



rallyman è un gioco di società che si gioca da 1 a 4 giocatori dai 9 anni in su. E' una simulazione di rally contenente tutti gli elementi caratteristici di questo tipo di gare. Non serve avere la patente, è solo necessario saper contare fino a 5 per gestire le 5 marce della vostra **MRC (Micro Rally Car)**!

Ciascun giocatore rappresenta un pilota di rally, il "**rallyman**", che, con l'aiuto del suo navigatore (copilota) deve percorrere il più velocemente possibile i percorsi previsti nelle *Prove Speciali*, cercando di non perdere il controllo della sua **MRC**. Il simbolo del dado segnala il crescere del livello di rischio.

Prima della corsa, idealmente, l'equipaggio effettua una ricognizione della strada. Il copilota, sotto dettatura del pilota, prende appunti che ritrasmetterà al pilota durante la gara. In **rallyman**, questi appunti sono segnati sulla strada (*note*) e indicano la velocità consigliata per affrontare al meglio curve, tagli e dossi.

A seconda della guida, il pilota raccoglie ad ogni turno carte con valori compresi tra i 10 ed i 50 secondi, che rappresentano il tempo della propria prova.

L'accumularsi di queste carte sino all'arrivo di ciascuna corsa determina il tempo impiegato durante le varie porzioni cronometrate, chiamate *prove speciali*.

I termini in corsivo sono spiegati al termine di questo regolamento.

CAP.1

PREPARAZIONE DEL GIOCO

Per giocare, preparate il materiale nel modo seguente. La combinazione dei piani di gioco (**ZONE**) qui disegnate è puramente funzionale all'esempio: moltissime combinazioni sono possibili (v. CAP.2).

GIOCATORE 1



DADI MARCE



DADI ACCELERAZIONE



GIOCATORE 2



CARTE MARCE



GETTONI SPORCO



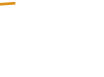
GETTONI GUASTI



GETTONI SECONDI



CARTE TAGLIO



UNIONE DI 2 ZONE



PARTENZA

ARRIVO

ZONA C

ZONA L

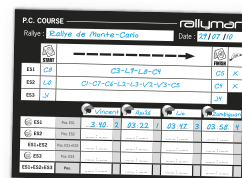
GIOCATORE 3



CARTA PANNELLO DI CONTROLLO

CARTA RUOTA DI SCORTA

GIOCATORE 4



FOGLIO REGIA DELLA CORSA

NOTA: i **GETTONI SECONDI** non sono richiesti nella versione base del gioco. Servono per i piloti più esperti (vedi **REGOLE** + a pagina 39) che desiderano recuperare secondi (vedi CAP.13) o spendere **GETTONI SECONDI** (vedi CAP.14).

Prima di iniziare una partita, il giocatore considerato il più obiettivo (!) viene eletto *direttore della corsa*. È incaricato dell'organizzazione della prova.

Il rally si corre su 3 *prove* cronometrate chiamate *prove speciali* o più comunemente *speciali* o *PS*. All'inizio della gara, i piloti decidono insieme il tracciato delle 3 *speciali*.

Ciascuna *PS* è costituita da una propria partenza e un proprio arrivo, tra cui le vetture sono cronometrate (non si tratta di una corsa su di un circuito, per cui le *PS* non sono chiuse). Una *speciale* è formata da 1, 2, 3 o 4 **ZONE (C, J, L, V)** scelte a caso tra le possibili strade, come mostrano gli esempi qui sotto.



◀ Configurazione C8-C3 / J6-J5 / C4-C5

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



◀ Configurazione J1-J4



P.C. COURSE		rallyman	
Rallye : <u>Rallye de Monte-Carlo</u>		Date : <u>29/07/10</u>	
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 Ayu26 Lio Zombiguan			
ES1	Pos. ES1	3:40.2	03:22.1
ES2	Pos. ES2		
ES1+ES2	Pos. ES1+ES2		
ES3	Pos. ES3		
ES1+ES2+ES3	Pos.		

Prima dell'inizio della corsa, il *direttore della corsa* prende il **FOGLIO REGIA DELLA CORSA** e:

- scrive il nome e la data del rally
- scrive il nome dei piloti
- scrive i tracciati delle 3 *speciali* segnando i punti di partenza, di giunzione e di arrivo per ciascuna di esse
- segna la colonna per indicare se ci sarà o meno un parco assistenza. Il parco assistenza è una **ZONA** tra due *PS* riservata alla riparazione delle vetture in caso di guasti o forature.

Consigliamo ai principianti un parco assistenza al termine di ciascuna *speciale*. Maggiori dettagli si trovano al CAP.12.

◀ Qui, 4 piloti stanno giocando. Le 3 *PS* rappresentate sopra sono indicate e sono previsti parchi assistenza dopo la *PS1* e la *PS2*.



Infine, il *direttore della corsa* prepara la prima *speciale* aggiustando bene le **ZONE** e posizionando i **PANNELLI PARTENZA** (vedi CAP.4) e **ARRIVO** (CAP.11) ai bordi delle **ZONE**.



Per far avanzare la sua vettura, il pilota usa i dadi. I dadi neri (**DADI MARCE**) corrispondono alle 5 marce della vettura. I due dadi bianchi (**DADI ACCELERAZIONE**) sono accelerazioni che permettono un ulteriore spostamento mantenendo la marcia già raggiunta.

REGOLA DI BASE: OGNI LANCIO DI DADO = SPOSTAMENTO DI 1 CASELLA, INDIPENDENTEMENTE DAL RISULTATO DEL DADO, ANCHE SE ESCE L'ALLARME

Ciascun turno si svolge in **3 FASI**:

FASE 1: scelta della marcia e lancio del 1° dado:

- se si tratta della partenza, il primo dado che si deve lanciare è il **DADO MARCIA 1**
- se durante la *speciale*, si lancia il dado compatibile con la marcia già raggiunta (**CARTA MARCIA** precedentemente girata in FASE 3): ciò significa che si può usare la stessa marcia, una superiore di un'unità, o una inferiore di un'unità, o infine un **DADO ACCELERAZIONE**.

« qui, il pilota è in 3ª; può scegliere di lanciare il **DADO 2**, il **DADO 3**, il **DADO 4** o un **DADO ACCELERAZIONE** (dado bianco).

FASE 2: sequenza di marce, sequenza di lancio di dadi

Si possono giocare tanti dadi quanti si desidera, ma si lancia 1 dado alla volta, rispettando le regole seguenti:

Ciascun dado può essere lanciato una sola volta per turno.

Ciascun dado giocato è dunque scartato, ma resta visibile per vedere gli eventuali .

Partendo dalla marcia raggiunta in **FASE 1**, le marce si susseguono una dopo l'altra, lanciando 1 dado alla volta. I **DADI ACCELERAZIONE** (dadi bianchi) si giocano in qualsiasi momento della successione: all'inizio, in mezzo, alla fine.

Rispetto dei limiti in curva, tagli e dossi (vedi CAP.5 e CAP.6).

Il cumulo di 3 simboli  nello stesso turno di gioco comporta una perdita di controllo e la fine del turno di gioco per il pilota (vedi CAP.7).

FASE 3: fine del turno e visualizzazione della CARTA MARCIA

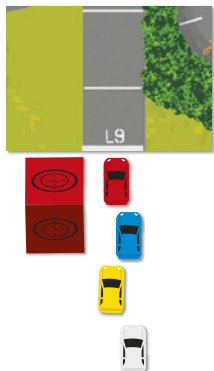
Quando un pilota decide di terminare il suo turno (perché non ha più dadi disponibili oppure perché teme una perdita di controllo, 3 simboli , vedere CAP.7), prende la **CARTA MARCIA** corrispondente all'ultima marcia inserita e la pone sopra una pila di carte, la *pila crono*, che pone davanti a sé.

Il numero grande colorato deve essere ben visibile: esso ricorda la marcia in cui si è.

Il quadrante digitale in basso sulla carta è il cronometro: appare un tempo in secondi che, al termine della *speciale*, sommato a quello di tutte le carte estratte, determinerà il tempo impiegato.

« qui, il pilota termina il proprio turno in 1ª marcia. Mette una **CARTA MARCIA 1** (valore di 50 secondi) sulla sua pila crono.

Se l'ultimo dado giocato è un **DADO ACCELERAZIONE**, il pilota prende la **CARTA MARCIA** corrispondente all'ultimo **DADO MARCIA** lanciato.



1. La linea di partenza è costituita dal bordo del piano di gioco. La si visualizza con il **PANNELLO PARTENZA** rosso (da tagliare dalla carta prevista per questo scopo).

2. Ordine di partenza:

- l'ordine di partenza della 1ª *speciale* è scelto dai piloti. Generalmente, il più esperto incomincia per primo per mostrare agli altri come pilotare;
- l'ordine di partenza dalla 2ª PS è quello della classifica ottenuta dalla 1ª PS;
- l'ordine di partenza della 3ª PS è quello della classifica ottenuta dalla somma di tempi delle prime 2 PS (= riclassifica).

3. Procedura di partenza. Nel rally, le partenze sono distanziate di un minuto per permettere ai piloti di beneficiare di una strada sgombra. Per simulare questo intervallo tra le partenze, i 4 piloti A, B, C e D partono così:

■ **Turno 1:** Pilota A

■ **Turno 3:** Pilota A, Pilota B, Pilota C

■ **Turno 2:** Pilota A, Pilota B

■ **Turno 4:** Pilota A, Pilota B, Pilota C, Pilota D

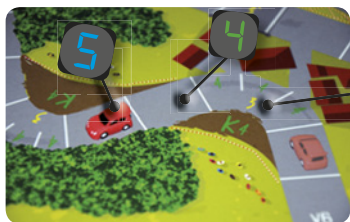
Poi, una volta che tutti i piloti sono in gara, ciascuno gioca a seconda dell'ordine di classifica in gara.

NOTA: l'ordine di arrivo non è necessariamente quello di classifica. È il cronometro che determina il risultato.

4. L'ordine di gioco è quello della classifica delle vetture sulla strada. Se c'è stato un sorpasso (vedi CAP.9), l'ordine di gioco nel turno successivo non è quello iniziale. Se due **MCC** si trovano sulla stessa casella, il primo a muovere è quello con la marcia più alta, o, in caso di pareggio, il primo ad essere arrivato.

CAP.5

CURVE



TRAIETTORIA INTERNA: indicata dalle scritte (note) sulla parte interna della curva. *◀ qui 3ª marcia*

La **nota** è un'indicazione numerica sulla strada che indica **la massima marcia** con cui affrontare quella curva interna. La vettura è posta sulla scritta nel verso di spostamento.

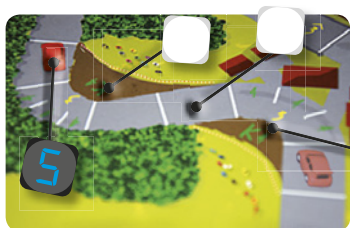
◀ qui, si può affrontare la curva in marce 1, 2 o 3.



DERAPATA: indicata dalle note sulla parte esterna della curva. *◀ qui 3 volte in 4ª*

Le note sono un'indicazione numerica sulla strada che indicano **la sola marcia possibile** per affrontare la curva in derapata. La vettura è posizionata di traverso sulle caselle tra i tratteggi.

◀ qui, la derapata è fatta in 4ª su 3 caselle: DADO 4ª, DADO ACCELERAZIONE, DADO ACCELERAZIONE. Dopo la 1ª o la 2ª casella di derapata, si può riprendere la curva interna riducendo di 1 il valore della velocità di derapata.



TAGLI: indicati dalle note precedute **K** dalla sulla parte marrone all'interno della curva. *◀ qui K4*

La nota è un'indicazione numerica sulla strada che indica **la massima marcia** di passaggio sul taglio. *◀ qui, si può passare sul taglio in 1ª, 2ª, 3ª o 4ª marcia.*

La vettura è posizionata sulla parte marrone nella direzione di spostamento. Il pilota prende una **CARTA TAGLIO**, segue le istruzioni indicate, poi la scarta e continua il suo turno:

■ **OK Go!** = Taglio riuscito: nessuna conseguenza

■ **curva sporca** = non succede nulla alla vettura, ma si posiziona un

GETTONE SPORCO sulla casella della traiettoria interna. Il valore delle **note** delle curve è ridotto di 1 per tutti i piloti che seguono, tranne che per il valore della **nota** del taglio che non cambia. Se una nuova carta **curva sporca** è pescata a seguito del passaggio sul taglio di un altro pilota, i valori già diminuiti sono nuovamente ridotti di 1.

◀◀ Un GETTONE SPORCO in curva riduce il valore di traiettoria interna che diventa 1 (2-1=1) e quella della traiettoria in slittamento che diventa 2 (3-1=2).

◀ Due GETTONI SPORCO riducono il valore della traiettoria a 0 (2-2=0), diventando così impraticabile. I piloti che seguono dovranno passare sul taglio (sempre in 3ª massimo) o prendere la traiettoria di slittamento in 1ª (3-2=1).

■ **foratura** = la foratura comporta la perdita immediata di un **DADO ACCELERAZIONE**, perdita visualizzata posizionando un **GETTONE DANNI** sul simbolo **TI** sulla **CARTA PANNELLO DI CONTROLLO**.

In caso di 1ª foratura, il pilota può usare un solo **DADO ACCELERAZIONE**.

In caso di una 2ª foratura, il pilota non può usare alcun **DADO ACCELERAZIONE**.

Se c'è una 3ª foratura e nessuna foratura precedente è stata riparata, c'è abbandono della corsa.

In caso di foratura, il pilota continua il suo turno di gioco e i seguenti tenendo conto della penalità. Può anche decidere di utilizzare la sua **CARTA RUOTA DI SCORTA** (vedi CAP.10).

ATTENZIONE! Se una curva è affrontata con una marcia superiore di 1 o 2 alla nota più alta, c'è una perdita di controllo nella curva (vedi CAP.7). Oltre, c'è l'abbandono.



Un dosso è indicato da una nota sotto il simbolo . Ci sono 3 modi per affrontare i dossi:

- **marcia ridotta:** se il dosso è affrontato ad una marcia inferiore a quella della *nota*, è giocato come una casella normale.
- **marcia raccomandata:** se il dosso è affrontato ad una marcia uguale alla *nota*, la vettura salta e si trova sulla casella subito dopo il dosso.
- **marcia eccessiva:** se il dosso è attraversato ad una marcia di 1 superiore alla *nota*, la vettura salta di 2 caselle e si ritrova allora 2 caselle più lontano. Ma se su questo dado è apparso il simbolo  allora c'è la perdita immediata di controllo sulla casella dove finisce lo spostamento (vedi CAP.7).



ATTENZIONE! Se un dosso è affrontato con una marcia di 2 superiore a quella scritta, c'è perdita automatica del controllo sulla casella di arrivo del salto posta sulla 3^a casella dopo il dosso (avanzando così di 4 caselle).



La perdita di controllo determina l'arresto dello spostamento. C'è perdita di controllo quando:

- nello stesso turno di gioco, sono stati accumulati 3 simboli  con i dadi
- in curva, la marcia scelta è maggiore di 1 o 2 rispetto alla massima *nota* indicata
- attraversando un dosso, questo è affrontato ad una marcia superiore di 1 rispetto alla *nota* indicata e il simbolo  appare sul dado o immediatamente se il dosso è affrontato ad una marcia maggiore di 2 rispetto alla *nota* (vedi CAP.6).

In caso di perdita di controllo:

1. effettuare lo spostamento
2. prendere una **CARTA MARCIA** corrispondente all'ultima marcia, girarla e posizionarla scoperta sulla *pila crono* rispettando quanto indicato:

-  = **testa a coda:** girare la vettura in direzione opposta a quella di marcia e nessun guasto avviene
-  o  = **uscita di strada a sinistra o a destra:** posizionare la vettura, nella direzione di marcia, sulla parte sinistra o destra della strada a seconda della freccia sulla **CARTA MARCIA**. Guasti più o meno gravi sono causati in funzione del terreno intorno alla casella dove la vettura ha perso il controllo: erba, terra, neve, foresta, rocce, villaggio o acqua. Vedere CAP.8 per maggiori informazioni sui guasti e le conseguenze.

Casi particolari. Se la perdita di controllo avviene:

- **dalla strada verso il taglio,** allora il pilota posiziona la sua **M2C** sul taglio e prende una **CARTA TAGLIO**. Proseguirà la gara al turno successivo partendo dal taglio
- **dal taglio verso la strada,** il pilota posiziona la sua **M2C** sulla strada. Proseguirà la gara dal turno successivo partendo dalla casella dopo la casella della curva interna.
- **tagliando il traguardo,** vedere CAP.11.

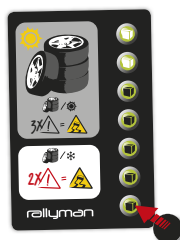
Ripartire dopo l'uscita di strada:

Riposizionare la vettura sulla casella da cui la vettura è uscita e ripartire in 1^a marcia (l'ultima marcia visibile sulla *pila crono* è 0). Dopo una derapata, la partenza è dalla casella della curva interna.



In caso di uscita di strada, i guasti che la **M2C** può subire dipendono dal terreno intorno alla casella oppure dalla perdita di controllo. La gravità di questi guasti sono indicati dalla legenda su ciascuna **ZONA**. I guasti comportano una perdita dei **DADI MARCE**.

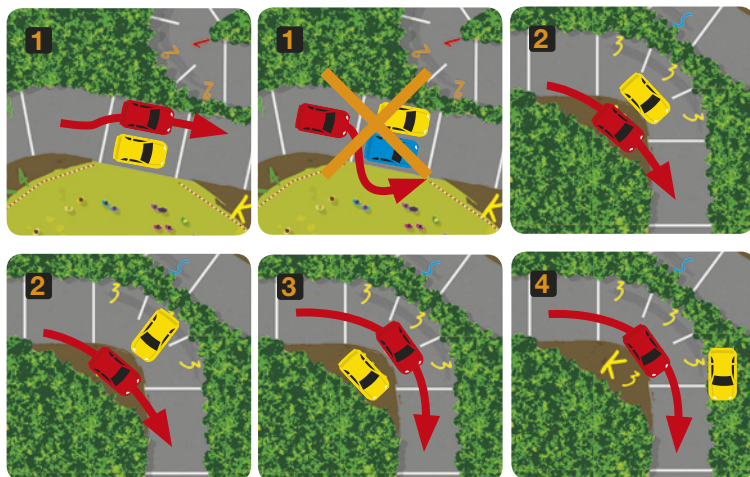
« qui, **legenda della ZONA C:** uscita sul prato = nessun guasto/uscita sul terreno = nessun guasto/ uscita sulla foresta = perdita di 1 dado nero / uscita sulle rocce = perdita di 2 dadi neri



Per ricordare i guasti subiti, mettere i **GETTONI GUASTI**  sui simboli dei dadi  neri sulla **CARTA TABELLA DI BORDO** corrispondenti ai dadi neri perduti.

Perdere 1 dado nero significa che il pilota potrà usare solo 4 **DADI MARCE** e 2 **DADI ACCELERAZIONE** per spostarsi. Non si tratta della perdita di una marcia in particolare. Così, ad esempio, il pilota può usare i **DADI 1, 2, 3 e 4** al turno successivo i **DADI 5, 4, 3 e 2**.

I guasti sono riparati al parco assistenza successivo (vedere CAP.12).

CAP.9**SORPASSI**

Si può superare un avversario in 4 casi:

- 1 sul rettilineo, salvo la casella sia totalmente occupata
- 2 sul taglio, quando l'avversario è in curva (curva interna oppure derapata)
- 3 in curva, quando l'avversario è sul taglio
- 4 quando l'avversario è uscito di strada. In testacoda, l'avversario blocca la strada.

Fuori dalle curve riconoscibili dalle note, più vetture possono stare su una casella se questa è sufficientemente **lunga e larga per contenerle**.

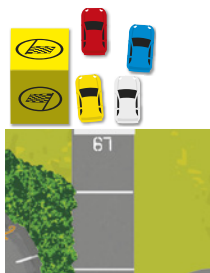
CAP.10**RUOTA DI SCORTA**

La **CARTA RUOTA DI SCORTA** permette di cambiare una ruota forata durante una *speciale*. Si gioca solamente quando il pilota si trova in marce 0 o 1 (ultima carta della *pila crono*) e solamente all'inizio del turno.

All'inizio del turno, posizionare la **CARTA RUOTA DI SCORTA** sulla *pila crono*, togliere il **GETTONE DANNI** dal simbolo sulla carta pannello di controllo (CAP.5 FORATURA) e ripartire in 1^a.

La **CARTA RUOTA DI SCORTA** può essere giocata anche tra 2 *speciali* se non c'è parco assistenza. In questo caso, la carta è scartata e non posizionata sulla *pila crono*. Essa non è più disponibile per la *speciale* successiva.

Nota: una **CARTA RUOTA DI SCORTA** che è stata giocata non è riutilizzabile nella *speciale* successiva a meno che sia previsto un parco assistenza prima di questa *speciale* (vedere CAP.12).

CAP.11**ARRIVO**

L'arrivo è al bordo del piano di gioco. Lo si visualizza con il **PANNELLO ARRIVO** giallo (da tagliare dalla carta prevista per questo scopo). Per finire la *speciale*, è necessario uscire dal piano di gioco.

Al termine della corsa, ciascun pilota somma i tempi che ha accumulato sulle sue **CARTE MARCIA** della sua *pila crono*.

I tempi, convertiti in minuti e secondi sottoforma 00:00, sono segnati sul **FOGLIO REGIA DELLA CORSA** dal direttore della corsa. Il pilota con il miglior tempo vince la *speciale*.

Se un pilota perde il controllo attraversando la linea di arrivo, egli comunque ha terminato la gara.

Prende la **CARTA MARCIA** corrispondente all'ultima marcia senza girarla e la posiziona sulla sua *pila crono*. Copre l'immagine del dado nero con un **GETTONE GUASTI**. I guasti sono conservati per la *speciale* successiva se non c'è parco assistenza previsto prima di essa (CAP.12).

CAP.12**PARCO ASSISTENZA**

È consigliato ai neofiti di prevedere un parco assistenza al termine di ciascuna *speciale*.

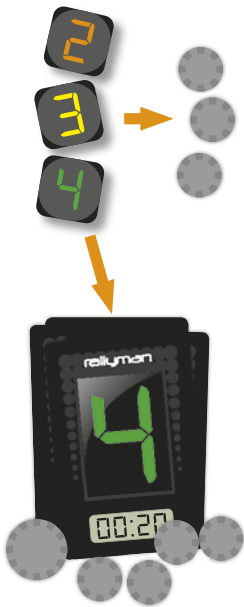
I parchi assistenza, decisi all'inizio della partita sulla colonna del **FOGLIO REGIA DELLA CORSA**, permettono di rimettere le **MRC** a nuovo dopo una *speciale*. Se c'è un parco assistenza, quando attraversa la linea di arrivo, un pilota:

- toglie i **GETTONI GUASTI** accumulati sulle immagini dei dadi della **CARTA PANNELLO DI CONTROLLO**.
- riprende la **CARTA RUOTA DI SCORTA** se è stata precedentemente giocata.
- può cambiare tipo di pneumatico.

La **CARTA RUOTA DI SCORTA** può essere giocata tra due *speciali* per cambiare una ruota forata, anche senza parco assistenza (nel rally, fuori dalle **ZONE** di parco assistenza, l'equipaggio – pilota e navigatore – è autorizzato ad intervenire sul proprio veicolo con gli attrezzi presenti sulla vettura e senza strumenti meccanici). In questo caso, la **CARTA RUOTA DI SCORTA** è scartata ed il cronometro di 1 minuto per il cambiamento della ruota non è contato. Essa non è più disponibile per la *speciale* successiva.

Gli CAP. da 13 a 16 sono per esperti: aumentano il realismo della simulazione, introducono dei parametri specifici dei rally permettono di combattere per recuperare secondi!

CAP.13 RECUPERO DI SECONDI



Questa tecnica permette di guadagnare secondi. **Consiste nel lanciare 2 o più dadi simultaneamente**, piuttosto che lanciaarli uno ad uno. Quando è il proprio turno, si utilizza l'una o l'altra tecnica: non è possibile utilizzarle tutte e due.

Quando si decide per questa tecnica, se appaiono meno di 3 simboli (o meno di 2 /) , si effettua tutto lo spostamento (tante caselle quanti i dadi usati, combinandoli liberamente). Il pilota prende tanti **GETTONI SECONDI** quanti sono i dadi lanciati (un piccolo **GETTONE SECONDO** rappresenta 1 secondo, uno grande 5 o 10) e prende la **CARTA MARCIA** corrispondente.

Se appaiono i 3 simboli (o 2 /) , i dadi lanciati sono usati per lo spostamento rispettando la normale procedura di sequenza di marcia e combinandoli liberamente, fino all'utilizzo obbligatorio del 3° dado con il simbolo (o 2° /). È possibile, quindi, non usare alcuni dadi per lo spostamento. La perdita di controllo avviene sull'ultima casella dello spostamento. Tuttavia, il pilota riceve tanti **GETTONI SECONDI** quanti sono i dadi lanciati per ricompensare la presa di rischi.

Nota: è vietato lanciare più dadi di quante siano le caselle da percorrere per attraversare la linea di arrivo.

GETTONI SECONDI accumulati nella *speciale* sono secondi da togliere dal tempo della *pila crono*:

■ **Tempo della pila crono – Numero di secondi = Tempo finale realizzato nella PS.**

GETTONI SECONDI guadagnati durante la *speciale* possono essere spesi per evitare la perdita di controllo.

CAP.14 SPENDERE SECONDI



I secondi guadagnati nella *speciale* grazie al recupero di secondi (CAP.13) possono essere spesi durante la stessa *speciale* per procedere senza rischiare la perdita di controllo.

Per fare ciò, se si teme la perdita di controllo dopo che 2 simboli sono usciti dal lancio di dadi nello stesso turno, **si posiziona il dado che si gioca** accompagnato dal **GETTONE SECONDI** (piuttosto che lanciarlo a caso). Si garantisce, così, uno spostamento senza rischi.

Si possono spendere più secondi nel corso dello stesso turno di gioco procedendo nella stessa maniera:

1 GETTONE SECONDI per il primo dado + 2 per il secondo + 3 per il terzo ecc. (perfino 6 secondi per 3 dadi).

Consiglio: su una speciale asciutta all'inizio e sotto la neve verso la fine, un pilota con gomme d'asciutto può cercare di guadagnare preziosi secondi sull'asciutto, secondi che perderà per non rischiare la perdita di controllo sulla neve.

Nota: spendere secondi non è compatibile con il recupero di secondi.

CAP.15 CONDIZIONI CLIMATICHE E SCELTA DI PNEUMATICI



Il retro delle **ZONE** hanno la strada innevata. È quindi possibile correre dei rally totalmente all'asciutto, totalmente sotto la neve oppure misti.

Definizione di condizioni climatiche.

Le condizioni della strada non sono conosciute all'inizio della gara finché il *direttore della corsa* compila il **FOGLIO REGIA DI CORSA**. I settori all'asciutto o innevati sono definiti all'inizio di ciascuna *speciale*, prima della partenza del primo pilota, **ZONA** per **ZONA**. A tale scopo, il *direttore della corsa* lancia tanti dadi quante sono le **ZONE** della corsa: il **DADO 1°** per la 1° **ZONA**, il **DADO 2°** per la 2° **ZONA**, il **DADO 3°** per la 3° **ZONA** e il **DADO 4°** per la 4° **ZONA**. Ogni volta che il simbolo appare, la **ZONA** corrispondente diventa innevata (cambiamento della **ZONA** ➔).



Scelta pneumatici

Alla partenza della prima PS e alla partenza di una PS preceduta da parco assistenza, ciascun pilota sceglie le sue gomme dopo aver visionato la gara. Posiziona la sua **CARTA TABELLA DI BORDO** di fianco agli pneumatici scelti (asfalto  o neve ).

Se non c'è parco assistenza prima della partenza, i piloti conservano gli pneumatici della *speciale* precedente.

Conseguenze sulla tenuta di strada:

■ Pneumatici asfalto

- Sull'asfalto  / : regola base di spostamento (CAP.3)
- Sulla neve  / : il cumulo di 2  su caselle neve provoca la perdita di controllo (vedi CAP.7). Si simula così la bassa tenuta di strada di questi tipi di pneumatici sulla neve.

Nota: le caselle prevalentemente coperte di neve sono considerate innevate.

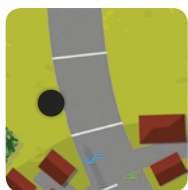
■ Pneumatici neve

- Sulla neve  / : regola base di spostamento (CAP.3)
- Sull'asfalto  / : il pilota gioca 1 solo **DADO ACCELERAZIONE** sulle caselle asfaltate. Si simula così una minore efficacia di questo tipo di pneumatici sull'asfalto.

Nota: in caso di foratura di uno pneumatico neve, rimane 1 DADO ACCELERAZIONE sulla neve e 1 DADO ACCELERAZIONE sull'asfalto. In caso di doppia foratura di pneumatici da neve, nessun DADO ACCELERAZIONE può essere usato sulla neve e sull'asfalto.

CAP.16

TEMPI INTERMEDI



Per giocare con i tempi intermedi, posizionare, prima dell'inizio della gara, uno più gettoni neri (es. alla congiunzione di **ZONE**, in una curva, su una casella, ecc.). Attraversando questi punti, ciascun pilota comunica il suo tempo in quel momento della gara: il *direttore della corsa* lo segna e lo tiene a disposizione dei piloti. Ciò permette a ciascun pilota di valutare il suo tempo rispetto a quello degli avversari ed eventualmente aggiustare la propria strategia (di attacco o prudente).

ALLEGATO

TERMINI TECNICI

Accelerazione: permette un ulteriore spostamento ripetuto ad una velocità raggiunta. Si gioca con il **DADO ACCELERAZIONE** (dado bianco).

Simboli dado nero/bianco  : raffigurano, sulla **CARTA PANNELLO DI CONTROLLO** i **DADI MARCE** (neri) e i **DADI ACCELERAZIONE** (bianchi). Li si coprono o scoprono con i **GETTONI GUASTI** a seconda dei guasti o riparazioni subiti dalla vettura.

Direttore della corsa: coordinatore del rally, scelto per la sua imparzialità, è garante della preparazione della gara e del rispetto delle regole.

Prova speciale, speciale, ps: settore di strada delimitato da una partenza e un arrivo in cui i piloti gareggiano in una corsa a cronometro. In **rallyman**, un rally è composto da 3 settori.

MRC, MICRO RALLY CAR: vetture di rally omologate per la partecipazione alle *prove* di **rallyman**.

Note: numeri scritti nelle caselle di curva che indicano ai piloti la marcia che devono inserire per percorrerla in modo appropriato.

Pila crono: pila di carte marcia poste davanti a ciascun pilota.



PARTECIPATE AI RALLY ORGANIZZATI SUL FORUM DI WWW.RALLYMAN.FR. CON IL VOSTRO ROAD-BOOK GUIDATE SULLE PROVE SPECIALI, TRASMETTETE I VOSTRI TEMPI E UNITEVI ALLA CLASSIFICA DELLA WORLD ELITE.

Autore: Jean-Christophe Bouvier

Illustrazioni: Philippe Bouvier, Clovis, Robert Paquet

Traduzione: Anna Genovese, Ghenos Games