplným výcvikem vybudovat vztah tak pevný, že i v té nejkrizovější situaci se kůň nechá zklidnit a vést svým lidským partnerem.

f) Nebezpečí a záludnosti legislativy (viz str.15)

Příčiny problémového chování

Pramení z pocitu nebezpečí a ohrožení. Mohou být:
- přirozené – nezávislé na vlivu člověka
- vytvořené vlivem člověka

Přirozené příčiny problémového chování:
- stádový pud = samota
- kůň = klaustrofobní druh
- nemožnost úniku
- odstav
- přepravník = neznámé prostředí

Postupy řešení: otupit (zvyknout) na přepravník, podpořit sebevědomí jedince = samostatnost, zaměřit pozornost na jinou činnost (žrádlo)

Příčiny problémového chování způsobené člověkem

- špatná zkušenost s první přepravou
- amatérský necitlivý styl jízdy s koněm
- násilí a stres při nakládání
- dezolátní stav přepravníku
- prudké zabouchnutí zadní rampy a necitlivé spuštění zadní plachty
- společná přeprava jedinců, kteří se navzájem tyranizují
- havarijní stav vozovky
- stresová situace během přepravy-autonehoda, vysoká zadní zábrana, krátké uvázání, hříbě v přepážce apod.
- nezvládnutý, nebo špatně provedený základní výcvik a výchova
- kombinace výše uvedeného

Postupy řešení: opravit výchovné chyby, zkušený řidič, odstranit všechny stresující prvky

Projevy problémového chování:

a, běžné potíže při nastupování do přepravníku

b, problémy během jízdy:

- navalování se na stěnu
- hlava pod přední zábranu
- zadek pod zadní zábranu
- kopání do zadní rampy
- hrabání a ohlížení se (v podstatě to není problém)
- vzpínání
- únik z přepravníku

c, komplikace při vystupování z přepravníku

- nechce couvat
- panicky prchá z přepravníku
- při couvání nedrží směr

Proč nechce nastoupit? (Obecně – proč kůň nechce /nemůže/ splnit úkol, vyhovět)

- nechápe, nerozumí pobídce
- bojí se
- nechce se mu, dělá si legraci
- zdravotní problém
- různé kombinace předchozích bodů

Principy korektního naložení a bezpečné přepravy koně

Cíl – naložit a převézt koně v klidu a bezpečně pro člověka, pro koně a pro přepravník
- nácvik nastoupení vs. okamžité naložení
- výcvik od jednoduchého ke složitému, od známého k neznámému ...
- využití dříve osvědčených postupů
- co nejvíce ulehčit nastoupení koni a usnadnit nakládání člověku při zachování maximální bezpečnosti obou
- usnadnit a zpříjemnit koni vše, co dělá správně a zkomplikovat a znepříjemnit mu to, co dělat nemá
- všechny pomůcky jsou k ničemu, pokud je neumíte správně používat! To platí obecně i o výcvikových metodách a zde popisovaných principech
- schopnost podívat se na daný problém očima koně, vžít se do jeho myšlení
- ve fázi výuky nakládání nezáleží na tom jakým způsobem kůň nastoupí
- pracovat s koněm na principu maximální důslednosti, ale současně i objektivní spravedlnosti
- odměna musí následovat okamžitě po sebemenším náznaku koně, že je ochoten vyhovět a daný (pod-)úkol splnit
- neváhat přizvat zkušenější osobu
- problémové koně nakládat těsně před odjezdem a skládat první ihned po příjezdu
- vyvarovat se obcházení problému (sedativa, kapuce ...) není-li to v zájmu bezpečnosti
-vyhradit si dostatečný prostor, neomezený čas a bezpečný přepravník
- vybavit se vhodnými pomůckami, znalostmi, empatií a nezměrnou trpělivostí

Vyvraťme zažité mýty!

I v přepravě koní bohužel dodnes existuje řada polopravd a klišé. Ještě více je však starých ortodoxních postupů, které jsou dnes již dávno překonány.

1. Začnu-li cvičit nakládání, musím jej dokončit = mýtus! Nastoupení koně do přepravníku patří k psychicky nejnáročnějším výcvikovým prvkům. I při běžném výcviku by se měly nové věci učit postupně a teprve po zvládnutí základů lze pokračovat dále. Stejně tak nácvik nakládání lze ukončit např. v okamžiku, kdy kůň dá přední nohy na

rampu, zvláště, když na začátku byl „zaštycovaný“ 10 metrů od vozíku. Jde zkrátka o rozdělení velkého konceptu na menší postupné úkoly. Pokud naložení koně do přepravníku pojmeme jako cvičení ovladatelnosti koně u přepravníku a v něm, je potom jedno, ve které fázi výcvik ukončíme.

2. Rozhoupe-li se vlek ve větší rychlosti, je třeba zvýšit rychlost, nebo prudce zabrzdit = velmi nebezpečná chyba!!! Správné řešení je plynule pozvolna ubírat rychlost, dokud se vlek nestabilizuje.

3. Kůň lépe nastoupí se zavázanýma očima = nebezpečná polopravda. Platí jen pro nouzové okamžité naložení a neřeší problém do budoucna (podobně jako u sedace). Navíc je tato metoda velmi nebezpečná, pokud se kůň vytrhne a splašeně poslepu běhá po areálu (silnici, závodišti, parkovišti...). Důsledky rozumně uvažující člověk domyslí sám a nebude tuto metodu používat.

4. Kůň za jízdy „zlobí“, tak ho trochu „vybrzdíme“, aby si stoupl správně = hloupost a velká nespravedlnost vůči přepravovaným koním! Přesně takto se vyrábí popisovaní „lehací“ koně.

5. Kůň si během přepravy odpočine = v žádném případě! O tomto snad již dnes nikdo ani nepolemizuje, ale přece... Během cesty pracují odlišné skupiny svalů, kromě toho není kůň v psychické pohodě, což jej stojí další energii. Proto vrcholoví sportovci jezdí na vzdálenější mítinky o den, či více dopředu, aby se koně mohli po náročné cestě adaptovat.

6. Nebudu koně vícekrát stresovat nácvikem nakládání a nacpu ho tam najednou až to bude nutné = nezodpovědné a krátkozraké! Právě, že „až to bude nutné“ bývá v časovém i psychickém stresu a potom většinou přichází na řadu biče, lopaty, násilí, nespravedlnost... Velkým mýtem, zavánějícím demagogií je názor, že výcvik koně je jen to, co se odehrává na jízdárně a nácvik nakládání sem nespadá. Naopak! - při výuce nastupování do přepravníku se procvičují a zúročují mnohé důležité prvky běžného výcviku – podvolení se tlaku, ustoupení plecí, zádí, couvání, krok vpřed, snížení hlavy, zklidnění koně, laterální ohnutí, zvládnutí stresové situace atd.

7. Plachtový vlek koně děsí = nepotvrzeno, nevyvráceno, je to velmi individuální. Komfortnější jsou jistě vleky laminátové, ale platí pravidlo: lepší plachťák v dobrém stavu, než laminátový vrak.

8. S koňmi se musí zatáčky projet pomalu = obecně vzato jistě. Zkušený přepravce s pomocí kamerového systému však zvládá průjezd i vyšší rychlostí, pokud dodrží základní pravidla: necukat volantem a upravit rychlost před zatáčkou. Tu potom projet konstantní rychlostí tak, aby kromě odstředivé síly již nepůsobily další (vpřed, nebo vzad).

9. Přeprava plemenného hřebce je vždy horor = nemusí být. Při správném harmonogramu přepravy a při dodržení všech důležitých pravidel může cestovat s valachem, hřebcem a dokonce i neřící klisnou.

10. Chtěl bych nakládání nacvičovat ale nemám k dispozici přepravník a nikdo mi ho nepůjčí! = je-li k dispozici, je to jistě výhoda. Mnoho problémů při nakládání má však původ jinde a k jejich odstranění je vozík důležitý až v závěrečné ověřovací fázi.

Nebezpečí a záludnosti legislativy přepravy koní

- legislativa živnostenského zákona
- legislativa silniční dopravy
- legislativa veterinární

Svěří-li majitel koně přepravu do rukou profesionála, z pohledu legislativy má na starosti již jen to, aby kůň splňoval podmínky pro přemístění, tzn., musí mít Průkaz koně a v něm uvedeno, že kůň byl vakcinován dle vakcinačního schématu udaného výrobcem vakcíny a je v imunitě proti chřipce. Poslední vakcinace byla provedena nejpozději 7 dní před datem přesunu, kůň od 24 měsíců stáří byl laboratorně vyšetřen s negativním výsledkem na infekční anemii. Vyšetření nesmí být starší 24 měsíců. Kůň nebyl 30 dnů před odběrem vzorků k laboratornímu vyšetření alergologicky vyšetřen. Pokud Průkaz tyto záznamy neobsahuje, je nutné vystavit Veterinární osvědčení k přemístění zvířete (formulář), které musí obsahovat všechny náležitosti § 4 odst. 8 vyhlášky č. 296/2003 Sb., včetně slovního a grafického popisu koně a jeho změn. Platnost Veterinárního osvědčení je 72 hodin.

Převoz k veterinárnímu lékaři nebo na veterinární kliniku a zpět podle pokynů veterinárního lékaře nepotřebuje dle evropských norem žádné zvláštní potvrzení. U akutních převozů nejsou nutné dokonce ani žádné výše uvedené dokumenty. Pozor! Pokusy o zneužití tohoto ustanovení se velmi lehce odhalí a sankce potom bývají o to přísnější!!!
Hodlá-li si majitel vézt své koně sám, nebo je dokonce ochoten kvůli vytížení přiložit i cizího koně, musí počítat s tím, že se na něj budou vztahovat daleko přísnější pravidla. U přepravy cizího koně navíc spadá do kategorie komerční přepravy, která se řídí jinou legislativou.

Legislativa živnostenského zákona

V případě přepravy vlastního koně ve vlastním vleku nejde z hlediska živnostenského zákona o podnikání, proto řidič (majitel koně) nemusí dodržovat žádné jeho nařízení.
Má-li komerční přepravce, nebo ten, kdo přepravu nabízí (i vytížení vleku!!) další příjmy (jako zaměstnanec nebo podnikatel) nad limitní částku za zdaňovací rok, musí příjem nad tuto hranici zdanit, včetně podání daňového přiznání. Pokud jeho činnost směřuje k zisku (tzn., že např. přepravu nabízí), musí mít živnostenské oprávnění na autodopravu, popř. související služby.

Legislativa dopravní (silniční)

Silniční zákon - základní a směrodatný zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho novelizace 297/2011 Sb.
Z hlediska našeho tématu řeší:

- řidičská oprávnění: vydaná do 18.01.2013
„§ 80a Skupiny vozidel
„(1) Do skupiny

f) B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg,

k) B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg
Pouze se skupinou B můžete táhnout (koňo-)vlek těžší jak 750 kg, ale jen za podmínky, že maximální přípustná hmotnost celé soupravy nepřekročí 3.500kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného motorového vozidla. Příklad takové jízdní soupravy může být následující: tažné motorové vozidlo o maximální přípustné hmotnosti 2 000 kg, s pohotovostní hmotností 1 500 kg, spojené s přípojným vozidlem o maximální přípustné hmotnosti nejvýše do 1 500 kg, tj. jízdní souprava o maximální přípustné hmotnosti do max. 3 500 kg
řidičská oprávnění vydaná po 19.01.2013
19.1.2013 vstoupila v platnost novelizace zákona 361/2000 Sb. Důležitá Hlava III, Díl 1, § 80a týkající se změn skupin ŘO.

Písm. f) Do skupiny B jsou zařazena vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písm. a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo:

1. o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750kg
2. o největší povolené hmotnosti převyšující 750kg, pokud nejvyšší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500kg, nebo

3. o největší povolené hmotnosti převyšující 750kg, pokud nejvyšší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500kg, ale nepřevyšuje 4 250kg, jedná-li se o ŘO v rozšířeném rozsahu.
Body 1. a 2. korespondují se zněním zákona platným do 18.1.2013. Bod 3. je nový a rozšířený rozsah je možné získat pouze na základě doplňovací zkoušky.

- spojitelnost vozidel – vyhláška č. 341/2002 Sb. (§ 14)

Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií 02 platí:

- b) okamžitá hmotnost přívěsu kategorie O2 (750 - 3500 kg) nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za podmínky, že největší povolená hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií M1 a N1 a 1,5 násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií M3 a N3

- dálniční poplatky

Česká republika (+ např. Rakousko) – tažné vozidlo do 3.500 kg celkové hmotnosti + vlek O1 nebo O2 – dálniční známka pro OA. Tažné vozidlo nad 3.500 kg celkové hmotnosti – mýto.

Slovensko - tažné vozidlo do 3.500 kg celkové hmotnosti + vlek O2 – dvě dálniční známky, umístěné na skle tažného vozidla.
Švýcarsko - tažné vozidlo do 3.500 kg celkové hmotnosti + vlek O2 – dvě (celoroční) dálniční známky. Jedna umístěná na skle tažného vozidla, druhá na pevné části vleku.
Polsko – jakákoliv souprava nad 3.500 kg – elektronické mýto!!!

- nejvyšší dovolenou rychlost jízdní soupravy

Řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a pokud jde o jízdní soupravu, tak nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy. Pokud ministerstvo dopravy při schvalování technické způsobilosti typu přívěsů kategorie O1 a O2 nestanoví jinak, nesmí být největší rychlost přívěsu vyšší než 80 km/h.

- záznamové zařízení – tachograf

Aktuálně tuto problematiku ošetřuje Nařízení Rady(ES) č.561/2006 a nejnovější Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014.
Z jejich znění vyplývá, že: bude-li majitel koně řídit soupravu s max. příp. hmotností nad 3.500 kg může kontrola požadovat vybavení tachografem. I přesto, že si veze vlastní koně zájmového chovu. Výjimku tvoří osobní automobily (kategorie M1) provozované pro soukromé účely. „Firemní“ vozidla a vozidla kategorie N v soupravě nad 3500kg tedy spadají pod povinnost vybavení záznamovým zařízením.

Legislativa veterinární

Přepravy zvířat (koní) v podmínkách EU se velmi úzce dotýká zhruba 15 důležitých právních předpisů. Přesto - alespoň nejpodstatnější Nařízení Rady (ES) č. 1/2005. Předpis, který v případě rozporu s národní legislativou je nadřazený a - také nejzmatenější.

a, veterinární legislativa pro nekomerční přepravu

Jde o převoz pro vlastní potřebu, který nepřináší žádný prospěch - např. přeprava koní na dovolenou. Ostatní případy naše legislativa považuje za činnost, směřující k dosažení zisku. Příkladem je komerční přeprava za

úplatu, ale také všechny další případy, kdy majitel přepravníku naloží cizího koně.
Evropská norma zmírňuje podmínky pro přepravu „evidovaných koňovitých“ oproti přísnější legislativě pro přepravu jatečných zvířat. Přesto je nezbytné při nekomerční přepravě dodržovat alespoň následující minimum:
- přeprava do 65 km – při dodržení základních legislativních a etických norem není potřeba žádných povolení ani osvědčení.
- přeprava nad 65 km do 8 hodin trvání cesty - kůň musí být zdravý, pohyblivý a schopný přepravy, přepravník musí být homologovaný pro přepravu zvířat, musí být bezpečný a nepoškozený, musí splňovat všechny podmínky dané výrobcem a právními předpisy při přepravě zvířat. Alespoň jedna osoba přítomná přepravě musí mít splněnu odbornou způsobilost = Osvědčení o způsobilosti pro přepravce a průvodce zvířat.

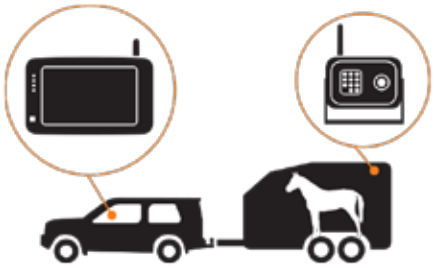
b, legislativa komerční přepravy

Komerční přeprava:
– přeprava koně, která potenciálně přinese prospěch, nebo směřuje k dosažení zisku (jezdecké závody, svody atd.)
- jakákoliv přeprava jiného než vlastního koně
Řidič - při cestě do 65 km postačuje základního minimum potřebné pro nekomerční přepravu. Od 65 km do 8 hodin trvání přepravy musí mít navíc Registraci/povolení přepravce živých zvířat od KVS, do jehož obvodu spadá, Typ I. Vydává se na základě předložení Osvědčení o odborné způsobilosti, výpisu z rejstříku trestů, seznamu dopravních prostředků, kopie technických průkazů, prohlášení o vybavenosti dopravními prostředky. Dostane přidělené registrační číslo a je jako registrovaný přepravce zanesen do databáze KVS a EU. Platnost 5 let od vystavení.
Vybavení vozidla - ve vozidle musí mít následující doklady: průkaz koně s platnými záznamy, vyplněný rejstřík vozidla pro přepravu zvířat, Osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce, Povolení dopravce Typ I, příručku osvědčených postupů. Ve vozidle dále musí být technické prostředky pro nucené usmrcení přepravovaného zvířete v krajních případech.
Pozor! Ani takto schválený řidič a přepravník nesmí absolvovat cesty nad 8 hodin (zejména do zahraničí)!

Teorie jízdy s koňmi

Pořídit, či nepořídit kamerový systém?

Kamerový systém nebyl, není a nikdy nebude univerzálním všelékem, řešícím automaticky všechny problémy přepravy koní!!! Pokud však toto zařízení bezvadně technicky funguje a jeho informace jsou bezchybně vyhodnocovány, stává se nenahraditelným preventivním prvkem chránícím nejen zdraví koní a tím finance, ale zároveň zvyšuje důvěru



převážených koní v bezpečnost a pohodlnost přepravy.

Pokud se monitoring používá správně, dokáže :

- ušetřit finanční náklady za potenciální zranění koní během přepravy. Rizikové okamžiky jsou: zranění končetiny při nekoordinovaném lehnutí, rozbití hlavy při vzpínání, kousání a ostatní útoky koní na sebe navzájem, u přestárlých přepravníků propadnutí podlahy ...
- kromě zranění koně dokáže dále monitoring ušetřit peníze za případné poškození přepravníku, jestliže se kůň z různých důvodů rozhodl tento během přepravy znehodnotit. Jedná se zejména o kopání do zadní rampy nebo boků, hrabání, okusování interiéru, při lehnutí velmi častá reakce za každou cenu se vykopat ven, což má za následek částečnou nebo i úplnou destrukci nástavby + rozsáhlá zranění nejenom koně samotného, ale někdy i koně spolucestujícího, atd. Většinu uvedených situací signalizuje kůň předem netypickým chováním. Tyto věty nemají za účel nahánět strach, pouze by měly přimět nerozhodné k investici do kamerového systému.
- zcela nenahraditelnou funkci má kamera v případě nutnosti přizpůsobit jízdu maximálnímu komfortu koní a nebo při přepravě mladých a problémovějších koní.

U slušně vychovaných, zcestovalých zvířat by v podstatě ani monitoring být nemusel. Po létech praxe, mnoha tisících ujetých kilometrů s živým nákladem mnoho řidičů dokáže (na silnici bez nerovností) podle chování vleku a pohybů uvnitř naprosto přesně odhadnout co se v tom daném okamžiku ve vleku děje. Každý by však dokázal jmenovat situace, kdy i zdánlivě bezproblémoví koně začali zlobit. Typickým příkladem jsou vedle sebe naložení koně, kteří se z nějakých pro nás nepostřehnutelných koňských pohnutek nesnáší. Majitel tvrdí, že jsou ohledně přepravy oba naprostí profíci, ale potom se nestačí divit, co ve vleku vyvádí. Je to jen jeden příklad z celé řady a rozpoznat tento problém a předejít mu již záleží na zkušenostech a citu přepravce.
Profesionálové by zcela nekompromisně měli být vybaveni kamerou. Stejně tak to lze doporučit všem, kteří občas vezou cizí, neznámé koně. Obecně řečeno: "Majitelé koní, cestujte jen s přepravou, kde budete mít svého svěřence pod vizuální kontrolou!" I přesto se doporučuje, zvláště na delších trasách, udělat přestávku a zkontrolovat koně osobně. I sebedokonalejší monitoring totiž nemusí ukázat úplně všechno.

Speciální přeprava

Speciální přepravu lze nazvat i výrazem riziková. Nejde o riziko z pohledu nezkušenosti řidiče nebo dezolátního stavu přepravníku, ale o přepravu rizikových jedinců, či skupin. Těmi jsou - mladý(nezkušený) kůň, odstávče, kobyla s hříbětem, dva hřebci, hřebec s klisnou, nemocný, či jinak postižený kůň a obecně problémový kůň. Všechny výše uvedené by měl převážet velmi zkušený řidič a bezpodmínečně pod kamerovým dohledem. „Radílky" na webových diskuzích je třeba kategoricky ignorovat!!! To, že laik jednou problémového koně převezl sám v pořádku totiž vůbec neznamená že to tak dopadne vždy. A co se zdá být v pořádku pro nezkušeného, nemusí tak připadat onomu koni. Negativních příkladů, kdy majitelé vůbec netuší, co koně ve vozíku za nimi řeší je nepřeberně. Vždy je potřeba zvážit možné škody na zdraví a psychice koně a na majetku a zdraví přítomných osob. Všechny následující situace nelze brát jako univerzální rady. Jde o souhrn dosavadních pozitivních zkušeností s daným řešením. Každý kůň, každý řidič, každá okolnost jsou individuální. Je tedy vhodné vycházet z doporučených rad, ale přepravu uzpůsobit konkrétní situaci. U speciální přepravy je dobré mít pro každý případ v záloze náhradní řešení. U přepravy dvou koní možnost další separace přidáním hlavové přepážky, nebo kontakt na další přepravce podél cesty, kdyby bylo potřeba vézt

každého koně zvlášť. Také kontakty na veterináře v případě nutnosti koně během cesty přispat atd.
Riziková přeprava se dá vyřešit sedací. Buďto jen na naložení, nebo na celou cestu. Ale pozor, v mnoha případech, kdy je doporučována není vůbec nutná! Vždy jde pouze o okamžité řešení, které odsouvá problém na pozdější dobu. I koně „pod vlivem“ musí vézt odborník. Pasty většinou nezabírají, daleko spolehlivější jsou gely nebo injekce. K tomu je nutná přítomnost veterináře, který ví jaký preparát, jak a v jakém množství podat.

První zkušenost:

Bezproblémové první převezení, odstávčete nebo mladého koně je vždy velmi důležité pro jeho další přepravu v budoucnosti. Okolnosti (změna situace, odstav, vyjmutí ze stáda) již tak negativně působí na psychiku hříběte. Je tedy potřeba stres omezit na minimum. Není-li hříbě zvyklé na uvázání nebo stísněné uzavřené prostory, podstatně lépe snáší přepravu „na volno“ ve vleku bez středové přepážky a úplně nejlépe ve společnosti svého vrstevníka. Vysoké nastlání je
dobré, když si koník na delší trase lehne. Hříbě není uvázané, otáčí se, proto se musí důkladně zajistit zadní plachta, nebo na rampu umístit speciální „hříběcí mříž“ proti vyskočení ven. Mladý kůň snáze nastoupí po rampě posypané např. pilinami.

Vše výše uvedené platí i pro přepravu hříběte pod matkou. Zejména na delší vzdálenost je důležité, aby se mládě mohlo napít. Volný prostor,

kontakt s matkou a neomezený přístup k mléku jsou výtečné antistresanty. Kobyla musí být uvázána na obě strany (ale volně), aby se nemohla otočit. Samozřejmě, že absence středové přepážky zvyšuje riziko šlápnutí kobyly na hříbě. Sama o sobě to neudělá, zapříčinit to může neopatrná jízda, nebo krizová situace na silnici, kterou nikdy nelze vyloučit. Potenciálně ji však lze omezit na minimum. Řidič zkrátka musí jet o to opatrněji, předvídat situace a doslova myslet za ostatní účastníky provozu. Potom je přeprava opravdu bezpečná. Instalace přepážky mezi kobylu a hříbě mívá za následek paradoxní situaci, že do cíle dojedou oba dva nacpaní v jednom stání. Bezpodmínečné je sledování kamerovým systémem.

Hřebci:

Zde dvojnásob platí dobrý odhad konkrétní situace, zejména povaha hřebce (-ů). U jakékoliv přepravy hřebců je nutná separace hlavovou přepážkou. U přepravy hřebce s klisnou jde dokonce o legislativní povinnost! Nestačí však mříž, skrze kterou k sobě mohou koně čichat.

Hřebec + valach - pokud se dodrží nejzákladnější pravidla, nemusí být tato situace problémová. Naložení valacha za hřebcem a dostatečné oddělení obou většinou dostačuje.

Hřebec + hřebec – nebývá problém s jedinci z hřebčího stáda, nebo obecně s hřebci, kteří se znají. U ostatních je důležité nejprve je na sebe otupit např. přes box, aby si nezačali ujasňovat hierarchii ve vleku během jízdy.

Hřebec + klisna – klisnu v říji je zakázáno přepravovat společně s hřebcem. V ostatních případech je potřeba zabránit čichání k sobě a klisnu naložit až za hřebcem! Většinou bývá větší problém s klisnou, která mimo říji nesnese vedle sebe hřebce a kope po něm. Hřebci paradoxně bývají v relativním klidu.

Postižený kůň:

Záleží na konkrétním případu nemoci nebo zranění. Nakládání a jízdu je nutné uzpůsobit povaze postižení. Vážné případy, kdy by běžnou přepravou hrozilo zhoršení stavu, vyřeší Koňská Záchranka. Je uzpůsobena na přepravu v závěsu, nebo v leže tak, aby kůň co nejméně trpěl. U vážných případů je pacient doprovázen veterinárním lékařem.

Problémový kůň:

Nejčastější syndrom – „lehací kůň“. Týká ca. 10% koní a je získaný! Objeví se, když koně veze někdo nezkušený a projíždí zatáčky rychleji a principiálně chybně, tak, že je kůň nedokáže ustát. Ale stejně tak ho lze zase odstranit. Týká se většinou vyšších a mohutnějších koní (těžiště vysoko). Pevná středová přepážka nedovoluje koním rozkročit se ještě o něco víc, a proto se v zatáčce navalují na stěnu. Nohy potom logicky podjíždí a kůň hrabe po protější stěně. Navalování se projevuje jen na jednu stranu, existují však výjimky, kdy kůň „řeší“ obě zatáčky. Podstatné zlepšení během jízdy nastane po úplném odstranění středové přepážky, nebo alespoň po jejím otevření. I potom je však nutné jezdit opatrněji. Když už začnou koni nohy podjíždět příliš, reflexivně dá vnitřní nohu pod sebe a zůstane stát. A to je přesně to, co pomůže - aby kůň dal nohy od sebe a znovu se rozkročil. Konečné řešení je však

dlouhodobější a vyžaduje zkušenosti, kůň totiž musí znovu získat ve vozíku sebedůvěru, že zatáčku ustojí. Jedná se totiž o psychický problém. Nezbytný je kamerový systém a přesně sledovat ve kterém okamžiku a na jaký podnět si kůň lehá na stěnu. Je potřeba počítat i s variantou, že problém nepůjde odstranit a kůň bude muset jezdit samotný.

Dálková přeprava:

Svojí fyzickou, ale hlavně psychickou náročností se řadí též do kategorie speciální přepravy. Mohou ji nabízet pouze zkušení, registrovaní přepravci, proto jen v bodech:

- během vícedenního transportu krmit pouze senem, nebo minimální dávkou velmi nízkoenergetických granulí. Zabrání se tak kolikovým stavům a zchvácení kopyt. O to důsledněji však dodržovat pitný režim.
- pro koně (i řidiče) je vhodnější rozdělit trasu na více částí s možností přenocování ve stáji, než se snažit vše ujet na jeden zátah. Optimální jednodenní trasa je do 1.000 kilometrů a 12 hodin cesty, s ohledem na konkrétního koně i méně. Po složení koně delší dobu povodit nebo lehce olonžovat a uvolnit tak zatuhlé svaly.
- kvůli abnormálně dlouhé době strávené v přepravníku je vhodnější zvolit pohodlnější kamion, nebo alespoň luxusní vlek s komfortním podvozkem.

Teorie jízdy – bezpečnost přepravy

Ani autoškola nenaučí začátečníka řídit vozidlo, pouze ho seznámí s jeho ovládáním. Stejně tak i tento příspěvek (podobně jako všechny ostatní návody) neudělá z laika profesionálního přepravce koní. Umění je potřeba získávat postupně sledováním zkušenějších a nejlépe samotnou praxí.

Přesto je vhodné zaměřit se alespoň na pár důležitějších momentů:

1. Připojení vleku – méně zkušení by si měli pro navigaci k zacouvání k vleku pozvat pomocníka. Závěs musí dokonale zaklapnout do tažného zařízení. Před rozjezdem je nutné zvednout pomocné kolečko a zkontrolovat vnější osvětlení vleku.

2. Rozjezd, samotná jízda, brzdění a zastavení musí proběhnout jako by na palubní desce vozidla stála sklenice s vodou, která se nesmí vylít. Všechny manévry musí být plynulé, často je nutné nechat spojku proklouznout více než při normální jízdě.

3. Bezpečné brzdění – brzdná dráha je o mnoho delší, proto je bezpodmínečné sledovat provoz ve větší vzdálenosti před vozidlem.

4. Úplné zastavení – místo k zastavení si pohledem zvolit předem, nelze zastavit okamžitě a kdekoli, důležité je jemné dobrzdění do úplného zastavení.

5. Průjezd zatáčkou s koňmi je naprosto odlišný od běžné jízdy. Chybně projetá zatáčka má za následek syndrom „lehacích koní“. Správný princip projetí zatáčky spočívá v tom, že se rychlost upraví ještě před zakřivením vozovky a zatáčka se pak projíždí konstantní rychlostí bez zrychlování, ani zpomalování. Plyn se přidá až je souprava opět na rovném úseku.

6. Couvání – nejsložitější manévr s vlekem. Než dojde k jeho perfektnímu zvládnutí, je potřeba jej nacvičit pod dozorem zkušenějšího „couvače“.

7. Předjíždění – bránit jakkoli vlastnímu předjetí je hazard se životy všech, včetně koní! Pokud má dojít k předjetí jiného pomalejšího vozidla, je třeba si uvědomit, že bude trvat podstatně déle, než při jízdě bez koní. Při zvýšení rychlosti a vlivem aerodynamických vírů může dojít k rozhoupání vleku.

8. Odbočení – kromě včasného přibrzdění a podřazení je dobré i znamení o změně směru dát více předem. Nic to nestojí a všichni okolo jsou dopředu informováni o snížení rychlosti a dalších záměrech řidiče soupravy.

9. Provoz za vozidlem je stejně důležitý jako vpředu. Vždy je potřeba vědět, co se vzadu děje, včetně chování samotného připojeného vleku.

Zdroj fotografií:
0001.jpg – E.Wagner-Medieval costume armour and weapons
0002.jpg – Dr. R.Gimenez-Technical Large Animal Emergency Rescue
0003.jpg +0004.jpg – National Army Museum (http://www.nam.ac.uk/)
0005.jpg +0006.jpg – www.1sthorse.com
0007.jpg – www.privesyjelinek.cz
0008.jpg – Pavel Čechovský
0009.jpg +0010.jpg –www.privesyjelinek.cz
0011.jpg – www.livestockaircorp.com
0012.jpg – Pavel Čechovský
0013.jpg – National Army Museum (http://www.nam.ac.uk/)
0014.jpg + 0015.jpg – Pavel Čechovský
0016.jpg – www.pozary.cz
0017.jpg – Pavel Čechovský
0018.jpg + 0018a.jpg – www.svscr.cz
0019.jpg – Pavel Čechovský
0020.jpg+0021.jpg – www.trailercam.org
0022.jpg +0023.jpg. 0024.jpg+0025.jpg – Pavel Čechovský