

Vous venez de trouver une règle mise en ligne par des collectionneurs qui partagent leur passion et leur collection de jeux de société sur Internet depuis 1998.

Imaginez que vous puissiez accéder, jour et nuit, à cette collection, que vous puissiez ouvrir et utiliser tous ces jeux.

Ce rêve est devenu réalité !

Chantal et François ont créé l'Escale à jeux en 2013. Depuis l'été 2022, Isabelle et Raphaël leur ont succédé. Ils vous accueillent à Sologny (Bourgogne du sud), au cœur du Val Lamartinien, entre Mâcon et Cluny, à une heure de Châlon-sur-Saône ou de Lyon, une heure et demi de Roanne ou Dijon, deux heures de Genève, Grenoble ou Annecy et quatre heures de Paris (deux heures en TGV).

L'Escale à jeux est un ludogîte, réunissant un meublé de tourisme ★★★ modulable de 2 à 15 personnes et une ludothèque de plus de 9000 jeux de société.

Au total, 320 m² pour jouer, ripailler et dormir.

**ESCALE À
JEUX**

escaleajeux.fr

09 72 30 41 42

06 24 69 12 99

escaleajeux@gmail.com



RACE_{THE}WIND

de 2 à 5 joueurs (14 ans et plus)

Contenu Boîte

1 Plaque de jeu, 5 Bateaux avec voiles adhésives, 3 Bouées, 1 Bateau Comité, 2 Fanions de changement vent, 40 Pions jaunes, 40 Pions bleus, 1 Règles du jeu

Description et But du jeu

Race the Wind - The Sailing Cup – simule fidèlement, sans carte ni dés, une régata (avec plusieurs bateaux) ou une épreuve de matching race (2 bateaux). La zone de course s'étend dans le sens du côté le plus long de la plaque de jeu, entre la porte vent arrière, délimitée par une bouée et par le bateau comité, et la bouée de près (fig.1). La longueur du parcours varie en fonction du choix des concurrents. Le vent souffle par convention de la bouée de près (Nord) vers la porte vent arrière (Sud).

Les bateaux partent de la porte vent arrière et parcourent le champ de régata 3 fois à l'aller (près) et trois fois au retour (vent arrière), en exploitant la force du vent, mais en faisant attention aux sautes de vent, aux rafales, et aux changements de direction. En adoptant une stratégie de jeu précise et en appliquant les tactiques de dévent, le meilleur ou les meilleurs (puisqu'il est également possible de former des équipages) franchiront la ligne d'arrivée et remporteront la Sailing Cup.

Définitions véliques pour le jeu

TRIBORD AMURES: le bateau reçoit le vent par la droite (fig.2).

BABORD AMURES: le bateau reçoit le vent par la gauche (fig.3).

SOUS LE VENT: côté duquel le vent n'arrive pas, contraire de au vent, côté duquel arrive le vent. Par convention de jeu, un bateau est sous le vent par rapport à un autre, lorsqu'il est plus loin par rapport au premier de la zone de laquelle souffle le vent (voir sur les fig. 2 et 3 où B est sous le vent de A, et les bateaux A sur les fig.10 et 12).

EMPANNAGE: le bateau change d'amure (de tribord à bâbord ou vice-versa) en ayant le vent arrière (fig. 4, bateau B).

VIREMENT DE BORD: le bateau change d'amure (de tribord à bâbord ou vice-versa) en ayant le vent (fig. 4, bateau A) debout.

LAYLINE: il s'agit des deux parcours idéaux en diagonale à 45° (fig.1) qui mènent directement à la bouée de près. Parcourir la Layline de gauche permet d'atteindre la bouée de près sans autres virements de bord.

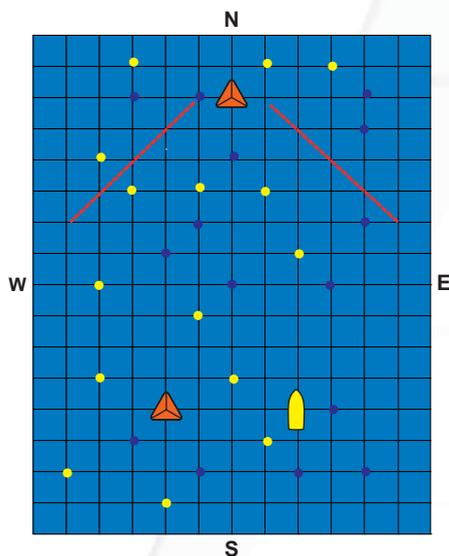


Figure 1: la zone de course: au Nord la bouée de près et les layline, au Sud la porte vent arrière

FRANCAIS

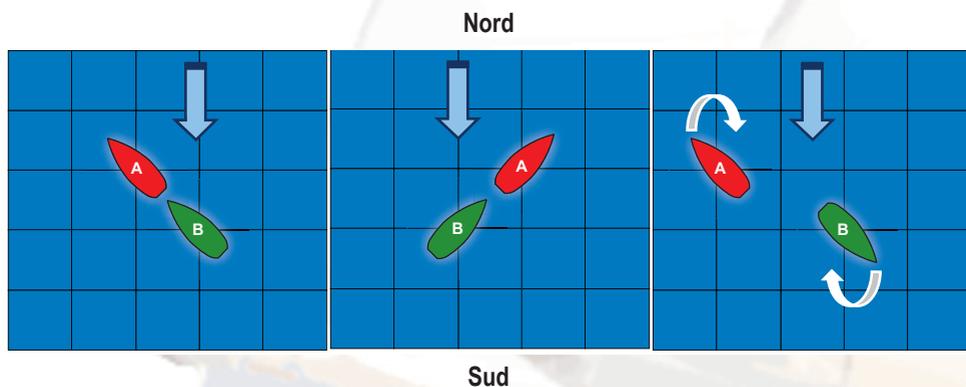


Figure 2: tribord amure

Figure 3: bâbord amure

Figure 4: A vire de bord, B empanne

Déroulement du jeu

1. Zone de course

La ligne de départ (ou porte vent arrière) est établie entre une bouée et le bateau comité (qui sert de bouée). Elle est située près du bord du côté court de la plaque de jeu (fig.1), à pas moins de 3 intersections de celui-ci, de manière à laisser suffisamment d'espace pour les manœuvres de départ. Sur l'autre côté court, on dispose, de la même manière (à pas moins de 3 intersections), la bouée

de près, exactement en face de la ligne de départ. On a ainsi formé un parcours en bâton qui se navigue 3 fois dans un sens et trois fois dans l'autre.

On contourne la bouée de près dans le sens des aiguilles d'une montre, tandis qu'on contourne la ligne de départ dans le sens des aiguilles d'une montre autour de la bouée, ou bien dans le sens inverse des aiguilles d'une montre autour du bateau comité, pour couper ensuite la ligne d'arrivée (fig.5).

Entre la ligne de départ et la bouée de près on place, où on veut, les deux drapeaux de changement de vent (fig.8).

La distance entre les deux bouées peut varier; elle doit être convenue entre les concurrents. Le signal du vent est positionné au Nord par rapport à la ligne de départ.

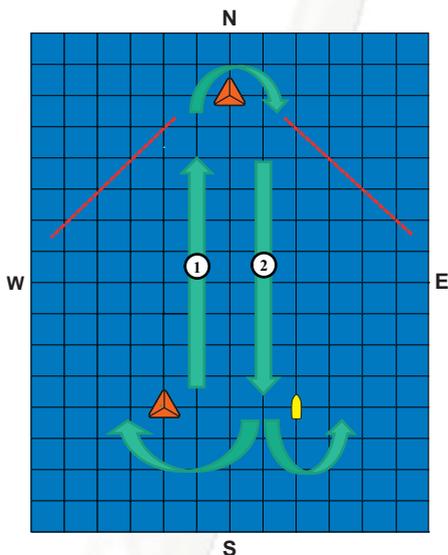


Figure 5: 1: aller de près; 2: retour de vent arrière; signalisation des sens rotation autour des bouées

2. Coups et allures

Les voiliers décident avec quelle allure démarrer la régata, puis alternent les coups en fonction des tours établis, en progressant sur les croisements de la grille représentée sur la plaque de jeu, avec une allure qui dépend à chaque fois de l'angle que le bateau fait avec la direction du vent. Chaque joueur a deux minutes pour effectuer son coup. Le vent vient d'abord du Nord.

Par mouvement on entend l'avancement unitaire entre deux intersections (éventuellement en diagonale) de la grille.

Par manœuvre on entend une rotation sur soi-même (horaire ou antihoraire) entre 45° minimum et 90° maximum.

IMPORTANT: le coup doit obligatoirement être effectué totalement, quelque soit l'allure.

Voici les 4 allures possibles:

PRÈS: le bateau fait un angle de 45° par rapport à la direction du vent (fig.6, bateaux A).

Le bateau a le droit de faire un mouvement, en avançant d'une intersection vers la bouée de près, ou bien 1 manœuvre au choix entre:

- un empannage, c'est-à-dire une manœuvre de 90° qui change les amures en conduisant le bateau vers l'autre bouée de près
- une manœuvre de 90° , opposée à l'empannage, qui conduit le bateau en grand largue (fig.6, bateaux C)
- une manœuvre de 45° , opposée à l'empannage, qui conduit le bateau en travers (fig.6, bateaux B).

La manœuvre de 45° dans le sens de l'empannage, qui conduirait le bateau contrevent, est interdite durant la régates (sauf si on n'y arrive pas involontairement avec un changement de vent) mais pas au moment du départ: avec cette allure le bateau a le droit à une seule manœuvre.

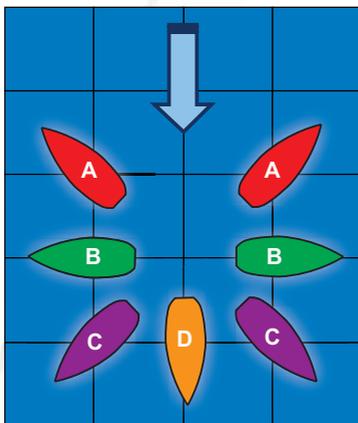


Figura 6: A avancent au près, B de travers, C de grand largue et D de vent arrière

TRAVERS: le bateau fait un angle de 90° par rapport à la direction du vent (fig.6, bateaux B).

Le bateau a le droit de faire deux coups: mouvement + mouvement, mouvement + manoeuvre, manoeuvre + manoeuvre et manoeuvre + mouvement.

Le mouvement consiste à avancer d'une intersection le long du travers, sauf si le coup est manoeuvre + mouvement: dans ce cas le mouvement sera fait dans la direction dans laquelle la manoeuvre a mené le bateau.

Avec une manoeuvre de 45° le bateau peut aller en près ou en grand largue; avec une manoeuvre de 90° le bateau peut aller en vent arrière.

En exploitant enfin le coup manoeuvre + manoeuvre, toutes les deux à 90° , le bateau peut inverser son allure travers.

GRAND LARGUE: le bateau fait un angle de 45° par rapport à la direction du vent (fig.6, bateaux

C). Par rapport au près, vent arrière.

Le bateau a le droit à deux coups dans l'ordre suivant: mouvement et ensuite manœuvre.

Le mouvement consiste à avancer le long du large.

Il y a 4 manœuvres possibles: 45° ou 90° dans un sens et e 45° ou 90° dans l'autre, et on peut ainsi atteindre les allures près, travers, vent arrière et l'autre large. Le droit d'effectuer la manœuvre est toutefois, contrairement au travers, facultatif.

VENT ARRIERE: le vent arrive sur l'arrière du bateau (fig.6, bateau D). Le bateau a le droit d'effectuer un mouvement d'avancement unitaire sur l'arrière ou bien à une manœuvre.

Il y a 4 manœuvres possibles pour atteindre les 2 largues et les 2 travers.

Par convention, le bateau qui progresse en vent arrière est tribord amure.

3. La régates

3.1 Le Départ

Le positionnement pré-départ

S'il y a 2 concurrents les bateaux pour le départ se partagent la zone de course en deux le long du côté le plus long de la plaque de jeu, et se positionnent sur les côtés opposés, où ils veulent: le détenteur de la victoire précédente (le cas échéant) prend la droite, le challenger la gauche.

Le positionnement peut être fait aussi bien sur que sous le niveau de la porte vent arrière et avec n'importe quelle allure.

Lorsque, en revanche, les joueurs sont plus de 2, la zone de course n'est pas partagée et on peut choisir le côté où mettre le bateau.

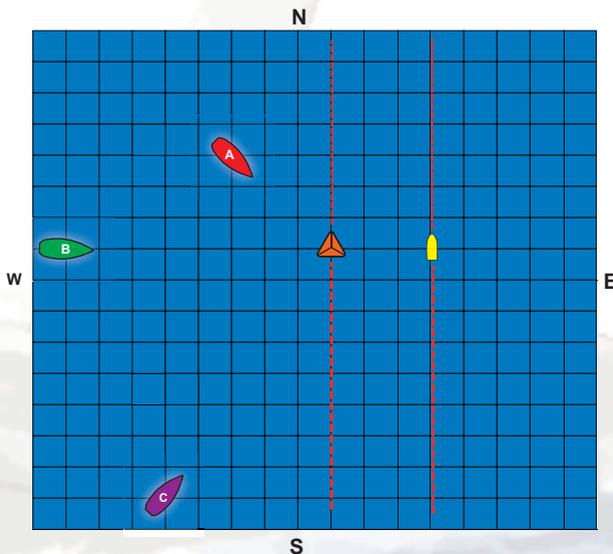


Figura 7: pré-départ pour régates avec plus de 2 bateaux

Les bateaux peuvent toutefois se positionner uniquement selon les situations suivantes:

- sur la ligne de départ à trois croisements d'une des 2 bouées (exemple fig.7, bateau A)
 - sous la ligne de départ à 8 croisements d'une des 2 bouées (exemple fig.7, bateau C)
 - à la hauteur de la ligne de départ à 8 croisements d'une des 2 bouées (exemple fig.7, bateau B).
- S'il y a plus de 2 bateaux, il est interdit de se positionner sur la zone délimitée par les deux bouées (celle comprise entre les lignes rouges en pointillés), tandis que s'il y a 2 bateaux ceci est absolument possible.

Le Départ

La procédure de départ dure 7 coups et prévoit d'arriver, au septième coup, à la meilleure position possible par rapport à ses adversaires sous la ligne de départ.

Les bateaux commenceront avec le premier coup à progresser et s'engager pour préparer au mieux la traversée de la porte vent arrière prévue à partir du 8° coup.

Pendant le départ on ne doit pas:

- manœuvrer sur un même croisement plus de deux coups de suite
- toucher la ligne de départ au cours du 6° et du 7° coup.

Les bateaux situés au début sur la ligne de départ ont donc 5 coups à disposition pour traverser complètement la ligne de Nord à Sud, en se préparant à la retraverser au 8° coup, en se lançant ainsi vers la zone de course. Si l'une des deux règles est enfreinte, l'adversaire peut demander une pénalité. Avec le huitième coup, la régata est officiellement commencée et les bateaux peuvent traverser la porte vent arrière en naviguant vers le Nord.

3.2 Pions jaunes et bleus

Les pions jaunes et bleus fournis avec le jeu sont 80 au total (40 jaunes et 40 bleus). Avant la course, ils sont positionnés par les joueurs sur les intersections de la zone de course, sauf 1 pion jaune par personne que chaque joueur conserve (voir chap. 3.5). Le positionnement peut être effectué au choix ou selon une stratégie établie à l'avance, mais dans tous les cas, de manière libre n'importe où sur la grille. La seule obligation concerne les bouées et la ligne de départ: à l'intérieur du carré formé par 4 intersections de côté avec centre dans les bouées (zone des deux longueurs qui a 25 intersections, voir chap. 3.6) on ne peut pas disposer plus de 10 pions au total, et la ligne de départ ne peut jamais avoir des pions sur plus de la moitié de ses points.

Pions jaunes: baisse de vent

Le bateau qui rencontre sur sa route un pion jaune passera un tour. Le pion jaune en effet arrête toujours la barque quelque soit son allure.

Exemple: si un bateau qui navigue travers rencontre un pion jaune après la première des 2 coups prévus, il n'a pas le droit d'effectuer le deuxième coup et passera un tour. De la même manière, si un bateau navigue grand large rencontre un pion jaune après le premier coup, il restera dans cette position pendant un tour et ne pourra pas faire valoir son droit de manœuvre.

Pions bleus: rafale de vent

Le bateau qui rencontre sur sa route un pion bleu gagne un mouvement.

ATTENTION: un pion bleu n'offre pas toujours un mouvement supplémentaire au bateau.
Si un bateau navigue travers, il gagne un mouvement uniquement s'il touche le pion bleu à la fin du deuxième mouvement.

Dans l'allure grand largue les deux cas suivants peuvent être vérifiés:

- le bateau progresse sur la grille et rencontre un pion bleu, manœuvre/empanne et continue d'avancer à une autre allure en atteignant un autre croisement pour un total de 3 coups
- le bateau progresse sur la grille, rencontre un pion bleu et exploite la rafale en se déplaçant de grand largue sur un autre croisement (total: 2 coups). De cette manière, il renonce à son droit de manœuvre.

Un bateau peut refuser le bonus du pion bleu, en baissant les voiles, c'est-à-dire en "déventant", manœuvre conseillée si la rafale entraîne la collision avec une bouée ou un bateau adverse.

Si le mouvement supplémentaire garanti par le pion bleu conduit le bateau à aboutir de nouveau sur un pion bleu, un autre bonus est accordé durant le même tour (et ainsi de suite à l'infini).

3.3 Changement de vent

Lorsque le bateau qui est en tête touche les coordonnées à la hauteur des fanions de changement de vent, le concurrent a le droit de lancer le dé boussole: le vent tourne immédiatement en fonction du résultat et les allures seront identifiées selon cette nouvelle direction jusqu'au prochain changement de vent.

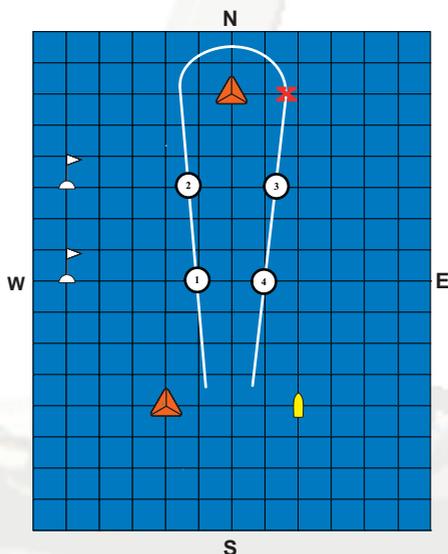


Figure 8: changements de vent pendant la régates

Normalement, lors d'une régates (fig.8) il y a deux changements de vent pour chaque aller et 2 pour chaque retour, mais il peut arriver que, après le dernier changement de vent de près (point 2 fig.8),

le vent souffle en direction Est/Ouest. Dans ce cas le premier bateau à contourner la bouée de près (coordonnée X rouge [fig.8](#)) fera revenir automatiquement le vent en direction Nord.

3.4 Engagements et pénalités

Engagements

Par convention, 2 ou plusieurs bateaux sont dits engagés s'il y a des intersections qui peuvent être atteintes et il faut ainsi établir un droit de priorité. Le bateau qui refuse cette priorité recevra une pénalité.

L'engagement peut concerner des intersections déjà occupées par un bateau que d'autres bateaux peuvent vouloir atteindre ([fig.2](#) et [3](#)), ou bien des intersections libres que les bateaux doivent encore atteindre ([fig.9](#), [10](#), [11](#)).

Les deux cas prévoient des règles d'engagement selon lesquelles la priorité appartient toujours à celui qui est tribord amure ou, en cas de parité d'amure, à celui qui est sous le vent.

Attribution des points occupés

Un exemple du premier cas est représenté par l'engagement depuis l'arrière: un bateau parvient ainsi à suivre le sillon d'un adversaire et l'engage car il peut prétendre le point que ce dernier occupe.

Sur la [figure 2](#) les bateaux engagés progressent au près sur la même route, sont tribord amure, et sont engagés car B peut à chaque tour prétendre l'intersection occupée par A.

Ainsi, ce dernier pour éviter la pénalité peut uniquement continuer à progresser au près en faisant des mouvements sans jamais manœuvrer: si pendant un tour A décidait de manœuvrer, en effet, il s'arrêterait sur l'intersection et lorsque se serait le tour de B ce dernier ne pourrait pas avancer et demanderait la pénalité. Si A avait fait une manœuvre antihoraire de 45° pour entamer un travers ou de 90° pour un large, si B protestait on considérerait immédiatement l'amure: pour tous les deux à tribord, et on considérerait alors celui qui est sous le vent: B.

C'est ainsi que B aurait raison s'il demandait la pénalité pour A.

Si A avait fait un virement de bord à 90° pour changer de près, la situation se serait révélée encore plus simple car A aurait changé d'amure, en se portant bâbord amure. B, tribord amure, aurait encore une fois obtenu la pénalité.

Voici pourquoi, dans cet engagement au près, c'est comme si A était prisonnier de B et forcé, pour éviter la pénalité de continuer à progresser au près jusqu'à ce que B manœuvre.

A pourrait éventuellement penser de manœuvrer, et recevoir la pénalité, ce qui obligerait également B à manœuvrer, si ceci avait un sens pour le jeu.

L'autre type d'engagement pour des bateaux qui progressent sur la même route au près est celui bâbord amure: le meilleur cas pour l'embarcation qui précède, celle-ci peut en effet virer de bord en se portant tribord amure, sans risquer une pénalité. Toutes les autres manœuvres entraîneraient une pénalité, mais la virée de bord mettrait en revanche A tribord amure et B, bâbord amure, ne pourrait pas protester pour exiger le point devant lui.

Ce cas peut également être valable pour les allures vent arrière et grand largue: il n'en est pas de même pour l'allure travers, où le bateau devant peut facilement se dégager en effectuant le coup manœuvre + mouvement.

Dans tous les cas, si le bateau qui précède rencontre sur sa route un pion jaune, il est obligé de subir la baisse de vent, mais ne peut à ce moment subir la pénalité.

Attribution des points libres

Un exemple de ce deuxième cas est représenté sur la figure 9: A et B visent le point bleu idéal, chacun sur son bord de près, mais B, tribord amure, est le seul à avoir droit à ce point. Si le tour de A arrivait avant celui de B, et A se dirigeait vers ce point, B devrait clairement manœuvrer, mais en protestant il entraînerait une pénalité pour A.

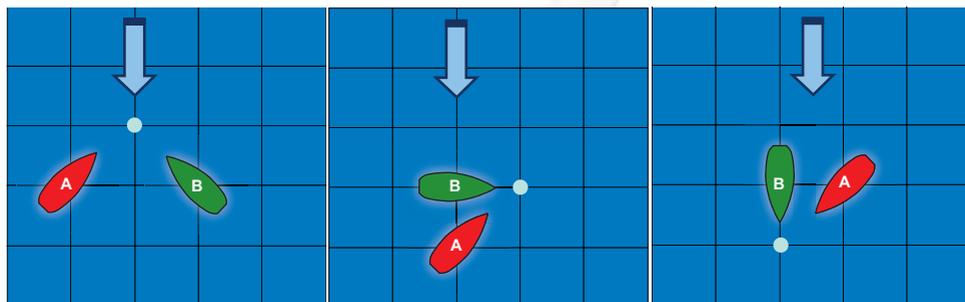


Figure 9: le bateau B est tribord amure et a la priorité, et donc le droit à l'intersection mise en évidence

Figure 10: le bateau A est sous le vent et il a donc la priorité et le droit à l'intersection indiquée

Figure 11: A et B sont tribord amure, ils sont sur la même ligne de vent, A est plus rapide et a donc le droit à l'intersection indiquée

Sur la figure 10 le point serait destiné à A, dans la mesure où les deux bateaux sont bâbord amure, mais A est sous le vent par rapport à B. B pourrait continuer son travers en dépassant ce point et en passant au suivant, mais s'il décidait de s'arrêter sur le point bleu et de manœuvrer il risquerait la pénalité (si A protestait).

Sur la figure 11 A et B sont tribord amure et sont sur la même ligne de vent: dans ce cas on considère la vitesse du bateau. Grand largue et travers sont considérés dans le jeu, des allures plus rapides que vent arrière et près, dans la mesure où elles garantissent 2 coups au lieu d'un seul, ainsi la priorité sera accordée au bateau A.

En d'autres mots, lorsque deux bateaux sont engagés, les règles sont les suivantes:

- le bateau tribord amure a la priorité
- avec la même amure, le bateau sous le vent a la priorité
- avec la même amure et si les deux bateaux sont sur le même ligne de vent, le bateau qui progresse avec l'allure la plus rapide a la priorité
- si les vitesses sont les mêmes la priorité sera accordée en fonction du tour de jeu (le premier qui arrive).

ATTENTION: le changement de vent peut entraîner ou modifier une situation d'engagement et les pénalités sont données selon ces nouvelles situations.

Pénalité

La pénalité doit être demandée par le bateau qui estime ne pas avoir eu la priorité par rapport à un adversaire selon les règles de l'engagement.

Elle est acquittée en 4 coups, en faisant un tour sur soi-même de 360° à au moins deux carreaux des bouées.

Pour s'acquitter de la pénalité il faut être à au moins 2 croisements des autres bateaux.

La manœuvre de l'acquiescement de pénalité doit être déclarée et effectuée avant la fin de la course.

3.5 Dévent

Chaque bateau, quelque soit l'allure, a un point sous le vent idéal, où le vent est sali par ses voiles pour tous les adversaires qui devraient s'y porter (points noirs sur la [fig.12 à gauche](#)): le bateau qui atteint ces points ou s'y trouve ([fig.12 droite](#), bateau A) doit poser sur sa route, à 2 intersections de distance, le pion jaune (celui distribué à chaque joueur; s'ils sont terminés il empruntera un pion à un autre joueur).

Ce pion représente une sorte de pénalité que le bateau en question recevra s'il reste dans l'ombre de l'adversaire, et est enlevée dès que le bateau le rejoint ou décide de manœuvrer pour l'éviter.

La situation se répète chaque fois que l'on assiste à une couverture de ce type.

Toutes les fois qu'une embarcation se trouve sous le vent par rapport à une autre, elle subit une couverture.

En naviguant près le vent, en effet, le bateau qui est en tête ralentit, avec son dévent, l'adversaire sous le vent, tandis qu'en vent arrière il se passe le contraire: le bateau derrière est en mesure de ralentir, avec son dévent, le bateau qui est devant. Ceci est valable pour toutes les allures.

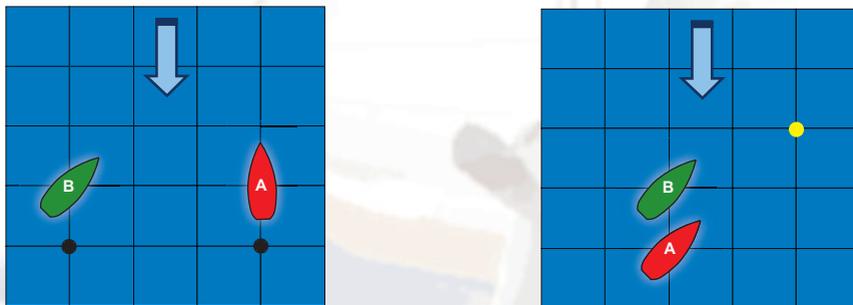


Figure 12: à gauche les points de dévent où le vent est sali par les voiles du bateau A en vent arrière et du bateau A en près; la même chose est valable pour le grand largue et le travers; à droite le bateau A subit le dévent du bateau B et est forcé de positionner le pion jaune deux intersections devant lui

La technique du dévent est une arme tactique importante, surtout pour qui suit un bateau de côté en vent arrière.

3.6 Le contournement de bouée

La zone des 2 longueurs correspond à la surface de 25 croisements au centre de laquelle se trouve la bouée.

Jusqu'à la zone des 2 longueurs, c'est-à-dire jusqu'à une distance de 2 carreaux de la bouée, on tient compte des règles de l'engagement, mais dans la zone des 2 longueurs, on tient uniquement compte de l'intérieur de la bouée. Les règles de l'engagement ne sont donc plus valables. A l'intérieur de la zone des deux longueurs, en cas d'engagement, le bateau le plus à l'intérieur par rapport à la bouée aura la priorité (fig.13).

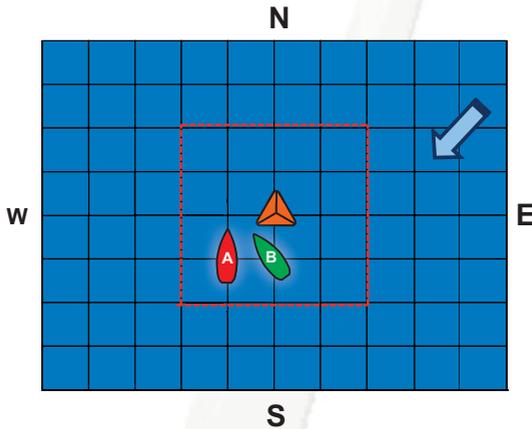


Figure 13: les bateaux A & B sont engagés à l'intérieur de la zone des 2 longueurs: B a la priorité, même si en dehors de cette zone la priorité serait accordée à A, puisqu'il se trouve sous le vent

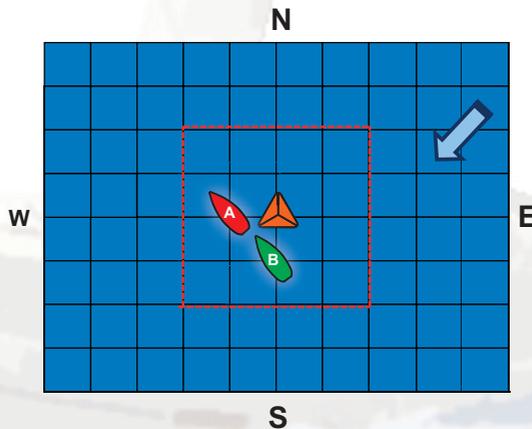


Figure 14: B a engagé A et a la priorité: en dehors de la zone A pourrait se libérer facilement dans la mesure où les bateaux sont de travers, mais à l'intérieur de la zone des 2 longueurs il ne peut pas le faire

