



Kry jou perde veilig daar

deur Pierre Joubert, Sunpacer Horse Boxes

Die sleep van perde in 'n sleepwa en die wetlike aspekte daarvan, is 'n sensitiewe saak. 'n Perdesleepwa met sy lewendehawe aan boord is 'n swaar voertuig. Dinge kan verkeerd loop, soos as die sleepwa begin swaai of as remme in 'n noodtoestand skielik vinnig en hard gebruik moet word. Daar is sekere reëls wat hierin tot stand gekom het.

Gewigsverhoudinge

Die onderliggende beginsel om die storie mooi te verstaan, is dat die gewigte van die sleepwa en die sleepvoertuig teen mekaar werk in sekere gevalle. Hoe swaarder die sleepwa in verhouding tot die sleepvoertuig, hoe groter is die kans dat die bewegende sleepwa die sleepvoertuig kan rondgooi.

As 'n mens skielik moet uitswaai vir iets in die pad, en as die bakkie nie swaar genoeg is nie, kan die gevolglike ruk en pluk op die stuur 'n onherwinbareswaaieryveroorsoek, met gevolglike

groot teenspoed. Anders besluit die sleepwa self waarheen hy wil gaan, en stoot die bakkie voor hom uit. Dit veroorsaak dan dat die voertuig en sleepwa knipmes. As jy gelukkig is, bly alles op die pad en niks kom van voor af aan nie. Anders is die spul dalk van die pad af met tragiese gevolge.

As gevolg van hierdie gewigsverhoudingsimplikasies, spesifiseer voertuigvervaardigers die maksimum gewig wat 'n voertuig mag sleep. Dit sal deur die vervaardiger verskaf word of kan afgelei word van die syfers GCM/BKM op die gewigplaat in die voertuig. BKM beteken bruto kombinasie massa, die gewig van die sleepwa en sleepvoertuig saam.

Baie perdesleepwaens word gesleep deur "een ton" – bakkies wat maksimum sleepwagewigte van nie meer as 1 200 tot 1 500 kg toelaat nie. Daarteenoor is die gelaaide gewig van 'n tweestaanplek-perdesleepwa tot by 2 000 kg of meer. Daarbenewens is die dravermoë van sleepstange op hierdie voertuie gewoonlik in die

orde van 1 200 tot 1 500 kg, wat ook deeglik onder die toelaatbare perk vir 'n 2000 kg sleepwa is.

Standaarde en spesifikasies

Dit moet dus gesê en erken word dat baie van hierdie kombinasies nie 100% wettig is nie. Daar is ook die aspek van remme op perdesleepwaens wat nie altyd aan die standaard voldoen nie.

Remspesifikasies is ook verwant aan gewigsverhoudings tussen sleepvoertuig en sleepwa. Vir ligte sleepwaens (tussen 750 en 3 500 kg) is daar die gerieflike bestaan van die sogenaamde inloop-remstelsel. Soos baie van ons reeds weet, is dit die koppelaar met 'n bewegende glystaaf wat in en uit werk en die remme deur middel van 'n kabelstelsel in werking bring. Die inloopstelsel is net wettig as die sleepwa ligter as die sleepvoertuig is. Indien nie, is 'n servostelsel 'n vereiste, wat 'n hele paar rand ekstra kos om te installeer.

Soos in die geval van GCM/BKM, het meeste van die bakkies wat perdesleepwaens sleep ook nie 'n servostelsel nie, maar behoort dit te hê. Hulle voldoen dus nie 100% aan die wetlike vereistes nie.

Verskillende stelsels

Die twee bestaande servostelsels is óf 'n vakuüm-óf elektries-aangedrywe stelsel. Vakuüm is die ou tradisionele metode, maar kos vandag om en by R20 000, en dra sekere beperkings, soos dat dit die voertuigvervaardigerswaarborg kan affekteer. Dit werk ook beter met petrol- as met dieselenjins. Gelukkig kan vakuümstelsels op 'n bestaande sleepwa aangepas word.

Elektriese remstelsels is deesdae op die plaaslike mark teen 'n ekstra koste van om en by R10 000 beskikbaar. Dit vereis egter dat nuwe aste vir die sleepwa ingebou word. Prakties is elektriese stelsels dus net in nuwe sleepwaens te sien.

Die implikasie is dat die vakuümstelsels, hoewel duurder, regtig die enigste opsie is vir die meeste sleepwaens op die pad.

Wat hou die toekoms in?

'n Moontlike verlaging van die toelaatbare maksimum gewig wat perde sleepwaens mag dra, byvoorbeeld net een perd in 'n tweestaanplek sleepwa, en 'n neiging to enkel staanplek sleepwaens? Dit mag ook gebeur dat meer mense gebruik sal maak van selfaangedrewe vragmotors, wat gebou kan word vir twee to tien perde.

Tipies is die gewigte van bakkies in die een-ton klas rondom die volgende: (Die volle interpretasie van al die gewigte op die gewigplaat en die regulasies wat daarmee gepaard gaan, is nie prontuit maklik nie. Indien daar belangstelling van lesers is, kan ons later meer volledig daarop ingaan.)

Tara (Tare) (leë gewig)

Enkelkajuit kortwielbasis	1 400 – 1 500
Dubbelkajuit kortwielbasis	1 600 – 1 700
Dubbelkajuit 4x4	1 700 – 1 900

BVM (GVM) (volgelaai gewig)

Meeste 1-ton bakkies	2 500 – 2 700
----------------------	---------------

BKM (GCM) (kombinasiegewig)

Meeste 1-ton bakkies	3 500 – 3 800
----------------------	---------------

SLEPKAPASITEIT (BKM-BVM)

Meeste 1-ton bakkies	800 – 1 300
----------------------	-------------

Who watches the horse?

A recent change to transport legislation now states that we are not allowed to travel with a person in a horse box while it is being towed. So who looks after your horse and alerts you to a problem? One option is to install a wireless surveillance camera in the horsebox and have a monitor in your car which will allow you to observe your horses at all times. Look for a model which has infrared capabilities, so that you are also able to observe your horse when it is dark. 