



rallyman is een gezelschapsspel voor 1 tot 4 spelers vanaf 9 jaar. Het gaat om een rallysimulatie die alle ingrediënten bevat die deze sport zo aantrekkelijk maken. Je hebt geen rijbewijs nodig maar je moet wel tot 5 kunnen tellen om de vijf versnellingen van je **MRC (Micro Rally Car)** te bedienen.

De deelnemers spelen de rol van een rallypiloot, een rallyman. Bedoeling is de aanwijzingen van de co-piloot te volgen om zo snel mogelijk vooruit te rijden en zonder de controle over de **MRC** te verliezen. De symbolen op de dobbelstenen duiden het risicogevaar aan.

In het begin van de wedstrijd verkent de ploeg het parcours. De co-piloot neemt aantekeningen

op aangeven van de piloot die hij vervolgens aan deze laatste doorgeeft tijdens de wedstrijd zelf. In rallyman komen deze aantekeningen (neergeschreven op de weg) overeen met de versnellingsverhoudingen die nodig zijn om bochten, binnenbochten en oneffenheden op de juiste manier te nemen.

In functie van zijn rijvermogen verzamelt de piloot kaarten met chrono's tussen 10 en 50 seconden. De som van deze chrono's bepaalt zijn aankomsttijd tijdens de gechronometreerde gedeelten die ook «*klassementsproeven*» (KP) worden genoemd.

De winnaar is degene die het snelst 3 *klassementsproeven* heeft gereden.

De cursief gedrukte tekstgedeelten verwijzen naar de bijlage onderaan pagina 16 waar ze verder uitgelegd worden.

ART.1

VOORBEREIDING

Om een rally voor te bereiden heb je materiaal nodig. De plaats van de **ZONES** hieronder dient als voorbeeld, elke andere configuratie is natuurlijk mogelijk (zie ART. 2).



OPMERKING: de **SECONDEFICHES** zijn niet nodig in de basisconfiguratie. Ze zijn enkel nuttig voor ervaren rallymannen (**SPELREGELS** + op pagina 15) die in staat zijn om een krachtige aanval in te zetten (**ZIE ART. 13**) of seconden te laten vallen (**ZIE ART. 14**)

In het begin van het spel wordt de speler met de meest onomkoopbare reputatie (!) aangeduid als *wedstrijddirecteur*. Hij staat in voor de organisatie van de wedstrijd.

De rally vindt plaats in 3 gechronometreerde etappes die **klassementsproeven** worden genoemd. De pilooten beslissen samen over het parcours van deze drie **klassementsproeven** aan het begin van de rally. Deze **klassementsproeven** bestaan uit een apart vertrekpunt en een apart aankomstpunt waar de wagens worden gechronometreerd (het gaat niet om een pistekoers dus de **klassementsproeven** worden niet op een gesloten circuit gereden). De **klassementsproeven** worden vastgelegd door 1, 2 3 of 4 **ZONES (C, J, L, V)** te combineren zoals op de volgende voorbeelden (die maar een aantal zijn van de duizenden mogelijke trajecten):

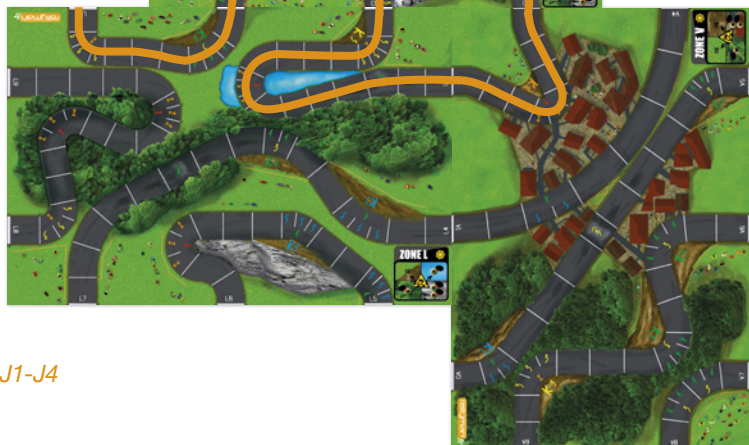


Configuratie L0-L1 / C7-C6 / L2-L3 / V2-V3 / C5-C4 ➤



◀ Configuratie J1-J4

◀ Configuratie C8-C3 / J6-J5 / C4-C5



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.		

Real.COM2

De *wedstrijddirecteur* neemt de **WEDSTRIJDFICHE** ter hand voor de rally begint en:

- noteert de naam en de datum van de rally
- noteert de naam van de pilooten
- noteert het parcours van de **klassementsproeven** met vertrekpunten, passeerpunten en aankomstpunten voor elke proef
- een kruisje plaatsen in de kolom die dienen voor eventuele services. De service is een moment tussen twee **klassementsproeven** bedoeld voor de herstelling van wagens die schade hebben geleden of een lekke band hebben. Als beginner is het aangeraden om na elke **klassementsproef** een service te doen. Meer details over services staan in ART. 12.

◀ In dit voorbeeld nemen 4 pilooten deel aan de rally. De 3 **klassementsproeven** zijn aangeduid op de fiche en de services zijn voorzien tussen de eerste en de tweede **klassementsproef**.



Tenslotte plaatst de *wedstrijddirecteur* de eerste **klassementsproef** door de zones tussen de proeven aan te passen en het **VERTREKBORD** (zie ART. 4) en **AANKOMSTBORD** (zie ART. 11) op de rand van de **ZONE** te zetten.



De piloot werpt de dobbelstenen om zijn auto te laten rijden. De vijf zwarte dobbelstenen (**VERSNELLINGSDOBBELSTENEN**) komen overeen met de 5 versnellingen van de wagen. De 2 witte dobbelstenen komen overeen met het duwen op het gaspedaal (**GASPEDAALDOBBELSTENEN**) waarmee men zich verder kan verplaatsen nadat men al een bepaalde snelheid heeft bereikt.

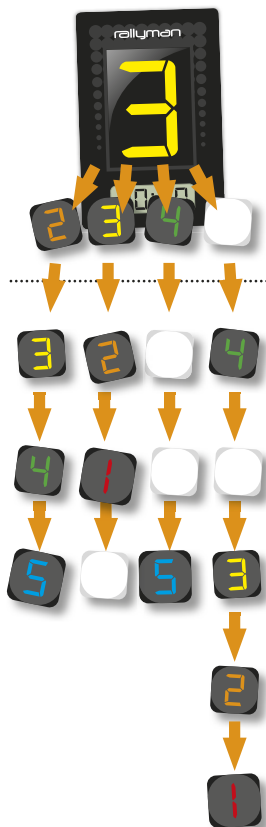
**BASISREGEL: 1 DOBBELSTEEN WERPEN = 1 VAK VOORUIT,
ONGEACHT DE GEWORPEN DOBBELSTEEN**

Wanneer het de beurt is aan een speler om zijn **M2C** te verplaatsen, organiseert hij zijn spelbeurt in 3 FASEN:

FASE 1: versnelling kiezen

- bij de start: **VERSNELLINGSDOBBELSTEEN 1** werpen
- tijdens een *klassementsproef*: dobbelsteen werpen die overeenkomt met de versnelling waarin men al rijdt (m.n. een eerder getrokken **VERSNELLINGSSKAART**): zelfde snelheid, net erboven, net eronder of duwen op het gaspedaal (**GASPEDAALDOBBELSTEEN**)

◀ In het voorbeeld bevindt de piloot zich in derde versnelling, hij kan dus kiezen om **DOBBELSTEEN 2, 3, 4** of de **GASPEDAALDOBBELSTEEN** te werpen.



FASE 2: aaneenschakeling van versnellingen

Men mag zoveel dobbelstenen werpen als men wil, op voorwaarde dat men ze 1 na 1 werpt en de volgende 4 regels in acht neemt:

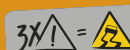
Elke dobbelsteen mag maar 1 maal per beurt geworpen worden. Elke geworpen dobbelsteen wordt opzij gelegd maar blijft zichtbaar om eventuele symbolen ⚠ in de telling op te nemen.

Vanaf de gekozen versnelling in **FASE 1** volgen de versnellingen zich 1 na 1 op door de dobbelstenen 1 na 1 te werpen. De **GASPEDAALDOBBELSTENEN** (witte dobbelstenen) mogen op elk moment van deze aaneenschakeling geworpen worden: in het begin, in het midden of op het einde.

Hou rekening met de aantekeningen tijdens de bochten, binnenbochten en oneffenheden (zie ART. 5 EN ART. 6).



Het werpen van 3 symbolen ⚠ gedurende eenzelfde spelbeurt leidt tot controleverlies het einde van de beurt van deze piloot (zie ART. 7).

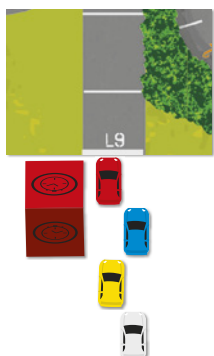


FASE 3: einde van de verplaatsing

Wanneer een piloot beslist om zijn beurt te beëindigen (wegens geen dobbelstenen meer voorhanden of uit vrees voor controleverlies), neemt hij de **VERSNELLINGSSKAART** die overeenkomt met zijn laatste dobbelsteenworp en legt hij deze voor zich bovenop de andere kaarten, dit noemt men de *chrono stapel*. Het grote gekleurde cijfer moet zichtbaar blijven: dit is immers de gekozen versnelling. Het digitale kader onderaan de kaart is een chronometer met een tijd die op het einde van de *klassementsproef* wordt opgeteld bij de tijd van de andere getrokken kaarten.

◀ In het voorbeeld beëindigt de piloot zijn beurt in eerste versnelling. Hij plaatst een **VERSNELLINGSSKAART 1** (waarde 50 seconden) op zijn chrono stapel.

Wanneer de laatst geworpen dobbelsteen een **GASPEDAALDOBBELSTEEN** was, neemt de piloot een **VERSNELLINGSSKAART** die overeenkomt met de **VERSNELLINGSDOBBELSTEEN** die net voor deze **GASPEDAALDOBBELSTEEN** geworpen werd.



1. De startlijn komt overeen met de rand van het spelbord. Zet op die plaats het rode **VERTREKBORD** met een chronometer (knip deze uit de voorziene kaart).

2. Bepaal de vertrekvolgorde:

- de vertrekvolgorde van de eerste *klassementsproef* wordt door de piloten bepaald aan het begin van het spel. Meestal begint de meest ervaren piloot zodat deze zijn minder ervaren collega's kan helpen rijden
- de vertrekvolgorde van de tweede *klassementsproef* is deze van het klassement na de aankomst van de eerste *klassementsproef*
- de vertrekvolgorde van de derde *klassementsproef* is deze van het klassement na de som van de tijden van de eerste en tweede *klassementsproeven* (= herklassering).

3. Vertrekprocedure. De auto's vertrekken onafhankelijk van elkaar, elke 1 à 2 minuten waardoor de pilooten kunnen rijden op een vrijgemaakte weg, zonder te worden gehinderd door eerder vertrokken pilooten. Om dit vertrek tegen de tijd realistisch te kunnen nabootsen, spelen de 4 pilooten A, B, C en D als volgt bij de start:

■ **Beurt 1:** Piloot A

■ **Beurt 3:** Piloot A, Piloot B, Piloot C

■ **Beurt 2:** Piloot A, Piloot B

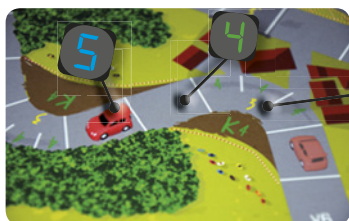
■ **Beurt 4:** Piloot A, Piloot B, Piloot C, Piloot D

Wanneer vervolgens alle pilooten in de race zijn, speelt elke speler op zijn beurt.

4. De spelvolgorde komt overeen met de wagens op de weg. Wanneer er een inhaalbeweging wordt uitgevoerd (zie ART. 9), is de spelvolgorde tijdens de volgende beurt dus niet meer dezelfde als de vertrekvolgorde. Wanneer twee **MRC's** zich op hetzelfde vak bevinden, is het diegene met de hoogste versnelling die eerst speelt, ongeacht wie er als eerste op dat vak aankwam.

ART.5

BOCHTENWERK



SNELLE BOCHT RECHTDOOR: aangeduid door de aantekening aan de binnenkant van de bocht

◀ hier derde versnelling

De aantekening in de bocht geeft de **maximumversnelling** weer in rechte baan. Zet de wagen op de aantekening in de rijrichting.

◀ Hier mag men dus de bocht nemen in **EERSTE, TWEEDE OF DERDE VERSNELLING**

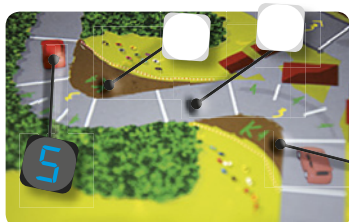


SLIPPEN: weergegeven door de aantekeningen aan de buitenkant van de bocht

◀ hier drie maal vierde versnelling, 2 maal gaspedaal dobbelsteen en dan vijfde versnelling.

De aantekening in de bocht geeft de **enig mogelijke versnelling** weer om te kunnen slippen. Zet de wagen dwars op de vakken tussen de halve lijnen.

◀ Hier mag men enkel slippen in 4^e versnelling, over 3 vakken: **DOBBELSTEEN 4, GASPEDAALDOBBELSTEEN, GASPEDAALDOBBELSTEEN en DOBBELSTEEN 5**. Door 1 versnelling lager te gaan komt men opnieuw in de rechte baan terecht.



BINNENBOCHT: weergegeven door **K** aantekening onderaan de binnenkant van de bocht ◀ hier K4

De aantekening geeft de **maximumversnelling** weer in de binnenbocht

◀ hier mag men de binnenbocht nemen in eerste, tweede, derde of vierde versnelling.

Zet de auto op het bruine gedeelte onderaan de bocht in de rijrichting. De piloot neemt een **BINNENBOCHTKAART K**, past de instructies toe en legt deze onder de fiche:

■ **OK Go!** = goede binnenbocht: geen gevolgen

■ **MODDERFICHE** op het rechte baanvak. De aantekeningen van de bocht dalen met 1 versnelling voor de volgende pilooten, behalve de binnenbochtaantekening die niet verandert. Wanneer een volgende piloot een nieuwe **MODDERFICHE** trekt, gaat de aantekening nogmaals met 1 versnelling omlaag.

◀ Een **MODDERFICHE** in de bocht vermindert de aantekening van de rechte baan die op zijn beurt wijzigt naar 1 ($2 - 1 = 1$) en de aantekening van de geslipte baan die op zijn beurt wijzigt naar 2 ($3 - 1 = 2$).

◀ Twee **MODDERFICHES** verminderen de aantekening van de snelle bocht recht door tot 0 ($2 - 2 = 0$), deze is dus onberijdbaar geworden. De volgende pilooten kunnen dus enkel via de binnenste bocht passeren (steeds maximum 3) of de bocht al slappend nemen in eerste maximum versnelling ($3 - 2 = 1$).



■ **leke band:** een leke band vertaalt zich onmiddellijk in het verlies van een **GASPEDAALDOBBELSTEEN**, dit strafpunt wordt ook aangeduid op de **DASHBOARDKAART** door een **SCHADEFICHE** te leggen op het symbool van een witte dobbelsteen.

Bij een eerste leke band: de piloot kan slechts 1 **GASPEDAALDOBBELSTEEN** meer gebruiken. Bij een tweede leke band: de piloot kan geen enkele **GASPEDAALDOBBELSTEEN** meer gebruiken. In het geval van een derde leke band en wanneer de twee eerste niet hersteld zijn, geldt opgave. In geval van een leke band mag een piloot zijn huidige en verdere speelbeurten verder zetten op voorwaarde dat hij rekening houdt met zijn strafpunten. Hij mag eveneens beslissen om zijn **RESERVEWIELKAART** te gebruiken (zie ART. 10).

OPGELET! Wanneer men een bocht neemt aan 1 of 2 versnellingen hoger dan deze van de hoogste aantekening in die bocht, vindt er onmiddellijk controleverlies plaats (zie ART. 7). Bij een nog hogere versnelling geldt opgave.

ART.6

ONEFFENHEDEN



Een **ONEFFENHEID** wordt aangeduid door een aantekening met  erboven. Er zijn 3 manieren om een oneffenheid te nemen:

- **lagere versnelling:** wanneer de oneffenheid genomen wordt aan een lagere versnelling dan deze op de aantekening, speelt men het vak als een normaal vak
- **gelijke versnelling:** rekening houdend met de aantekening op de oneffenheid, springt de auto eroverheen en bevindt zich zo op het vak net na de oneffenheid;
- **hogere versnelling:** wanneer de oneffenheid genomen wordt met 1 versnelling hoger dan deze op de aantekening, springt de auto 2 vakken verder. Maar wanneer op de geworpen dobbelsteen het symbool  staat, verliest men onmiddellijk de controle over het vak waar men belandt (zie ART. 7).



OPGELET! Wanneer een oneffenheid genomen wordt 2 versnellingen hoger dan deze van de aantekening, verliest men onmiddellijk de controle (zie ART. 7) over het vak waar men belandt na de sprong (nl. het derde vak na de oneffenheid).

ART.7

CONTROLEVERLIES



Elk controleverlies leidt tot stilstand. Men verliest de controle over zijn wagen wanneer men:

- 3 symbolen  werpt gedurende één en dezelfde beurt
- een bocht neemt aan 1 of 2 versnellingen hoger dan de maximumsnelheid op de aantekening;
- een oneffenheid neemt aan 1 versnelling hoger dan deze op de aantekening en men het symbool  werpt, of onmiddellijk wanneer men de oneffenheid neemt aan 2 versnellingen hoger dan deze op de aantekening (zie ART. 6).

In geval van controleverlies:

1. de verplaatsing uitvoeren
2. de **VERSNELLINGSKAART** nemen die overeenkomt met de laatste versnelling, deze omdraaien en omgekeerd op zijn *chrono stapel* leggen, rekening houdend met de instructies op de kaart:
 - **kop - staart** : de wagen in de omgekeerde rijrichting plaatsen, geen schade;
 - **parcours verlaten langs links**  **of rechts** : de auto links onder of rechtsonder van de weg plaatsen volgens de pijl, **VERSNELLINGSKAART** in de rijrichting leggen. De wagen lijdt min of meer schade in functie van de omgeving van het vak waar het controleverlies plaatsvond: gras, zand, sneeuw, bos, rots, dorp of water. Schade en de gevolgen ervan worden nader uitgelegd in ART. 8.

Speciale gevallen:

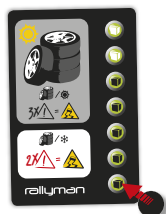
- Wanneer men van de weg af rijdt richting binnenbocht, plaatst de piloot zijn **M2C** in de binnenbocht en neemt hij een **BINNENBOCHTKAART**. Bij zijn volgende beurt zet hij zijn weg verder vertrekkende van de binnenbocht;
- Wanneer men van de weg af rijdt van de binnenbocht richting weg plaatst de piloot zijn **M2C** op de weg: bij zijn volgende beurt zet hij zijn weg verder vertrekkende van het rechte baanvak.
- Wanneer men van de weg af raakt bij de aankomst: zie ART. 11.

Opnieuw vertrekken na van de weg te zijn geraakt.

De wagen opnieuw op het vak plaatsen en vertrekken in 1^e versnelling (de laatste versnelling die zichtbaar was op de *chrono stapel* was 0, nl. neutrale stand). Na het verlaten van de weg als gevolg van een slippartij vertrekt men vanaf het rechte baanvak.

ART.8

SCHADE



Wanneer men van de baan raakt hangt de schade aan de **M2C** af van de omgeving rond het vak waar men de controle verliest (de legende bij elke **ZONE** duidt de ernst van de schade aan). Schade leidt tot verlies van **VERSNELLINGSDDOBDELSTENEN**.

« In het voorbeeld de legende van **ZONE C**: eruit in een weiland = geen schade/ eruit in het zand = geen schade / eruit in het bos = verlies van 1 zwarte dobbelsteen / eruit in de rotsen = verlies van 2 zwarte dobbelstenen.

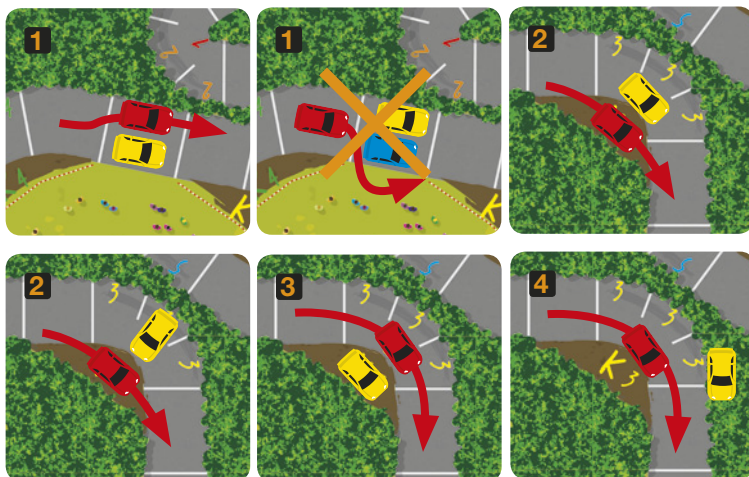
Verberg met de **SCHADEFICHES**  op de **DASHBOARDKAART** het aantal symbolen voor zwarte dobbelstenen  dat overeenstemt met het aantal verloren zwarte dobbelstenen.

Het verlies van 1 zwarte dobbelsteen betekent dat de piloot over slechts 4 **SNELHEIDSDOBDELSTENEN** en 2 **GASPEDAALDOBDELSTENEN** meer beschikt om zich te verplaatsen. Het gaat niet over het verlies van een specifieke versnelling.

Schade wordt hersteld tijdens de volgende service (zie ART. 12).

ART.9

INHALEN



Een concurrent inhalen kan maar in 4 gevallen:

- 1 op een rechte lijn, behalve wanneer het vak helemaal bezet is
- 2 in de binnenbocht wanneer de concurrent zich in de bocht bevindt
- 3 in de buitenbocht wanneer de concurrent zich in de binnenbocht bevindt
- 4 wanneer een concurrent van de weg af geraakt is

Buiten de bochten die aantekeningen bevatten, kunnen verschillende wagens zich op hetzelfde vak bevinden wanneer **dat vak lang en breed genoeg is voor alle wagens.**

ART.10

RESERVEWIEL



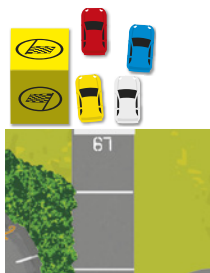
Tijdens de *klassementsproeven* kan men een lekke band verwisselen met de **RESERVEWIELKAART**. Dit kan alleen wanneer de piloot zich in versnelling 0 of 1 bevindt (laatste kaart van de *chrono stapel*) en enkel in het begin van zijn beurt.

Bij het begin van de beurt legt men de **RESERVEWIELKAART** op de *chrono stapel*, verwijdt men de **SCHADEFICHE** die het symbool van de witte dobbelsteen verbergt op de **DASHBOARDKAART** (ART. 5 LEKKE BAND) en vertrekt men weer in eerste versnelling. De **RESERVEWIELKAART** mag ook tussen twee *klassementsproeven* gespeeld worden wanneer er geen service voorzien is. In dat geval wordt de kaart opzij gelegd en niet meegeteld in de *chrono stapel*. De kaart is dus onbruikbaar voor de volgende *klassementsproef*.

OPMERKING: een reeds gespeelde **RESERVEWIELKAART** mag slechts opnieuw gebruikt worden voor de volgende *klassementsproef* wanneer er een service voorzien is voor deze KP (zie ART. 12).

ART.11

AANKOMST



De eindstreep bestaat uit de rand van het spelbord. Zet het gele **AANKOMSTBORD** op deze plaats (knip deze uit de voorziene kaart). Om een *klassementsproef* te beëindigen moet men over de rand van het spelbord gaan. Op het einde van een *klassementsproef* telt elke piloot de chrono's op de verzamelde **VERSNELLINGSKAARTEN** op zijn *chrono stapel* op.

Deze tijden, omgezet naar minuten en seconden volgens het formaat 00:00, worden door de *wedstrijd-directeur* genoteerd op de **WEDSTRIJDFICHE**. De piloot met de beste tijd wint de *klassementsproef*. Wanneer een piloot de controle verliest op het moment dat hij over de eindstreep gaat, is de *klassementsproef* alsnog afgelopen voor hem. Hij neemt de **VERSNELLINGSKAART** die overeenkomt met zijn laatste versnelling zonder deze om te draaien en legt de kaart op zijn *chrono stapel*. Hij legt een **SCHADEFICHE** op het icoon van de zwarte dobbelsteen. De schade wordt onthouden voor de volgende *klassementsproef* wanneer er voordien geen service voorzien is (ART. 12).

ART.12

SERVICES



Beginners worden sterk aangeraden om in service te gaan na elke *klassementsproef*.

De services, die in het begin van het spel met kruisje aangeduid in de kolom op de **WEDSTRIJDFICHE**, dienen om de **MCC's** te herstellen na een *klassementsproef*. Wanneer een service plaatsvindt nadat de piloot de finish heeft bereikt:

- verwijder de **SCHADEFICHES** van de witte en zwarte dobbelsteensymbolen op de **DASHBOARDKAART**
- neem de **RESERVEWIELKAART** als deze reeds gespeeld is

De **RESERVEWIELKAART** mag tussen twee *klassementsproeven* door gespeeld worden om een lekke band te vervangen, zelfs wanneer er geen service plaats vindt (in rallywedstrijden mag een ploeg - piloot en co-piloot - herstellingen uitvoeren aan de wagen met het gereedschap dat zich al in de wagen bevindt en zonder de hulp van mecaniciens). In dat geval wordt de **RESERVEWIELKAART** opzij gelegd. De chrono van 1 minuut voor het vervangen van een wiel wordt niet meegeteld in de *klassementsproef*. De kaart kan echter niet meer gebruikt worden voor de volgende proef.

De ART. 13 tot 16 zijn bedoeld voor rallymannen die hun **MRC** perfect beheersen en die nog verder willen gaan in de simulatie door specifieke parameters te gebruiken en zo de concurrenten tot op de seconde te verslaan!

ART.13 KRACHTIGE AANVAL



Met deze techniek kan men seconden winnen. **Bij een krachtige aanval werpt men de dobbelstenen tegelijk (vanaf 2 dobbelstenen)** in plaats van deze één na één te werpen. Men mag de ene of de andere techniek gedurende zijn beurt gebruiken maar nooit beide technieken door elkaar gedurende eenzelfde beurt.

Wanneer er minder dan drie symbolen zichtbaar worden bij een dergelijke worp (of minder dan 2 /) vindt de verplaatsing in zijn geheel plaats (evenveel vakken als geworpen dobbelstenen die vrij gecombineerd mogen worden). De piloot neemt vervolgens evenveel **SECONDEFICHES** als geworpen dobbelstenen (een kleine **SECONDEFICHE** komt overeen met 1 seconde, een grote met 5 of 10 seconden, naar keuze). Zoals met de basistechniek wordt er een **SNELHEIDSKAART** getrokken op het einde van de beurt die overeenkomt met de laatst gebruikte versnelling.

Wanneer er 3 symbolen zichtbaar worden bij een dergelijke worp (of 2 /) worden de dobbelstenen gebruikt voor de verplaatsing volgens de gebruikelijke procedure van versnellingsaansluiting en combinaties naar keuze, tot de derde dobbelsteen met het symbool (2° /) gebruikt is. Het is mogelijk dat sommige dobbelstenen niet meegeteld worden in de verplaatsing. Op het vak waar men belandt, vindt vervolgens controleverlies plaats. De piloot neemt evenveel **SECONDEFICHES** als geworpen dobbelstenen om het genomen risico te belonen.

OPMERKING: het is verboden om méér dobbelstenen te werpen dan het aantal vakken dat nodig is om over de eindstreep te gaan. **SECONDEFICHES** gebruiken is niet toegestaan tijdens de krachtige aanval.

De opgetelde **SECONDEFICHES** in de *klassementsproef* zijn de seconden die men aftrekt van de *chrono stapel*:

■ **Tijd van de chrono stapel - aantal seconden = eindtijd in de klassementsproef.**

De tijdens de *klassementsproef* gewonnen **SECONDEFICHES** kunnen ook gebruikt worden om seconden te laten vallen in het vervolg van diezelfde *klassementsproef* (zie ART. 14).

ART.14 SECONDEN LATEN VALLEN



De seconden die men wint in een *klassementsproef* dankzij een krachtige aanval (ART. 13) mag men laten vallen tijdens diezelfde *klassementsproef* om vooruit te gaan zonder de controle over zijn **MRC** te verliezen. Wanneer controleverlies dreigt na 2 symbolen bij een dobbelsteenworp gedurende één en dezelfde beurt, plaatst men hiervoor de dobbelsteen die men speelt en een **SECONDEFICHE** (eerder dan er zomaar een te nemen). Op die manier is men zeker van een verplaatsing zonder risico. Men mag verschillende seconden laten vallen gedurende één en dezelfde beurt als volgt: 1 **SECONDEFICHE** voor de eerste dobbelsteen die men plaatst, 2 voor de tweede, 3 voor de derde, enz.

TIP: tijdens een *klassementsproef* zonder sneeuw in het eerste gedeelte en met sneeuw in het tweede gedeelte kan een piloot met asfaltbanden een krachtige aanval ondernemen op het droge gedeelte om seconden bijeen te sprokkelen die hij vervolgens kan gebruiken om controleverlies te vermijden eenmaal hij zich op sneeuw bevindt.

OPMERKING: het is verboden om méér dobbelstenen te werpen dan het aantal vakken dat nodig is om over de eindstreep te gaan.

ART.15 WEERSOMSTANDIGHEDEN & BANDENKEUZE



Op deze **ZONES** ligt sneeuw. Het is mogelijk om volledig besneeuwde rally's te rijden ofwel een mix van verschillende ondergronden.

Definitie van weersomstandigheden.

Wanneer de *wedstrijddirecteur* de **WEDSTRIJDFICHE** invult aan het begin van het spel kent men de toestand van het parcours niet. De droge of besneeuwde gedeelten worden bij het vertrek van elke *klassementsproef* bepaald, **ZONE** per **ZONE** en vooraleer de eerste piloot vertrekt. Hiervoor werpt de *wedstrijddirecteur* zoveel dobbelstenen als er **ZONES** zijn in deze *klassementsproef*: **DOBBELSTEEN 1** voor de 1° **ZONE**, **DOBBELSTEEN 2** voor de 2° **ZONE**, **DOBBELSTEEN 3** voor de 3° **ZONE**, **DOBBELSTEEN 4** voor de 4° **ZONE**. **TELKENS WANNEER HET SYMBOOL** **VERSCIJNT OP EEN DOBBELSTEEN**, wordt de betreffende **ZONE** als besneeuwd beschouwd (de **ZONE** omdraaien naar **ZONE** ➔).



Bandenkeuze

Bij het vertrek van de eerste *klassementsproef* en bij het vertrek van de *klassementsproeven* die voorafgegaan worden door een service, kiest elke piloot zijn banden nadat hij de staat van de weg verkend heeft. Hij plaatst zijn **DASHBOARDKAART** met de kant van de gekozen banden naar boven (asfalt of sneeuw).

Wanneer er geen service voorzien is voor het vertrek van de *klassementsproef*, behouden de pilooten de banden van de vorige *klassementsproef*.

Gevolgen voor de wegligging:

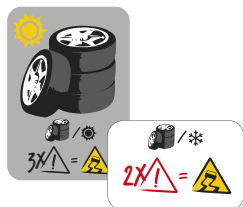
■ Asfaltbanden

- op asfalt / : gebruikelijke verplaatsingsregels (zie ART. 3)
- op sneeuw / : het gooien van 1 symbool is toegelaten, 2 symbolen leidt tot controleverlies (zie ART. 7). Op die manier bootst men de beperkte wegligging na van dit type banden op sneeuw.

■ Sneeuwbanden

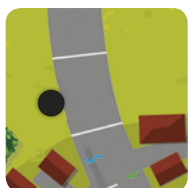
- op sneeuw / : gebruikelijke verplaatsingsregels. (zie ART. 3)
- op asfalt / : de piloot mag maar 1 **GASPEDAALDOBBELSTEEN** gebruiken. op die manier bootst men de mindere wegligging van dit type banden na op asfalt.

OPMERKING: in geval van een lekke sneeuwband blijft er 1 **GASPEDAALDOBBELSTEEN** op de sneeuw en 1 **GASPEDAALDOBBELSTEEN** op asfalt over. In geval van 2 lekke sneeuwbanden blijft er geen enkele **GASPEDAALDOBBELSTEEN** op sneeuw en geen enkele **GASPEDAALDOBBELSTEEN** op asfalt over.



ART.16

TUSSENTIJDEN



Een of meerdere tussentijdmomenten (bijvoorbeeld: een splitsing van **ZONES**, een bocht of een welbepaald vak, enz.) worden bepaald bij het vertrek van elke *KP* en zichtbaar gemaakt door een zwarte rubberen fiche op die **ZONE** te zetten. Telkens wanneer een piloot deze punten passeert moet hij zijn tijd voor deze plaats in de *KP* (*chrono stapel*) doorgeven: de *wedstrijddirecteur* noteert deze vervolgens en houdt deze beschikbaar voor alle pilooten. Op die manier kan men zijn eigen tijden vergelijken met die van de andere pilooten tijdens de *klassementsproef* en eventueel zijn rijtactiek aanpassen (aanvallen of veilig stellen).

BIJLAGE

TECHNISCHE TERMEN

GASPEDAAL: dient om zijn weg voort te zetten wanneer men zich al in een bepaalde versnelling bevindt. Gebruik hiervoor de **GASPEDAALDOBBELSTENEN** (wit)

ZWARTE/WITTE DOBBELSTEENSYMBOLLEN : vertegenwoordigen op de **DASHBOARDKAART** de **VERSNELLINGS-DOBBELSTENEN** (zwart) en **GASPEDAALDOBBELSTENEN** (wit). Men verbergt of toont deze met de **SCHADEFICHES** in functie van schade of herstellingen aan de wagen.

WEDSTRIJDDIRECTEUR: coördinator van de rally die gekozen wordt voor zijn onpartijdigheid, verzekert de organisatie van de proef en het naleven van het reglement.

KLASSEMENTSPROEF, KP: gedeelte van de weg afgebakend met een vertrek- en aankomstpunt tussen dewelke de concurrenten beoordeeld worden in functie van een gechronometreerde tijd. In *rallyman* bevat een rally 3 *klassementsproeven*.

MRC, MICRO RALLY CAR: rallywagen die goedgekeurd is voor deelname aan de proeven in *rallyman*

AANTEKENINGEN: cijfers in de bochtvakken die aanduiden welke versnelling de pilooten moeten schakelen om deze op de juiste manier te nemen.

CHRONO STAPEL: de stapel versnellingskaarten die zich voor iedere speler bevindt.



NEEM DEEL AAN DE RALLY'S OP HET FORUM VAN RALLYMAN.FR
DANKZIJ HET ROADBOOK KUN JE DEELNEMEN AAN KLASSEMENTS-PROEVEN, JE CHRONO'S DOORGEVEN EN DEEL UITMAKEN VAN DE WERELDELITE IN HET OFFICIËLE KLASSEMENT!

Autor: Jean-Christophe Bouvier
Illustraties: Philippe Bouvier, Clovis, Robert Paquet
Nederlandse vertaling: Intrafin
Nazicht door: Luk en Leen De Lombaerde