

REGLA DEL JUEGO

VIDEO EN WWW.RALLYMAN.FR

rallyman



rallyman es un juego de mesa para 1 hasta 4 jugadores a partir de 9 años. Se trata de un juego de simulación de rally de automóvil donde se encuentran todos los ingredientes que le dan el sabor a ese deporte. No es necesario tener el carnet de conducir, pero mejor es saber contar hasta 5 para cambiar las 5 velocidades de tu **MRC (Micro Rally Car)**.

Cada jugador es un piloto de rally, un **rallyman**, y pilota respetando el canto de las **notas** del copiloto para ir lo más rápido posible pero tratando no perder el control de su **MRC**. Cuando se lanzan los dados, los símbolos que pueden aparecer anuncian progresivamente el nivel de riesgo que se corre.

Antes de empezar, el equipo ha hecho una pasada de reconocimiento. El copiloto ha escrito **notas** al dictado del piloto, **notas** que ha de transmitirle a éste durante la carrera. En **rallyman** estas **notas**, con información acerca del recorrido, corresponden a los cambios de velocidades necesarios para negociar las vueltas, curvas y los relieves de la mejor manera posible.

Según su modo de pilotar, el piloto recolecta cartas con cronos que valen de 10 hasta 50 segundos. La acumulación de estos cronos es la que determina su tiempo a la llegada de los tramos cronometrados, llamados pruebas especiales.

El vencedor ha de ser el que consiga el tiempo más bajo para recorrer la totalidad de las tres especiales del rally.

Los términos en *itálica* están explicados en los documentos adjuntos en lo bajo de la página 48.

ART.1

PREPARACIÓN DEL MATERIAL

Para preparar un rally, se dispone el material de esta manera. La disposición de las **ZONAS** más abajo está escrita para dar un ejemplo, claro está que se puede imaginar cualquier otra disposición (ver ART.2).

JUGADOR 1

JUGADOR 2

JUGADOR 3

JUGADOR 4

DADOS VELOCIDAD

DADOS GAS

CARTAS VELOCIDAD

PEONES TIERRA

PEONES DAÑOS

PEONES SEGUNDO

CARTAS CURVA CERRADA

UNIÓN DE LAS 2 ZONAS

SEÑAL DE SALIDA

SEÑAL DE LLEGADA

CARTA TABLERO DE MANDOS

CARTA RUEDA DE SOCORRO

HOJA P.M. CARRERA

Nota: los **PEONES SEGUNDO** no son necesarios en la configuración básica. Sólo han de ser útiles para los rallymen experimentados (REGLA DEL JUEGO + en la página 47) que sabrán lanzar el ataque mayor (ver ART.13) o soltar segundos (ver ART.14).



ART.2

ORGANIZACIÓN DE UN RALLY

Al inicio de la partida, el jugador reputado por ser ¡el más incorruptible (!) es nombrado *director de carrera*. Ha de ser responsable de la organización de la prueba.

El rally ha de correrse en 3 etapas cronometradas llamadas *pruebas especiales* o más sencillamente *especiales* o *PE*. Todos juntos, los pilotos deciden del trazado de las 3 *especiales* al principio del rally. Estas *PE* se componen de una salida y una llegada distintas entre las cuales se cronometran los coches (no se trata de una carrera en un circuito, así que las *PE* no se componen de un camino cerrado). Se determinan las *especiales* al combinar 1, 2, 3 o 4 **ZONAS (C, J, L, V)** como lo ilustran los ejemplos más abajo, determinados como ejemplo entre los miles de trazados posibles:



◀ configuración C8-C3 / J6-J5 / C4-C5

configuración L0-L1 / C7-C6 / L2-L3 / V2-V3 / C5-C4 ▶



◀ configuración J1-J4



P.C. COURSE		rallyman	
Rallye : Rallye de Monte-Carlo		Date : 29/07/10	
START	→	FINISH	
ES1	C8	C3-J6-J5-C4	C5 X
ES2	L0	C1-C7-C6-L2-L3-V2-V3-C5	C4 X
ES3	J1		J4
Vincent Aju26 Lio Zombiguan			
ES1	Pos. ES1	3:40.2	03:22.1 03:47.3 03:58.4
ES2	Pos. ES2		
ES1+ES2	Pos. ES1+ES2		
ES3	Pos. ES3		
ES1+ES2+ES3	Pos.		

El *director de carrera* coge la hoja **P.M. CARRERA** antes de que empiece el rally y:

- Apunta el nombre y la fecha del rally;
- Apunta los apellidos de los pilotos;
- Apunta el trazado de las 3 *especiales* escribiendo los puntos de salida, de pasaje y de llegada para cada una de ellas;
- Puntea la casilla en la columna para prever o no asistencias. La asistencia es una **ZONA** situada entre dos *PE*, reservada al arreglo de los coches si éstos sufrieron daños y pinchazos. Cuando uno tiene poca experiencia, se le aconseja hacer una asistencia al cabo de cada *especial*. El detalle acerca de la asistencia está en el ART.12.

◀ Aquí, 4 pilotos toman la salida del rally. Las 3 *PE* representadas más arriba están identificadas y se prevén asistencias después de la *PE1* y de la *PE2*.



Por fin, el *director de carrera* prepara la primera *especial* al ajustar las **ZONAS** entre ellas e instalar la **SEÑAL DE SALIDA** y la de **LLEGADA** (ver ART.11) al borde de la **ZONA**.

ART.3**TURNO DE JUEGO DE UN PILOTO**

Para que su coche avance el piloto tiene que utilizar los dados. Los 5 dados negros (**DADOS VELOCIDAD**) corresponden a las 5 marchas o velocidades del coche. Los 2 dados blancos son acelerones o golpes de gas (**DADOS GAS**) que permiten continuar un desplazamiento con una velocidad ya metida.

REGLA BÁSICA:

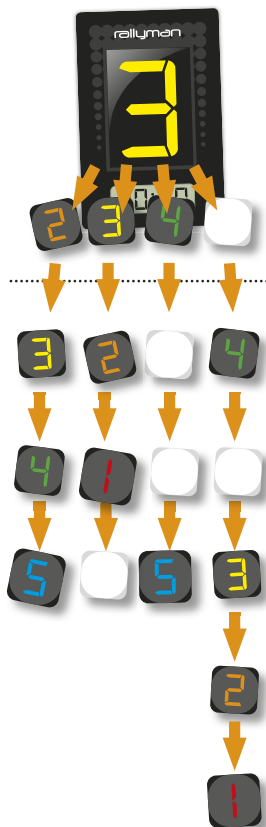
Lanzar 1 dado = avanzar de 1 casilla, cualquiera que sea el dado lanzado.

Cuando le toca avanzar su **MEC**, el Rallyman organiza su turno de juego en **3 FASES**:

FASE 1 elección de la velocidad por meter:

- Si es la salida, se lanza el **DADO VELOCIDAD 1**;
- Si ya está empezada la *especial*, se lanza un dado compatible con la marcha ya metida (**CARTA VELOCIDAD** anteriormente escogida): velocidad idéntica, justo superior, justo inferior o golpe de gas (**DADO GAS**).

«Aquí, el piloto está en 3ª, así que puede elegir de lanzar el **DADO 2**, el **3**, el **4** o un **DADO GAS**.

**FASE 2** encadenamiento de las velocidades.

Se puede jugar tantos dados como uno lo desea pero lanzándolos 1 por 1 y respetando las 4 reglas más abajo:

Se ponen juntos cada dado jugado pero de forma que queden visibles para poder hacer la cuenta de los eventuales símbolos

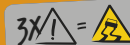
A partir de la velocidad metida en **FASE 1**, las velocidades se encadenan 1 por 1, lanzando los dados 1 por 1.

Los **DADOS GAS** (dados blancos) pueden ser utilizados en cualquier momento del encadenamiento: al principio, intercalados o al final.

Respeto de las *notas* en vueltas, curvas y baches (ver **ART.5** y **ART.6**).



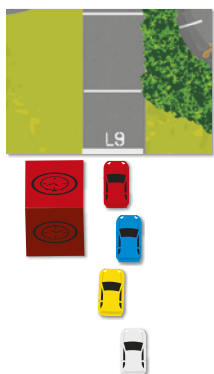
El cúmulo de 3 símbolos en un mismo turno de juego acarrea una pérdida de control y la parada del turno de juego del piloto (ver **ART.7**).

**FASE 3** Parada del desplazamiento.

En cuanto el piloto toma la decisión de parar su turno (porque no quedan más dados disponibles o porque lo decide él mismo al temer una pérdida de control), coge la **CARTA VELOCIDAD** que corresponde al último dado lanzado y la pone arriba del montón, llamado *montón crono*, así formado ante él. La cifra grande de color tiene que quedar visible: recuerda la velocidad metida. El cuadrante digital en la parte baja de la carta es un cronómetro con un tiempo ha de ser añadido al tiempo de las otras cartas conseguidas, al final de la *especial*.

«Aquí el piloto acaba su turno en velocidad 1. Pone una **CARTA VELOCIDAD 1** (valor 50 segundos) por encima de su *montón crono*.

Si el último dado jugado es un **DADO GAS**, el piloto coge la **CARTA VELOCIDAD** que corresponde al **DADO VELOCIDAD** jugado antes de este **DADO GAS**.

**ART.4****SALIDA**

1. La línea de salida está en el borde del tablero de juego. Se indica con la **SEÑAL SALIDA** roja marcada con un cronómetro (hay que recortarlo en la carta prevista para eso).

2. Elección del orden de salida:

- El orden de salida de la 1ª *PE* lo determinan los pilotos al principio de la partida. De manera general, suele empezar el más experimentado para ayudar a los debutantes, para que piloten bien;
- El orden de salida de la 2ª *PE* es el de la clasificación a la llegada de la 1ª *PE*;
- El orden de salida de la 3ª *PE* es el de la clasificación conseguida tras la acumulación de los tiempos de la 2 primeras *PE* (= nueva clasificación).

3. Procedimiento de salida. En un rally, las salidas se hacen todos los minutos para que los pilotos puedan beneficiar de una carretera libre, para no arriesgar una eventual molestia con los precedentes pilotos. Para simular esa salida contra reloj, los 4 pilotos A,B,C y D han de jugar así en la salida:

- **1er turno:** jugador A
- **2º turno:** jugador A, jugador B
- **3er turno:** jugadores A, B, C
- **4º turno:** jugadores A, B, C, D

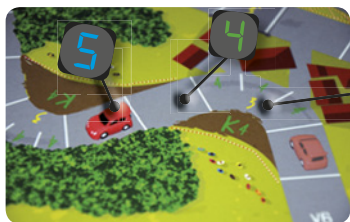
Pues, en cuanto todos los pilotos están lanzados en la *especial*, cada uno juega un turno.

Nota: el orden de llegada de los pilotos al final de la especial no es necesariamente el de la clasificación, ya que es el crono el que determina el resultado.

4. El orden de juego es el de los coches en la carretera. Si ha habido adelantamiento (ver ART.9), el orden de juego del turno siguiente ya no ha de ser entonces el del orden de salida. Si 2 **MEC** están en la misma casilla, el primero en jugar es el que lleva la velocidad más alta, o sino el que ha sido el primero en llegar a la casilla.

ART.5

RECORRER LAS CURVAS



EN TRAYECTORIA DIRECTA: indicada por la *nota* escrita en la parte interior de la curva.

◀ *Aquí la velocidad 3*

La *nota* en la curva indica la **máxima velocidad** para poder pasar dicha curva en trayectoria directa.

◀ *aquí se puede entonces negociar la curva en trayectoria directa en velocidad 1, 2 o 3.*

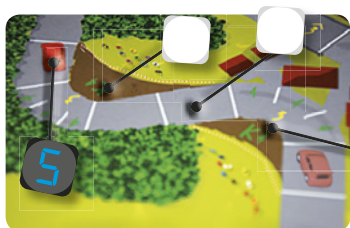


EN DERRAPE: indicado por las *notas* en la parte exterior de la curva.

◀ *Aquí 3 veces la velocidad 4.*

La *nota* indica la **velocidad impuesta** para derrapar. El coche se desplaza de lado en las casillas entre las medias rayas.

◀ *Aquí el derrape sólo ha de negociarse en velocidad 4, sobre 3 casillas: DADO 4, DADO GAS, DADO GAS. A partir de la 1ª o de la 2ª casilla de derrape, se puede volver en trayectoria directa al reducir una velocidad.*



EN CURVA CERRADA: indicada por la *nota* precedida de **K** en el arcén interior de la carretera. ◀ *Aquí K4.*

La *nota* indica la **máxima velocidad** para poder pasar la curva cerrada.

◀ *Aquí se puede negociar la curva en velocidad 1, 2, 3 o 4.*

Se pone el coche en el arcén (marrón) en el sentido del desplazamiento. El piloto coge entonces una **CARTA CURVA K**, respeta las instrucciones indicadas, pues la vuelve a meter debajo del montón y sigue su turno:



■ **OK = Buena cuerda:** no hay ninguna consecuencia.

■ **curva sucia:** no hay ningún problema pero se pone un **PEÓN TIERRA** en la casilla de la trayectoria directa. Las notas de la curva bajan entonces 1 de velocidad para los pilotos que siguen, respecto *la nota* de la curva, la cual no cambia. Si a otro concursante le sale una nueva **curva sucia**, las *notas* que ya han disminuido vuelven a bajar de 1 una vez más.



◀ *Un PEÓN TIERRA en la curva baja la nota de trayectoria directa que se vuelve 1 (2-1=1) así como también la de la trayectoria en derrape resbalón que se vuelve 2 (3-1=2).*

◀ *Dos PEONES TIERRA disminuyen la nota de trayectoria directa a 0 (2-2=0), así que ésta se vuelve impracticable. Los pilotos siguientes sólo podrán pasar por la curva cerrada (siempre en 3 a lo máximo) o cogerán la trayectoria en derrape en velocidad 1 como máximo (3-2=1).*



■ **pinchazo:** el pinchazo se traduce por la pérdida inmediata de un **DADO GAS**, penalización reflejada en la **CARTA TABLERO DE MANDOS** por la disimulación de un indicador de dado blanco con la ayuda de un **PEÓN DAÑOS**.

En el caso de un 1er pinchazo: el piloto sólo puede utilizar un **DADO GAS**.

Cuando ocurre un segundo pinchazo, el piloto ya no puede utilizar ningún **DADO GAS**.

Si hay un 3er pinchazo y que ninguno de los otros 2 pinchazos ha sido arreglado, significa el abandono.

En caso de pinchazo, el piloto puede seguir su turno de juego y los siguientes teniendo en cuenta la penalidad otorgada. También puede decidir utilizar su **CARTA RUEDA DE REPUESTO** (ver ART.10).

¡CUIDADO! Si se llega en una curva cerrada con 1 o 2 velocidades más grandes que la *nota* más alta de la curva, hay una inmediata pérdida de control (ver ART.7). Y más todavía, es el abandono.

ART.6**RECORRER LOS BACHES**

El bache está indicado por una *nota* encima de la cual está el símbolo Se puede negociar de 3 maneras:

- **Baja velocidad:** si se franquea el bache con una velocidad inferior a la *nota*, se juega la casilla como si fuera una casilla normal;
- **Velocidad adaptada:** respetando la *nota* acerca del bache, el coche salta y se encuentra en la casilla que está justo después del bache;
- **Alta velocidad:** si se franquea el bache con una velocidad por encima de la *nota*, el coche salta de 2 casillas y se encuentra entonces 2 casillas más lejos. Pero si ha aparecido en ese dado el símbolo , pues ocurre entonces la inmediata pérdida de control en la casilla de recepción (ver ART.7)



¡Cuidado! Si se franquea un bache con 2 velocidades por encima de la *nota*, hay pérdida de control inmediata (ver ART.7) en la casilla de recepción del salto situada en la 3ª casilla después del bache.

ART.7**PÉRDIDA DE CONTROL**

Cualquiera pérdida de control acarrea la parada del movimiento. Se pierde el control del coche:

- al cumular 3 símbolos en los dados en un mismo turno de juego;
- en curva, si la velocidad elegida es más alta de 1 o 2 velocidades comparado con la *nota* máxima indicada;
- en un bache, si se franquea con 1 velocidad de más que la *nota* y que aparece el símbolo en el dado, o de inmediato si se franquea con 2 velocidades por encima de la *nota* (ver ART.6).

En caso de pérdida de control:

1. Efectuar el desplazamiento.
2. Coger la **CARTA VELOCIDAD** que corresponde a la última velocidad llevada, darle la vuelta y ponerla cara abajo en su *montón crono*, respetando la consigna ahí indicada:

- = **Trompo:** poner el coche en el sentido contrario de la marcha, sin daños;
- o = **Salida de carretera hacia la izquierda o hacia la derecha:** poner el coche en el arcén izquierdo o derecho de la carretera, según el sentido de la flecha, con la **CARTA VELOCIDAD** orientada en el sentido del desplazamiento. El coche sufre daños más o menos importantes según los alrededores de la casilla en la cual ha tenido lugar la pérdida de control: hierba, tierra, nieve, arboleda, rocas, pueblo o estanque. Para los daños y sus consecuencias, consultar el ART.8.

Casos particulares:

- Si la salida de carretera se produce **de la carretera hacia la curva**, pues entonces el piloto pone su **MRC** en la curva y elige una **CARTA CURVA**. Ha de emprender de nuevo la carrera al turno siguiente, partiendo de la curva;
- Si la salida de carretera se produce **de la curva hacia la carretera**, pues entonces el piloto pone su **MRC** en la carretera: ha de proseguir en el turno siguiente empezando en la carretera desde la casilla de trayectoria directa.
- Si la salida de carretera se produce **al pasar por la línea de llegada:** ver ART.11.

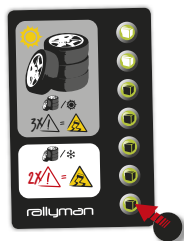
Reemprender la carrera tras una salida de carretera:

Volver a poner el coche en la casilla y arrancar en velocidad 1 (la última velocidad puesta visible en el *montón crono* siendo el 0, es decir el punto muerto. Tras una salida de carretera derrapando, se vuelve a marchar a partir de la casilla de trayectoria directa.

ART.8**DAÑOS**

En cuanto ocurre una salida de la carretera, los daños sufridos por su **MRC** dependen de los alrededores que bordean la casilla en la cual se produce la pérdida de control (el texto específico a cada **ZONA** indica la gravedad de los daños). Los daños acarrea la pérdida de **DADOS VELOCIDAD**.

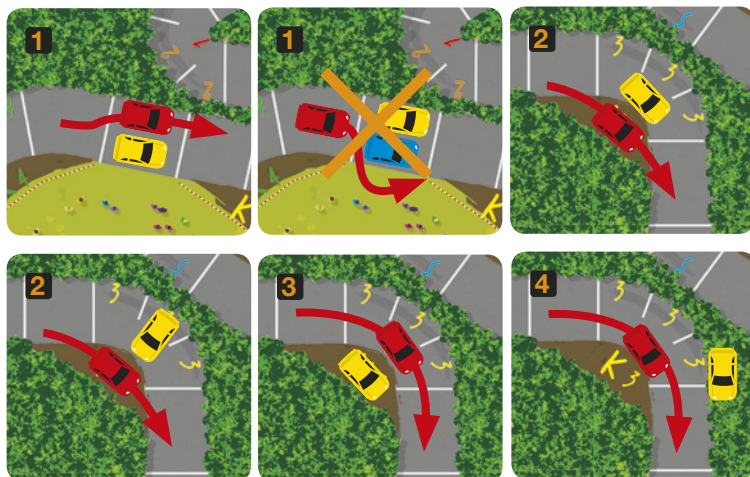
◀ Aquí el texto de la **ZONA C**: salida en la tierra = ningún daño / salida en la arboleda = pérdida de 1 dado negro / salida en las rocas = pérdida de 2 dados negros.



Para señalar los daños sufridos, ocultar con **PEONES DAÑOS** en la **CARTA TABLERO DE MANDOS** el número de indicadores de diodos de dado negro que corresponde al número de dados negros perdidos.

Perder 1 dado negro significa que al piloto sólo le quedan 4 **DADOS VELOCIDAD** y 2 **DADOS GAS** para desplazarse. No se trata de la pérdida de una velocidad en particular. Así, por ejemplo, durante un mismo turno, el piloto puede utilizar los **DADOS 1, 2, 3 y 4** y utilizar en el turno siguiente los **DADOS 5, 4, 3 y 2**.

Los daños han de ser arreglados en la próxima asistencia (ver ART.12).

ART.9**ADELANTAMIENTO**

Sólo se puede adelantar a los concursantes en uno de estos 4 casos:

- 1** en una línea recta, al no ser que la casilla esté completamente ocupada;
- 2** en la curva cerrada si coche adelantado está en la curva;
- 3** en la vuelta si el coche adelantado está en la curva cerrada;
- 4** si el coche adelantado se salió de la calzada. Con un trompo el concursante bloquea la carretera.

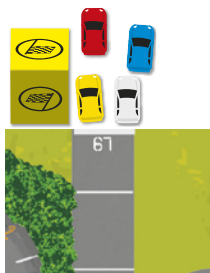
Además de las vueltas identificadas por *notas*, puede haber varios coches en una misma casilla si ésta es lo suficiente larga y ancha para acogerlos.

ART.10**RUEDA DE REPUESTO**

La **CARTA RUEDA DE REPUESTO** permite cambiar una rueda pinchada durante la *especial*. Sólo se puede utilizar cuando el piloto está en velocidad 0 o 1 (última carta del *montón crono*) y únicamente al principio del turno de juego. Cuando se empieza un turno, se pone la **CARTA RUEDA DE REPUESTO** arriba de su *montón crono*, se quita al **PEÓN DAÑOS** ● que ocultaba un indicador de dado blanco 🎲 en la **CARTA TABLERO DE MANDOS** (ART.5 pinchazo) y se vuelve a arrancar en velocidad 1.

La **CARTA RUEDA DE REPUESTO** también puede ser jugada entre 2 *especiales* si no hay asistencia. En este caso tendrá que ser rechazada y no contabilizada en el *montón crono*. No se puede entonces disponer de ella para la siguiente *especial*.

Nota: Una **CARTA RUEDA DE REPUESTO** que ya ha sido jugada sólo se puede recuperar para la *especial* siguiente si ha sido prevista una asistencia ya antes de esta *especial* (ver ART.12).

ART.11**LLEGADA**

La línea de llegada está hecha en el borde del tablero de juego. Se indica con la **SEÑAL LLEGADA** amarilla (que hay que recortar en la carta prevista para eso). Para acabar la *especial* hay que traspasar el borde del tablero. Al final de la *especial*, cada piloto contabiliza los tiempos que están en las **CARTAS VELOCIDAD** que ha acumulado en su *montón crono*.

Los tiempos, indicados en minutos y segundos bajo la forma 00:00, los apunta el *director de carrera* en la hoja **P.M. CARRERA**. El piloto que haya conseguido el menor tiempo es el vencedor de la *especial*.

Si un piloto pierde el control al franquear la línea de llegada, la *especial* se acabó de todas maneras para él. Escoge una **CARTA VELOCIDAD** que corresponde a la última velocidad que llevaba, sin darle la vuelta, y la pone arriba de su *montón crono*. Oculta un indicador de dado negro 🎲 con la ayuda de un **PEÓN DAÑOS** ●. Los daños se conservan para la siguiente *especial* si no hay una asistencia prevista antes de que empiece (ART.12).

ART.12**ASISTENCIA**

Cuando uno es debutante, se le aconseja hacer una asistencia al final de cada *especial*. Las asistencias, determinadas al inicio de la partida en la columna 🎲 de la hoja **P.M. CARRERA**, permiten arreglar por completo a los **MEC** tras una *especial*. Si hay asistencia, en cuanto el piloto franquea la línea de llegada tiene que:

- quitar los **PEONES DAÑOS** acumulados en los indicadores 🎲 de la casilla tablero de mandos;
- volver a coger la **CARTA RUEDA DE REPUESTO** si ésta ya ha sido utilizada anteriormente.

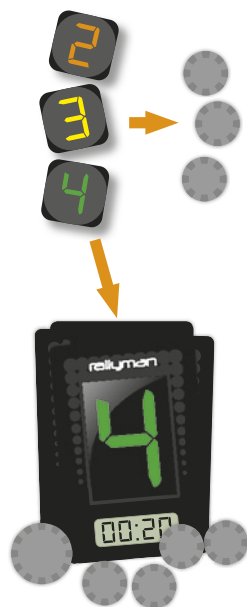
La **CARTA RUEDA DE REPUESTO** puede ser jugada entre 2 *especiales* para cambiar una rueda pinchada, aunque no haya asistencia (en un rally, fuera de las **ZONAS** de asistencia, el equipo –piloto y copiloto– está autorizado a intervenir en su vehículo con las herramientas que llevan con ellos y sin la ayuda de los mecánicos). En este caso, se descarta la **CARTA RUEDA DE REPUESTO** y no se cuenta en *especial* el crono de 1 minuto del cambio de rueda. Sin embargo, uno ya no puede disponer de esta carta para la siguiente *especial*.



Los ART.13 a 16 conciernen a los rallymen que dominan perfectamente la conducción de su **MRC**. Llevan más lejos el realismo de la simulación al introducir parámetros específicos en los rallies y permiten ¡luchar por cada segundo posible!

ART.13

¡ATAQUE MAYOR!



Esta técnica permite ganar segundos. **Se trata de lanzar los dados al mismo tiempo** (a partir de 2 dados) en vez de lanzarlos cada uno a su vez. Se emplea una u otra de las técnicas en el turno de juego, pero está prohibido mezclarlas en un mismo turno de juego. Cuando ocurre esta acción, si aparecen menos de 3 símbolos (o menos de 2 en /), el movimiento se realiza enteramente (tantas casillas como el número de dados lanzados, combinándolos según su elección propia). El piloto coge entonces tantos **PEONES SEGUNDO** como el número de dados lanzados (un pequeño **PEÓN SEGUNDO** representa 1 segundo, un grande 5 o 10, según su elección).

Si aparecen 3 símbolos (o 2 en /), se emplean los dados lanzados para el movimiento, respetando el procedimiento habitual de encadenamiento de las velocidades y combinándolos como le da a uno la gana, hasta la utilización del 3er dado con el símbolo (2º en /). Puede entonces ocurrir que no se tomen en cuenta algunos dados para el movimiento. Se produce la pérdida de control en la casilla en la cual se ha llegado de esa manera. A pesar de todo, el piloto coge tantos **PEONES SEGUNDO** como el número de dados lanzados para recompensar su toma de riesgo.

Nota: *está prohibido lanzar más dados que el número de casillas que quedan por recorrer para franquear la línea de llegada.*

Los **PEONES SEGUNDO** acumulados en la **PE** constituyen segundos que hay que deducir del tiempo del **montón crono**:

■ **tiempo del montón crono – número de segundos = tiempo final realizado en la PE.**

Los **PEONES SEGUNDO** ganados durante la **especial** también se pueden utilizar para asegurar al dejarlos más tarde en esta misma **especial** (ver ART.14).

ART.14

SOLTAR SEGUNDOS



Los segundos ganados en una **especial** gracias a un ataque mayor (ART.13) pueden ser soltados durante esa misma **especial** para avanzar sin riesgo de perder el control de su **MRC**. Para eso, si se teme la pérdida de control cuando ya han aparecido 2 símbolos al lanzar los dados de un mismo turno de juego, se suelta al dado que se juega acompañado por un **PEÓN SEGUNDO** (en vez de lanzarlo al azar). Así se garantiza un desplazamiento sin riesgo. Durante un mismo turno de juego se pueden soltar varios segundos, procediendo así:

1 PEÓN SEGUNDO para el primer dado dejado, 2 para el segundo, 3 para el tercero, etc.

Consejo: *en una especial seca en su primera parte y cubierta de nieve hacia el final, un piloto con neumáticos asfalto puede sacar el ataque mayor para ganar unos cuantos segundos, los cuales ha de poder soltar luego para evitar la pérdida de control cuando esté en la nieve.*

Nota: *el «soltar segundos» no es compatible con el «ataque mayor»*

ART.15

CONDICIONES CLIMÁTICAS Y ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS



Las **ZONAS** están cubiertas de nieve. Así que es posible competir en rallies completamente cubiertos de nieve pero también en rallies mixtos.

Definición de las condiciones climáticas.

No se conoce el estado de las carreteras al principio de la partida cuando el **director de carrera** rellena la hoja **P.M. CARRERA**. Los tramos secos o cubiertos de nieve se definen a la salida de cada **especial**, **ZONA** por **ZONA**, antes de que el primer piloto empiece la carrera. Para eso, el **director de carrera** lanza tantos dados como el número de **ZONAS** que constituyen la **especial**: el **DADO 1** para la 1ª **ZONA**, el **DADO 2** para la 2ª **ZONA**, el **DADO 3** para la 3ª **ZONA**, el **DADO 4** para la 4ª **ZONA**. A cada vez que el símbolo aparece en un dado, la **ZONA** correspondiente se cubre de nieve (cambio de la **ZONA** ➔).



Elección de los neumáticos.

En la salida de la primera **PE** y en las salidas de las **PE** precedidas de una asistencia, cada piloto escoge sus neumáticos tras haber sido informado del estado de la carretera. Pone entonces su **CARTA TABLERO DE MANDOS** del lado de los neumáticos elejidos (asfalto  o nieve .

Si no hay asistencia antes de la salida de la **PE**, los pilotos se quedan con los neumáticos de la *especial* anterior.

consecuencias sobre la adherencia:

■ neumáticos asfalto

- En el asfalto  / : reglas habituales de desplazamiento (ver ART.3);
- En la nieve  / : la acumulación de 2 símbolos  acarrea la pérdida de control (ver ART.7). Así se simula la poca adherencia de este tipo de neumáticos en la nieve.

Nota: las casillas que tienen una mayoría de nieve se consideran como cubiertas de nieve.

■ neumáticos nieve

- En la nieve  / : reglas habituales de desplazamiento (ver ART.3);
- En el asfalto  / : el piloto sólo utiliza un **DADO GAS**. Así se simula una menor eficacia de este tipo de neumáticos en el asfalto.

Nota: en caso de pinchazo de un neumático nieve, queda 1 DADO GAS en la nieve y un DADO GAS en el asfalto. En caso de doble pinchazo con neumáticos nieve, queda 0 DADO GAS en la nieve y 0 DADO GAS en el asfalto.



ART.16

TIEMPOS INTERMEDIOS



Se definen uno o varios puntos de toma de tiempos intermedios (ej: una junción de **ZONAS**, una curva o una casilla particular, etc) se definen a la salida de cada **PE** y son identificadas en las **ZONAS** por un peón de goma negro. Al pasar por esos puntos cada rallyman comunica su tiempo (*montón crono*) en ese lugar de la **PE**: el *director de carrera* lo apunta y lo deja a disposición de todos los pilotos. Eso permite situarse comparándose con los tiempos de los otros concursantes durante la *especial* y también permite adaptar eventualmente su manera de pilotar según eso (atacar o asegurar).

ANEJOS

TÉRMINOS TÉCNICOS

GOLPE DE GAS O ACELERÓN: permite seguir su desplazamiento con la misma velocidad. Se utiliza con los **DADOS GAS** (dados blancos).

INDICADORES DE DADO NEGRO/DADO BLANCO:  
lámparas indicadoras de la **CARTA TABLERO DE MANDOS** representando a los **DADOS VELOCIDAD** (negros) y a los **DADOS GAS** (blancos). Se les oculta o descubren con los **PEONES DAÑOS**, según los daños o las reparaciones sufridos por el coche.

DIRECTOR DE CARRERA: coordinador del rally, elegido por su imparcialidad, es el garante de la instalación de la prueba y del respeto de las reglas de juego.

PRUEBA ESPECIAL, ESPECIAL, PE: tramo de carretera delimitado por una salida y una llegada entre las cuales se clasifican a los concursantes con un tiempo cronometrado. En *rallyman*, hay 3 en un rally.

MRC, MICRO RALLY CAR: coche de rally, homologado para participar a las pruebas de *rallyman*.

NOTAS: cifras representadas en las casillas de las curvas y que indican a los pilotos la velocidad que tienen que llevar para pasarlas de manera apropiada.

Montón crono: apilamiento de las cartas velocidad puestas delante de cada piloto.



PARTICIPA EN LOS RALLYS ORGANIZADOS EN EL FORO DE RALLYMAN.FR.
CON EL CARNET DE RUTA, ATRÉVETE A COMPETIR EN LAS ESPECIALES, TRANSMITE TUS CRONOS E INTEGRATE ENTRE LOS RALLYMAN LOS MÁS SELECTOS DEL MUNDO ¡EN LA CLASIFICACIÓN SCRATCH OFICIAL!

Autor: Jean-Christophe Bouvier
Ilustraciones: Philippe Bouvier, Clovis, Robert Paquet
Traducción: Isabelle Fraga