



Rallyman



Regla del juego

En Rallyman cada jugador pilota por ir lo más rápido posible tratando de no perder el control de su Micro Rally Car (MRC).

Según su pilotaje recolecta los cronos que pueden disminuir si atacamos. La acumulación de los cronos es la que determina su tiempo en la llegada de las etapas, llamadas especiales.

El vencedor será el piloto que consiga el tiempo más bajo al recorrer la totalidad de las tres especiales del rally.



ART.1 ORGANIZACIÓN DE UN RALLY

Al inicio de la partida, un jugador es nombrado director de carrera. Será el responsable de la organización de la prueba.

El rally ha de disputarse en 3 etapas cronometradas llamadas pruebas especiales o más sencillamente especiales o PE. Todos juntos, los pilotos deciden el 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 MRC (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:



C8-C3 / J1-J4



J1-J4



I0-I1 / C7-C6 / I2-I3 / V2-V3 / C5-C4

El director de carrera coge la hoja P.M. CARRERA y:

- Apunta el nombre y la fecha del rally, el nombre 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 para arreglar los coches si han sufrido daños y pinchazos. Cuando uno tiene poca experiencia, se le aconseja hacer una asistencia al final de cada especial. El detalle acerca de la asistencia está en el ART.14.

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.

P.C. COURSE									
Rallye		MONTE CARLO				rallyman			
						Date : 23 / 02 / 2011			
START								FINISH	
ES1	C1	C3-J1						J4	X
ES2	J1							J4	X
ES3	I0	I1-C7-C6-I2-I3-V2-V3-C5						J4	
 ASISTENCIA  SATING  FINISH  CALIFICACION									
ES1	PUN. E12	PUNTER 1 PUNTER 2		PUNTER 3 PUNTER 4		PUNTER 5 PUNTER 6		PUNTER 7 PUNTER 8	
ES2	PUN. E12	PUNTER 1 PUNTER 2		PUNTER 3 PUNTER 4		PUNTER 5 PUNTER 6		PUNTER 7 PUNTER 8	
ES1-ES2	PUN. E12+E12	PUNTER 1 PUNTER 2		PUNTER 3 PUNTER 4		PUNTER 5 PUNTER 6		PUNTER 7 PUNTER 8	
ES3	PUN. E12	PUNTER 1 PUNTER 2		PUNTER 3 PUNTER 4		PUNTER 5 PUNTER 6		PUNTER 7 PUNTER 8	
ES1-ES2-ES3	PUN.	PUNTER 1 PUNTER 2		PUNTER 3 PUNTER 4		PUNTER 5 PUNTER 6		PUNTER 7 PUNTER 8	



ART.2 PREPARACIÓN DEL MATERIAL

El director de carrera prepara la primera especial ajustando las ZONAS entre ellas e instalando la SEÑAL DE SALIDA y la de LLEGADA. Hay que recortarlas de la carta prevista en el juego puesto que el material está así dispuesto.

ART.3 SALIDA

3.1 La línea de salida está en el borde del tablero de juego. Se indica con la SEÑAL SALIDA roja marcada con un cronómetro.

3.2 Elección del orden de salida:

- El orden de salida de la 1ª PE lo determinan los pilotos al principio de la partida;
- 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 (igual nueva clasificación).

3.3 Procedimiento de salida.

En un rally, las salidas se hacen todos los minutos para que los pilotos puedan beneficiarse de una carretera libre, para no arriesgarse a molestarse con otros pilotos. Para simular esa salida contra reloj, los 4 pilotos A, B, C y D han de jugar así en la salida:

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

Así pues, en cuanto todos los pilotos han iniciado la especial, cada uno juega un turno.

3.4 El orden de juego es el de los coches en la carretera. Si ha habido adelantamientos (ver ART.12), el orden de juego del turno siguiente ya no será el del orden de salida. Si 2 MRC 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.4 DESPLAZAMIENTO DEL MICRO RALLY CAR

Para que el coche avance el piloto tiene que utilizar los dados. Los 5 dados negros (DADOS VELOCIDAD) corresponden a las 5 marchas o velocidades del MRC. Los 2 dados blancos (DADOS GAS) son acelerones o golpes de 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, IGUALMENTE SI SALE ⚠

Cuando le toca avanzar su MRC, 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, siguiente superior, siguiente inferior o golpe de gas (DADO GAS).

FASE 2 : enlazar las velocidades.

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

- 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 turno: al principio, intercalados o al final.

- Respetando las notas en turnos, curvas y baches (ver ART.9 y ART.11).

-  La acumulación de 3  en un mismo turno de juego acarrea una pérdida de control  y el final del turno del piloto (ver ART.7).

FASE 3 : Parada del desplazamiento.

En cuanto el piloto toma la decisión de finalizar 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, 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.

ART.5 ATAQUE MAYOR!

(es posible empezar a jugar sin esta regla)

Esta técnica permite ganar segundos. Se trata de lanzar los dados elegidos para el desplazamiento al mismo tiempo (a partir de 2 dados) en vez de lanzarlos de uno en uno. Se emplea una u otra de las técnicas en el turno de juego, pero está prohibido mezclarlas en un mismo turno de juego.

- Cuando realizas esta acción, si aparecen menos de 3 símbolos , el movimiento se realiza completamente (tantas casillas como el número de dados lanzados, combinándolos según su elección propia).

El piloto coge entonces tantos segundos como el número de dados lanzados.

FASE 1

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

FASE 2

4 ejemplos de encadenamiento de marchas.

FASE 3

Aquí el piloto acaba su turno en velocidad 1. Pone una CARTA VELOCIDAD 1 (valor 50 segundos) 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.

Los segundos acumulados en la PE constituyen segundos que hay que deducir del tiempo del montón crono o también se pueden utilizar para asegurar al cederlos más tarde en esta misma especial (ver ART.6).

- Si aparecen 3 símbolos  o más, se emplean los dados lanzados para el movimiento, respetando el procedimiento habitual de encadenamiento de las velocidades y combinándolos como el piloto quiera, hasta la utilización del 3er dado con el símbolo . Puede entonces ocurrir que no se utilicen algunos



dados lanzados 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 segundos como el número de dados lanzados para recompensar su toma de riesgo.

Nota 1: está prohibido lanzar más dados que el número de casillas que quedan por recorrer para franquear la línea de llegada.

Nota 2: en caso de pinchazo (ver ART.9) un dado blanco marcado con un  será quitado; no tendremos en cuenta el  si ha salido en ese dado.

ART.6 SOLTAR SEGUNDOS

(es posible empezar a jugar sin esta regla)

Los segundos ganados en una especial gracias a un ataque mayor (ART.5) 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  al lanzar los dados de un mismo turno de juego, se pone al dado siguiente que se juega un PEÓN SEGUNDO  (en vez de lanzar el dado normalmente). Así se garantiza un desplazamiento sin riesgo. Durante un mismo turno de juego se pueden soltar varios segundos, procediendo así:



1 SEGUNDO para el primer dado dejado, + 2 para el segundo, + 3 para el tercero, etc. (es decir, 6 segundos por 3 dados).

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

ART.7 PÉRDIDA DE CONTROL - CARTA SISU

7.1 Se pierde el control del coche:

- al acumular 3 símbolos  en los dados en un mismo turno de juego o 2  con neumáticos de asfalto en nieve.
- 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.11).

7.2 En caso de pérdida de control:

- Alcance el movimiento normal hasta que alcancemos la casilla donde perdemos el control.
- Coger la CARTA VELOCIDAD que corresponde a la última velocidad llevada, darle la vuelta y ponerla cara abajo en el 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 marcha, 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 salida de carretera y la pérdida de control (ART.8).

7.3 Reemprender la carrera tras una pérdida de control.

Volver a poner el coche en la casilla en caso de salida del camino o en el sentido en caso de pasar por los lagos y arrancar en velocidad 1 en el siguiente turno.

7.4 Casos particulares:

- Tras una salida de carretera derrapando, se vuelve a poner en marcha a partir de la casilla de trayectoria directa.
- Si la salida de carretera se produce de la carretera hacia la curva, 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, 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 pérdida de control se produce al pasar por la línea de llegada: ver ART.13.



7.5 Carta Sisu:

«Sisu» es una palabra finlandesa que describe la rabia para vencer característica de los pilotos finlandeses. Cada jugador posee una carta SISU que puede ser jugada una vez por rally para anular la pérdida de control: retirar la carta SISU y realizar el desplazamiento sin tener en cuenta los símbolos .

La carta Sisu no se aplica sobre curvas cuando sobrepasas su velocidad indicada.

ART.8 DAÑOS

En cuanto ocurre una salida de 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 en cada ZONA indica la gravedad de los daños). Los daños acarrear la pérdida de DADOS VELOCIDAD.



➤ Aquí el texto de la ZONA C:

- salida en la pradera = ningún daño
- 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 el 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.14).

ART.9 RECORRER LAS CURVAS

Hay 3 maneras de negociar las curvas

➤ **9.1 EN LA TRAYECTORIA NORMAL:** indicada por la nota escrita en la parte interior de la curva.

La nota en la curva indica la máxima velocidad para poder pasar dicha curva en su trayectoria normal.



➤ Aquí la velocidad 3

se puede negociar la curva en su trayectoria normal en velocidad 1, 2 o 3.

➤ **9.2 DERRAPANDO:** indicado por las notas en la parte exterior de la curva.

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

A partir de la 1ª o de la 2ª casilla de derrape, se puede volver a la trayectoria normal al reducir una velocidad.



➤ Aquí 3 veces la velocidad 4

El derrape sólo ha de negociarse en velocidad 4, sobre 3 casillas: DADO 4, DADO GAS, DADO GAS.

➤ **9.3 EN CURVA CERRADA:** indicada por la nota precedida de **K** en el arcén interior de la carretera.

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

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



➤ Aquí K4, se puede negociar la curva en velocidad 1, 2, 3 o 4.



➤ **1 Buena cuerda:** no hay ninguna consecuencia.

➤ **2 curva sucia:** se pone un PEÓN TIERRA ● en la casilla de la trayectoria normal. Las notas de la curva bajan 1 velocidad para los pilotos que le 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 1 velocidad una vez más.



3 Pinchazo:

el pinchazo se traduce por la pérdida inmediata de un DADO GAS, penalización reflejada en el 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 ninguno de los otros 2 pinchazos ha sido arreglado, supone 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).

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 puede ser peor, el abandono.

ART.10 RUEDA DE REPUESTO



La CARTA RUEDA DE REPUESTO permite cambiar una rueda pinchada en la especial. Sólo se puede utilizar cuando el piloto está en velocidad 0 o 1 únicamente al principio del turno de juego. Cuando se empieza un turno, se pone la CARTA RUEDA DE REPUESTO encima del montón crono, se quita al PEÓN DAÑOS que oculta un indicador de dado blanco en el TABLERO DE MANDOS y se vuelve a arrancar en velocidad 1.

La CARTA RUEDA DE REPUESTO también se puede jugar entre 2 especiales si no hay asistencia. En este caso tendrá que ser retirada y no contabilizará en el montón crono. No se podrá usar en la siguiente especial.

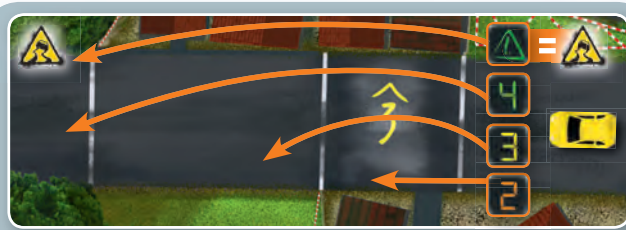
Nota: Una CARTA RUEDA DE REPUESTO que ya ha sido jugada sólo se puede recuperar para la especial siguiente si ya ha sido prevista una asistencia antes de esta especial (ver ART.14).

ART.11 RECORRER LOS BACHES

El bache está indicado por una nota con el símbolo Se puede negociar de 3 maneras:

- **Baja velocidad:** si se pasa el bache con una velocidad inferior, se juega la casilla como si fuera una casilla normal;

- **Velocidad adaptada:** respetando la nota del bache, el MRC salta y se encuentra en la casilla justo después del bache;



- **Alta velocidad:** si se franquea el bache con una velocidad por encima de la nota, el MRC salta y se coloca sobre la 2ª casilla después del bache. Pero si ha aparecido en ese dado el símbolo tenemos una inmediata pérdida de control en la casilla de recepción del salto (ver ART.7)

Si se franquea un bache con 2 velocidades por encima de la nota, tenemos una pérdida de control inmediata en la casilla de recepción del salto situada en la 3ª casilla después del bache.

ART.12 ADELANTAMIENTO

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

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

- Además de las curvas identificadas por notas, puede haber varios MRC en una misma casilla si ésta es lo suficiente larga y ancha para acogerlos.
- En el caso muy raro de un desplazamiento imposible, coger una carta de crono idéntica a la puesta sobre la pila de cronos.

ART.13 LLEGADA



La línea de llegada está en el borde del tablero de juego. Se indica con la SEÑAL LLEGADA amarilla (hay que recortarla de la carta prevista para ello). Para acabar la especial hay que traspasar el borde del tablero. Al final de la especial, cada piloto contabiliza los tiempos de las CARTAS VELOCIDAD que ha acumulado en su montón crono y descontando los segundos ganados en los ataques mayores.

Tiempo realizado en la PE = tiempo del montón crono – número de segundos

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 conse-

guido 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 formas para él.

Escoge una CARTA VELOCIDAD que corresponde a la última velocidad que llevaba, sin darle la vuelta, y la pone encima 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.14).

ART.14 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 los MRC. 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 RUEDA DE REPUESTO si ésta ya ha sido utilizada anteriormente.
- pueden cambiar el tipo de neumáticos (ART.15)

ART.15 CONDICIONES CLIMÁTICAS Y ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS

(es posible empezar a jugar sin esta regla)

Las ZONAS pueden estar nevadas. Es posible competir en rallys completamente nevados pero también en rallys mixtos según estos 2 tipos de meteorología:

15.1 Clima fijo:

Las zonas nevadas se definen al inicio del rally.

15.2 O clima variable:

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 nevados se definen en la salida de cada especial, ZONA por ZONA. 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, etc... Cada vez que el símbolo  aparezca en un dado, la ZONA correspondiente se cubre de nieve (cambio de la ZONA  ).

15.3 Elección de los neumáticos.

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

15.4 Consecuencias sobre la adherencia:

-   =  **Neumáticos de asfalto sobre nieve:** la acumulación de 2 símbolos  acarrea la pérdida de control (ver ART.7).

En los conjuntos nieve-asfalto es importante poner los dados utilizados sobre cada casilla del desplazamiento para visualizar el movimiento:

$$1x \triangle / \text{asfalto} + 1x \triangle \text{ nieve} = \text{pinchazo}$$

$$1x \triangle / \text{asfalto} + 2x \triangle \text{ nieve} = 3x \triangle = \text{pinchazo}$$

● Neumáticos de nieve sobre asfalto:



el piloto sólo utiliza un DADO GAS. Así se simula una menor eficacia de este tipo de neumáticos sobre asfalto.

En conjuntos nieve-asfalto es posible lanzar un DADO de GAS sobre asfalto y un DADO de GAS sobre nieve en el mismo turno.

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

ART.16 TIEMPOS INTERMEDIOS

(es posible empezar a jugar sin esta regla)

Se definen uno o varios puntos de toma de tiempos intermedios a la salida de cada PE y son identificadas en las ZONAS por un peón negro . Al pasar por esos puntos cada rallyman comunica su tiempo (montón crono): para hacerlo añade todas las CARTAS VELOCIDAD y descuenta los segundos ganados. El director de carrera lo apunta y lo deja a disposición de todos los pilotos. Eso permite compararse con los tiempos de los otros jugadores durante la especial y también permite adaptar eventualmente su manera de pilotar según el tiempo (atacar o asegurar).

ART.17 SHAKEDOWN

Es el modo de juego que te permite entrenar y mejorar el pilotaje: jugamos sin tener en cuenta los símbolos  ni los pinchazos.

Descarga gratuitamente los road-books y participa en rallys organizados en www.rallyman.fr

Descubre nuevas sensaciones en la extensión Rallyman-Dirt !



Rallyman: un juego de Jean-Christophe Bouvier traducido por Sergio Hontoria e Isabelle Fraga. Maquetado: Stéphane Gantiez