

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra speciální zootechniky



Způsoby přepravy koní

Bakalářská práce

Autor práce: Tereza Čeňková

Vedoucí práce: Ing. Jan Navrátil, CSc.

© 2015 ČZU v Praze

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Způsoby přepravy koní" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne _____

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Janu Navrátilovi, CSc. za umožnění vytvoření této práce, za jeho pomoc, cenné rady a trpělivost při jejím psaní.

Souhrn

Bakalářská práce „Způsoby přepravy koní“ se zabývá praktickými, technickými i legislativními podmínkami přepravy koní. Jedná se totiž o převoz živého zvířete, který s sebou přináší velikou zodpovědnost spojenou s nutností dodržování nejen určitých právních norem zajišťujících koni bezpečnou a pohodlnou cestu. První část je zaměřena zejména na technické vybavení důležité pro transport koní, vhodné parametry dopravních prostředků a přípravu koně pro přepravu a zabývá se také vhodným ochranným vybavením koně, které může pomoci při prevenci vzniku úrazu. Další prostor je věnován průběhu cesty, jak z pohledu přepravovaného koně, tak dopravce. V další části jsou zpracovány způsoby jak s koněm před i během přepravy správně manipulovat, abychom mu cestování co nejvíce ulehčili a předešli tak zbytečnému stresování, které je s transportem koní bohužel spojeno. Předcestovní přípravy, nakládání, stav techniky, přítomnost spolucestujícího koně, délka přepravy a krmení v přepravníku patří mezi faktory vyvolávající u koně stres, mnohdy je však v silách dopravce je více či méně ovlivnit. Pro konkrétnější představu je v práci také zmíněno několik vybraných výcvikových metod, pomocí kterých lze s koněm postupovat v případě vzniklého problému s nastupováním do přepravního automobilu. Zvolila jsem metody Montyho Robertse, Patta Parelliho, Michaela Peace, Lindy Tellington Jones a Kelly Marks. Další důležitá část se zabývá právními předpisy a legislativními podmínkami z hlediska legislativy dopravní, veterinární, která rozděluje přepravu na komerční a nekomerční a legislativy živnostenského zákona. V další kapitole je zpracován projekt koňské záchranné služby, která se zabývá především převozem zraněných a nemocných koní a poslední prostor je věnován připomenutí historie přepravy koní. V závěru práce jsou sepsány osobní zkušenosti získané ze spolupráce s jedním z předních českých přepravců koní a zakladatelem Horse emergency, Pavlem Čechovským.

Klíčová slova: kůň, přeprava, transport, dopravní prostředek, nakládání

Modes of the horses transportation

Summary

The bachelors thesis “Modes of the horses transportation“ deals with practical, technical and legislative conditions of the horses transportation. The first part describes important technical equipment for the transport of horses, suitable parameters for horses transportation and their training for the transportation. Another part of my work is dedicated to the travel course from the perspective of transported horses and drivers. The correct handling of the horse during the loading and the transportation is processed in the next part. The factors causing stress in the horse are a travel preparation, handling, technical condition, the presence of the passenger horse, length of transportation and feeding in a container. But it is often possible to influence it for drivers and owners. There are a stress prevention and specific methods of an alleviation of the horses traveling in this part too. I chose the method of Monty Roberts, Patt Parelli, Michael Peace, Linda Tellington Jones and Kelly Marks. Furthermore you can find summarizing of all laws and legislative conditions. The project of the Horse emergency is situated in the next chapter. It deals with the transport of injured and sick horses. Another part of thesis is about the history of the horses transportation. And in the last part I write personal lessons learned from working with one of the leading Czech the horses carrier Pavel Čechovský.

Keywords: horse, transport, means of transport, loading

Obsah

1	Úvod	7
2	Cíl práce	8
3	Přehled literatury	9
3.1	Přeprava	9
3.2	Tažná souprava	10
3.2.1	Převravníky	10
3.2.1.1	<u>Materiál</u>	11
3.2.1.2	<u>Rozměry</u>	11
3.2.1.3	<u>Bočnice</u>	11
3.2.1.4	<u>Podlaha</u>	12
3.2.1.5	<u>Rampa</u>	12
3.2.1.6	<u>Spojovací zařízení</u>	13
3.2.1.7	<u>Spojovací lanko</u>	14
3.2.2	Tažná vozidla	14
3.2.2.1	<u>Vozidla pro pravidelnou jízdu s koňmi</u>	14
3.2.2.2	<u>Vozidla pro občasné převezení koně</u>	15
3.3	Příprava koně na transport	16
3.4	Průběh cesty	18
3.4.1	Rovnováha	19
3.4.2	Kamerový systém	20
3.5	Manipulace s koněm	22
3.5.1	Nácvik	22
3.5.2	Vybrané metody nakládání koně do přepravního boxu	25
3.5.2.1	<u>Metoda Montyho Robertse</u>	25
3.5.2.2	<u>Parelli natural horsemanship</u>	27
3.5.2.3	<u>Metoda intelligent horsemanship</u>	28
3.5.2.4	<u>Nekonfliktní metody Michaela Peace</u>	30
3.5.2.5	<u>TTEAM</u>	30
3.6	Přeprava a stres	32
3.6.1	Stres a jeho příčiny	32
3.6.1.1	<u>Předcestovní přípravy</u>	32
3.6.1.2	<u>Samotné naložení a uzavření do přepravníku</u>	33
3.6.1.3	<u>Špatný stav techniky</u>	33
3.6.1.4	<u>Společnost</u>	34

3.6.1.5	<u>Přítomnost jiného koně</u>	34
3.6.1.6	<u>Délka přepravy</u>	34
3.6.1.7	<u>Krmení v přepravníku</u>	35
3.7	Přeprava koní z pohledu legislativy	37
3.7.1	Legislativa živnostenského zákona	37
3.7.2	Legislativa dopravní	37
3.7.3	Legislativa veterinární.....	38
3.7.3.1	<u>Veterinární legislativa pro nekomerční přepravu</u>	39
3.7.3.2	<u>Veterinární legislativa pro komerční přepravu</u>	39
3.8	Pojištění	42
3.9	Horse emergency	43
3.9.1	Služby Horse emergency.....	44
3.9.2	Vybavení Horse emergency	46
3.9.2.1	<u>Sanitka (Příl. 15)</u>	46
3.9.2.2	<u>Mobilní závěsná konstrukce (Příl. 16)</u>	46
3.9.2.3	<u>Speciální polstrovaná podložka (Příl. 17)</u>	46
3.9.2.4	<u>Další vnitřní vybavení sanitky</u>	47
3.9.2.5	<u>Posádka</u>	47
3.9.2.6	<u>Letecká záchranná služba</u>	47
3.9.3	Dispečink.....	47
3.9.4	Zdroje financování	48
3.9.5	Budoucnost Horse emergency.....	48
3.10	Historie přepravy koní	50
4	Vlastní poznatky	51
5	Závěr	52
6	Seznam použité literatury	53
7	Seznam příloh	57

1 Úvod

Dlouhá staletí byl kůň hlavním a nejdůležitějším dopravním prostředkem, se kterým stály a padaly dějiny. Na svém hřbetě nosil rytíře, bojovníky a vojáky na bitevních polích. Překonával dlouhé vzdálenosti, pracoval na polích, tahal těžké náklady.

Postupem času kůň získal specifitější funkci a stal se především naším partnerem jak v oblasti sportu tak rekreačního ježdění. Dnes už je ale doprava svěřena koním pod kapotou a i samotný kůň se stal předmětem přepravy. Převáží se například na různé sportovní, chovatelské a kulturní akce, při převozech na lékařské kliniky, při samotném stěhování do stáje atd. Zapřáhnout přepravní vůz za tažné vozidlo, naložit koně a vyrazit na cestu se na první pohled může zdát jednoduché, ale v praxi je to nakonec mnohem složitější. Jedná se totiž o převoz živého zvířete, který s sebou přináší velikou zodpovědnost spojenou s nutností dodržování nejen určitých právních norem zajišťujících koni bezpečnou a pohodlnou cestu.

2 Cíl práce

Mezi hlavní cíle bakalářské práce „Způsoby přepravy koní“, kterou jsem si vybrala díky několikaletým zkušenostem s nakládáním a převozem koní, patří přehledné shrnutí a sumarizace dopravních prostředků - přepravníků i tažných vozidel přepravujících koně, jejich vlastností a vlivů dopadajících především na bezpečnost a pohodlí koně.

Dalším důležitým bodem je seznámení s přípravou koně na transport a výbavou, která nám jeho převoz může usnadnit, zabránit zraněním a zajistit koni určitý komfort.

Protože je kůň útěkové zvíře, které často nesnáší pobyt v uzavřených a stísněných prostorech zcela vyrovnaně a v klidu, věnuje práce dále prostor procesu nakládání a vykládání koně. Seznamuje nás s několika různými postupy a metodami, způsobu výcviku a učení koní přivykání si na samotné nastupování, pobyt v přepravníku i samotnou cestu.

Mezi další cíle patří obeznámení se s vlivy, které na koně, nejen v souvislosti se stresem, během přepravy působí jak fyzicky, tak psychicky a s možnostmi, zdali a jak je možné se těmito faktorům vyvarovat nebo je alespoň minimalizovat.

Práce se dále zabývá odchylkami při přepravě nemocných a zraněných koní, kteří potřebují speciální opatření, což úzce souvisí s představením činnosti, vybavení a představitelů Horse Emergency – koňské záchranné služby, která v České republice již několik let působí.

Nedílnou součástí a dalším cílem této práce, kterou nelze opomenout, je přehled právních předpisů, které se s přepravou koně a řízením tažného vozidla neodmyslitelně pojí a obeznámení se základními informacemi v oblasti pojištění.

3 Přehled literatury

3.1 Přeprava

O přepravě zvířat hovoříme, jedná-li se o přesun zvířat prováděný jedním nebo více dopravními prostředky a související činnosti, včetně nakládky, vykládky, překládky a odpočinku, dokud není dokončena vykládka zvířat v místě určení (Semerád, 2010).

Rozlišujeme několik druhů přepravy koní:

Silniční přeprava se v dnešní době stala nejrozšířenějším a nepřístupnějším způsobem přepravy koní.

Letecká přeprava je v dnešní době bezpečná a poměrně rozšířená zejména na dlouhé vzdálenosti mezi jednotlivými kontinenty (Čechovský, 2012a). Koně cestují v kovových kontejnerech, které se umístí do nákladového prostoru letadla. Během přepravy na koně obvykle dohlíží kvalifikovaní ošetřovatelé. Pro mezinárodní lety je nutný pas koně, řada očkování a třicetidenní karanténa. Do jednoho letadla typu DC-10 se vejde až 70 koní (Mullen, 2009).

Lodní přeprava se již v současnosti provádí výhradně jen jako trajektová. Tzn., že se kůň nevykládá z přepravního automobilu, ale po celou dobu plavby zůstává na původním přepravníku.

Železniční přeprava se dnes již v našich podmínkách téměř nepoužívá. Je však pravdou, že České dráhy vyjmuly přepravu koní z Přepravního řádu teprve přibližně před dvaceti lety (Čechovský, 2012a).

3.2 Tažná souprava

3.2.1 Převravníky

K přepravě koní se používají dva typy dopravních prostředků. Jsou to buď speciálně zkonstruované zakryté nákladní automobily nebo zvláštní přívěsy tažené za osobním automobilem. V některých státech jsou pro přepravu zvířat speciální předpisy. Ve speciálních přepravnících lze převážet deset i více koní, zatímco do přívěsu se vejdou většinou pouze dva. V obou případech je velmi důležité větrání přepravního prostoru. Nikdy tu však nesmí být průvan. Kdykoli při cestě zastavíme, otevřeme všechny dveře a přepravní prostor důkladně provětráme. Dopravní prostředky musíme udržovat v dobrém technickém stavu, neboť jen tak lze zajistit bezpečnou přepravu koní (Vogel, 1999).

Hermesen (2001) uvádí, že nejčastěji používaný přepravník pro koně a poníky je přívěsový přepravní box. Přepravní boxy se vyrábějí převážně pro jednoho nebo dva koně. I při převozu jednoho koně bývá lepší použít přívěs pro dva, neboť je širší a stabilnější.

Přívěs s naloženým koněm nesmí nikdy přesahovat maximální tažnou váhu osobního automobilu, ke kterému je připojen. Průměrná hmotnost některých typů koní a poníků je následující:

- jezdecký /kočárový kůň (kohoutkové výšky 1,62 – 1,65m) 550 – 650kg
- lehký teplokrevník (1,60m) 450 – 550kg
- fjordský kůň 400 – 450kg
- jezdecký poník (forest, welsh, atd.) 300 – 400kg
- shetlandský poník 200 – 225kg (Hermesen, 2001).

Přepravní box na koně musí mít pevnou podlahu a nakládací rampu s povrchem upraveným proti uklouznutí, nejlépe z gumy či podobného materiálu, nebo musí být velice důkladně podestlán. Vnitřek by měl být dostatečně vysoký a stání zas natolik dlouhé a široké, aby v něm kůň mohl pohodlně roztáhnout nohy a udržet rovnováhu při změně směru jízdy. Pokud kůň stojí uvnitř hlavou dopředu, je třeba dát mu před prsa přepážku, která mu poskytne oporu a zabrání poranění v případě, že vozidlo náhle zastaví. Stav přepravního boxu je nutné z bezpečnostních důvodů pravidelně kontrolovat (Watson et al., 2004).

Nezbytnou součástí technického vybavení přívěsu jsou zasouvateľné opěry. Zajišťují stabilitu přívěsu při nakládání a vykládání koní. Uprostřed přepravního prostoru má být

přepážka, o kterou se mohou koně během jízdy opřít. Pás nebo pevná uzávěrka zabrání koni v souvání (Vogel, 1999).

3.2.1.1 Materiál

Nejčastěji používaným materiálem je laminát nebo překližka v kombinaci s plachtou.

3.2.1.2 Rozměry

Existují normy pro přepravce ohledně velikosti ložné plochy na jednotlivý druh zvířete. Dále jde také o celkový objem a možnou výměnu vzduchu. U pevných střech profesionální přepravci musí zajistit tzv. nucené větrání, to znamená elektrický větrák, který je v určitém čase schopen odvětrat daný prostor. U plachet se dá prostor jednoduše odvětrat např. při stojícím vozidle v zácpě vyhrnutím nad bočnicemi a jejich zajištěním.

Co se týká vnitřních rozměrů, šířka stání zásadně ovlivňuje pohodu koně za jízdy, čím širší, tím lépe kůň udržuje stabilitu. Velmi výhodné a pohodlné pro koně, zvláště ve spojení s přední výstupní rampou, se jeví tzv. šikmé stání - i ve vozíku pro dva koně. Je zajištěno, že kvůli vystupování prvního koně, nemusím skládat nejprve toho vzadu. O tom, jak se mnohé vozíky ve snaze o aerodynamiku a líbivost neúměrně svažují vepředu právě v místě, kde mají mít koně hlavu, a tudíž by logicky tady mělo být co nejvíce místa, nemá cenu diskutovat. Mnozí moderní výrobci dělají přívěsy pro menší koně, např. drobné plnokrevníky, kde celková výška uvnitř vozíku je okolo 220 cm, což je u většího drezurního koně nepřijatelné. Vhodná je výška 230-240cm (www 1).

Délka, šířka a výška prostoru, které má zvíře k dispozici by měla být navíc na silničních vozidlech viditelně označena. Označení a symboly na vnějšku vozidla by měly dávat patřičně najevo, že se ve vozidle převážejí živá zvířata. Vozidla musí být konstruována tak, aby byla pro koně bezpečná a nemohli z nich utéci (Dušek, 2007).

3.2.1.3 Bočnice

Nejlépeším materiálem se z hlediska opotřebení, výdrže, kvality, v dnešní době jeví hliník. Dokonce i všechny nákladní automobily a návěsy kamionů používají mnohdy i ve

velmi těžkém provozu hliníkové bočnice. Laminátové skořepiny jsou z hlediska výroby v podstatě postavené buď tak, že je zalaminován pevný materiál – např. vodovzdorná překližka, do stěny, nebo u některých modelů se vzhledem ke snaze snížit hmotnost prázdného vozíku na minimum, objevují i voštinové konstrukce. Případné renovace či opravy takových konstrukcí jsou však dost časově i finančně náročné. O stárnutí materiálu bylo napsáno mnoho, ne však v souvislosti s použitím na koňský přepravník. Starší, i když dobře vypadající vozík může mít třeba střechu z méně kvalitního laminátu a po letech stání na sluníčku či v mrazech, tento materiál zkřehne, přestává být pružný, láme se a někdy doslova rozpadá (www 2).

3.2.1.4 Podlaha

Podlaha je velmi zásadní a mnohdy i přesto opomíjená věc. Jsou podlahy, vyrobené z překližek, které však za pár let doslova shnijí a rozpadnou se. Jsou podlahy také z lepených překližek, ale použité z druhů, které jsou speciálně upraveny na prostředí, ve kterém se budou používat. Voděodolné desky tloušťky kolem 2.5 cm (používané vesměs na všech nákladních autech a návěsech) jsou sice dražší, ale považme, chceme pro naše miláčky to nejlepší v rámci svých možností. Další dnes již poměrně rozšířená varianta – hliník. Velmi dobré, ale také velmi drahé. Zase je potřeba rozlišit levnější typy od dražších, samozřejmě se to týká kvality použitého materiálu. Mnozí namítnou – hliník je jen jeden, to ano, ale tloušťka materiálu a uspořádání do voštin či jiných profilů je velmi různorodé (www 2).

Dušek (2007) uvádí jako vhodné hodnoty podlahové plochy pro převoz koní:

- Dospělí koně: 1,75m²
- Mladí koně (pro cesty do 48 hodin): 1,2m²
- Mladí koně (pro cesty nad 48 hodin): 2,4m²
- Poníci: 1m²
- Hříbata: 1,4m²

3.2.1.5 Rampa

Vesměs se používají opět z lepených překližek a to i u velmi drahých celolaminátových přívěsů. Je to nejnamáhanější část přívěsu, takže podle mě si zaslouží nejvíc pozornosti. Setkal jsem se i s případem, kdy ve snaze ušetřit, výrobce použil na rampu materiál, který se nazývá hobra, což jsou v podstatě slepené a slisované dřevěné piliny do jednoho celku.

Velikost a robustnost pantů, způsob a druh zajištění zavřené rampy také dokumentuje technickou vyzrálou i staršího výrobku, je potřeba mít na paměti, že taková drobnost, jako je špatné zajištění závlačkou či pérkem, může být při jízdě s koňmi zásadní. O hraně rampy jsme se už dočetli výše (www 2).

Stoupání vnější rampy by podle Duška (2007) nemělo přesáhnout 30°. Postranice mají být vysoké 1,3m. Schod z konce rampy do vozidla by neměl být vyšší než 25cm.

3.2.1.6 Spojovací zařízení

Ve spojení s nájezdovou brzdou snad nejdůležitější součástka na celém podvozku přívěsu. Drobnost, kterou může pravidelně dělat každý z nás, je občas, třeba jednou ročně, nechat promazat maznice nad brzdovým válcem, aby funkce nájezdové brzdy zůstala zachována.

Tím, že tažné vozidlo zpomaluje, válec je zatlačován do pouzdra, ve kterém klouže. Tím, že se zatlačí, páka válce, připevněná zespoda, natahuje pomocí jednoduchého mechanismu lanka, vedoucí k brzdám. Lanka samozřejmě musí být také v pořádku a funkční. Pokud totiž nemazaný válec neklouže, netahá za lanka a vozík pak nebrzdí, když je potřeba. Spojení mezi autem a přívěsem zajišťuje tzv. „žehlička“ nevyžadující zvláštní péči. Jen jediná věc je důležitá – opotřebením. Starší hodně používaná ve spojení s opotřebenou koulí může samovolně vypadnout za jízdy. Stejně tak, pokud spolehlivě nezapadá zajištění – západka uvnitř žehličky.

Mnohým z chovatelů koní při jízdě zvláště s prázdným přívěsem „mlátí“ připojený přívěs do koule auta, je to způsobeno buď nadměrným opotřebením, nebo nevhodnou výškou tažného zařízení nad vozovkou vzhledem k výšce tzv. žehličky u nezátíženého vyváženého přívěsu. Je vhodné, postavit přívěs na rovinu, vytáhnout opěrné kolečko nahoru, aby se o něj přívěs neopíral, couvnout s autem koulí k žehličce – měla by být pod koulí, je-li v rovině nebo nad, bude to mlátit, ve spojení s opotřebením může vypadnout (www 2). V provozu se tato situace často řeší obalením koule do namazaného koženého materiálu (např. rukavice) nebo igelitu (Navrátil, 2015).

Vozík musí i jako prázdný vyvíjet určitý tlak na kouli, v zatíženém klidovém stavu však nesmí překročit tzv. D hodnotu, a to je maximální zatížení na kouli, nejčastěji 70 nebo 100 kg (www 2).

3.2.1.7 Spojovací lanko

Spojovací lanko nestačí pouze omotat kolem koule. Není jen pro legraci. V případě, že už se stane, že se vozík odpojí, nebo dojde k poškození koule, zajistí nám právě spojovací lanko, že vozík začne sám brzdit. Natáhne se, vystřelí ruční brzdu vozíku do krajní meze, utrhne se od vozidla, ale svou funkci již vykonalo. V případě, že bude jen omotáno kolem koule a ta se vyvléče z bajonetu či utrhnou-li se spojovací šrouby, lanko se nenapne a vozík nezabrdí. Proto je důležité mít ho zapnuté do oka, které je obvykle přivařeno na nosné části tažného zařízení (www 2).

3.2.2 Tažná vozidla

Většina majitelů a chovatelů koní, pohybujících se po našich silnicích s koňmi za zády používá soupravu, tudíž tažné vozidlo a za ním připojený přívěs. Především je nutné uvědomit si způsob a účel, pro jaký má být dané vozidlo využíváno (www 1).

3.2.2.1 Vozidla pro pravidelnou jízdu s koňmi

Förchtgott (2012) doporučuje pro tuto variantu pořízení terénního vozu s pevnou a stabilní konstrukcí s pevným rámem, ve kterém jsou namontovány motor, převodovka, zpravidla tuhé nápravy a na něm přišroubovány díly karoserie i tažné zařízení např. Nissan Patrol, Terrano, Land Rover Defender, Toyota Land Cruiser.

Další možností je používat dodávku či minibus s pohonem zadní nápravy, které jsou pohodlnější především pro dlouhé cesty i pro vícečlenné posádky, s možností spaní na vícedenních závodech např. Ford Transit či Mercedes Sprinter.

U obou variant je zcela zřejmá výhoda, zejména u starších modelů, dlouhodobá životnost, samozřejmě spojená s kvalitním průběžným servisem. U novějších modelů je samo sebou více elektroniky, nutné nejen k ovládní motoru, ale s tím souvisí i větší možnost poruch a závad, o nutnosti navštívit servis.

Zcela zásadní je v obou případech vzhledem k bezpečnosti nejen vlastní, celková robustnost vozidla, řízení a zejména brzdy. V případě velkého a těžkého vozidla nehrozí v krizové situaci, např. prudký závan bočního větru, tlaková vlna protijedoucího kamionu či panika koně v přívěsu, že by nebylo v silách řidiče celou soupravu zvládnout (www 1).

3.2.2.2 Vozidla pro občasné převezení koně

V případě občasné potřeby převezení koně např. na veřejný trénink či hobby závody nebo pro případ rychlého odvozu koně na kliniku při nemoci či drobném zranění doporučuje Förchtgott (2012) pořízení vozidla SUV např. Mercedes řady ML, BMW X5, mezi velmi povedené patří i např. Hyundai Santa Fe atd. nebo jiného velkého rodinného automobilu kombi. Výhodou těchto vozidel je jejich normální využití v běžném provozu a momentální spotřeba. Nevýhodou je naopak nebezpečná jízda takových souprav s menším než 2,5 litrovým motorem.

3.3 Příprava koně na transport

Přepravovaný kůň musí mít dobře sedící stájovou ohlávku. K ohlávce se připíná pojistná karabina, kterou můžeme v nouzovém případě jedním hmatem otevřít a koně tak uvolnit. V případě, že koně musíme před převozem zakrýt dekou, je třeba předejít tomu, aby se kůň při převozu potil. Deku proto musí být přiměřeně teplá a klademe ji pouze na suchého koně. Je-li kůň zpocený, musíme ho před naložením vykrokovat do sucha (Hermsen, 2001).

Oblečení koně závisí jednak na počasí, jednak na jeho vlastnostech. V zimě potřebuje ostříhaný kůň příkrývku připevněnou upínacím podbřišníkem. Pod ní může být podložena ještě protipotní nebo vlněná denní pokrývka, která propouští vlhkost a udržuje koně v teple a suchu. Koně s tenkou kůží někdy potřebují silnější příkrývku nebo speciální deku.

Neostříhaný kůň potřebuje jen lehkou bavlněnou pokrývku nebo osušku, aby si neušpinil a nerozcuchal srst, případně, je-li chladněji, lehkou vlněnou příkrývku. Za mírného počasí nemusí mít příkrývku žádnou. Všechny používané příkrývky musí koni dobře padnout, nesmí ho škrtit ani být příliš volné, aby neohrožovaly jeho bezpečnost. V létě se mohou používat denní příkrývky nebo za chladnějšího počasí lehké cestovní příkrývky (Watson a kol., 2004).

Henderson (2003) uvádí, že přepravování koně by vždy měli být vybaveni ochrannými pomůckami. Bandáže, chrániče nohou, případně cestovní kamaše by měly být samozřejmostí. Ocas by měl být chráněn také bandáží nebo ocasním chráničem.

Mezi ochranné pomůcky patří:

Přepravní kamaše (Příl. 1)

K ochraně nohou při přepravě se používají přepravní neboli transportní kamaše. Chrání citlivé části nohy koně před nárazem jak o vozík, tak i před kopnutím nebo zašlápnutím, před stržením kůže či nárazem při sklouznutí z rampy při nakládání a vykládání.

Dobré transportní kamaše mají chránit co největší část nohy koně, důležité je silné vyztužení na kopytech, které brání zašlápnutí korunky kopyta.

Na trhu jsou dva typy přepravních kamaší. Pevné kamaše s pevnými gumovými výlisky a kamaše z textilních materiálů s vyztužením exponovaných částí. V poslední době je trend používat textilní kamaše. Tyto kamaše jsou lehké, dobře se s nimi manipuluje, koně je dobře snášejí, snadno se udržují praním a lze je barevně sladit s dekou pro koně. Oba typy se zpravidla zapínají na suché zipy. Je třeba dbát na dobré upevnění na noze koně, aby kamaše chránily celé kopyto, samozřejmě nesmí sklouzávat ani se otáčet.

V případě, že nejsou přepravní kamaše k dispozici je vhodné použít pro ochranu nohou alespoň klasické kamaše nebo měkké bandáže a zvony na kopyta (Cipprová, 2007).

Chránič ocasu (Příl. 2)

Samostatný chránič na ocas slouží k ochraně žíní před odřením. Tato pomůcka je poněkud opomíjená, v praxi se často nahrazuje dekou s chráničem ocasu či bandáží (Cipprová, 2007).

Chránič hlavy (Příl. 3)

Další typ chrániče se nasazuje na temeno hlavy, které je velmi zranitelné. Úder do určitého místa může být osudný (Bayley, 2004).

Samozřejmou součástí každé výbavy automobilu přepravujícího koně by měla být také lékárna první pomoci. Pro rychlou minimalizaci vzniklého poškození a bolesti koně je třeba, aby měl ošetřovatel po ruce vhodný materiál.

Rány jakéhokoli druhu, především pak na končetinách, znamenají ztrátu krve a možnou infekci. Použitý obvazový materiál musí mít odpovídající velikost a musí se s ním snadno manipulovat. Materiál v automobilových lékárničkách je pro ošetření velkých ran u koní nedostatečný. Obvazy určené pro koně lze koupit od veterináře nebo ve specializovaných obchodech (Bartz, 2002).

3.4 Průběh cesty

Klíč ke spokojené cestě a zajištění dobrého průběhu cesty bývá nejčastěji v rukou řidiče. Pro koně je cesta nezvykle hlučná, plná nárazů, místy strašidelná, fyzicky i duševně náročná. Mezi zásadní body, které si řidič musí pamatovat jsou zpomalit, přemýšlet dopředu a nechat dostatek prostoru pro změny směru (Bayley,2004).

Jezdit dobře s přívěsem je umění, v němž by se měl řidič stále zdokonalovat. Než pojedou prvně s naloženým přepravníkem, měl by najezdit pár set kilometrů s prázdným boxem a jako spolujezdec. Musí si zvyknout na délku a šířku vozidla a přívěsu, obzvláště v zatáčkách a při odbočování (Bayley, 2004).

Během cesty musí do přívěsu neustále proudit čerstvý vzduch (Hermsen, 2001). Výměna vzduchu se zvyšuje s rychlostí vozidla a otevřeným oknem a jiným větracím prostorem. Větrání v přívěsu nebývá adekvátní ve srovnání s doporučením pro ustájené koně s jakoukoli kombinací rychlosti vozidla nebo konfigurací ventilace. Zvětšení otevřené větrací plochy, a to buď zvýšením počtu a velikosti střešních větracích otvorů nebo velikostí okna v bočnici, by bylo nákladově efektivním způsobem, jak zvýšit výměnu vzduchu v koňském přívěsu (Purswell et al., 2006).

Přívěs musí být i během jízdy pevný a stabilní. Na podlahu se často naváží zejména při dlouhých transportech piliny nebo sláma, která nasává vlhkost a moč. Aby se kůň cestou příliš nenudil, je vhodné pověsit dopředu síťku naplněnou senem (Hermsen, 2001).

Domácí koňovítí, kromě klisen s hříbaty se musí přepravovat v jednotlivých stáních a nesmí se přepravovat ve více podlažích s výjimkou situace, kdy se na horním podlaží nacházejí jiná zvířata. Vnitřní výška přepravního boxu musí být nejméně o 75 cm vyšší než je výška v kohoutku nejvyššího přepravovaného koně (Semerád, 2010).

I přesto, že vše probíhá bez problémů a v klidu je třeba si uvědomit, že každý převoz představuje více či méně stresovou záležitost. Při dlouhých převozech musíme pravidelně zastavovat. Takové přestávky jsou dobré nejen pro koně, ale také pro řidiče. V případě, že cestujeme opravdu daleko, je lepší takovou cestu absolvovat v etapách. Je však třeba předem zajistit po cestě možnost ustájení, aby se předešlo nečekaným situacím (Hermsen, 2001).

Někteří koně podle Widdicombeové (2009) dávají přednost jízdě v nákladním voze raději než v přívěsu, jiní naopak. Někteří koně cestují raději hlavou ve směru jízdy, někteří proti směru jízdy a ještě jiní nejraději napříč, i když mnoho koní se prostě přizpůsobí. Pokud

koně dělá skutečné potíže si na cestování zvyknout, pak stojí za vyzkoušení několik různých vozidel a zjistit, které mu vyhovuje nejlépe.

Nejlepší je začít s relativně krátkými cestami. Může se ale stát, že kůň začne jevit známky nervozity, např. Silně se potit, hrabat nohou nebo ztrácet rovnováhu. V takovém případě je někdy lepší pokračovat v jízdě, dokud se neuklidní a nezjistí, že není v nebezpečí. Pokud je totiž vyložen dřív, než znovu najde stabilitu, nikdy nezjistí, že se v autě či přepravním boxu může uvolnit. Při příštím převozu se bude chovat stejně, nebo dokonce rovnou odmítne nastoupit, protože si vozidlo spojí se strachem a zmatkem.

Samozřejmě že v okamžiku, kdy se kůň začne chovat tak, že ohrožuje sebe (např. ve snaze dostat přední nohy nad přední opěrku) nebo jiné (např. při pokusu vykopat se z přívěsu může dojít k dopravní nehodě), je nutné zastavit a z bezpečnostních důvodů koně okamžitě vyložit (Widdicombeová, 2009).

3.4.1 Rovnováha

Někteří koně mají při jízdě značné problémy s rovnováhou. Často nedokážou přijít na to, jak přešlápnout a jak si stoupnout, když je vozidlo v pohybu, a místo toho padají bokem na přepážku nebo na stěnu a zběsile hrabou nohama v zoufalé snaze se narovnat. Jedná se o nebezpečnou situaci jak pro koně, tak pro ošetřovatele. Proto se vyplatí koně zavést do stojícího přívěsu či auta, aby v klidu vymyslel, jak si bezpečně přešlápnout (Widdicombeová, 2009).

Držení rovnováhy, opírání se a podepírání své vlastní hmotnosti během přepravy pro koně představuje izometrickou svalovou práci. Během izometrické práce sval vykonává náročnou práci, aniž by docházelo ke změně jeho délky, protože svou délku si udržuje aktivním zkracováním. Nejsou-li svaly dostatečně posilovány, působí tento typ kontrakce velikou únavu a bolest. Hodinu strávenou v přepravním přívěsu nebo automobilu je proto možné srovnávat s přibližně 20 minutami klusové práce (Higgins et Martin, 2009).

Při ztrátě rovnováhy, při zpomalování vozidla, zatáčky nebo jízdě po nerovném povrchu, může proto docházet k poranění končetin. Mezi takto nejčastěji způsobená zranění patří poranění na korunkách a spěnkách. Opatrná jízda a použití chráničů jednotlivých částí těla koně, jako jsou polstrované ohlávky, chrániče končetin a ocasu, mohou takovým situacím předcházet. Přepravní boxy, které jsou dobře vystlané gumovým polstrováním, mohou nabídnout dostatečnou ochranu, a to zejména koním netrénovaným (Week et al., 2012).

Kůň nese 60% své tělesné hmotnosti na předních končetinách. Během přepravy proto koně stojí s předními končetinami blízko u sebe a nataženými dopředu, zatímco pánevní končetiny jsou rozkročené. Tento přehnaný postoj pravděpodobně pomáhá koně udržet v rovnováze. Nevhodné směrování a následná ztráta rovnováhy mohou být příčinou vzniku zranění. Existují různé názory na postavení koně v přepravníku pro minimalizaci stresu z dopravy (Boccaccio et al., 2012)

U některých přívěsů je možné dělicí přepážku vyjmout. Několik prvních cest je více než vhodné takto koně převážet a poskytnout mu tak větší prostor. Protože se nebude moci opřít o přepážku, brzy pochopí, že musí přešlápnout. Jakmile si uvědomí tuto možnost, velmi rychle nalezne ztracenou rovnováhu a získá větší sebevědomí v prostředí přepravního boxu (Widdicombeová, 2009).

3.4.2 Kamerový systém

Kamerový systém automaticky (Příl. 4) neřeší všechny problémy přepravy koní. Pokud však toto zařízení technicky řádně funguje a jeho informace jsou bezchybně vyhodnocovány, stává se nenahraditelným preventivním prvkem chránícím nejen zdraví koní, ale zároveň zvyšuje důvěru převážených koní v bezpečnost a pohodlnost přepravy (Čechovský, 2012a). Na našem trhu je možné zakoupit speciální kamerové systémy, obyčejný Videoman, jehož systém je 12 V, však plní stejný účel (Navrátil, 2015).

Pokud se monitoring používá správně, dokáže ušetřit finanční náklady za potenciální zranění koní během přepravy. Mezi rizikové okamžiky patří zranění končetiny při nekoordinovaném lehnutí, rozbití hlavy při vzpínání, kousání a ostatní útoky koní na sebe navzájem, u přestárklých přepravníků propadnutí podlahy atd. Monitoring dále dokáže 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 a rozsáhlá zranění nejenom koně samotného, ale někdy i koně spolucestujícího, atd. Většinu uvedených situací signalizuje kůň předem netypickým chováním.

Zcela nenahraditelnou funkci má kamera v případě nutnosti přizpůsobit jízdu maximálnímu komfortu koní anebo při přepravě mladých a problémovějších koní. U slušně

vychovaných, zcestovalých zvířat by teoreticky monitoring být nemusel. Ale i zdánlivě bezproblémoví koně mohou začít 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. Profesionálové by zcela nekompromisně měli být vybaveni kamerou.

I přesto je důležité, zvláště na delších trasách, udělat přestávku a zkontrolovat koně osobně. I sebedokonalejší monitoring však nemusí ukázat zcela všechno (Čechovský, 2012a).

3.5 Manipulace s koněm

Ve světě koní je máloco frustrující jako kůň, který nechce nastoupit do přívěsu nebo přepravního boxu. Příjemný zážitek to ale nebývá ani pro koně. Často zdánlivě neochotné zvíře má však daleko k „tvrdohlavému“ nebo „neposlušnému“, takřka vždy je zmatené a vystrašené, i když to tak na první pohled nevypadá.

Důvody, proč koně odmítají nastoupit, mohou být různé – jiné mají zkušenosti cestovatelé a jiné nováčci – i když některé příčiny mohou mít společné.

Zpočátku se koně bojí vstoupit na rampu a do přívěsu z přirozené úzkosti. Kromě této situace však platí pro většinu případů, že všechny důvody, proč koně odmítají nastoupit, pramení ze špatného zvládnutí situace lidmi (Widdicombeová, 2009).

Při vykládce je třeba, aby byl kolem zaparkovaného vozidla dostatečný prostor. Kůň totiž potřebuje dost místa k otočení, až sejde z rampy. Rampu je třeba důkladně zajistit a vést koně ven tak, aby se neuhodil o stěnu přívěsu (Henderson, 2003).

3.5.1 Nácvik

Widdicombeová (2009) uvádí, že v koni jako tvoru přirozeně žijícímu v široce otevřeném prostoru s neomezeným výhledem, usilujícímu o vyhnutí se nebezpečí, budí stoupání na nástupní rampu nebo vstoupení do tmavého uzavřeného prostoru pocit nejistoty.

Jestliže nezkušený kůň odmítá nastoupit, má především strach.

Příčin může být několik:

- Bojí se vstoupit na pohyblivou a hluk vyluzující rampu.
- Má strach vkráčet do uzavřeného temného prostoru.
- Může se začít mát, pokud na něj lidé pospíchají a tlačí, sami ve spěchu, aby rychle nastoupil.
- Začne být zmatený a neví, jaké jsou naše záměry, protože dostává protichůdné povely.
- Neumí správně chodit na vodítku a následovat člověka, takže se jen těžko nechá odvést do prostoru, který v něm budí strach.

Jeho obavy můžeme překonat tímto způsobem:

- Koně naučíme správně chodit na vodítku ještě dřív, než pomyslíme na jeho přepravu.
- Všichni zúčastnění budou koni dávat jasné a srozumitelné signály.

- Koni dáme čas, aby situaci vyhodnotil, ale přitom udržujeme jeho pozornost a snahu problém vyřešit.
- Nakonec koni nabídneme možnost, aby se sám rozhodl udělat první krok na rampu a další do přívěsu nebo přepravního boxu. Kůň obvykle udělá, co se rozhodne udělat. Jestliže jej donutíme silou, příště se bude bránit ještě víc.

Důvodů, proč zkušený kůň odmítá nastoupit je mnoho. Kromě těch, které platí pro nováčky, jsou tu ještě další:

- Počáteční strach koně může ještě znásobit hrozivé, agresivní, nejisté, protichůdné jednání ošetřovatelů.
- Špatná a nepříjemná zkušenost z předchozích cest.
- Špatná zkušenosti s vykládáním - koně nikdo nenaučil, jak klidně a bezpečně vystoupit.
- Ošetřovatelé jej nechtěně „odměnili“ (a často vícekrát za sebou) za nežádoucí chování. (Např. Kůň nevkročil na rampu, ale mimo a vodič ho od auta odvedl, aniž by ho přiměl na rampu znovu vkročit. Kůň si může myslet, že tak je to správně.)
- Kůň byl „potrestán“ za správnou reakci. (např. poprvé se rozhodl rampu vyzkoušet a stoupl na ni, ale vodič jej okamžitě začal tlačit bičikem nebo fyzickým tlakem, aby ihned vstoupil do přívěsu, místo aby ho za tento krok napřed odměnili)
- Kůň se soustředí na to, co se děje za ním – čeká na bič, lonž nebo cokoli jiného, co jej v minulosti donutilo nastoupit, a také kontroluje možnou únikovou cestu – místo aby se soustředil na auto či přepravní box před sebou. Proto se pravděpodobně rozhodne couvat pryč od rampy (Widdicombeová, 2009).

Taktiky k vyzkoušení

Je mnoho metod, kterými lze váhavého koně naučit nastupovat.

- K zahrazení boků a ústupové cesty je možné použít desky (např. panely z přenosných kruhových ohrad). Ty pomůžou koni soustředit se pouze na přívěs a obejdeme se bez použití síly. Postupné přibližování panelů k rampě koně povzbudí k tomu, aby šel dopředu.
- Zavedení jiného koně dovnitř přepravníku a nachystání krmení, do kterého se druhý kůň může pustit, jakmile nastoupí. Důležité je koně nepodplácet ještě na rampě.

Tyto dvě taktiky pomohou koni bez nátlaku a násilí překonat počáteční strach nebo neochotu vstoupit do auta či přívěsu, ale nenaučí ho nastupovat na povel, což je náš konečný cíl.

Aby mohly být postupy, jimiž koně učíme nastupovat úspěšné, je nutné, aby ti, kdo s ním zacházejí, dobře rozuměli výcvikovým principům, zejména metodě působení a uvolňování tlaku, a měli prvotřídní smysl pro načasování. Je nutné odměnit každý pokus, který kůň učiní správným směrem, a dávat si pozor, abyste neúmyslně neodměňovali nežádoucí chování, nebo dokonce neochotu se pohnout kamkoli.

Možností je několik:

- Tlak a uvolnění tlaku působením vodítka na ohlávku, s koněm pracujeme zepředu.
- Tlak a uvolnění tlaku (např. roztočením vodítka nebo poklepáváním hůlky) k odříznutí únikových cest do stran a dozadu.
- Kombinace výše uvedeného za přítomnosti dvou osob – jejich komunikace musí být dokonale přesná.
- Stojíme vpředu, ale tlak a uvolnění praktikujeme na koně zezadu šňůrou, která vede okolo zadě koně a končí v naší ruce.
- Umí-li kůň chodit na krátké lonži na povel, naučíme ho, aby nastoupil sám, zatímco my budeme stát opodál – vyvinutím tlaku a uvolněním ze strany a mírně zezadu.

U koně, který je zarytý „nenastupovač“, budeme potřebovat soustu trpělivosti a pozitivního přístupu. V případě nedostatku zkušeností s takovými koňmi je vhodné obrátit se na pomoc odborníka (Widdicombeová, 2009).

3.5.2 Vybrané metody nakládání koně do přepravního boxu

Mít poslušného a vycíhoaného koně je radost. Každodenní práce s problematickým koněm, který má nejrůznější zlozvyky, se ale může snadno stát noční můrou. Navíc najít někoho, kdo by se o něj v případě nepřítomnosti majitele postaral, je téměř nemožné. Navíc, takoví koně jsou téměř neprodejní.

Proto je nutné, naučit koně základním dobrým návykům. Bayley (2006) mezi ně řadí:

- Vodění koně, aniž by vodiče táhl do strany nebo ho předbíhal.
- Uvazování koně, aniž by se vzpínal nebo jinak snažil uvolnit.
- Bezpečné vodění koně do výběhu a v případě potřeby ho i kdykoli odchytit.
- Dotýkání se bez problému po celém koňském těle, pro případné ošetření rány, aplikování odčervovací pasty, očkování a ošetření veterinárním lékařem. Koně, kteří trpí bolestí nebo cítí nepohodlí, jsou samozřejmě často podráždění a nervózní, ale kůň by si měl zvyknout na doteky po celém těle.
- Zvedání všech čtyř končetin.
- Nasazování bez problémů výstroj, bandáže atd.
- Použití holicího strojku.
- Zavedení a naložení do auta, přívěsu nebo přepravního boxu.

Než pro koně začneme sestavovat výcvikový program, měli bychom o něm vědět co nejvíce. Nejcennějšími nástroji poznání bývají především vlastní ruce a oči. Důležitou roli při poznávání těla koně hraje dotek. Doteky by se měly stát pevnou součástí každodenní péče. Díky nim snáze objevíte problémy a pochopíte, co v danou chvíli chování vašeho koně ovlivňuje.

Je také důležité vědět, jak se kůň za normálních okolností pohybuje a zda to odpovídá jeho typu, plemenu a stáří (Bayley, 2006).

3.5.2.1 Metoda Montyho Robertse

Stejně jako prakticky u každého problému, doporučuje Roberts (2002) i u koně neochotného nastupovat do přepravního boxu metodu Join-Up. Je přesvědčen, že i koně z úspěšného uplatnění metody Join-Up profitují a že při nakládání bude kůň daleko lépe spolupracovat, pokud se vědomě rozhodl být s vámi. Po Join-Up vzrůstá pravděpodobnost, že kůň zvládne nakládání v kratším časovém intervalu.

Nakládání koně je neoddelitelně spojeno s použitím dvojité ohlávky. Dále Roberts klade důraz na nepodcenění významů výcviku couvání. Cvičitel, jemuž jde o to, jak koně dostat do přívěsu, to může připadat bezvýznamné, nakonec však každý pochopí, jak je při těchto úkonech couvání důležité. Je totiž třeba zvážit, že kůň někdy musí couvat při vykládání. Ještě důležitější však je, že kůň, který ochotně postupuje jak vpřed, tak vzad, bude s daleko větší pravděpodobností při nakládání spolupracovat, nežli kůň, který couvat nechce.

Používání dvojité ohlávky je doporučováno pro zdokonalování práce s klidnými koňmi, kteří se nechávají snadno ovládat. Dokonale porozumět používání dvojité ohlávky a nacvičit sladěné svalové reakce lze pouze praxí

Roberts (2002) dále klade veliký důraz na výběr správného, bezpečného a dostatečně rozměrného přívěsu, bezpečnostního vybavení koně a dalších aspektů přispívajících ke koňskému pohodlí. Po vybrání vhodného dopravního prostředku dále radí, přistavit jej do míst s vhodným povrchem usnadňujícím nakládání. Mělo by jít v ideálním případě o písčité povrch s nejméně pětcentimetrovou pružicí vrstvou. Hobliny a další povrchové materiály používané do předváděcích prostorů lze využít, pokud dostatečně pruží a nekloužou. Dál Monty Roberts doporučuje přívěs postavit tak, aby podél nákladní rampy vznikla jakási křídla. Na jedné straně lze využít např. zeď nebo plot a na druhé vysazená vrata. Při nakládání významně pomůže také plot nebo stěna za zádi koně. Tomu lze snadno napomoci tak, že před zahájením nakládání nacouváme do rohu, ať už haly nebo ohrady.

Ve chvíli, kdy je docíleno vyhovující spolupráci koně, je možné přistoupit k dalšímu kroku, a tím je přiblížení k přepravnímu přívěsu. Jakmile se s koněm ocitneme v uzavřeném prostoru za rampou, začneme s koněm opakovat obvyklou rutinu opakováním cviků rozcházení se a couvání – dva kroky vpřed a dva kroky vzad. Během této procedury bychom se v žádném případě neměli nažít přimět koně nastoupit, dokud nezískáme jistotu, že houpavé pohyby koně dokážeme navodit jen komunikací prostřednictvím řeči těla. Stoupneme si před koně tváří k němu a zadíváme se mu na hrudník. Poté popojdeme směrem k plecím a kůň by měl bez jakéhokoliv napínání vodítka ochotně couvnout. Když couvneme, kůň by měl opět kopírovat náš pohyb a vykročit vpřed, opět bez napnutí vodítka.

Jakmile docílíme této komunikace beze slov, aniž bychom pociťovali tah na vodítko, otočíme se a vejдем do vozidla. Od koně v tomto okamžiku očekáváme, že nás bude následovat. Pokud kůň odmítne vykročit vpřed, zatahneme za ohlávku a čekáme na sebemenší náznak pohybu vpřed. Jakmile k takovému náznaku dojde, okamžitě koně odměníme. Jestliže kůň couvá, povolíme tlak a necháme koně odcouvat až k překážce, kterou má za zádi. Jakmile couvání skončí, měli bychom opět vyvinout tlak na ohlávku a čekat na náznak pohybu vpřed.

Když se zvíře odváží na rampu a vstupuje do přívěsu, práce teprve začíná. Kůň by měl být vyložen a znovu 10-15 x naložen, než dojde k nějaké změně. Teprve, když kůň zvládá nastupování s nízkou hladinou adrenalinu a v naprosté pohodě, můžeme začít odstraňovat vliv bočních křídel a stěn. V tomto procesu je třeba pokračovat, dokud nebude kůň bez problému nastupovat do vozidla, které stojí na volném prostranství bez jakýchkoliv venkovních pomůcek.

Všechny tyto přípravy na nakládání by měly probíhat v den, kdy s koněm nikam nepotřebujeme odjet, aby bylo na vše dostatek času a vše probíhalo v klidu bez nervozity. Všechny zmíněné postupy by měly být prováděny klidně, nevzrušeně a bez zloby. Cílem by měl být kůň, který ochotně a dobrovolně nastupuje bez zvyšování hladiny adrenalinu. Kůň by měl kráčet klidně a s hlavou nízko nesenou. Pokud přitom ještě projevuje uvolněnost olizováním a žvýkáním, je vše v pořádku. Nikdy koně v přívěsu neuvazujeme, pokud je otevřené zadní čelo nebo rampa (Roberts, 2002).

3.5.2.2 Parelli natural horsemanship

Problematikou nakládání koní se dále zabývá i koncept výcvikové metody koní Patta Parelliho – Natural horsemanship. Základem Parelliho výcvikového programu je tzv. Sedm her, které vycházejí ze vzájemné interakce mezi koňmi, hlavně mezi klisnou a jejím hříbětem. Klisna musí během relativně krátké doby po narození naučit hříbě chodit dopředu, dozadu a do stran. Pro výuku používá nátlak různé intenzity (od lehkého pošťouchnutí až po bolestivé štípnutí).

První hru označujeme jako „přátelskou hru“ a jejím cílem je vybudování přátelského vztahu mezi námi a našim koněm. Toho dosáhneme především prostřednictvím doteků našich rukou, které později nahradí i výcvikové pomůcky a předměty, kterých by se kůň mohl bát. Druhá – „dikobrazí hra“ učí koně reagovat na tlak: ustoupit mu nebo ho následovat. Cílem třetí – „řídící hry“ je naučit koně pohybovat se ve všech čtyřech směrech. Při čtvrté – „Jo-jo hře“ se kůň učí pohybu dopředu a dozadu v přímých liniích. Pátá – „kruhová hra“ učí koně pohybu po obvodu kruhu a přiměje koně pochopit, že jeho prací je udržovat tempo a směr tak dlouho, dokud mu nedáme jiný pokyn. Šestá – „stranová hra“ má koně naučit pohybovat se se stejnou samozřejmostí doprava i doleva.

Sedmá – „prostorová hra“ koně učí procházet mezi stísněnými prostory (Příl. 5), zpočátku ohraničenými tělem cvičitele a nějakou překážkou. Toto cvičení je důležitou přípravou na situace, na něž kůň v lidském světě běžně narazí a které odporují jeho

přirozeným instinktům (např. právě při nastupování do přepravního boxu). Tato hra koni pomáhá překonat strach ze stísněných prostor (Bayley, 2006).

3.5.2.3 Metoda intelligent horsemanship

Kelly Marks, propagátorka inteligent horsemanshipu a lektorka výcvikových metod Montyho Robertse byla juniorskou šampionkou ve skocích a jednou z předních žokejek v rovinných a překážkových dostizích. Asociaci založila s cílem shromáždit nejlepší chovatelské myšlenky ze světa, zasadit se o lepší porozumění koním a vlídné zacházení.

Základní cvičení jsou pro práci s koněm velmi důležitá, protože se při nich kůň učí respektovat nás i naše pokyny. Základní cvičení změni přístup koně k naší osobě. Naučíme se koně ovládat. Ve volné přírodě existuje jenom jeden způsob, jak koně projevují svou dominanci – donutí jiného koně, aby se pohyboval podle jeho přání. Nadřazený kůň snadno přinutí jiného, aby odešel a svou převahu naznačí např. potřásáním hlavou.

Cílem této metody výcviku koní je, aby kůň vnímal člověka jako vůdce, kterému může důvěřovat, nikoli jako agresora. Abychom toho dosáhli, je třeba dávat všechny povely naprosto jasně. V komunikaci s koněm nám nejlépe pomůže technika tlak – uvolnění. Pro tato cvičení užívají stoupenci Intelligent horsemanshipu často dvojitou ohlávku, kterou navrhl Monty Roberts. Ta dává cvičiteli možnost větší kontroly nad pohyby koně. Klíčovým faktorem výcviku je správné načasování tlaku a uvolnění.

Mezi základní cviky, které předcházejí samotný nácvik nakládání, patří:

- Couvání
- Stranové pohyby
- Stání v klidu
- Doteky

Řada chovatelů z osobní zkušenosti ví, že pokud kůň zvládne základní cvičení, často se rázem vyřeší i mnoho předchozích problémů. U každého problému je vždy třeba zjistit skutečnou příčinu, nikoli soustředit se na symptomy. Odpor koně, který odmítá nastoupit do přepravního boxu, může mít několik důvodů.

- Má špatné zkušenosti.
- Prožil nehodu.
- Do auta ho v minulosti nahnali násilím.
- Nikdy ho nikdy neučil, jak do auta nastupovat.

- Při nastupování se zranil.
- Převravní box považuje za nepříjemný prostor.
- Může jít o kombinaci několika uvedených příčin.

Majitel takového koně svým chováním problém často ještě zhoršuje. Předem očekává, že kůň se bude chovat nevhodně, pocítuje napětí a řeč jeho těla vyjadřuje úzkost. Kůň vše cítí a stává se ještě nervóznějším. Je také možné, že cvičitel z nepozornosti blokuje koni cestu do auta svým tělem.

Před nástupem do přepravního boxu je vhodné, naučit koně kromě základních cvičení také přejít přes igelitovou plachtu a zvládnout přechod přes dřevěný most. Abychom mu pomohli překonat strach z nízkého stropu v přepravním boxu, můžeme ho také naučit procházet pod nataženou plachtou.

Než začneme s vlastním nácvikem nakládání, je vhodné provést s koněm základní cvičení poblíž boxu, aby si zvykl na jeho přítomnost. Bayley (2004) cituje Markse a radí, abychom k rampě přicházeli s volným vodítkem, nemá smysl držet je napjaté. Cvičitel musí ovládat své emoce a udržet si uvolněné a pasivní držení těla, být trpělivý a dopřát koni dostatek času, aby se se vším seznámil. Jeho pud sebezáchovy je velmi silný a potřebuje čas, aby ho překonal. Kůň se musí plně soustředit na práci na ruce. Při nástupu do auta se používá již zmíněná metoda tlak – uvolnění. Tlakem a uvolněním musíme reagovat velmi rychle – jakmile kůň projeví tendenci pohnout se za tlakem, je třeba jej okamžitě povolit. Pokud by však vodič tahal za vodítko příliš silně, riskoval by, že u koně vyprovokuje couvání. Čím klidnější bude, tím klidnější bude i kůň.

Když je kůň v boxu, je třeba ho pochválit a odměnit, aby měl nastupování spojené s příjemnými vzpomínkami. Poté je vhodné koně z přepravního boxu pomalu vycouvat. Může se stát, že z boxu vyrazí značnou rychlostí. Je důležité nepropadnout panice. Jakmile zjistí, že se není čeho bát, zpomalí.

Cvičení je vhodné opakovat a kontrolovat pohyby koně. Všimáme si pozice hlavy koně: jestliže ji drží příliš vysoko, nebude dobře vidět kolem sebe a hrozí i nebezpečí, že se uhodí o strop boxu. Pokud kůň sejde z nástupní rampy, nic se neděje. Vrátime se na ní z boku. Situaci je třeba stále sledovat a hodnotit. Pokud se něco dlouho nedaří, zkusíme to provést jinak. Cílem nácviku je, aby kůň získal dobrý pocit a nastupování v něm nevyvolávalo strach (Bayley, 2006).

3.5.2.4 Nekonfliktní metody Michaela Peace

Motto výcvikových metod Michaela Peace, zakladatele školy Think Equus, zní: „Myslete jako kůň.“ Cílem této nekonfliktní metody je zvětšování vzájemného respektu mezi jezdcem a koněm a vytvoření partnerství, které je užitečné pro oba. V rámci tohoto partnerství má kůň i jezdec své povinnosti, oba jsou zodpovědní za své chování a musejí se přizpůsobovat konkrétní situaci. Ani jeden z partnerů není dominantní, může se ovšem stát, že jezdec musí převzít kontrolu nad určitou situací, aby zaručil bezpečnost obou.

Změna v chování tzv. problémových koní přijde, jakmile zjistí, že člověk nereaguje tak, jak byli zvyklí. např. nereaguje na projevy agresivity, zůstává uvolněný a velmi dobře si všímá chování koně. Jakmile agresivita koně ustoupí, nahradí ji zvědavost, což je vítanou změnou. Důležité je na koně nenaléhat a pochopit jak a proč se kůň chová k ostatním koním ze stáda, jak vnímá svět, co ho motivuje. Takové pozorování často pomůže zjistit přesné příčiny problémů. Je důležité nezabývat se pouze jejich projevy.

Bití a hrubé zacházení vyvolává v koních pocit, že nemají na vybranou a musí buď bojovat anebo se podvolit. Pokud se podvolí, stává se většinou pasivním, protože je to pro něj jediný způsob, jak se se situací vyrovnat. Nicméně to, co mezi koněm a cvičitelem konflikt vyvolalo, zůstane problémem i nadále. Tím pádem kůň, kterého násilím nutili nastoupit do auta, bude klást odpor i při každém dalším nástupu a pokaždé bude pravděpodobně nutno použít větší síly.

V praxi Michael Peace doporučuje pracovat s koněm, který nesnáší nastupování do přepravního boxu tak, že pokud je kůň pozorný a snaží se překonat strach, dopřát mu čas. Pokud se však kůň nesnaží, jen přešlapuje a je roztěkaný, nutno na něj vydržet. Je možné, situaci mu znepríjemnit šleháním kolem jeho boku stočeným vodítkem nebo mu navléknout smyčku na zád' a tak ho přinutit pohnout zadními nohama. Jakmile se kůň začne snažit, je třeba nátlakový prvek odstranit (Bayley, 2006).

3.5.2.5 TTEAM

TTEAM je metoda, kterou vymyslela Linda Tellington Jones a ve své činnosti se zaměřuje na zlepšení rovnováhy, uvědomění si vlastního těla a koordinace koně s cílem dosáhnout u něj co nejlepšího emocionálního, mentálního a fyzického stavu. K řešení problémů se přistupuje v klidu a beze spěchu, aby měl kůň dostatek času vše pochopit. Odborníci z TTEAM se zaměřují především na vodění koně, cvičení s igelitovými plachtami

a překonávání dřevěných plošin a různě uspořádaných kavalet.

Podle konkrétního problému daného koně TTEAM používá pro vodění několik pozic. Pokud např. kůň předbíhá vodiče proto, že trpí špatnou rovnováhou, je zvolena taková pozice, aby se koni odlehčila přední část těla, zlepšilo se podsazení zádi a kůň se začal pohybovat efektivnějším způsobem. Pro vodiče je poté kontrola hlavy jednodušší. Různé způsoby vodění přivádí koně k tomu, aby přemýšlel a učil se. Pozice vodiče stranou před koněm zaručuje, že kůň jej dobře vidí a lépe pochopí povely.

Jednou ze základních pozic je vodění z pravé strany koně. Koně se totiž obvykle vodí zleva, takže tomuto způsobu přizpůsobili svalový a nervový systém, takže pravá strana těla bývá strnulá a toporná. Mezi základní pomůcky patří vodítka s řetízky, hůlka a hlasové povely. Pro naznačování směru pohybu vodič často používá hůlku. Ta pomáhá koni v soustředění. Používá se také k povelu vykročení, k zastavení nebo chceme-li, aby kůň něčemu věnoval pozornost. Při pokynu k zastavení se koni poklepe na hrud' nebo rameno. Kůň přenesl váhu dozadu a zastaví se v lepší rovnováze.

Naučit koně poslušně vstoupit na neznámý povrch, je vhodnou přípravou na situace, na něž můžete později narazit např. při nástupu na rampu přívěsu nebo nákladního auta (Příl. 6 – 7). Překonávání překážek tohoto typu zvyšuje sebedůvěru koně. Je důležité naučit koně, aby vždy počkal na pokyn vodiče, což ho naučí lépe si uvědomovat vlastní tělo (Bayley, 2006).

3.6 Přeprava a stres

Přeprava zvířat je složitý proces zahrnující několik potenciálních stresorů, včetně manipulace, nakládání, vykládání, odloučení od známého fyzického a sociálního prostředí, držení koně v malém prostoru, vibrací, změny teploty a vlhkosti, nedostatečného větrání a nepřijímání jídla a vody.

Existuje mnoho studií o vlivu dopravy na koních; je dobře známo, že u přepravovaných koní můžeme pozorovat různé fyziologické a patologické změny, jako jsou hematologické změny a stresem indukované pneumonie (Tateo et al., 2012).

Stresem, vyvolaným např. právě dlouhým transportem, klesá u postiženého koně schopnost tvořit proti infekčním zárodkům protilátky. Následkem toho dochází především k propuknutí nevinně vypadajících infekčních nemocí, např. dýchacích cest. Vlivem nepříznivých podmínek se poté jinak nezávažné onemocnění změni v dlouhotrvající, nebezpečné a zdraví ohrožující (Ende et Isenbügel, 2006).

Přeprava se proto stává pro hospodářská zvířata stresujícím zážitkem. Stres se dá zmenšit vhodnou konstrukcí vozidla a šetrným zacházením, je to však stále stres, který by se měl udržovat v tolerovaných mezích zavedením maximálních cestovních délek. Proto existuje jen pár předpisů pro farmáře přepravující vlastní zvířata na vzdálenost kratší než 50km. Vozidla přepravující koně na cestách delších než osm hodin musí splňovat určité konstrukční standardy. Pravidla týkající se cest, jejichž celková délka přesahuje již zmíněných osm hodin, nám oznamují, že maximální délka cesty je určena spíše na základě toho, co se domníváme, že je pro zvíře přijatelné.

V tvorbě legislativy týkající se životní pohody zvířat při přepravě je snaha zlepšovat podmínky jak pomocí zákazů, tak pomocí podnětů (Webster, 2005).

3.6.1 Stres a jeho příčiny

3.6.1.1 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. To bývá způsobeno nezvyklým pohybem a činností ve stájích. Tento stres není nijak výrazný a podstatný, takže pro jeho případné snížení by stačilo buďto shon před nakládáním omezit na

nejnižší možnou míru anebo jej naopak zavést co by výcvikový prvek, aby si koně na tuto činnost zvykli (Čechovský, 2012a).

3.6.1.2 Samotné naložení a uzavření do přepravníku

Nakládání je pro koně považováno za jeden z nejvíce stresujících momentů. Obecně platí, že koně se obávají vstupu do uzavřených a tmavých prostor (Tateo et al., 2012). Kůň, jehož přirozeným prostředím je volný prostor a který se v případě tušeného nebezpečí zachraňuje útekem, se ocitá v nepřirozeném stísněném „vězení“, ze kterého bývá jen složitý únik. Vědomí nemožnosti záchranu útekem 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 (Čechovský, 2012a).

3.6.1.3 Špatný stav techniky

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 a neumožní koním komfortní cestování. Některé starší plachtové vleky nemají možnost otevřít přední okna, 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. Je důležité dbát 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, je vhodné nakládat 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 (Čechovský, 2012a).

Se stavem přepravníku dále souvisí čistota prostředí ve vozidle, která snižuje tranzitní stres a zánětlivé reakce, čímž dochází ke snížení rizika vzniku cestovní horečky. Okolní znečištění interiéru vozidla způsobené výskytem amoniaku, prachu ve vzduchu a dalších endotoxinů vylučovaných stolicí a močí, prach ze sena atd. vytváří podmínky, které podporují růst vzdušných patogenů, které stojí u zrodu nemocí dýchacích cest. Tyto nárůsty patogenů způsobují vznik cestovních horeček u koní transportovaných delší dobu (Oikawaa et al., 2005).

3.6.1.4 Společnost

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. Je vhodné vymyslet variantu, aby např. odstávčata nebo mladí koně cestovali ve dvojici. Majitelé koní navíc ušetří, neboť se náklady dělí na polovinu (Čechovský, 2012a).

3.6.1.5 Přítomnost jiného koně

Stejný autor (Čechovský, 2012a) uvádí oproti již výše zmíněnému cestování „ve dvojici“ relativní 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 (Čechovský, 2012a).

3.6.1.6 Délka přepravy

Zbytečné prodlužování trvání transportu jednoznačně může zvyšovat stupeň nervozity 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 (Čechovský, 2012a).

Na druhou stranu výsledky jedné ze studií ukazují, že krátké cesty způsobují u koní více stresu. Koním cestujícím kratší dobu byla naměřena vyšší koncentrace kortizolu v krvi při vykládání, což naznačovalo, že se nemohli přizpůsobit nové situaci. Dlouhé cesty měly naopak větší vliv na svaly, než tomu bylo při kratších cestách, jak ukazovalo minimálním poškozením svalů a mírná dehydratace (Tateo et al., 2012).

Bylo zjištěno, že krátkodobá přeprava vyvolává velmi silnou reakci endokrinního systému. Stres vyvolaný silniční dopravou má vliv na hladinu hormonů β -endorfin, ACTH a hladiny kortizolu. Hladiny těchto hormonů v krvi mohou sloužit k hodnocení úrovně stresu koní (Fazio et al., 2008).

Kortizol je jeden z hormonů kůry nadledvin. Vzniká z cholesterolu a řadíme ho mezi glukokortikoidy. Má významnou úlohu v sacharidovém metabolismu (Reece, 2011). Je tvořen buňkami středního pásma (*zona fasciculata*), což je největší část kůry nadledvin (*cortexu*), tvořena souběžnými trámci, které probíhají kolmo k povrchu nadledviny (Marvan et al., 2011).

Je známý jako hlavní stresový hormon se vylučuje následkem dlouhotrvajícího nebo chronického stresu, což způsobuje zvýšenou produkci glukózy z proteinů a tuků. Jedná se o podpůrný mechanismus, který tělo využívá ve vypjatých situacích. Prodloužené vylučování např. při cestování může oslabit imunitní systém (Higgins et Martin, 2012).

Během vícedenního transportu je vhodné krmit koně pouze senem, nebo minimální dávkou velmi nízkoenergetických granulí. Zabráni se tak kolikovým stavům a zchvácení kopyt. O to důsledněji však musíme dodržovat pitný režim. Nejvhodnější bývá rozdělit trasu na více částí s možností přenocování ve stáji, než se snažit vše ujet na jeden zátaž. Optimální jednodenní trasa je do 1.000 kilometrů a 12 hodin cesty, s ohledem na konkrétního koně i méně. Po složení koně je na místě, delší dobu ho povodit nebo lehce vypohybovat a uvolnit tak zatuhlé svaly (Čechovský, 2012a).

3.6.1.7 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, na místě je však zachovat klid, pokud se nenapijí. Kdyby měli opravdový nedostatek tekutin, poznáme to. Příčinou může být částečně stres a částečně odpor k „jiné vodě“. I když si přepravce veze vlastní vodu ze stáje v barelu, už může mít pachut' přepravní nádoby (Čechovský, 2012a). Po skončení cesty většinou koně spotřebovávají méně vody po přepravě v případě, že dorazili do neznámého prostředí, než naopak (Tateo et al., 2012).

3.7 Přeprava koní z pohledu legislativy

3.7.1 Legislativa živnostenského zákona

Přepravuje-li řidič vlastního koně ve vlastním vleku, nejde z hlediska živnostenského zákona o podnikání, proto majitel koně (řidič) nemusí dodržovat žádné jeho nařízení.

Má-li komerční přepravce, nebo ten, kdo přepravu nabízí, další příjmy (jako zaměstnanec nebo podnikatel) nad limitní částku za zdaňovací rok, musí příjem nad tuto hranici zdanit, včetně podání daňového přiznání. Pokud však nabízí přepravu za účelem zisku, musí mít živnostenské oprávnění na autodopravu, popř. související služby (Čechovský, 2012a).

3.7.2 Legislativa dopravní

V souvislosti s přepravou koní je základní a směrodatný silniční zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jeho novelizace 297/2011 Sb.

Řidičské oprávnění skupiny B umožňuje používat motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg.

Se skupinou B je tudíž možné táhnout přepravní vlek pro koně těžší jak 750 kg, ale jen v případě, že maximální přípustná hmotnost celé soupravy nepřekročí 3.500kg a maximální přípustná hmotnost přípojně vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost tažného motorového vozidla. Např. 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.

Řidičské oprávnění skupiny B+E opravňuje řidiče používat jízdní soupravy složené z přípojně vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg.

19.1. 2013 vstoupila v platnost novelizace zákona 361/2000 Sb. Ta říká, že 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 přípojně 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.

Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O2 (vyhláška č. 341/2002 Sb. (§ 14)) platí:

Okamžitá hmotnost přívěsu (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.

V České republice platí, že tažné vozidlo do 3.500 kg celkové hmotnosti + vlek musí být označeno dálniční známkou pro OA. Tažné vozidlo nad 3.500 kg celkové hmotnosti, platí mýto.

Řidič dále samozřejmě 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 (Čechovský, 2012a).

3.7.3 Legislativa veterinární

K přepravě koní se vztahují tyto zákony, vyhlášky a nařízení:

- Zákon č. 246/1992 Sb., na ochranu zvířat proti týrání.
- Vyhláška č. 4/2009 Sb., o ochraně zvířat při přepravě (www 3). Tento dokument stanovuje požadavky na velikost prostor pro přepravu hospodářských zvířat do 50 km a pro přepravu zvířat, která se neuskutečňuje v souvislosti s hospodářskou činností atd. (Semerád, 2010).

- Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností. Jedná se o předpis, který je v případě rozporu s národní legislativou nadřazený, a také nejzmatenější. Toto nařízení rozlišuje legislativu přepravy koní na nekomerční a komerční (Čechovský, 2012b).

3.7.3.1 Veterinární legislativa pro nekomerční přepravu

Jedná se 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.

Evropská norma zmírňuje podmínky pro přepravu „evidovaných koňovitých“ oproti přísnější legislativě pro přepravu jatečných zvířat. Přesto je nezbytné při nekomerční přepravě dodržovat především při době delší než 65 km do 8 hodin trvání cesty následující:

- kuň 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 a vlastnit Osvědčení o způsobilosti pro přepravce a průvodce zvířat (Čechovský, 2012a).

3.7.3.2 Veterinární legislativa pro komerční přepravu

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 (Příl. 14), 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.

Ve vozidle musí mít následující doklady:

- průkaz koně s platnými záznamy popřípadě Veterinární osvědčení k přemístění zvířete potvrzení o zdravotním stavu zvířete a nálezové situaci v chovu (Příl. 13)
- vyplněný rejstřík vozidla pro přepravu zvířat
- Osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce
- Povolení dopravce Typ I

- příručku osvědčených postupů
+ technické prostředky pro nucené usmrcení přepravovaného zvířete v krajních případech.

Ani takto schválený řidič a přepravník nesmí absolvovat cesty nad 8 hodin (Čechovský, 2012a).

Z pohledu legislativy na přepravu koně je jednou ze základních skutečností, že na přepravované koně lze nahlížet buďto jako na koně v zájmovém chovu, anebo jako na hospodářské zvíře.

Hospodářské zvíře je kůň tehdy, pokud je jeho přeprava prováděná za účelem zisku. (To znamená, přísně vzato, i v případě, je-li třeba kůň dopravován na nikterak významnou místní soutěž.)

Kůň v zájmovém chovu je koněm, který není chován pro žádný prospěch (tzn., že chovatel jej má jen takzvaně čistě pro radost a koně přepravuje například v rámci nějakého výletu.)

Přeprava koně v zájmovém chovu

Přepravovaný kůň musí být pohyblivý a schopen přepravy. Výjimkou je ale kůň, který je přepravován k veterinárnímu ošetření, novorozená hříbata s nezahojeným pupkem, vysokobřezí klisny nebo klisny do týdne po porodu, neodstavené hříbě od matky. Zcela je vyloučena společná přeprava hřebce a klisny v říji.

Minimálně jedna osoba z doprovodu musí být držitelem platného osvědčení způsobilosti přepravce, nebo průvodce při přepravě živých zvířat, které lze získat absolvováním kursu v příslušných akreditovaných školících střediscích.

Přeprava koně jako hospodářského zvířete

Přeprava koně jako hospodářského zvířete se dělí na tři kategorie, přepravu do 65 km od místa začátku cesty, přepravu nad 65 km od začátku cesty a přepravu delší než 8 hodin.

Přeprava do 65 km od místa začátku cesty

Postačuje splňovat stejné podmínky jako pro přepravu koně v zájmovém chovu.

Přeprava nad 65 km od místa počátku cesty

Navíc musí mít přepravce registraci a povolení přepravce typ I od místně příslušné

Krajské veterinární správy. Převážce pak dále musí mít u sebe průkaz koně, osvědčení o způsobilosti řidiče a průvodce, rejstřík vozidla pro přepravu zvířat. Kromě toho by měly být ve vozidle i prostředky pro nucenou porážku.

Přeprava trvající déle než 8 hodin

Pro přepravu při cestě trvající déle než 8 hodin je nutné mít povolení dopravce živých zvířat typ II vydané Krajskou veterinární správou, osvědčení o schválení dopravního prostředku pro přepravu živých zvířat vydané Krajskou veterinární správou. Převážce musí mít k dispozici nouzové plány pro řešení případných mimořádných situací, např. seznam veterinárních lékařů po trase cesty. Převážce musí také vést knihu jízd pro přepravu zvířat (www 4).

3.8 Pojištění

Pojištění rekreačních koní a poníků se většinou příliš nevyplácí. Přestože v každé zemi jsou platné jiné zákony, v zásadě zodpovídá jezdecký klub nebo jezdecká škola za případnou vzniklou škodu a za nehody, které se tam mohou přihodit. Chceme-li však, aby klub vzniklou škodu uhradil, je třeba prokázat, že škoda vznikla v důsledku nedostatku, který lze klubu vytknout. Některé jezdecké kluby pro tyto případy uzavírají kolektivní pojištění.

Vysoko ceněné sportovní nebo chovné koně lze pojistit proti krádeži, nehodám a nemocem. Některé pojišťovny nabízejí také pojištění na život koně. Výše prémie je závislá na hodnotě pojištěného koně a na výši pojistného. Kone se pojišťují většinou pouze v určitém věkovém období, přičemž si pojišťovny stanovují minimální a maximální věk zvířete. V případě pojistky musíme souhlasit s celkovým vyšetřením koně určeným veterinárním lékařem. U velmi hodnotných koní je celkové vyšetření často doplňováno rentgenovými snímky (Hermsen, 2001).

Některé pojišťovny podle Gotthardové (1999) pojišťují koně pouze v případě úhynu nebo nutné porážky koně. Ze základního pojištění vzniká právo plnění, jestliže z důvodu získané nemoci, úrazu, operace porodu nebo zmetání došlo k uhynutí, utracení nařízenému podle předpisů o veterinární péči nebo k nutné porážce pojištěného zvířete. Kone jsou pojištěni i při přepravě a v případě havárie a následného uhynutí vyplácí pojišťovna smlouvenou částku. Pro pojištění koní platí pojistná smlouva č. 810, která se řídí paragrafem 788 občanského zákoníku, všeobecnými pojistnými podmínkami zemědělského pojištění a smluvními ujednáními smlouvy. Výše pojistného se většinou pohybuje kolem 1 – 13 % ze stanovené ceny koně v době uzavření smlouvy. Kone je možné pojistit od stáří 6 měsíců do 14 let (Gotthardová, 1999).

V České republice poskytuje možnost pojištění koně Česká pojišťovna a.s., která nabízí základní pojištění koně, jenž se mimo jiné vztahuje na případy škod v důsledku uhynutí nebo utracení koně z důvodu úrazu během přepravy. Pojištění se sjednává krátkodobě maximálně na běžný rok a je určeno pro dostihové koně, plemenné klisny, plemenné hřebce, sportovní koně, užitkové koně, hříbata od 6 měsíců věku, koně pro práci v lese a ostatní lichokopytníky (www 5).

3.9 Horse emergency

Myšlenka zvedání koní v konstrukci a jejich převoz ve speciálním přepravníku není úplně nová. Už na počátku 20. století používali tehdejší hasiči zařízení, které pomáhalo stavět zpátky na nohy tažené koně, kteří upadli na dlažbě. Pokud se koně nepodařilo postavit, byl odvezen ve speciální bedně, která měla otevírací bočnice. Kůň byl proti zvednutí se zajištěn shora nosítky (www 6). Např. v New Yorku se nemocní koně nakládali okolo roku 1888 do „sanitek“, které provozovala Americká společnost na ochranu zvířat proti krutosti (Mullen, 2009).

První pomoc a rychlý transport na kliniku znamená v mnoha případech záchranu koně plné hodnoty. Většinou se však už při převozu koně napáchají tak velké chyby, že se např. ze zavřené zlomeniny s neporaněnou kůží stane zlomenina otevřená, kdy už koně nelze zachránit. Proto je třeba přepravu nemocných zvířat nikdy nepodceňovat (Ende et Isenbügel, 2006).

Projekt 1. Záchranné služby koní, hospodářských a ZOO zvířat Horse Emergency je nestátní nezisková organizace provozující první mobilní ambulanci na záchranu zraněných, nemocných nebo týraných velkých zvířat na území střední a východní Evropy. Cílem koňské záchranné služby je co možná nejvíce zlepšit pohodu (welfare) postižených zvířat během manipulace při záchranných akcích, při transportu a co nejrychleji a nejhumánněji dopravit zraněné či nemocné zvíře do bezpečí, či k odbornému ošetření (www 6).

V současné době disponuje Horse emergency jednou speciálně vybavenou sanitkou, která vyjíždí z brněnské Kliniky chorob koní. Budoucnost však iniciátoři projektu, mezi které patří profesionální přepravci Pavel Čechovský (Horse Taxi Brno) a Tomáš Förchtgott (Horse Trans) a veterináři MVDr. Zdeněk Žert, CSc., Dipl.ECVS (Klinika chorob koní VFU v Brně) a MVDr. Petr Přikryl (Veterinární klinika Heřmanův Městec), vidí v rozšíření týmu do jednotlivých regionů ČR a popř. i do okolního zahraničí, kde tato služba zatím neexistuje. Koňská záchranná služba se tak stala plnohodnotnou součástí Integrovaného záchranného systému Jihomoravského kraje. Veterinární záchranná služba koncepčně funguje jako kterékoliv jiné záchranné vozidlo pro lidi (www 6).

3.9.1 Služby Horse emergency

(Zpracováno podle www 7.)

Horse emergency zajišťuje:

1. Akutní rychlou veterinární pomoc u případů bezprostředně ohrožujících život zvířete. Hlavním úkolem je vyproštění zvířete z nebezpečné situace, odborná první pomoc na místě události, stabilizace a převoz pacienta s odbornou posádkou (v doprovodu majitele zvířete) a předání na příjmu veterinární kliniky.

Akutním převozem se rozumí zejména:

- Transport zraněného zvířete po vyproštění - např. zapadlého v nevhodném terénu nebo uvízlého ve stísněném prostoru, po autonehodě, po živelné pohromě apod.

- Transport koně s kolikou – musí být co nejrychleji dopraven na kliniku! Optimální dojezdový čas do 60 minut. V rámci JMK volejte náš dispečink. V ostatních případech odveďte koně jakýmkoliv nejdostupnějším přepravníkem k odbornému zákroku.

- Transport v závěsné konstrukci – převážíme velká zvířata s těžkým poraněním končetin (zchvácení kopyt, povrchová zranění, zlomeniny, poranění šlach a úponů...), nebo zvířata, která nemohou během jízdy sama kontrolovaně stát (ataxie, otrava, porucha krevního oběhu, porucha centrálního nervového systému, celkové vysílení organismu...)

- Přeprava vleže – ve stabilizované poloze vleže převážíme nehybná zvířata v hluboké nebo krátkodobé narkóze, používáme speciální polstrovanou podložku pro transport velkých zvířat.

2. Neakutní převoz pacientů

Dopředu plánovaná přeprava handicapovaných (zraněných, léčených, nemocných) zvířat k veterinárnímu vyšetření a zpět, z důvodu změny majitele nebo ustájení, převoz mezi veterinárními klinikami, odvoz na rekonvalescenci apod.

3. Pohotovostní službu

Při důležitých jezdeckých událostech – rovinové, překážkové a vytrvalostní dostihy, všestrannost, historické akce (rekonstrukce bitev), filmová natáčení jezdeckých scén, zákroky jízdni policie atd., zkrátka všude tam, kde se koně dostávají do nebezpečných a rizikových situací.

4. Stavění ležících koní na nohy

Zejména u starých a vyčerpaných zvířat. Postavení na nohy zajišťujeme pomocí závěsné konstrukce a speciální zvedací popruhovvé sítě. Jde o náročnou a nebezpečnou práci, která vyžaduje zkušenosti a znalosti, z toho důvodu musí být vždy přítomen zkušený záchranář velkých zvířat. Přes všechny znalosti a dobrou techniku nemůžeme dát 100% garanci, že se zvíře po postavení udrží na nohou. Důvodů, proč se zvíře neudrží na nohou je mnoho. Platí heslo "čím dřív je kůň postaven, o to větší jsou následující šance". Doporučujeme zvíře do našeho příjezdu, je-li to možné, obracet z boku na bok.

5. Odchyt volně pobíhajících velkých zvířat

Většinou se jedná o zvířata pastevního odchovu. Volně pobíhající zvířata ohrožují sama sebe, jiné osoby a další majetek. Pokud nemohou být odchycena normálně, pomáháme pomocí zařízení na odchyt nebo uspávací puškou.

6. Zapůjčení a konzultace závěsu ve stáji

Horse emergency zapůjčuje speciální veterinární závěs do cizích stájí. V případě, že je pacient ošetřován místním veterinářem doma - např. při naštipnutí kosti, zchvácení kopyt, otrava atd. Koně s podobnou diagnózou si nesmí lehnout, protože při vstávání hrozí další zhoršení stavu. Instalací závěsného zařízení ve stáji dopřejete svému koni možnost odpočinku. Je nutné dopředu zajistit traverzu nebo hák s patřičnou nosností.

7. Osvětová činnost

Koňská záchranná služba se často účastní různých ukázek a přednášek v průběhu tematických výstav, jiných jezdeckých a agrohuspodářských akcí, prezentací Integrovaného záchranného systému, dětských dní, závodů, výstav, show, dnů zvířat apod. Praktickou částí přednášky je simulovaná ukázka záchrany koně (makety).

8. Vzdělávací a preventivní činnost

Koňská záchranka pořádá také kurzy a semináře základní manipulace s koňmi a manipulace se zvířaty v rizikových situacích – vyprošťování, evakuace, požáry, povodně. Vzdělává laickou i odbornou veřejnost (www 7).

3.9.2 Vybavení Horse emergency

Mezi technické vybavení horse emergency patří:

3.9.2.1 Sanitka (Příl. 15)

Je prvotním a nezbytným technickým zařízením. Jejím základem je speciálně upravený a vybavený přepravník zvířat, který splňuje všechny technické i legislativní nároky přepravy zvířat. Aby byla zajištěna maximální dostupnost ve složitém terénu je přepravník tažen výkonným terénním vozidlem.

3.9.2.2 Mobilní závěsná konstrukce (Příl. 16)

Je v přepravníku (sanitce) a může z něj vyjet nad zraněné zvíře (i ležící). Pacient se zavěsí do speciální popruhové sítě a systémem navijáků se zvedne nad povrch. Další velký naviják umístěný na přepravníku potom konstrukci i se zavěšeným zvířetem vtáhne do přepravníku. Záchrana v konstrukci je omezena rozměry pacienta – váha do 1.000 kg, kohoutková výška do 180 cm. Každý naviják, lanko, kladka i karabina jsou dimenzovány na více jak 1000 kg, stejně jako speciální otočná a brzděná kola konstrukce. Takto je snadné a nanejvýš humánní převážet pacienty např. se zlomeninami, kteří se bohužel doposud utráceli.

3.9.2.3 Speciální polstrovaná podložka (Příl. 17)

Je další variantou transportu postižených zvířat - převoz vleže. Je vyrobena z hladkého teflonu, takže ji lze velmi snadno smýkat po jakémkoliv povrchu. A jelikož i ona je napojena na velký naviják, může být i se zvířetem vtažena do sanitky. Podložka se používá v místech, kde nelze instalovat konstrukci (např. v prudkém svahu, nebo ve stísněných prostorech stáje). Dále jsou na ní přepravováni pacienti, které nelze zavěsit, např. kvůli nadlimitním rozměrům. I podložka a veškeré její zařízení jsou dimenzovány na více jak 1.000 kg.

3.9.2.4 Další vnitřní vybavení sanitky

Pro maximální pohodlí a kontrolu pacienta je sanitka vybavena registračním teploměrem, na který je napojena nucená ventilace a nezávislé topení, kamerovým systémem a nejdůležitějšími prvky prvotní odborné pomoci, jako jsou infuze, resuscitace apod. Výše popsaný systém je variabilní a lze jej použít i pro akutní převozy jiných velkých hospodářských nebo zvířat ze zoologických zahrad. V základním vybavení sanitory jsou i různé pomůcky pro vyproštění zvířat a speciální popruhy pro akutní vyzvednutí.

3.9.2.5 Posádka

Posádku tvoří speciálně vyškolení řidiči – záchranáři, odborně i legislativně na požadované úrovni. Není-li jiný zvěrolékař přítomen u pacienta na místě, je členem posádky i veterinární lékař.

3.9.2.6 Letecká záchranná služba

Horse Emergency spolupracuje i s poskytovateli leteckých služeb a v případě nutnosti zajišťuje vzlet vrtulníku pro vyproštění zvířete v těžkém terénu. Náklady na záchrannou akci jsou však v tomto případě tak vysoké, že je nutné takový případ řešit individuálně a konkrétně (www 8).

3.9.3 Dispečink

Horse emergency je začleněna do Integrovaného záchranného systému Jihomoravského kraje a napojena na jeho centrální dispečink. Spolupracuje s týmy profesionálních záchranářů, s hasiči, státní i obecní policií, vrtulníkovou záchrannou službou, majiteli jeřábů, veterináři, veterinárními klinikami a jinými organizacemi, které jsou nutné pro záchranu zvířecích životů.

Integrovaný záchranný systém 112 je používán pouze pro akutní případy s nutností vyproštění zvířete, nebo při živelných pohromách, autonehodách apod.

Všechny ostatní případy včetně neakutních převozů a zákroků je vhodné kontaktovat na telefoním čísle +420 778 011 112 (www 9).

3.9.4 Zdroje financování

Výjezdy a zákrok koňské záchranné služby jsou placeny majitelem. Od okamžiku podpisu smlouvy se část nákladů na záchrannou akci přesouvá na zřizovatele IZS a tím je kraj.

Úhrada nákladů za záchrannou akci krajem je upravena zákonem č.239/2000Sb. Musí jít o výzvu prostřednictvím dispečinku Integrovaný záchranný systém (IZS) Jihomoravského kraje, platí tedy jen na území Jihomoravského kraje (JmK). Aby byl výjezd označen jako akce IZS, musí být přítomny alespoň 2 základní složky IZS (policie, Hasičský záchranný sbor nebo Zdravotnická záchranná služba). Na dalších smlouvách se zbývajícími kraji pracujeme. JmK hradí příjezd sanitky na místo události a samotnou záchrannou akci (použití techniky, preparátů a prostředků k zachování životních funkcí zvířete, výkon záchrannářů a veterináře). Náklady na odvoz pacienta do domovské stáje nebo na kliniku zůstávají na bedrech majitele zvířete.

Veterinární záchranná služba Horse Emergency bohužel musí částečně fungovat na komerčním základě. Doposud se totiž nedaří zajistit tuto záslužnou činnost z jiných zdrojů. Doufáme, že během plnohodnotného provozu v blízké budoucnosti se tato situace zlepší a potřebné finance se najdou u státu, regionů, firem nebo soukromých subjektů.

Současné finanční náklady na zřízení a provoz Záchranky se již šplhají do závratných částek a jsou financovány z vlastních zdrojů provozovatelů a za pomoci dosavadních drobných dárců, kteří se rekrutují hlavně z okruhu blízkých příznivců koní (www 10).

3.9.5 Budoucnost Horse emergency

Vize a plány financování do budoucna:

- Mimoevropské fondy, granty, dotace ČR a regionů.
- Spolupráce s Nadacemi a Nadačními fondy.
- Úzká spolupráce s IZS.

- Pojištění koně – probíhají jednání s Českou pojišťovnou o možnostech pojištění záchranné akce a akutního převozu na Veterinární kliniku. Zajistěte si financování záchrany vašeho koně touto formou. Buďte nároční, pokud jde o vaše zvíře. Jako majitel zvířete

rozhodujete, jak bude váš kůň zachraňován a transportován. Pokud chcete to nejlepší pro zvíře, sledujte tento web a brzy právě zde naleznete všechny informace o tomto pojišťovacím produktu (www 10).

3.10 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 důležitý kůň neunavil ještě před tím, než začne podávat rozhodující výkon? Na bitevním poli, na rytířském kolbišti, na jezdeckých závodech, na show atd. V dobách, kdy byli koně kromě hospodářského užitku využíváni i ve vojenství, se to nejprve řešilo různými způsoby (Čechovský, 2012a). Např. při druhé Kolumbově plavbě do Ameriky byli koně přepravováni lodí, zavěšení v popruzích (Příl. 18) v roce 1493 (Dušek, 1999). Ve středověku 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 (Čechovský, 2012a).

Např. Předchůdcem automobilu pro přepravu koní byl povoz zvaný Van. Vznikl v Anglii pro potřeby majitelů dostihových koní. Byl to v podstatě celodřevěný vůz, do kterého se zavedl dostihový kůň a před který se zapřáhlo dvoj nebo čtyřspřeží silných klusáků, kteří vůz i s cenným obsahem přepravili na vzdálené závodiště, aniž by se přepravovaný čtyřnohý závodník výrazněji unavil. Zbývá jen podotknout, že výše zmíněný vynález nebyl zkonstruován kvůli pohodlnému cestování koní, ale kvůli možnosti zúčastnit se dále vzdálených dostihových mítinků a získat tak větší množství peněz za případná vítězství. (www 11)

Dále již historie přepravy koní kopírovala technický pokrok okolního světa. S rozvojem železnice přišly na řadu železniční vagony (Příl. 21) a vynález automobilu (Příl. 19, 22-24) ještě více podpořil „mobilitu“ koní. Specifikou přepravy koní v minulosti byla lodní (námořní) přeprava (Příl. 20). 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. (Čechovský, 2012a)

4 Vlastní poznatky

V posledních šesti letech jsem využila příležitosti, účastnit se několika vzdělávacích seminářů a praktických kurzů, zabývajících se problematikou výcviku koní pod vedením více či méně známých odborníků a lektorů, kteří se mimo jiné zabývali právě i manipulací s koňmi v souvislosti s jejich přepravou. Mezi jednoho z nejzkušenějších profesionálů považuji Pavla Čechovského (Příl. 8 – 11). Z jeho seminářů jsem si odnesla několik poznatků, které jsem měla možnost v praxi vyzkoušet.

- Koni se snažíme přepravu co nejvíce usnadnit (stabilní rampa, otevřená přepážka před a při nastupování).
- Nastoupení do přepravníku by mělo být řízené.
- Přepravník při vykládání otevíráme až ve chvíli, kdy je kůň odvázaný.
- Při vykládce kůň couve z vleku až na pokyn člověka.
- Při nácviu nakládání je vhodné rozdělit vytyčený cíl na několik dílčích úkolů.
- Při výcviku koně je v principu důležité chtění a správné chování usnadnit a naopak zkomplikovat chování nevhodné.
- Mezi základní cviky, které by měl každý kůň ještě před nakládáním ovládat patří: podvolení se tlaku, vykročení, couvání, ustoupení plecí, ustoupení zádí.
- Projeví-li kůň i v náznaku ochotu spolupracovat, odměna musí následovat okamžitě.
- Důležitá je empatie a trpělivost člověka.
- V případě, že kůň při nakládání uhýbá z rampy do boku, je možné si situaci ulehčit ohraničením prostoru pomocí lan nebo lonží.
- Jedním ze způsobů řešení chování „lehacích“ koní v přepravníku, jejichž chování vzniklo většinou z traumatu při necitlivém přibrzdění nebo vyjetí zatačky, je samostatná přeprava koně bez dělicí přepážky, která mu umožňuje více prostoru k širšímu rozkročení (popř. šikmému postavení) a větší jistotu.

5 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo shrnutí podmínek přepravy koní z pohledu majitele koně, přepravce i koně samotného. Součástí práce je i stručná sumarizace a porovnání dopravních prostředků – přepravníků a tažných vozidel přepravujících koně a právních předpisů pojících se s transportem koní. Dále je v práci vyčleněn prostor pro shrnutí faktorů, které na koně, v souvislosti s přepravou, působí.

Ze zjištěných informací lze vyvodit tyto závěry:

- Výběr vhodného dopravního prostředku a způsobu transportu závisí především na frekvenci přepravování koní.
- Přeprava je pro koně namáhavá činnost, při které si neodpočine, čemuž je nutné přizpůsobit způsob a délku jízdy.
- Kromě dodržování bezpečnostních pravidel je třeba postupovat i během přepravy v souladu s etologií chování koní.
- Přeprava pro koně bývá stresujícím zážitkem.
- Pro zmírnění stresových faktorů působících na koně v souvislosti s přepravou je vhodné věnovat dostatek času tréninku a nácviku nastupování. Škála výcvikových metod je široká.
- Přeprava koní je řízena množstvím předpisů a musí probíhat v souladu se zákonem.
- Pojištění koní v České republice zajišťuje především Česká pojišťovna a.s.
- Efektivní a profesionální přeprava je nezbytná především v krizových situacích jako je např. převoz zraněného nebo nemocného koně.

6 Seznam použité literatury

- Bartz, J. 2002. Než přijde veterinář. Brázda, s.r.o. Praha. 143 s. ISBN: 80-209-0310-0.
- Bayley, L. 2004. Kůň a jeho řeč. Ottovo nakladatelství, s.r.o. Praha. 96 s. ISBN: 80-7181-933-6.
- Bayley, L. 2006. Koně – Práce ze země. Metafora, spol. s.r.o. Praha. 151 s. ISBN: 80-7359-051-4.
- Boccaccio, M., Tateo, A., Padalino, M., Maggiolino, A., 2012 Effects of different positions during transport on physiological and behavioral changes of horses. - Journal of Veterinary Behavior: Clinical Applications and Research 7: 135 - 141.
- Ciprová, M. V. 2007. Jezdecké potřeby pro každý den. Brázda, s.r.o. Praha. 179 s. ISBN: 978-80-209-0358-7.
- Čechovský, P. 2012. Etologie, etika, bezpečnost a welfare přepravy koní. Prezentace z cyklu Hipotéka přepravy koní. Karlovy Vary. 3.5. 2012.
- Čechovský, P. 2012. Bezpečnost přepravy koní. Mendelova univerzita v Brně. Brno. 93 s. ISBN: 978-80-7375-659-8.
- Dušek, J. 1999. Kůň ve službách člověka. APROS. Praha. 262 s. ISBN: 80-901100-6-1.
- Dušek, J. 2007. Chov koní. Brázda. Praha. 400 s. ISBN: 978-80-2090-352-5.
- Ende, H., Isenbügel, E. 2006. Péče o zdraví koně. Brázda, s.r.o. Praha. 279 s. ISBN: 80-209-0340-2.
- Fazio¹, E., Medical¹, P., Aronica, V., Grasso, L., Ferlazzo, A., 2008: Circulating beta-endorphin, adrenocorticotrophic hormone and cortisol levels of stallions before and after short road transport: stress effect of different distances. – Acta Veterinaria Scandinavica 50.
- Gotthardová, L. 1999. Vlastní kůň. DTP Studio. Nové Město. 96 s. ISBN: 80-903147-0-8.
- Henderson, C. 2003. Všechno o koních. Ottovo nakladatelství, s.r.o. Praha. 160 s. ISBN: 80-7181-842-9.
- Hermsen, J. 2001. Encyklopedie koní. Rebo Productions CZ, s.r.o. Dobřejovice. 312 s. ISBN: 80-7234-184-7.
- Higginsová, G., Martinová, S. 2009. Koně a jejich pohyb. Metafora, spol. s.r.o. Praha. 153 s. ISBN: 978-80-7359-217-2.

- Higginsová, G., Martinová, S. 2012. Pohyb a výkon koně anatomie. Metafora, spol. s.r.o. Praha. 151 s. ISBN: 978-80-7359-360-5.
- Jiskrová, I. 2012. Aktuální problémy chovu a šlechtění koní v ČR: sborník referátů ze semináře. Mendelova univerzita v Brně. Brno. 93 s. ISBN 978-80-7375-659-8.
- Marvan, F., Hampl, A., Kresan, J., Massanyi, L., Vernerová, E. 1992. Morfologie hospodářských zvířat. Brázda, s.r.o. Praha. 304 s. ISBN: 978-80-213-2188-5.
- Mullen, G. 2009. Úžasní koně – fakta a zajímavosti. Metafora, spol. s.r.o. Praha. 192 s. ISBN: 978-80-7359-208-0.
- Navrátil, J. 2015. Osobní sdělení. 12.4. 2015.
- Oikawaa, M., Hoboa, S., Oyamadab, T., Yoshikawab, H., 2005: Effects of Orientation, Intermittent Rest and Vehicle Cleaning During Transport on Development of Transport-related Respiratory Disease in Horses. - Journal of Comparative Pathology 132: 153 – 168.
- Purswell, J.L., Gates, R.S., Lawrence, L.M., Jacob, J.D., Stombaugh, T.S., Coleman, R.J., 2006: Air exchange rate in a horse trailer during road transport. – Transactions of the asabe 49: 193 – 201.
- Reece, W. O. 2011. Fyziologie a funkční anatomie domácích zvířat. Grada Publishing, a.s. Praha. 473 s. ISBN: 978-80-247-3282-4.
- Roberts, M. 2002. From my hands to yours. Monty and Pat Roberts, Inc. Solvang. p. 244. ISBN: 1-929256-56-6.
- Semerád, Z. 2010. Přeprava hospodářských zvířat. Prezentace ze školení chovatelů ČR, Uhřetěves. 5.2. 2010.
- Tateo, A., Padalino, Boccaccio, M., Maggolino, A., Centoducati, P., 2012: Transport stress in horses: Effects of two different distances. - Journal of Veterinary Behavior: Clinical Applications and Research 7: 33 - 42.
- Vogel, C. 1999. Já kůň. Ottovo nakladatelství. Praha. 192 s. ISBN: 80-7181-281-1.
- Watsonová, M. G., Lyon, R., Montgomeryová, S. 2003. Kůň. Fragment. Praha. 256 s. ISBN: 80-7200-486-7.
- Webster, J. 2005. Životní pohoda zvířat: kulhání k ráji. Práh s.r.o. Praha. 291 s. ISBN: 978-80-7252-264-4.
- Weeks, C. A., McGreewy, P., Waran, N. K., 2012: Welfare issues related to transport and handling of both trained and unhandled horses and ponies. - Equine Veterinary Education 24: 423 – 430.

Widdicombeová, S. 2009. Přirozený výcvik koní. Metafora, spol. s.r.o. Praha. 185 s. ISBN: 978-80-7359-192-2.

Elektronické zdroje

www 1 - Förchtgott, T. Víte, čím tahat přepravníky? [online]. Equichannel. 8. března 2012 [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://www.equichannel.cz/vite-cim-tahat-prepravniky>>.

www 2 - Förchtgott, T. Vozíky, přívěsy, přepravníky. [online]. Equichannel. 3. dubna 2012 [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://www.equichannel.cz/voziky-privesy-prepravniky>>.

www 3 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-4>>.

www 4 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://www.misu-transport.cz/node/13>>.

www 5 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-zvirat>>.

www 6 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konskazachranka.cz/konskazachranka/>>.

www 7 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konskazachranka.cz/cinnost-a-nabidka/>>.

www 8 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konskazachranka.cz/technicke-vybaveni/>>.

www 9 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konskazachranka.cz/dispecink/>>.

www 10 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konskazachranka.cz/zdroje-financovani-a-cenik/>>.

www 11 - anonym. [online]. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z <<http://konecz5.webnode.cz/preprava-koni/>>.

7 Seznam příloh

Příloha 1 – Přepravní chrániče.

Příloha 2 – Chránič ocasu s dekou.

Příloha 3 – Chránič hlavy.

Příloha 4 – Kamerový systém.

Příloha 5 – Příprava pro nácvik nakládání: vstup koně do stísněného prostoru 15.4. 2008.

Příloha 6 – Příprava pro nácvik nakládání: vyslání koně na neznámý povrch 19.7. 2014.

Příloha 7 – Trénink nastupování koně do přepravního přívěsu na kurzu Zuzany Prokopové 19.7. 2014.

Příloha 8 – Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (1).

Příloha 9 - Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (2).

Příloha 10 - Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (3).

Příloha 11 - Pavel Čechovský při nakládání s použitím postranního lana 29.8. 2010.

Příloha 12 – Tereza Čeňková při nakládání arabské klisny 30.8.2014.

Příloha 13 – Veterinární osvědčení k přemístění zvířete potvrzení o zdravotním stavu zvířete a nálezové situaci v chovu (potvrzení důležité k transportu koně v případě, nemá-li průkaz koně).

Příloha 14 – Osvědčení o způsobilosti pro řidiče, rejstřík vozidla pro přepravu zvířat.

Příloha 15 – Koňská záchranná služba (sanitka).

Příloha 16 – Mobilní závěsná konstrukce.

Příloha 17 – Speciální matrace.

Příloha 18 – Vyvázání koně v popruzích při lodní dopravě.

Příloha 19 – Historická fotografie přepravy koně (1).

Příloha 20 – Historická fotografie lodní přepravy.

Příloha 21 – Historická fotografie železniční přepravy.

Příloha 22 - Historická fotografie přepravy koně (2).

Příloha 23 – Nakládání do historického přepravníku.

Příloha 24 – Přepravní automobil 20. století.

Příloha 1 – Převravní chrániče.



<http://www.equiservis.cz/out/pictures/z1/4810381000.jpg>

Příloha 2 – Chráníč ocasu s dekou.



<http://www.equiservis.cz/out/pictures/z1/4821021000.jpg>

Příloha 3 – Chráníč hlavy.



<http://heartland.wbs.cz/chranice300.jpg>

Příloha 4 – Kamerový systém.



<http://www.eshop-zemedelske-potreby.cz/fotocache/bigorig/waeco-couvaci-system.jpg>

Příloha 5 – Příprava pro nácvik nakládání: vstup koně do stísněného prostoru 15.4. 2008.



Zdroj: archiv Terezy Čeňkové

Příloha 6 – Příprava pro nácvik nakládání: vyslání koně na neznámý povrch 19.7. 2014.



Zdroj: archiv Michaely Vondrové

Příloha 7 – Trénink nastupování koně do přepravního přívěsu na kurzu Zuzany Prokopové 19.7. 2014.



Zdroj: archiv Michaely Vondrové

Příloha 8 – Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (1).



Zdroj: archiv Terezy Čeňkové

Příloha 9 - Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (2).



Zdroj: archiv Terezy Čeňkové

Příloha 10 - Pavel Čechovský při nakládání klisny 24.4. 2011 (3).



Zdroj: archiv Terezy Čeňkové

Příloha 11 - Pavel Čechovský při nakládání s použitím postranního lana 29.8. 2010.



Zdroj: archiv Terezy Čeňkové

Příloha 12 – Tereza Čeňková při nakládání arabské klisny 30.8.2014.



Zdroj: archiv Michaely Vondrové

Příloha 13 – Veterinární osvědčení k přemístění zvířete potvrzení o zdravotním stavu zvířete a nakažové situaci v chovu (potvrzení důležité k transportu koně v případě, nemá-li průkaz koně).

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 296/2003 Sb.

VETERINÁRNÍ OSVĚDČENÍ K PŘEMÍSTĚNÍ ZVÍŘETE (I-III.) Číslo/rok
POTVRZENÍ O ZDRAVOTNÍM STAVU ZVÍŘETE
A NAKAZOVÉ SITUACI V CHOVU (I-II.)

I. POTVRZENÍ O ZDRAVOTNÍM STAVU ZVÍŘETI/ZVÍŘAT

Chovatel _____ **Adresa** _____

PSČ _____ IČ _____ Tel. _____

Adresa místa původu přemísťovaných zvířat

PSČ _____ Katastrální území _____ Kraj _____ Reg. číslo hospodářství CZ _____

Zvíře/zvířata

Druh _____ Počet _____

Současný zdravotní stav

Bez klinických příznaků ano - ne _____
 Dg: _____

Akutní - chronické, od _____ do _____ dnů

Použité přípravky nebo látky, které mohou nepříznivě ovlivnit živočišné produkty

Název _____
 Datum poslední aplikace _____
 Ochranná třída _____

Chovatel prohlašuje, že mu není známo podání léků nebo přípravků, jejichž působením by mohly být ovlivněny živočišné produkty (např. s thyrostatickými, estrogenními, androgenními a gestagenními účinky) ano - ne _____

II. NAKAZOVÁ SITUACE V MÍSTĚ PŮVODU

Je hlášen výskyt nákazy přenosný na výše uvedeny druh ano - ne _____
 Druh nákazy _____

Účel vydání (přemístění)

do jiného hospodářství _____
 volně žijícího zvířete k chovu _____
 ryb k zarybňování _____
 pokusného zvířete _____
 na svod _____
 do zoologické zahrady _____
 na jatky _____
 na nutnou porážku _____
 jiný účel: _____

Místo určení

Jméno/název _____
 Adresa _____
 PSČ _____
 Kraj _____

Průprava

Druh přepravy _____
 Evidenční číslo vozidla _____
 Registrační č. přepravy CZ _____

Stav	Est. počet zvířat	Výsledek

Odpovědi: Datum _____ Název obchodní látky _____
 Datum _____ Datum _____
 Datum _____ Datum _____

V _____
 Dne _____ Čís _____
 Registrační číslo lékaře _____

razítko a podpis současněho veterinárního lékaře

<http://www.vetkom.cz/uploads/picture/2/2aaf497299f6b4857a5086fa837c132f.jpg>

Příloha 14 – Osvědčení o způsobilosti pro řidiče, rejstřík vozidla pro přepravu zvířat.

Osvědčení o způsobilosti pro řidiče a průvodce
 podle čl. 17 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1/2005
 Certificate of competence for drivers and attendants
 pursuant to Article 17(2) of Council Regulation (EC) No 1/2005

1. IDENTIFIKACE ŘIDIČE / PRŮVODCE / DRIVER / ATTENDANT IDENTIFICATION		
1.1 Příjmení Surname		
1.2 Jméno (jména) First names		
1.3 Datum narození Date of birth	1.4 Místo a země narození Place and country of birth	1.5 Státní příslušnost Nationality
2. OSVĚDČENÍ ČÍSLO CERTIFICATE NUMBER		
2.1 Toto osvědčení je platné do This authorisation is valid until		
3. SUBJEKT VYDÁVAJÍCÍ OSVĚDČENÍ BODY ISSUING THE CERTIFICATE		
3.1 Název a adresa subjektu, který osvědčení vydal Name and address of the body issuing the certificate		
3.2 Telefon Telephone	3.3 Fax Fax	3.4 E-mail Email
3.5 Datum Date	3.6 Místo Place	3.7 Razítko Stamp
3.8 Jméno a podpis Name and signature		
○		

OSVĚDČENÍ O ZPŮSOBILOSTI PRO ŘIDIČE A PRŮVODCE CERTIFICATE OF COMPETENCE FOR DRIVERS AND ATTENDANTS		SUBJEKT VYDÁVAJÍCÍ OSVĚDČENÍ BODY ISSUING THE CERTIFICATE	
IDENTIFIKACE ŘIDIČE / PRŮVODCE DRIVER / ATTENDANT IDENTIFICATION		Název a adresa subjektu, který osvědčení vydal Name and address of the body issuing the certificate	
Příjmení Surname			
Jméno (jména) First names		Telefon Telephone	Datum Date
Datum narození Date of birth		Fax Fax	Místo Place
Místo a země narození Place and country of birth		E-mail Email	Razítko Stamp
Státní příslušnost Nationality		Jméno a podpis Name and signature	
OSVĚDČENÍ ČÍSLO CERTIFICATE NUMBER		○	
Toto osvědčení je platné do This authorisation is valid until			

http://www.sdruzenirozcestnik.cz/dokumenty/osvedceni_preprava.jpg

Příloha 15 – Koňská záchranná služba (sanitka).



http://konskazachranka.cz/data/xinha/.resized_401x300_0003Souprava.jpg

Příloha 16 – Mobilní závěsná konstrukce.



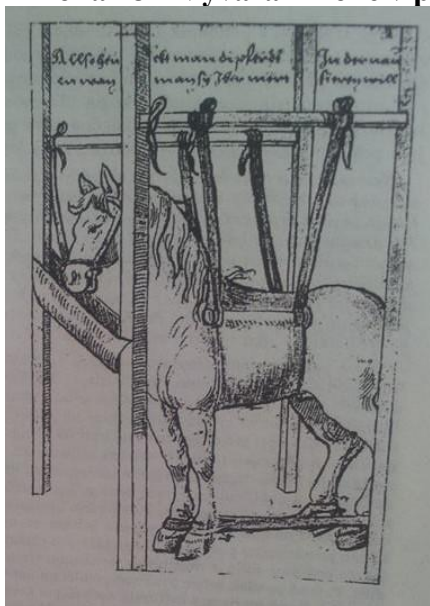
http://konskazachranka.cz/data/xinha/0053Prevoz_v_konstrukci.JPG

Příloha 17 – Speciální matrace.



http://konskazachranka.cz/data/xinha/0022Pacient_na_podlozce.JPG

Příloha 18 – Vyvázání koně v popruzích při lodní dopravě.



Dušek, J. 1999. Kůň ve službách člověka. APROS. Praha. 262 s. ISBN: 80-901100-6-1.

Příloha 19 – Historická fotografie přepravy koně (1).



<http://4.bp.blogspot.com/-OKQxGoCqnww/UXP8hEyp5fI/AAAAAAAAAYoo/4v0B5DRPAg0/s1600/horse+transport2.jpg>

Příloha 20 – Historická fotografie lodní přepravy.



http://4.bp.blogspot.com/-BRJcN2-8244/UXQA7YB0_NI/AAAAAAAAAYpg/WJSXVQw2A-k/s1600/horse+transport+ship.jpg

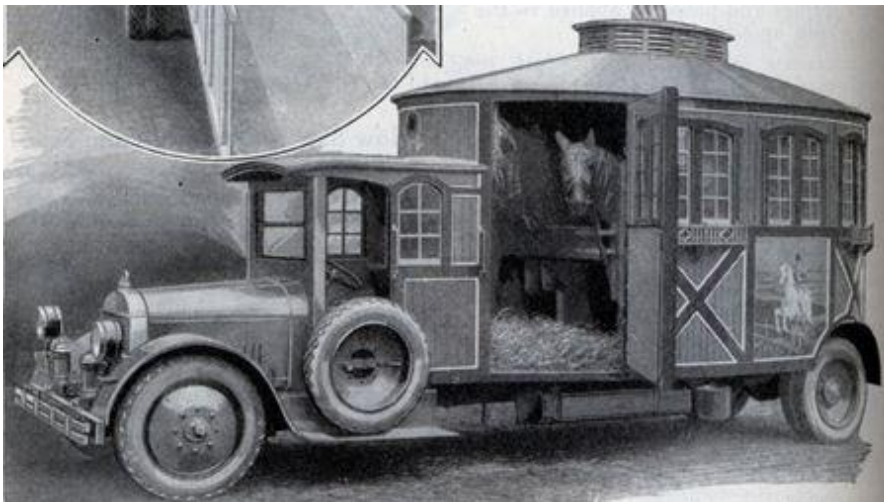
Příloha 21 – Historická fotografie železniční přepravy.



[http://3.bp.blogspot.com/-](http://3.bp.blogspot.com/-KCMvy2CKrpQ/UXQBAImmhbI/AAAAAAAAAYpo/QJiv0jNVABo/s1600/horse+transport+train+war.jpg)

[KCMvy2CKrpQ/UXQBAImmhbI/AAAAAAAAAYpo/QJiv0jNVABo/s1600/horse+transport+train+war.jpg](http://3.bp.blogspot.com/-KCMvy2CKrpQ/UXQBAImmhbI/AAAAAAAAAYpo/QJiv0jNVABo/s1600/horse+transport+train+war.jpg)

Příloha 22 - Historická fotografie přepravy koně (2).



[http://1.bp.blogspot.com/-fzQcb4tZh7A/UXP-](http://1.bp.blogspot.com/-fzQcb4tZh7A/UXP-doiwGI/AAAAAAAAAYpY/mPCKkOF7CJc/s1600/antique+horse+trailer.jpg)

[doiwGI/AAAAAAAAAYpY/mPCKkOF7CJc/s1600/antique+horse+trailer.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-fzQcb4tZh7A/UXP-doiwGI/AAAAAAAAAYpY/mPCKkOF7CJc/s1600/antique+horse+trailer.jpg)

Příloha 23 – Nakládání do historického přepravníku.



<http://3.bp.blogspot.com/->

[jekGuYeC4ZU/UXP9SmFE4zI/AAAAAAAAAYo4/QRstRPeC2Jk/s1600/horse+transport3.jpg](http://3.bp.blogspot.com/-jekGuYeC4ZU/UXP9SmFE4zI/AAAAAAAAAYo4/QRstRPeC2Jk/s1600/horse+transport3.jpg)

Příloha 24 – Přepravní automobil 20. století.



<http://1.bp.blogspot.com/->

[3V2ZrXhQv6E/UXP96SHvQfI/AAAAAAAAAYpA/z56be45OY9k/s1600/horse+transport+1960's.jpg](http://1.bp.blogspot.com/-3V2ZrXhQv6E/UXP96SHvQfI/AAAAAAAAAYpA/z56be45OY9k/s1600/horse+transport+1960's.jpg)