

# La "poulka" à l'usage du skieur

Autor(en): **Ernst, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski**

Band (Jahr): **28 (1932)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-541683>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Pour de longues randonnées il est bien plus agréable de tirer une „poulka“ que de porter un gros sac

## La „poulka“ \*) à l'usage du skieur.

(Extrait d'un article de M. Ernst von Segebaden, publié dans la revue annuelle suédoise „På skidor“ 1932.)

L'auteur de cet article expose comment il a modifié la construction de la « poulka » pour l'adapter aux besoins du skieur, en remplacement du sac, et de quelle manière il utilise ce véhicule.

S'il a préféré ce type de traîneau, c'est que la « poulka » est conçue pour servir en terrain accidenté. Toutefois elle présente de grands inconvénients, notamment en ce qui concerne la stabilité.

« Cette stabilité, constate-t-il, n'est assurée que lorsque le traîneau s'enfonce dans la neige, la surface de glissement se trouvant alors élargie. Mais, en même temps, la résistance augmente sensiblement, en raison, non seulement de l'accroissement de cette surface, mais surtout de sa forme. La « poulka » ordinaire a, dans sa partie antérieure, la forme d'un bateau à l'étrave tranchante. Elle se comporte donc dans la neige à peu près comme une charrue à neige. On peut encore mieux la comparer au skieur qui freine (stem). Il ne suffisait donc pas d'alléger la construction de ce traîneau :

\*) Traîneau à rennes lapon.



Contenu d'une „poulka“ pour une excursion prolongée

il fallait en modifier entièrement la structure, afin de réduire la résistance le plus possible... La nouvelle forme que je lui ai donnée offre les caractéristiques suivantes: le fond du véhicule est constitué par une surface plane, se relevant dans sa partie antérieure, relativement large et conservant cette largeur dans la partie relevée. De cette surface montent deux plans latéraux qui s'inclinent fortement vers l'extérieur et dont la largeur est beaucoup moindre que celle du fond. Celui-ci est bordé, sur toute sa longueur, de barres parallèles au nombre de trois, qui y sont directement fixées.

« La «poulka» ainsi modifiée, rappelle, au lieu de skis en position de stem, des skis parallèles, et tout skieur sait ce que cela signifie. Sur une neige molle, l'engin se relève donc et glisse sur la surface, au lieu de fendre la neige et de s'y enfoncer.

« ... Les dimensions les plus pratiques pour l'usage ordinaire du touriste skieur sont les suivantes: longueur 120 cm., sans la courbure antérieure, largeur entre les barres 30 cm., et largeur totale 50 cm. La «poulka» peut alors recevoir une charge double de celle que peut contenir un sac de tourisme de grand modèle. Elle pèse environ 4 kg. 500 gr. et, avec les sacs et son enveloppe extérieure, environ 6 kg.

« On peut l'aménager pratiquement de la manière suivante: Deux sacs mesurant 40 × 40 × 40 sont fixés dans la «poulka», à l'aide de petites lanières de cuir boutonnées



„Poulka“ avec traits et harnais



Cette photo montre la bâche qui permet de protéger hermétiquement le contenu de la „poulka“ en cas de tourmente de neige

aux bords du traîneau. On peut facilement les détacher lorsqu'on ne veut emporter qu'une partie du chargement. Autour de ces sacs peuvent être placés les objets auxquels on veut avoir directement accès. La partie postérieure du véhicule est munie d'un dispositif destiné à recevoir le récipient thermos et d'autres objets fragiles. On peut enlever ce dispositif en détachant simplement la courroie qui le maintient en place, ce qui permet aussi de développer un troisième sac étalé sur le fond du traîneau. Ce sac est fixé par l'un des bords de son ouverture à la partie arrière (ouverte) du traîneau, les autres bords de cette ouverture étant cousus à la partie postérieure de l'enveloppe destinée à recouvrir tout le chargement. Le sac, lorsqu'il est déplié derrière la « poulka », forme donc le prolongement de celle-ci et l'on obtient ainsi une couchette suffisamment longue pour qu'on puisse s'y allonger.

« Le traîneau est muni d'une enveloppe de forte toile imperméable destinée à maintenir le chargement et à le protéger. Cette enveloppe est fixée non seulement aux deux côtés, mais aussi à la partie antérieure, et à l'arrière, où elle se continue par le sac qui vient d'être décrit. Enroulée dans chacun des bords latéraux de l'enveloppe se trouve une latte de bois. Lorsqu'on veut recouvrir le chargement, on tend la toile vers le haut, à l'aide de ces lattes, on rabat vers l'intérieur les parties antérieures et postérieures de l'enveloppe et l'on enroule l'une dans l'autre les parties qui contiennent les lattes, jusqu'à ce que la toile se trouve tendue par dessus le chargement. Les extrémités des lattes sont alors assujetties à l'avant et à l'arrière, au moyen de courroies et l'on obtient ainsi une fermeture absolument à l'épreuve de la neige la plus fine. Les bords de l'enveloppe, fixés à ceux du traîneau sont protégés par une bande de cuir clouée.

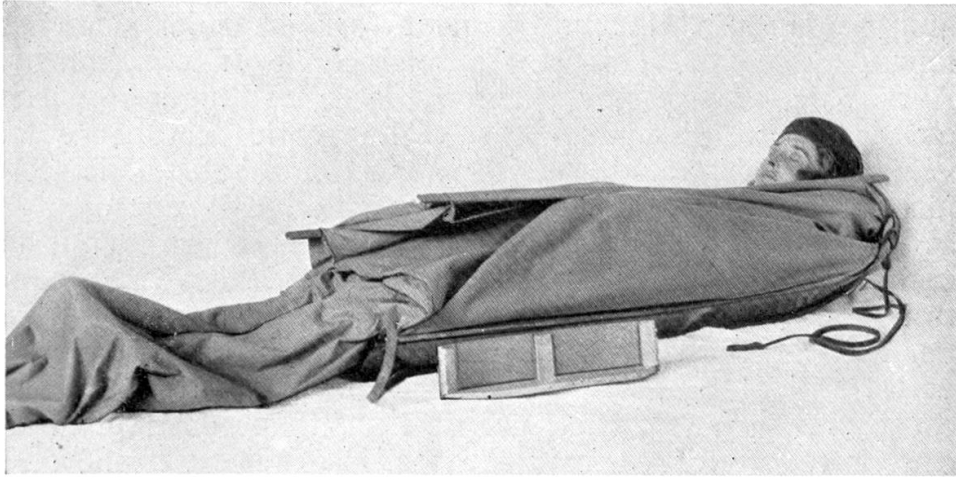
« Il dépend naturellement de la construction du traîneau que celui-ci soit à la fois résistant et léger.

« Il y a avantage à utiliser du bois plein au lieu de placage, en raison des inconvénients que présente le collage. Le placage peut être imperméable à l'eau, mais il ne supportera pas la chaleur...

« A l'avant de la « poulka » est fixé un arc en bois élastique, fixé aux extrémités des lattes qui forment les bords des parois latérales.

« Le modèle qui vient d'être décrit est le résultat d'une série d'essais effectués au cours des deux derniers hivers... L'hiver dernier un certain nombre de « poulkas » ont déjà été utilisées...

« Il est nécessaire, pour remorquer la « poulka », d'utiliser une espèce d'équipement dont l'élément essentiel est constitué



La „poulka“ transformée en sac de couchage

par une ceinture formée d'une courroie de cuir que tient tendue un arc en bois élastique. Ce dispositif se place autour des hanches, l'arc par derrière, et une autre courroie, passant sur les épaules et derrière la nuque sert à le maintenir à la hauteur convenable. Cette dernière courroie doit donc être réglable, ou bien adaptée à la taille du skieur, de telle manière que la ceinture vienne se placer aussi bas que possible sans gêner le mouvement des jambes, c'est-à-dire juste au-dessus de l'aîne. Dans cette position, une légère pression de la ceinture ne peut gêner le mouvement respiratoire du diaphragme, comme si elle était placée plus haut, sur l'abdomen. Au milieu de l'arc est fixé un mousqueton auquel on attache la corde qui sert à remorquer le traîneau. Afin que l'arc ne pende pas sur les cuisses lorsque cette corde se détend, il est soutenu par un lien élastique fixé à la courroie qui passe derrière la nuque.

« La manœuvre de la « poulka » dépend naturellement en grande partie du système de remorque. Selon moi, une corde peu longue doit être préférée.

« Cette corde doit être fixée à la « poulka » à l'aide d'une « patte d'oie » en cuir vert, résistant bien à l'usure, et dont les deux extrémités aboutissent à des œillets en cuir, placés sur les barres latérales, à l'avant. La corde de remorque doit être aussi courte qu'il est possible, sans que l'arrière des skis vienne heurter la « poulka » soit, 1 m. 50 à 2 m., y compris la patte d'oie.

« D'ordinaire, la « poulka » suivra le trace des skis, exactement comme un chien bien dressé. Mais dès que l'on ira en descendant, elle aura tendance, si elle est bien fartée, à dépasser le skieur, d'autant plus que la pente sera plus rapide. Il conviendra alors de prendre ses deux bâtons dans la même





La grande mode, aujourd'hui en Suède, est de partir en ski avec sa „poulka“ et ses chiens

main, et d'arriver progressivement à saisir, de l'autre main, la remorque suffisamment près de la « poulka » pour pouvoir diriger celle-ci à côté des skis. Si l'on traverse une étendue boisée, on ramènera, en passant le long des arbres, la corde, saisira la patte d'oie, pour soulever un peu l'avant de la « poulka », ce qui permettra de la diriger aisément et rapidement. On peut même, dans les passages difficiles, saisir l'arc avant du traîneau et laisser celui-ci traîner sur sa partie arrière... La seule difficulté réelle provient de ce qu'on n'a qu'une seule main libre. Il faudra donc renoncer à freiner avec les bâtons, ce qui, d'ailleurs, beaucoup trop souvent, n'est qu'une mauvaise habitude.

« En terrain découvert, on peut s'arrêter presque partout, de l'une ou de l'autre manière, à condition de tenir la « poulka » à l'écart des skis, soit derrière, soit entre les skis si l'on s'arrête par un « stem », soit plus en arrière s'il s'agit d'un arrêt par virage.

« A la montée, la manœuvre elle-même est rarement très difficile. Dans ce cas, également, c'est l'inclinaison latérale de la pente qui, parfois vient compliquer cette manœuvre, car, si la surface est glissante, la « poulka » tendra à quitter la piste du skieur et à descendre. Il ne suffira donc pas pour éviter cet inconvénient, de prendre en biais les pentes escarpées, et parfois il sera préférable de monter directement, suivant les méthodes habituelles.

« ... Enfin, il faut naturellement, dans les ascensions pénibles, utiliser le terrain au mieux. C'est ainsi qu'on doit

éviter de laisser la « poulka » passer sur des pierres nues pendant qu'on avance soi-même sur une neige croûtée ; il vaut mieux, en pareil cas, la ramener à soi, au préalable, puis la laisser sur place, jusqu'à ce que l'on ait franchi le passage difficile. A cet effet, on peut doubler la longueur de la remorque au moyen d'une rallonge qui, lorsqu'elle ne sert pas, reste suspendue par ses deux extrémités au mousqueton. Parfois, naturellement, il sera utile d'employer une longue corde qu'on devrait toujours emporter. D'une manière générale, la manœuvre de la « poulka » n'est guère compliquée et l'on s'y accoutumera facilement si on la charge peu, au début. Elle exige peut-être un peu plus d'adresse, mais beaucoup moins d'efforts que la course avec un sac de tourisme lourdement chargé.

« Si la « poulka » entraîne une fatigue moins grande qu'un sac, avec la même charge, la raison en est naturellement que le sac exerce sur le corps une pression constante qui, tout en n'entraînant aucun effort mécanique, n'en produit pas moins une fatigue physiologique... Au lieu de cette pression constante, la résistance qu'offre le remorque de la « poulka » constitue un élément de fatigue plus variable. Dans les longues montées, cette résistance peut, elle aussi, nécessiter un repos complet, ce qui n'est pas le cas lorsqu'on est chargé d'un sac. Il en est de même dès que l'on va en descendant, et, même en terrain plan, si la neige est bonne, l'effort devient insignifiant. »

« Cependant, la « poulka » ne saurait présenter le même avantage si l'on n'a qu'un chargement très léger, quelques provisions, un vêtement, par exemple : il sera évidemment plus commode, en pareil cas, d'utiliser le sac. Plus le chargement sera lourd, et plus grande sera la fatigue qu'entraînera le port du sac ; c'est alors qu'il pourra y avoir avantage à employer, de préférence, la « poulka » à plus forte raison lorsqu'il s'agira d'une charge très lourde. La question de savoir à quel moment les avantages de ce mode de transport l'emportent sur ses inconvénients est naturellement très personnelle et dépend de la vigueur physique de l'intéressé. Certains skieurs, très robustes, porteront facilement un sac assez lourd, tandis que d'autres, plutôt souples que vigoureux, trouveront moins fatigant le remorquage d'une charge, même légère, que son transport sur le dos. Il est évident que c'est uniquement pour les longues randonnées que la « poulka » sera vraiment utile ; mais je crois qu'en pareil cas la plupart des skieurs jugeront commode de l'employer dès que le chargement atteindra environ 15 kg.

« De même, on devra préférer le sac lorsqu'il s'agira de franchir le plus rapidement possible de courtes distances ;



l'avantage de la « poulka » apparaîtra, par contre, lorsqu'on voudra effectuer de longues marches sans un trop grand effort.

« Le volume du chargement, lui aussi, joue un certain rôle. Le sac n'a qu'une capacité très limitée, et l'on ne peut y accrocher trop d'objets sans qu'il devienne gênant. La « poulka », au contraire, peut recevoir de nombreux objets encombrants, tels qu'une pelle à neige, un léger sac de couchage en plumes, une couverture, une tente avec ses piquets, etc., toutes choses difficiles à loger dans un sac, même si leur poids le permettait.

« En dehors de la question du chargement, il faut enfin considérer les autres avantages qu'offre la « poulka ». Nous avons vu qu'on peut l'utiliser comme couchette, la nuit. De nombreux touristes pourront juger cet emploi superflu. Or, me fondant sur l'expérience acquise, je suis absolument d'avis qu'on ne devrait jamais entreprendre une longue randonnée en montagne sans être préparé à devoir passer une nuit à la belle étoile. En outre, on peut se trouver dans la nécessité de transporter un camarade victime d'un accident et, en hiver, ce transport peut fréquemment être beaucoup plus dangereux que la blessure elle-même. A ce moment, un véhicule de ce genre devient extrêmement précieux ; on peut, en effet, y placer immédiatement la personne et la transporter, ainsi protégée, au lieu de la laisser se refroidir en attendant qu'on ait préparé, à l'aide de skis, un véhicule de fortune, pour la transporter ensuite dans des conditions très pénibles. »

« Etant donné tout ce que j'ai appris et constaté en montagne, toutes les courses auxquelles j'ai participé et toute la fatigue que j'ai ressentie en portant un sac lourdement chargé, j'en suis donc arrivé à considérer ma « poulka » comme indispensable pour les grandes randonnées, et je crois que de nombreux skieurs aboutiront au même résultat s'ils en font l'essai. »