

Marathon Canadien de Ski - Informations diverses

Introduction

Le marathon canadien de ski (<http://www.csm-mcs.com>) est une épreuve de ski de fond de 160 km, qui se fait en deux jours d'environ 80 km chacun. Ce n'est pas une course, et il n'y a pas de classement; il s'agit plus d'un événement populaire de masse où la plupart des skieurs cherchent avant tout à compléter l'épreuve tout en ayant du plaisir. Le présent document rassemble quelques éléments d'informations qui ont été jugés utiles, ainsi que des conseils divers (pas nécessairement tous bons!) recueillis auprès de divers skieurs ayant déjà participé. L'auteur de ce document n'a aucun lien avec l'administration et l'organisation du MCS, n'a participé qu'une seule fois à l'événement, et fournit ces informations à titre gratuit, sans aucune garantie. Le document comprend quatre sections distinctes :

- quelques éléments d'informations sur l'entraînement requis
- divers faits sur l'organisation et le déroulement du MCS
- les adresses et itinéraires routiers des principaux endroits
- des conseils recueillis de divers skieurs

Préparation/Entraînement

Bien que sur le site internet du MCS, on suggère un entraînement très sérieux débutant environ 4-5 mois d'avance, la plupart des participants n'en font pas tant. On pourrait dire que pour une personne déjà active (quelques séances d'activité physique soutenue et intense par semaine, poids-santé, etc) et ayant déjà fait assez de ski pour avoir une bonne technique et une progression efficace, une préparation débutant en décembre peut suffire. C'est ce que semblent faire la plupart des skieurs.

Voici un programme suggéré :

Quand	Quoi
à partir de décembre (apparition de la neige)	une longue sortie de ski par semaine (augmentation progressive de 30 km au début, jusqu'à 60 km vers la fin);
	une deuxième sortie par semaine, qui peut se faire en soirée, entre 15 et 30 km
2 semaines avant le MCS	deux jours consécutifs de ski, totalisant entre 90 et 120 km
deux dernières semaines	prendre du repos, manger sainement
	une courte sortie par semaine (de 10 à 20 km), question de bouger un peu, d'avoir du plaisir, et de se préparer mentalement

Notes :

- essayer de reproduire les conditions du MCS (mêmes skis, même vêtements, même sac de taille ou sac à dos)
- mettre du fart de glisse, pour s'y habituer ou tester une marque, et conditionner/imprégner la semelle des skis
- profiter au besoin des sorties plus courtes pour se défoncer un peu.
- Profiter des sorties plus longues pour mesurer et ajuster sa vitesse, ses temps d'arrêt, les quantités d'eau et de nourriture à consommer, etc.
- L'entraînement, en plus d'améliorer l'endurance physique, vise à :
 - Apprendre à bien gérer son rythme, son temps, ses arrêts.
 - Régler les petits bobos tels : ongles d'orteils qui coupent la chair, ampoules aux pieds, douleurs à la plante du pied, irritation dans les zones de frottement (aisselles, mamelons surtout chez les hommes, aine et craque des fesses), les maux de genoux, etc. Soit en changeant quelque chose à son acoutrement, soit en endurcissant le corps.
 - Renforcer les muscles qui sont beaucoup sollicités en ski, et moins dans d'autres activités (dorsaux et triceps en particulier)

Organisation et déroulement du MCS

Il faut d'abord mentionner que l'organisation de l'événement est bien rodée, et impeccable.

Voici quelques éléments d'information à ajouter :

Categorie	Information
Départ	Environ 6 skieurs de large sur la ligne de départ.
	Passé immédiatement à 2 pistes de largeur.
	Il faut arriver environ 10 minutes d'avance pour être dans les 5 premières rangées à l'avant au départ.
	Pas d'effet « de foule » marqué au départ. Vitesse légèrement supérieure à la vitesse moyenne requise pour compléter le parcours dans les temps (voir item « Points de contrôle » ci-dessous).
Densité de skieurs	À la queue leu-leu dans la première section de la journée. Attente en haut des pentes descendantes, qui peut aller jusqu'à 10 minutes environ. Alternance entre possibilité/impossibilité de dépasser.
	Moins dense dans la deuxième section de la journée. Skieurs à la queue leu-leu, par groupes avec des espaces vides entre les groupes. Dépassement parfois difficile, mais généralement possible.
	À partir de la troisième section de la journée, dépassement presque toujours possible. À ce point, les skieurs devant et derrière ont une vitesse moyenne identique à la vôtre à moins de 0.1% près.
Tracé/pistes	Les pistes sont tracées en double avec un BR, sauf quelques petits bouts (max environ 1 km, total environ 5 km/160km) qui sont tracés en simple, ou avec un équipement différent. Par exemple, lorsque la piste traverse des terrains de chalets, ou se situe temporairement en bordure d'un chemin.
	Les pistes sont retracées durant la nuit (samedi à dimanche) seulement lorsque la prévision météo indique plus de 5 cm de neige.
	Aux croisements de routes, il y a des bénévoles qui mettent de la neige dans la rue et assurent la circulation, il y a donc moyen de traverser directement sans enlever les skis, et la plupart du temps sans attendre du tout.
	Il y a des bornes kilométriques à chaque 2 km, et des panneaux indicateurs à 5 km et 2 km avant chaque point de contrôle.
	S'il manque de neige, si une traverse de rivière n'est pas gelée, ou autre problème, les organisateurs prennent les moyens pour trouver un parcours alternatif sur la distance requise. Exemples : En 2007, manque de neige. Parcours de 80 km en boucle qui a été fait dans un sens le samedi, puis dans l'autre dimanche. En 2008, traverse de rivière non gelée. Quelques kilomètres (environ 5) sur les sentiers de motoneige (avec permissions nécessaires, panneaux indicateurs de piste partagée, etc).
	Il y a quelques endroits (environ 1-2 par jour environ) où il faut enlever les skis et marcher une distance de 50 à 200m pour reprendre le parcours de ski.
Eau/nourriture	Il y a des postes où on offre des verres d'eau (chaude ou froide, au choix) à tous les 5-10 km environ, sauf quelques exceptions là où la piste entre en milieu plus sauvage et montagneux où il serait difficile d'envoyer des bénévoles.
	Aux points de contrôle on peut trouver habituellement: <ul style="list-style-type: none"> • morceaux de bananes • galettes au gruau et biscuits au chocolat, brisés en morceaux • verres de soupe (souvent à la macédoine, parfois aux nouilles) • des barres granola coupées en morceaux • des arachides et boules de chocolat • de l'eau chaude, froide, chaude avec du miel, Gatorade chaud
Points de contrôle	Il y a un contrôle (marquage du dossard, prise en note du numéro, pesée des sacs à dos si applicable) à chaque entrée et sortie de chaque point de contrôle.
	Il est difficile de se promener dans les points de contrôle sans enlever les skis, à moins de ne pas s'arrêter et d'entamer immédiatement la section suivante.
	Les temps de passage (cutoff time) sont des limites pour <u>quitter</u> le point de contrôle et débiter la section suivante. La limite est de 14h pour s'engager dans la 4 ^e section d'une journée, et 15h15 pour s'engager dans la dernière section.

Adresses et itinéraires routiers

Lieu/Adresse	Adresse	Itinéraire routier
Dortoir de Papineauville	378, rue Papineau (route 148) Papineauville	http://maps.google.ca/maps?daddr=45.617114,-75.026922
Dortoir de Montébello (CDB Or seulement)	240, rue Bonsecours Montebello	http://maps.google.ca/maps?daddr=45.651743,-74.940469
Club de golf Buckingham (départ/arrivée)	105, rue Bélanger Buckingham	http://maps.google.ca/maps?daddr=45.596759,-75.411937
Hôtel de ville de Lachute (départ/arrivée)	380, rue Principale Lachute	http://maps.google.ca/maps?daddr=45.656108,-74.339783
Polyvalente Lavigne (banquet)	452, rue Argenteuil Lachute	http://maps.google.ca/maps?daddr=45.638466,-74.346196

Conseils divers

Voici quelques conseils provenant de skieurs, certains étant discutables et sujets à opinions, mais la plupart sont des conseils qui reviennent souvent d'un skieur à l'autre :

Categorie	Information
Fartage	le fartage de glisse (« glider ») est un aspect très important de la réussite.
	farter ses skis complètement la veille, en fonction des conditions (neige et météo) prévues.
	remettre du fart de poussée à la plupart des points de contrôle, pour garder une bonne épaisseur de fart sur les skis et ne jamais en manquer : <ul style="list-style-type: none"> o si on use le fart jusqu'à la semelle du ski, on perd la couche de fart liant (couche de base), et le fart ajouté par la suite dure moins longtemps. o pour la gestion des temps d'arrêt, mieux vaut s'arrêter aux points de contrôle seulement et ne pas se créer d'arrêts en surplus.
	Être complètement autonome en fartage. Le fait de partager un liège ou un tube de fart avec quelqu'un d'autre fait perdre de précieuses minutes lorsque le temps compte.
	Endurer, dans les limites du raisonnable, des skis qui reculent (back-slip) un peu si cela permet d'éviter de se retrouver derrière le peloton, ou de faire un arrêt superflu.
	Si les skis bottent ou sont lents, arrêter dès que possible pour remédier à la situation (gratter partiellement ou totalement la couche superficielle de fart trop mou, raccourcir la zone de poussée, surtout vers l'arrière, etc).
Arrêts	À chaque point de contrôle, manger et boire le plus possible, même si on n'a pas faim ou soif, pour garder un niveau d'énergie élevé toute la journée
	Arrêter à chaque point de contrôle, à moins de très bonne opportunité (ex : pour dépasser facilement un grand nombre de skieurs plus lents après la première section)
	Prendre de l'eau à chaque point d'eau. Les points d'eau organisés suffisent à rester hydraté, mais ils sont souvent dans les vallées au croisement des routes, alors que c'est souvent durant les ascensions qu'on a le goût de boire. Emporter une gourde minimale (500 ml suffit amplement, pas besoin de plus) pour disposer d'eau en tout temps, et la re-remplir aux points de contrôle au besoin. Il est impératif d'avoir accès à cette eau sans s'arrêter, pour pouvoir boire en skiant (descente douce, en montant lorsque ralenti par les skieurs devant).
	Emmener aussi un minimum de nourriture en cas de panne sèche au milieu d'une section. Une simple barre granola suffit, mais elle doit être bonne et non seulement énergisante.
	En arrivant à un point de contrôle, identifier immédiatement le point de sortie (début de l'autre section), et si il y a un bout à faire à pied sans les skis (traverse de route, etc) avant la section suivante.

Sommeil	Le dortoir commun est acceptable mais pas idéal. La nuit sera bien meilleure si on dispose d'un local de classe privé. Pour cela, il faut être un groupe de 12 personnes qui sont déjà inscrites au MCS, et faire une demande/réserve. Utiliser son réseau élargi d'amis, ou dénicher d'autres skieurs pour bénéficier d'un dortoir privé. Cela permet une nuit plus silencieuse, avec un contrôle des lumières, et moins de va-et-vient de personnes qui se couchent très tard ou qui se lèvent exagérément tôt.
	Le dimanche matin, prévoir du temps pour tout ramasser les bagages et les mettre dans son véhicule, ou au point commun pour transport organisé, selon l'option choisie.
Départ	Le matin, aller aux toilettes au dortoir et non au point de départ, car il y a de l'attente et on peut ensuite difficilement se trouver une place idéale sur la ligne de départ.
Ski	<p>Garder un rythme de ski qui ne donne pas l'impression de forcer. Accélérer au besoin pour atteindre un temps de passage obligé. Le premier jour, s'économiser et penser aussi à la journée du lendemain.</p> <p>Avoir du plaisir ! Le marathon peut être toute une épreuve si on se met en mode « robot », ou avec une attitude trop « mentale » et concentrée. Skier avec des amis, se faire des amis, chanter à l'occasion, raconter des blagues drôles ou même les longues et moins drôles, et autres divertissements du genre, font que les kilomètres passent vite, trop vite même. Ainsi, on finit la journée avec le goût de skier un 20 km de plus, plutôt qu'avec une écoeurante aigüe depuis les 20 derniers kilomètres.</p> <p>Ne manquer aucune occasion de partager. Aider quelqu'un à farter ses skis, à se relever d'une chute, offrir de son eau, donner des encouragements, des sourires, des conseils. C'est l'esprit du MCS !!!</p> <p>Descendre les pires côtes à pied, si nécessaire seulement. Mettre l'orgueil de côté, au profit de la logique, et utiliser la méthode qui demande le moins d'effort et de temps. Par exemple, une côte pentue et glacée, avec plein de skieurs tombés ou arrêtés, peut demander plus d'effort à skier qu'à descendre à pied, sans compter le risque de briser un bâton ou une fixation. Aussi, s'il y a de l'attente en haut d'une côte, cela permet de sauver du temps si on marche dans le bois en dehors de la piste. Dites vous aussi que les skieurs que vous verrez descendre à pied sont aussi capables que vous de la descendre en skis. En 2007, les conditions ne requéraient pas de descendre à pied, mais les habitués du MCS ont vu des conditions différentes où il était judicieux de prendre cette option.</p> <p>Le fait de porter un sac de 5 kg a peu d'impact sur la difficulté du parcours, mais il faut s'être entraîné avec pour vérifier les zones de frottement autour des bretelles (ajuster le sac et/ou durcir le corps), pour être à l'aise à maintenir l'équilibre dans les descentes et changements de direction, et pour supporter le poids additionnel. Avoir son eau à portée de main et non dans le sac.</p>

Réalisation - Distribution

Auteur: Charles Leduc, avril 2008

Contributeurs: Carrie Wallace, révision et commentaires

Distribution: permise, tant que le contenu est préservé et la distribution gratuite. Disponible sur www.cartespleinair.org.

Avertissement

Ce document a été produit bénévolement par des personnes n'ayant pas la prétention d'être suffisamment fiables et expérimentés. Les auteurs se dégagent de toute responsabilité quant aux préjudices, dommages ou accidents pouvant découler de l'utilisation de ce document. Des omissions ou erreurs sont toujours possibles, et nous vous serions reconnaissants de nous communiquer toute correction que vous auriez pu remarquer.