

rallyman é um jogo de tabuleiro para 1 a 4 jogadores a partir dos 9 anos de idade. É uma simulação de rally automobilístico onde se incluem todos os ingredientes que conferem o sabor dessa disciplina automóvel. Aqui a sua carta de condução será dispensável, sendo preferível saber contar até 5 para realizar as passagens de caixa de velocidades a bordo do seu **MRC (Micro Rally Car)**.

Cada jogador encarna um piloto de rally (rallyman) e conduz de acordo com as indicações do seu co-piloto, tentando chegar ao final de cada etapa o mais rapidamente possível sem perder o controlo do seu **MRC**. No lançamento de cada dado, o aparecimento dos símbolos anunciam um aumento progressivo do nível de risco incorrido. Antes da prova, a tripulação efectuou o reconhe-

cimento do percurso. O co-piloto tomou notas sob orientação do piloto, notas essas que serão retransmitidas ao piloto durante a corrida. Em rallyman, estas notas encontram-se inscritas sobre a estrada e correspondem às velocidades a engrenar para realizar da melhor forma cada uma das curvas, atalhos e lombas.

Em função da sua condução, o piloto irá recolhendo cartas com cronometragens que vão dos 10 aos 50 segundos. A acumulação destas cartas irá determinar o seu tempo de prova à chegada de cada percurso, o qual se designa por prova especial.

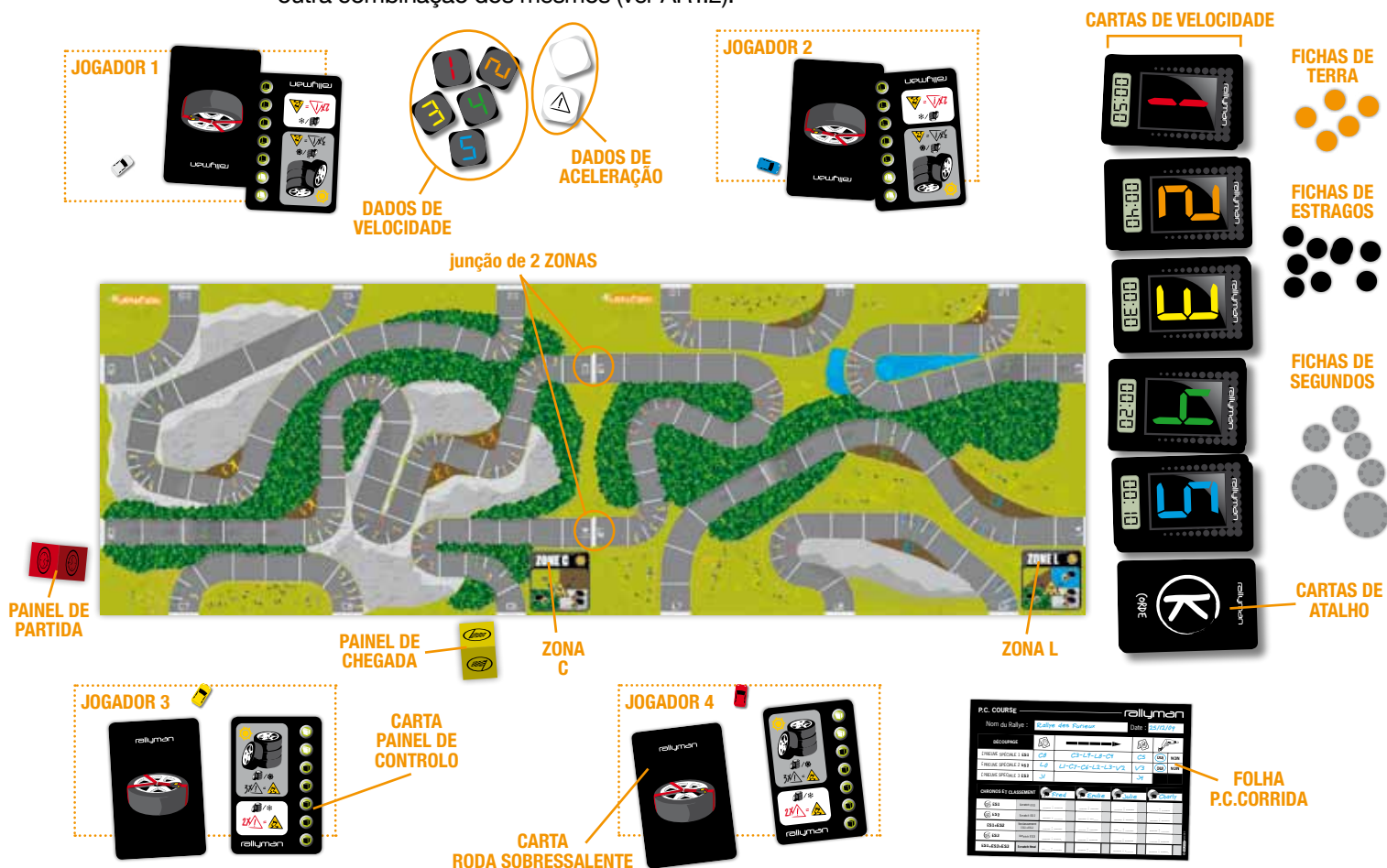
O vencedor será o jogador que tiver dispendido o menor tempo a percorrer um conjunto de 3 provas especiais de rally.

Os termos em *itálico* constantes ao longo deste Regulamento encontram-se explicados em detalhe na página 8.

ART.1

PREPARAÇÃO DO JOGO

Para preparar um rally, devem dispôr-se os componentes conforme a figura abaixo. A disposição dos tabuleiros (também designados por **ZONAS**) é meramente exemplificativa, sendo possível qualquer outra combinação dos mesmos (ver ART.2).



Nota : as **FICHAS DE SEGUNDOS** não são necessárias na configuração base do jogo. Serão úteis apenas para os pilotos mais experientes (**VER REGULAMENTO++** na página 7) que desejem fazer «Ataques ao Tempo» (ver ART. 13) ou gastar segundos (ver ART.14).

Antes de se iniciar o rally, o jogador que se entenda como mais incorruptível (!) é designado *director de prova*. Ele será o responsável pela organização do rally.

O rally vai disputar-se em 3 etapas cronometradas chamadas *provas especiais* ou em alternativa *especiais* ou *PE*. Os pilotos decidem conjuntamente no início do rally qual o traçado de cada uma das 3 especiais. Estas *especiais* são constituídas por um ponto de partida e um ponto de chegada distintos, entre os quais os automóveis serão cronometrados (não se trata de uma corrida sobre um circuito fechado). As *especiais* são definidas combinando 1, 2, 3 ou 4 **ZONAS (C, J, L, V)** conforme os exemplos seguintes e escolhendo aleatoriamente um dos diversos traçados possíveis :



< configuração C8-C3 / J6-J5 / C4-C5

configuração L0-L1 / C7-C6 / L2-L3 / V2-V3 / C5-C4 >



< configuração J1-J4



P.C. COURSE		rallyman	
Rallye : _____		Date : ____ / ____ / ____	
START		FINISH	
ES1			
ES2			
ES3			
ES1	Pos. ES1	.....	.....
ES2	Pos. ES2	.....	.....
ES1+ES2	Pos. ES1+ES2	.....	.....
ES3	Pos. ES3	.....	.....
ES1+ES2+ES3	Pos.	.....	.....

O *director de prova* pega numa **FOLHA P.C.CORRIDA** antes de começar o rally e:

- escreve o nome e a data do rally;
- escreve o nome dos pilotos (junto a cada um dos capacetes);
- descreve o traçado das 3 especiais indicando os pontos de partida, de passagem e de chegada para cada uma delas;
- coloca cruzes na coluna para indicar se haverá assistência no final dessa *especial*. A assistência é um período situado entre duas *especiais* que é reservado à reparação dos automóveis que sofreram estragos ou furos. É aconselhado que para pilotos iniciados haja uma assistência no final de cada especial. Os detalhes relativos às assistências encontram-se no ART.12.

< aqui, 4 pilotos tomam parte no rally. As 3 PE representadas acima estão identificadas e são previstas assistências após a PE1 e PE2.



Por último, o *director de prova* prepara o percurso da primeira *especial* ajustando as *zonas* entre elas e posicionando o **PAINEL DE PARTIDA** (ver ART.4) e o **PAINEL DE CHEGADA** (ver ART.11) junto a estes pontos.

ART.3

TURNO DE JOGO DE UM PILOTO



Para fazer avançar o seu **MRC** o piloto utiliza os dados. Os 5 dados pretos (**DADOS DE VELOCIDADES**) correspondem às 5 velocidades (mudanças) do carro. Os 2 dados brancos (**DADOS DE ACELERAÇÃO**) correspondem a uma *aceleração a fundo* sobre a última mudança engrenada.

REGRA DE BASE :

LANÇAR 1 DADO = AVANÇAR 1 CASA, INDEPENDENTEMENTE DO DADO LANÇADO.

Na sua vez de avançar o seu **MRC**, o piloto realiza o seu turno de jogo em **3 FASES** :

FASE ① : escolha da mudança a engrenar :

- se o piloto inicia agora a *especial*, lança o **DADO DE 1ª VELOCIDADE**;
- se o piloto está em curso na *especial*, lança um dado compatível com a última mudança engrenada (ver **CARTA DE VELOCIDADE** previamente tirada): dado de mudança idêntica, imediatamente superior, imediatamente inferior ou de *aceleração a fundo* (**DADO DE ACELERAÇÃO**).

< aqui, o piloto está em 3a velocidade, pode por conseguinte escolher lançar o DADO 2, o DADO 3, o DADO 4 ou um DADO DE ACELERAÇÃO.

FASE ② : encadeamento de mudanças.

Para engrenar de mudanças, lançam-se os dados 1 de cada vez, respeitando as 4 regras seguintes :

Cada dado pode ser lançado apenas uma vez por turno de jogo. Cada dado lançado é afastado mas mantendo o resultado visível de modo a contabilizar eventuais símbolos ⚠.

As mudanças engrenam-se uma a uma lançando os dados 1 de cada vez, por ordem (2 - 3 - 4 ou 5 - 4 - 3 - 2), ascendente ou descendente. Os 2 DADOS DE ACELERAÇÃO (dados brancos) podem ser lançados a qualquer momento da engrenagem das mudanças (no início, intercalados ou no final). (1 - 5 - 4 - 3 ou 4 - 1 - 1 - 3 ou 2 - 3 - 1).

Respeitar os números inscritos nas curvas, nos atalhos e nas lombas (ver ART.5 e ART.6).

Durante um turno é permitida a obtenção máxima de 2 símbolos ⚠ : a acumulação de 3 símbolos ⚠ provoca uma perda de controlo do carro e o fim do turno de jogo do piloto (ver ART.7).

FASE ③ : fim de turno.

Quando o piloto decide terminar o seu turno (por não ter mais dados disponíveis para lançar ou pelo receio de uma perda de controlo do carro), tira a **CARTA DE VELOCIDADE** que corresponde ao último dado lançado e coloca-a no topo da sua pilha de cartas, chamada pilha crono, que é formada à frente do piloto. O grande número colorido da carta deve ficar bem visível : recorda ao piloto a mudança actualmente engrenada. O quadrante digital na parte inferior da carta é um cronómetro com um tempo que, no final da especial, será adicionado aos tempos das outras cartas tiradas.

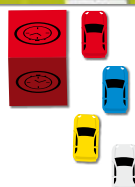
< aqui, o piloto termina o seu turno na 2a velocidade e coloca uma CARTA DE VELOCIDADE 2 (valor 40 segundos) sobre a sua pilha crono.

Se o último dado lançado tiver sido um **DADO DE ACELERAÇÃO**, o piloto tira a **CARTA DE VELOCIDADE** que corresponde ao **DADO DE VELOCIDADE** jogado antes do **DADO DE ACELERAÇÃO**.



ART.4

PARTIDA



1. A linha de partida é constituída pela aresta do tabuleiro de jogo. Colocar aí o pelo **PAINEL DE PARTIDA** vermelho que exhibe um cronómetro (a recortar da carta fornecida com o jogo).

2. Definição da ordem de partida :

- a ordem de partida da 1a PE é determinada entre os pilotos no início do jogo. Geralmente o piloto mais experiente começa de modo a demonstrar aos restantes como conduzir eficazmente ;
- a ordem de partida da 2a PE é obtida a partir da classificação à chegada da 1a PE ;
- a ordem de partida da 3a PE é obtida a partir da classificação obtida após a soma dos tempos da 1a e 2a PE (= reclassificação PE1 + PE2).

3. Procedimento de partida. Em rally as partidas efectuam-se de minuto a minuto para permitir que os pilotos beneficiem da estrada livre, sem estar eventualmente a ser obstruída pelos pilotos precedentes. Para que cada piloto ganhe essa distancia do piloto seguinte, e em função do número de pilotos à partida, é necessário proceder da seguinte forma:

	4 pilotos	3 pilotos	2 pilotos
O 1o piloto joga	4 turnos de seguida	3 turnos de seguida	2 turnos de seguida
Depois o 2o piloto joga	3 turnos de seguida	2 turnos de seguida	1 turno
De seguida o 3o piloto joga	2 turnos de seguida	1 turno	
Finalmente o 4o piloto joga	1 turno		

Assim que todos os pilotos tenham sido lançados na especial, cada um joga o seu turno à vez.

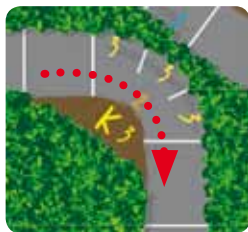
Nota : a ordem de chegada dos pilotos no final da especial não é necessariamente a da classificação porque será o cronómetro que determinará o resultado, ou seja, o acumulado dos tempos das **CARTAS DE VELOCIDADES** irá ditar a classificação final da especial.

Conselho : os pilotos que aguardam o seu lançamento na especial podem aproveitar para observar a condução dos pilotos precedentes. Tal permitirá considerar a eficácia da sua condução (velocidade, trajectória, tomada de riscos).

4. A ordem de jogo é a dos carros sobre a estrada. Se houver uma ultrapassagem (ver ART.9), a ordem de jogo deixará por conseguinte de ser a da partida. Se mais do que um **MEC** se encontrar numa mesma casa, joga primeiro quem tiver a mudança engrenada mais elevada ou, em caso de igualdade, quem tiver chegado primeiro a essa casa.

ART.5

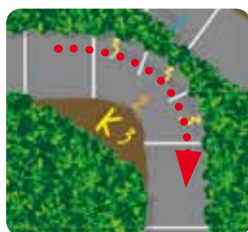
REALIZAÇÃO DAS CURVAS



EM TRAJECTÓRIA INTERIOR : indicado pela nota inscrita sobre a parte interna da curva. (aqui em 2a velocidade)

Essa nota indica a **mudança máxima** de passagem em trajectória interior. O carro é colocado sobre a nota no sentido de deslocação.

< aqui, podemos realizar a curva em 1a ou em 2a velocidade.



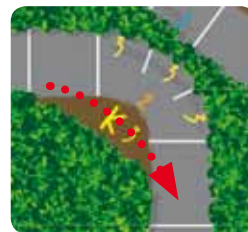
EM DERRAPAGEM : indicado pelas notas sobre a parte externa da curva.

(aqui sempre em 3a velocidade)

Essas notas indicam a **única velocidade possível** para realizar a curva em derrapagem. O carro é colocado de forma atravessada nas casas entre os meio-traços.

< aqui, a derrapagem realiza-se unicamente em 3a velocidade através de 3 casas usando: **DADO 3, DADO DE ACELERAÇÃO, DADO DE ACELERAÇÃO.**

Alternativa : descendo 1 velocidade, o carro retomará a trajectória interior.



ELO ATALHO : indicado pela nota precedida de **K** sobre a zona castanha abaixo da parte interior da curva. (aqui K3)

Essa nota indica a **mudança máxima** de passagem no atalho.

< aqui, pode-se passar pelo atalho em 1a, 2a ou 3a velocidade.

O carro é colocado na zona castanha no sentido de deslocação. O piloto tira uma **CARTA DE ATALHO (K)**, aplica o seu efeito e coloca-a na pilha de cartas descartadas :

- **OK Go!** = atalho bom : sem consequências;

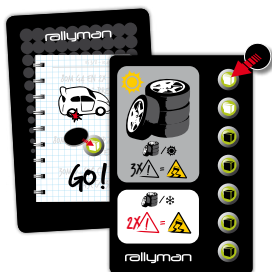
- **Go!** = curva com terra : sem estragos mas foi projectada terra

para a curva, colocando-se assim uma **FICHA DE TERRA** sobre a curva. As notas da curva descem então 1 velocidade para os pilotos seguintes, com excepção para a nota do atalho que não é alterada. Se uma nova carta **Go!** for tirada por outro piloto ao passar neste atalho, a nota, já de si diminuída, diminui em 1 uma vez mais.

<< Uma **FICHA DE TERRA** na curva diminui a nota de trajectória interior para 1 ($2-1=1$) e a de derrapagem para 2 ($3-1=2$).

< Duas **FICHAS TERRA** diminuem a nota da trajectória interior para 0 ($2-2=0$), ficando assim impraticável. Os pilotos seguintes apenas poderão passar pelo atalho (no máximo em 3a velocidade) ou usar a trajectória de derrapagem no máximo em 1a velocidade ($3-2=1$).





- : houve um furo que se traduz na perda de um DADO DE ACELERAÇÃO, penalização registada sobre a **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** através da colocação de uma **FICHA DE ESTRAGOS** ● um símbolo de dado branco .

No caso do 1o furo: o piloto só poderá utilizar um único **DADO DE ACELERAÇÃO**.

Ao 2o furo, o piloto não poderá utilizar nenhum dos **DADOS DE ACELERAÇÃO**.

Se houver um 3o furo e nenhum dos 2 furos precedentes tiver sido reparado, é o abandono do rally.

No caso de furo o piloto pode continuar o seu turno de jogo e seguintes tendo em conta a penalização infligida. Pode igualmente decidir utilizar a sua **CARTA RODA SOBRESSALENTE** (ver ART.10).

ATENÇÃO! Se uma curva for abordada 1 ou 2 velocidades acima da nota mais elevada da curva, dá-se uma perda de controlo imediata do carro (ver ART.7) e o abandono do rally.

ART.6

REALIZAR AS LOMBAS



A **LOMBA** é indicada por uma *nota* por baixo do símbolo . Há 3 maneiras de a realizar:

- **velocidade reduzida** : se a lomba for realizada a uma velocidade inferior à da *nota*, o carro avança para a casa da lomba como normal;

- **velocidade recomendada** : se a lomba for realizada a uma velocidade igual à da *nota*, o carro salta para a casa seguinte à da lomba;

- **velocidade excessiva** : se a lomba for realizada 1 velocidade acima da *nota*, o carro salta para 2 casas à frente da lomba. Mas, se no lançamento do dado aparecer o símbolo /!\, então dá-se a perda de controlo imediata do carro (ver ART.7).

ATENÇÃO ! Se uma lomba for realizada 2 velocidades acima da *nota*, há perda de controlo imediata (ver ART.7) saltando o carro para a 3a casa à frente da lomba.

ART.7

PERDA DE CONTROLO



Qualquer perda de controlo provoca a **paragem do carro**. Perde-se o controlo do seu automóvel quando:

- se acumulam 3 símbolos no lançamento dos dados durante um mesmo turno;
- em curva, a velocidade escolhida for 1 ou 2 velocidades acima da *nota* máxima indicada;
- sobre uma lomba, a mudança engrenada for 1 velocidade acima da *nota* indicada na lomba e o símbolo aparece no lançamento do dado, ou imediatamente se a mudança engrenada for 2 velocidades acima da *nota* (ver ART.6).

No caso de perda de controlo :

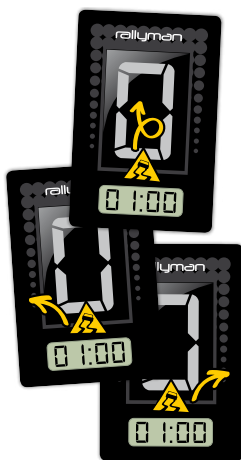
1. mover o carro para a casa seguinte.
2. tirar uma **CARTA DE VELOCIDADE** que corresponda à última velocidade engrenada, virá-la para o lado contrário e colocá-la sobre a sua pilha crono, respeitando a instrução que lá é indicada:
 - : colocar o carro em sentido contrário, sem estragos a própria carta acrescenta 1 minuto de penalização. No turno seguinte, colocar o carro no sentido correcto antes de arrancar.
 - ou : colocar o carro sobre o lado esquerdo ou direito da estrada, de acordo com o sentido da seta indicada na **CARTA DE VELOCIDADE**, orientado no sentido do movimento. Estragos mais ou menos graves são provocados no carro em função do tipo de terreno adjacente à casa onde se deu a perda de controlo: prado, terra, neve, floresta, rochas, aldeia ou água. Para os estragos e as suas consequências, consultar o ART.8.

Caso específico do atalho :

- se a saída de estrada se efectua no movimento da **estrada para o atalho**, então o piloto coloca o seu **MRE** no atalho e tira uma **CARTA DE ATALHO**. Prosseguirá o jogo no turno seguinte partindo do atalho ;
- se a saída de estrada se efectua no movimento do **atalho para a estrada**, então o piloto coloca o seu **MRE** sobre a estrada. Prosseguirá o jogo no turno seguinte partindo dessa casa.
- se a saída de estrada aconteceu aquando da passagem da linha de chegada : ver Art.11

Recomeçar após uma saída de estrada.

Reposicionar o carro sobre a casa e arrancar em 1a velocidade (a última velocidade engrenada, visível sobre a pilha crono, é a 0, ou seja em ponto morto). Após uma saída de estrada em derrapagem, o caso é reposicionado na casa de trajectória interior da curva.



ART.8

DANOS



No caso de saída de estrada, os estragos que possam ter sido causados ao vosso **M2C** dependem do tipo de envolvente à casa onde se deu a perda de controlo (a legenda específica de cada **ZONA** indica a gravidade destes estragos). Os estragos têm como consequência a perda de **DADOS VELOCIDADE**.

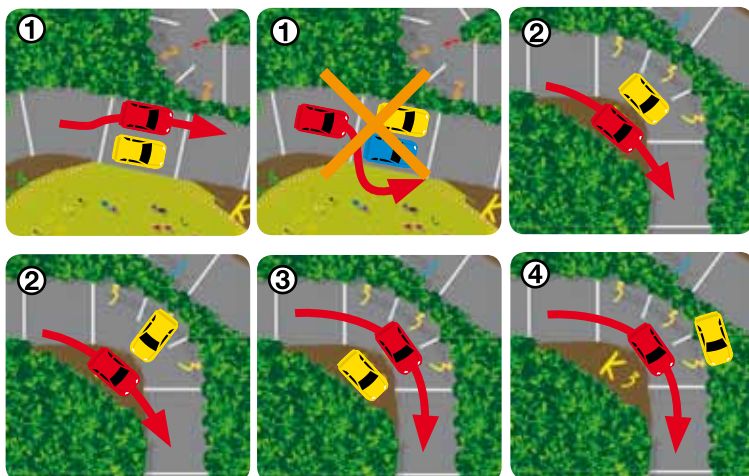
< de acordo com a legenda da ZONA C: saída em zona de prado = nenhum estrago / saída em zona de terra = nenhum estrago / saída em zona de floresta = perda de 1 dado preto / saída em zona rochosa = perda de 2 dados pretos.

Para registar os estragos sofridos, usar as **FICHAS DE ESTRAGOS** ● sobre a **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** de modo a tapar um número de *símbolos de dado preto* ● correspondente ao número de dados pretos perdidos.

Perder 1 dado preto significa que o piloto só poderá usar 4 **DADOS VELOCIDADE** e 2 **DADOS DE ACELERAÇÃO** no seu turno. Não se trata da perda de uma velocidade em particular. Assim, por exemplo, o piloto pode utilizar num dado turno o **DADO 1**, **DADO 2**, **DADO 3** e **DADO 4** e no turno seguinte utilizar o **DADO 2**, **DADO 3**, **DADO 4** e **DADO 5**.

ART.9

ULTRAPASSAGENS



A ultrapassagem de um adversário pode fazer-se apenas em 4 casos :

- ① Numa recta, excepto se a estrada estiver bloqueada por carros adversários.
- ② Pelo atalho se o adversário estiver na curva (em trajetória interior ou em derrapagem).
- ③ Pela curva se o adversário estiver no atalho.
- ④ Se o adversário tiver saído da estrada.

Fora das curvas identificadas pelas notas, poderão haver vários carros sobre uma mesma casa **se esta for suficientemente longa e larga para os acolher**.

ART.10

RODA SOBRESSALENTE



A **CARTA RODA SOBRESSALENTE** permite trocar um pneu furado no decurso de uma *especial*. Só pode ser jogada quando o carro estiver em 1a velocidade ou em ponto-morto (velocidade 0) (ver última carta da pilha crono) e **apenas no início de um turno de jogo**.

No início do turno, colocar a **CARTA RODA SOBRESSALENTE** sobre a sua pilha crono, retirar a **FICHA DE ESTRAGOS** ● que se encontrava a tapar um *símbolo de dado branco* ● sobre a **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** (ART.5 - furo) e arrancar em 1a velocidade.

A **CARTA RODA SOBRESSALENTE** pode igualmente ser jogada entre 2 *especiais* se não houver assistência. Neste caso, a mesma será descartada, não sendo contabilizada na pilha crono. No entanto deixará de estar disponível para a especial seguinte.

*Nota: uma **CARTA SOBRESSALENTE** que for jogada não é recuperável para a especial seguinte a não ser que haja uma assistência prevista antes dessa especial (ver ART.12).*

ART.11

CHEGADA



A linha de chegada é constituída pelo bordo do tabuleiro de jogo. Colocar aí o **PAINEL DE CHEGADA** amarelo (a recortar da carta fornecida com o jogo). Para terminar a *especial* é necessário cruzar o bordo do tabuleiro.

Ao terminar a *especial*, cada piloto adiciona os tempos das suas **CARTAS DE VELOCIDADE** acumuladas na sua pilha crono.

Os tempos, convertidos em minutos e segundos sob a forma 00:00, são registados na **FOLHA P.C.COURSE** pelo *director de prova*. O piloto que tiver realizado o melhor tempo vence a *especial*.

Se um piloto perde o controlo ao cruzar a linha de chegada, a especial é dada como concluída. O piloto tira a **CARTA DE VELOCIDADE** que corresponde à última velocidade engrenada, e **sem a virar para o lado contrário** coloca-a na sua *pilha crono*. Igualmente tapa um *símbolo de dado preto* ● com uma **FICHA DE ESTRAGOS** ●. Os estragos permanecem para a *especial* seguinte se não houver uma assistência prevista antes do seu início (ART.12).

ART.12**ASSISTÊNCIA**

É aconselhado, para pilotos iniciados, que se faça uma assistência no final de cada *especial*, assinando para tal a casa respectiva da FOLHA P.C.COURSE.

As assistências previstas permitem a total reparação dos carros após uma *especial*. Nesse caso o piloto:

- tira as **FICHAS DE ESTRAGOS** ● acumulados sobre os símbolos 🚗 🚗 da **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** ;
- recupera a **CARTA RODA SOBRESSALENTE** se ela tiver sido jogada previamente.

A **CARTA RODA SOBRESSALENTE** pode ser jogada entre 2 *especiais* para trocar um pneu furado, mesmo no caso de não haver assistência prevista (em rally, fora das zonas de assistência, a tripulação - piloto e co-piloto - é autorizada a intervir sobre o seu veículo com as ferramentas que tenham a bordo e sem a ajuda dos mecânicos). Neste caso, a **CARTA RODA SOBRESSALENTE** é descartada e o cronómetro de 1 minuto da troca de pneu não é contabilizado para a *especial*. Contudo, a carta deixará de estar disponível para a *especial* seguinte.

REGULAMENTO+

Os ART.13 a 16 destinam-se aos pilotos que dominam perfeitamente a condução dos seus **MEC**. Esses artigos levam mais além o realismo da simulação introduzindo parâmetros específicos no rally e permitem ganhar segundos preciosos !

ART.13**GANHAR SEGUNDOS**

PARA PILOTOS
EXPERIENTES



Esta técnica permite ganhar segundos cada vez que é utilizada. Consiste em **lançar os dados simultaneamente**, ao invés de lançá-los um a um. Utiliza-se uma ou outra técnica num dado turno, sendo proibido misturá-las num mesmo turno.

Nesta técnica, se aparecerem menos de 3 símbolos ▲ (ou menos de 2 em 🚗 / 🌨) no lançamento dos dados, então o movimento é realizado totalmente (tantas casas quanto os dados lançados). O piloto tira então tantas **FICHAS DE SEGUNDO** ● quanto o número de dados lançados (uma pequena **FICHA DE SEGUNDO** ● representa 1 segundo, uma grande representa 5 ou 10 segundos, ficando ao critério dos pilotos).

Se 3 símbolos ▲ aparecerem (ou 2 em 🚗 / 🌨), os dados lançados são utilizados na movimentação do carro, respeitando o procedimento habitual de encadeamento de velocidades até à utilização do 3o dado com o símbolo ▲ (2º em 🚗 / 🌨). É portanto possível que certos dados não sejam tidos em conta nesta movimentação. É sobre a última casa atingida pelo carro que se dá a perda de controlo. O piloto ainda assim tira tantas **FICHAS DE SEGUNDO** ● quanto o número de dados lançados a fim de recompensar o risco assumido pelo piloto.

Observação : é proibido lançar mais dados do que o número de casas a percorrer para passar a linha de chegada.

As **FICHAS DE SEGUNDO** ● acumuladas na *especial* constituem segundos a deduzir do tempo da pilha crono :

Tempos da pilha crono - Número de segundos = Tempo final realizado na especial.

As **FICHAS DE SEGUNDO** ● ganhas no decurso de uma *especial* também podem ser utilizadas durante a mesma para evitar correr o risco de perda de controlo (ver ART.7).

ART.14**DESPENDER SEGUNDOS**

PARA PILOTOS
EXPERIENTES



Os segundos ganhos numa *especial* graças à técnica de « atacar segundos » (ART.13) podem ser usados no decurso dessa mesma *especial* para progredir sem correr o risco de perder o controlo do seu **MEC**.

Para o efeito, se temer a perda de controlo depois de 2 símbolos ▲ terem aparecido no lançamento de dados de um mesmo turno, pode-se escolher o resultado do dado que se queira jogar de seguida acompanhado de uma **FICHA DE SEGUNDO** ● (ao invés de lançá-lo aleatoriamente). Garante-se assim uma deslocação sem risco. Podem-se usar vários segundos durante um mesmo turno procedendo da seguinte forma : 1 **FICHA DE SEGUNDO** ● para o primeiro dado, 2 fichas para o segundo, 3 fichas para o terceiro, etc.

Conselho : numa especial que o piso seja seco no início e sob neve no final, um piloto com pneus de asfalto poderá tentar atacar segundos na parte seca, para ganhar segundos que poderá depois usar na parte sob neve para abrandar e evitar perdas de controlo.



A parte de trás das **ZONAS** encontra-se sob neve. É por conseguinte possível realizar um rally totalmente em piso com neve ou com condições mistas.

Definição das condições climatéricas.

O estado das estradas não é conhecido no início do rally quando o *director de prova* preenche a **FOLHA P.C.COURSE**. Os troços secos ou sob neve são definidos à partida de cada *especial*, **ZONA** a **ZONA** antes do arranque do primeiro piloto. Para isso, o *director de prova* lança tantos dados pretos como as **ZONAS** que constituem a *especial* : o **DADO 1** para a 1a **ZONA**, o **DADO 2** para a 2a **ZONA**, o **DADO 3** para a 3a **ZONA**, o **DADO 4** para a 4a **ZONA**. Sempre que o símbolo aparecer num **DADO**, a **ZONA** correspondente ficará sob neve (inversão da **ZONA** →).

Escolha dos pneus.

À partida da primeira *especial* e das *especiais* precedidas de assistência, cada piloto escolhe o tipo de pneus a utilizar após ter tomado conhecimento do estado da estrada. Para isso posiciona a sua **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** com o lado dos pneus seleccionados virado para cima (asfalto ou neve). Se não houver assistência antes do início da *especial*, os pilotos conservam os pneus da *especial* precedente.

Consequências no comportamento de estrada :

- Pneus de asfalto

- sobre asfalto / : regras habituais de movimento (ver ART.3) ;
- sobre neve / : pode-se obter no máximo 1 único símbolo , enquanto que

2 provocarão a perda de controlo (ver ART.7). Simula-se assim o fraco comportamento de estrada deste tipo de pneus sobre a neve.

Nota : As casas maioritariamente cobertas de neve são consideradas como estrada com neve.

- Pneus de neve

- sobre neve / : regras habituais de movimento (ver ART.3);
- sobre asfalto / : o piloto utiliza apenas 1 único **DADO DE ACELERAÇÃO**.

Simula-se assim uma menor eficácia deste tipo de pneu sobre o asfalto.

*Nota : no caso de furo de um pneu de neve pode ser usado apenas 1 **DADO DE ACELERAÇÃO** sobre a neve e 1 **DADO DE ACELERAÇÃO** sobre o asfalto. No caso de duplo furo em pneus de neve não podem ser usados **DADOS DE ACELERAÇÃO** quer sobre a neve ou sobre o asfalto.*



Um ou vários pontos de tomada de tempos intermédios são definidos à partida de cada *especial* e anotados nas costas da **FOLHA P.C.COURSE** pelo *director de prova* (exemplo: uma junção de **ZONAS**, uma curva em particular, a 18a casa da *especial*, etc.). Ao passar por estes pontos, cada piloto comunica o seu tempo (pilha crono) na *especial* até esse momento: o *director de prova* anota-o e mantém-no à disposição dos pilotos. Isto permitirá a cada piloto situar-se em relação aos tempos dos outros concorrentes no decurso da *especial* e eventualmente adaptar a sua condução conforme a situação (atacar ou assegurar).

ACELERAÇÃO A FUNDO : permite progredir sob uma velocidade já engrenada. Realiza-se através dos **DADOS DE ACELERAÇÃO** (brancos).

DIRECTOR DE PROVA : coordenador do rally, escolhido pela sua imparcialidade, que garante a normal realização da prova e o respeito pelo regulamento.

ESPECIAL, PROVA ESPECIAL, PE : troço de estrada delimitado por uma partida e uma chegada entre as quais os concorrentes conduzem para o menor tempo cronometrado. Em **rallyman**, um rally conta com 3 destes troços.

MRC, MICRO RALLY CAR : carro de rally homologado para a participação nas provas de rally **rallyman**.

NOTAS : números inscritos nas casas das curvas que indicam aos pilotos a velocidade que devem engrenar para realizar a curva apropriadamente.

SIMBOLOS DE DADO PRETO/BRANCO : ícones constantes na **CARTA DE CONTROLO DE BORDO** que simbolizam os **DADOS DE VELOCIDADE** (pretos) e os **DADOS DE ACELERAÇÃO** (brancos). Tapam-se ou destapam-se com as **FICHAS DE ESTRAGOS** em função dos estragos ou das reparações sofridas pelo carro.



PARTICIPE NOS RALLIES ORGANIZADOS COM O «ROAD-BOOK», FAÇA AS ESPECIAIS, INTÉGRE A ÉLITE MUNDIAL NA CLASSIFICAÇÃO

NO FORUM DE RALLYMAN.FR TRANSMITA OS SEUS TEMPOS E OFICIAL DOS TEMPOS «SCRATCH» !

Autor Jean-Christophe Bouvier
Grafismo & ilustrações Philippe Bouvier
Tradução Hélio Andrade
Novembro de 2009 - segunda edição