



# Rallyman™

[illegible]



## ART.2 VOORBEREIDING

De wedstrijddirecteur plaatst de eerste klassementsproef door de zones neer te leggen en het VERTREKBORD en AANKOMSTBORD te plaatsen. Knip deze uit de bijgeleverde kaart. Vervolgens worden de materialen als hierboven afgebeeld neergelegd.

## ART.3 DE START

**3.1 De start** komt overeen met de rand van het speelbord. Zet op die plaats het rode VERTREKBORD met een chronometer.

### 3.2 Bepaal de vertrekvolgorde:

- De volgorde voor de 1<sup>e</sup> klassementsproef wordt door de coureurs voor het vertrek bepaald. Meestal begint de meest ervaren coureur zodat deze zijn minder ervaren collega's als voorbeeld kan dienen.
- De volgorde voor de 2<sup>e</sup> KP is deze van het klassement na de aankomst van de 1<sup>e</sup> KP.
- De volgorde van de 3<sup>e</sup> KP is deze van het klassement na de som van de eindtijden van de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> KP (= tussenklassement).

**3.3 Vertrekprocedure.** De auto's vertrekken onafhankelijk met tussenpozen van 1 minuut. Hierdoor kunnen de coureurs rijden op een vrije weg, zonder te worden gehinderd door eerder vertrokken coureurs. Om deze procedure te simuleren, vertrekken de 4 coureurs A, B, C en D als volgt bij de start:

- Beurt 1: Coureur A
- Beurt 2: Coureur A, Coureur B
- Beurt 3: Coureur A, Coureur B, Coureur C
- Beurt 4: Coureur A, Coureur B, Coureur C, Coureur D

Wanneer alle coureurs in de race zijn, is elke speler om en om aan de beurt.

**3.4 De spelvolgorde** komt overeen met de positie van de auto's op de weg. Wanneer er een inhaalmanoeuvre wordt uitgevoerd (zie ART.12), is de spelvolgorde tijdens de volgende beurt dus niet meer dezelfde als de vertrekvolgorde. Wanneer twee MRC's zich op hetzelfde veld bevinden, is diegene met de hoogste versnelling het eerst aan de beurt. Als dit gelijk is, vertrekt diegene die het eerst op het veld is aangekomen als eerste.



## ART.4 HET RACEN MET EEN MICRO RALLY CAR

De coureur werpt de dobbelstenen om zijn auto te laten rijden. De vijf zwarte dobbelstenen (VERSNELLINGSDOBDELSTENEN of kortweg VD) komen overeen met de 5 versnellingen van de MRC. De 2 witte dobbelstenen komen overeen met het vasthouden van het gaspedaal (GASPEDAALDOBDELSTENEN of kortweg GD), waarmee men zich verder kan verplaatsen in een reeds geschakelde versnelling.



### BASISREGEL

**1 DOBBELSTEEN WERPEN = 1 VELD VOORUIT, ON-GEACHT DE GEWORPEN DOBBELSTEEN, zelfs bij ⚠**

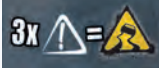
Wanneer een coureur aan de beurt is om zijn MRC te verplaatsen, volgt hij de volgende 3 fasen:

### FASE 1 : Versnelling kiezen

- Bij de start of om te vertrekken na controleverlies (zie ART.7): starten met het gooien van de 1e VD ;
- Tijdens een klassemingsproef: dobbelsteen werpen die overeenkomt met de versnelling waarin men al rijdt (aangegeven met de laatst getrokken VERSNELLINGSSKAART) of met 1 versnelling lager of hoger. Daarnaast mag de coureur kiezen om een GD te werpen.

### FASE 2 : Aaneenschakeling van versnellingen

Men mag zoveel dobbelstenen werpen als men wil, op voorwaarde dat men ze 1 voor 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 elkaar 1 voor 1 op door de dobbelstenen 1 voor 1 te werpen. De GD (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.9 en ART.11).
-  =  Het werpen van 3 symbolen  gedurende eenzelfde beurt leidt tot controleverlies en het einde van de beurt van deze coureur (zie ART.7).

### FASE 3 : Einde van de verplaatsing

Wanneer een coureur beslist om zijn beurt te beëindigen (vanwege een gebrek aan dobbelstenen 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 huidige versnelling. Het digitale kader bovenaan de kaart is een chronometer met een tijd die op het einde van de KP wordt opgeteld bij de tijd van de andere getrokken kaarten.

### ART.5 TIJDAANVAL

(het is mogelijk het spel zonder deze regel te spelen)

Met deze techniek kan men seconden winnen. Bij een tijdaanval werpt men al zijn dobbelstenen tegelijk (vanaf 2 dobbelstenen) in plaats van deze 1 voor 1 te werpen. Men mag deze of de basistechniek gedurende zijn beurt gebruiken, maar nooit beide technieken door elkaar gedurende eenzelfde beurt. Wanneer er minder dan drie  zichtbaar worden bij een dergelijke worp vindt de verplaatsing in zijn geheel plaats (evenveel vakken als geworpen dobbelstenen die vrij gecombineerd mogen worden). De coureur neemt ver-

### FASE 1

In het voorbeeld bevindt de coureur zich in de 3e versnelling, hij kan dus kiezen om VD 2, 3, 4 of de GD te werpen.

### FASE 2

4 voorbeelden van het aaneenschakelen van versnellingen

### FASE 3

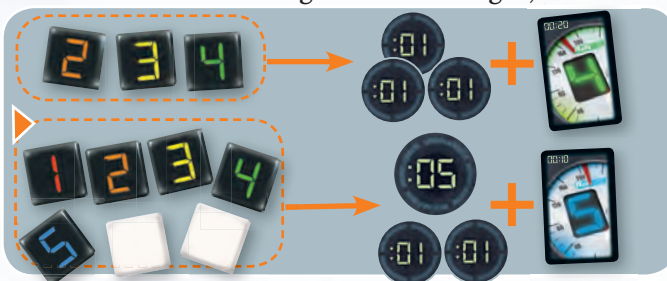
In het voorbeeld beëindigt de coureur zijn beurt in 1e versnelling. Hij plaatst een VERSNELLINGSSKAART 1 (tijd 50 seconden) op zijn chrono stapel.

Wanneer de laatst geworpen dobbelsteen een GD was, neemt de piloot een VERSNELLINGSSKAART die overeenkomt met de VD die net voor deze GD geworpen werd.

volgens evenveel SECONDEN als geworpen dobbelstenen. Zoals met de basistechniek wordt er vervolgens een VERSNELLINGSSKAART getrokken die overeenkomt met de laatst gebruikte versnelling.

De SECONDEN verdiend in de klassemingsproef worden van de totale tijd van de chrono stapel afgetrokken of ze kunnen gebruikt worden om controleverlies af te kopen (ART.6).

- Wanneer er 3 of meer  zichtbaar worden bij een dergelijke worp worden de dobbelstenen gebruikt voor de verplaatsing volgens de gebruikelijke procedure van aaneenschakeling van versnellingen, tot de 3e



dobbelsteen met het symbool gebruikt is. Het is mogelijk dat sommige dobbelstenen niet meegeteld worden in de verplaatsing. Op het veld waar men belandt, vindt vervolgens controleverlies plaats. De coureur neemt evenveel SECONDEN als geworpen dobbelstenen om het genomen risico te belonen.

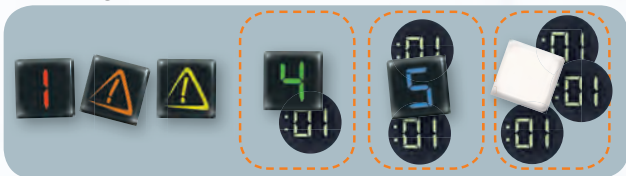
**OPMERKING 1:** Het is verboden om meer dobbelstenen te werpen dan het aantal velden dat nodig is om over de eindstreep te gaan.

**OPMERKING 2:** mocht een coureur een lekke band krijgen (zie ART.9) dan zou 1 witte GD met een verloren kunnen gaan; in dit geval telt de dobbelsteen niet mee voor de .

## ART.6 SECONDEN LATEN VALLEN

(het is mogelijk het spel zonder deze regel te spelen)

De SECONDEN die men wint in een klassementsproef dankzij een tijdaanval (ART. 5) mag men laten vallen tijdens diezelfde KP om vooruit te gaan zonder het risico te lopen de controle over zijn MRC te verliezen. Wanneer controleverlies dreigt na 2 kan men ervoor kiezen om de volgende dobbelsteen niet te werpen maar af te kopen. Hiervoor plaatst men de dobbelsteen die men speelt samen met een SECONDEFICHE eenvoudig op tafel. Op die manier is men zeker van een verplaatsing zonder risico. Men mag meerdere dobbelstenen in dezelfde beurt



afkopen door als volgt SECONDEN te laten vallen: 1 SECONDE voor de eerste dobbelsteen die men plaatst, 2 voor de tweede, 3 voor de derde, enz. (dus 6 seconden voor 3 stenen).

**OPMERKING:** het is verboden om meer dobbelstenen te werpen dan het aantal velden dat nodig is om over de eindstreep te gaan.

## ART.7 CONTROLEVERLIES - SISU KAART

**7.1 Men verliest de controle** over zijn wagen wanneer men:

- 3 symbolen werpt gedurende één en dezelfde beurt (of 2 met asfaltbanden op de sneeuw).
- Een bocht neemt met een snelheid die 1 of 2 versnellingen hoger is dan het maximum op de aantekening.
- Een oneffenheid neemt met een versnelling die hoger dan de aantekening is en men het symbool werpt, of onmiddellijk wanneer men de oneffenheid neemt met een snelheid die 2 versnellingen hoger is dan de aantekening (zie ART.11).

**7.2 In geval van controleverlies:**

- Beweeg de MRC tot de plek waarop men de controle verliest.

- Neem een VERSNELLINGSKAART die overeenkomt met de laatste versnelling, draai deze om en leg hem omgekeerd op de chrono stapel. Dan voert de coureur de instructies op de kaart uit:



**Spin:** plaats de auto in de omgekeerde rijrichting, geen schade.

of **links of rechts van de weg raken:** de auto links of rechts naast de weg plaatsen waarbij de, VERSNELLINGSKAART in de rijrichting wordt gelegd en de pijl wordt opgevolgd.

- De wagen lijdt eventuele schade aan de hand van de omgeving naast het veld waar het controleverlies plaatsvond (ART.8).

**7.3 Opnieuw vertrekken na van de weg te zijn geraakt:** Bij het begin van de volgende beurt, de auto opnieuw op het veld plaatsen waar het controleverlies plaatsvond. Vervolgens vertrekken in 1e versnelling (de laatste versnelling die zichtbaar was op de chrono stapel was 0, neutrale stand).

**7.4 Speciale gevallen:**

- Als een auto tijdens het slippen de controle verliest dan wordt deze op de ideale lijn terug geplaatst.
- Wanneer de coureur door controleverlies in de binnenbocht terecht komt, neemt hij een AFSNIJDKAART. Bij zijn volgende beurt zet hij de race voort vanuit de binnenbocht.
- Wanneer men door het controleverlies vanuit een binnenbocht terug de weg op rijdt dan plaatst de coureur zijn MRC op de ideale lijn. Bij zijn volgende beurt zet hij de race voort vanaf de ideale lijn.
- Wanneer men van de weg af raakt terwijl men gelijktijdig de finish passeert: zie ART.13.



**7.5 Sisu Kaart:**

"Sisu" is een Fins woord dat de vechtlust van een Finse coureur weergeeft.



Iedere speler heeft een Sisu kaart die hij eenmaal per rally in kan zetten om controleverlies tegen te gaan. Leg de Sisu kaart af en beweeg je wagen zonder rekening te houden met symbolen.

De Sisu kaart kan niet worden gebruikt om controleverlies door het te snel benaderen van een bocht tegen te gaan.

## ART.8 SCHADE

Wanneer men van de baan raakt hangt de schade aan de MRC af van de omgeving rond het veld waar men de controle verliest (de legenda bij elke ZONE duidt de



► In het voorbeeld de legenda 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.

ernst van de schade aan). Schade leidt tot verlies van VERSNELLINGSSDOBBELSTENEN

Verberg met de SCHADEFICHES ● op het DASHBOARD het aantal symbolen ● dat overeenkomt met het aantal verloren zwarte dobbelstenen.

Het verlies van 1 zwarte dobbelsteen betekent dat de piloot nog over slechts 4 VD en 2 GASPEDAALDOBBELSTENEN beschikt om zich te verplaatsen. Het zegt niets over het verlies van een specifieke versnelling.

Schade wordt hersteld tijdens de volgende reparatie (zie ART. 14).

## ART.9 BOCHTENWERK

Er zijn 3 manieren om bochten te nemen:

**9.1 IDEALE LIJN:** aangeduid door de aantekening aan de binnenkant van de bocht (op de weg).

De aantekening in de bocht geeft de maximumversnelling weer om de ideale lijn te houden. Zet de auto op de aantekening in de rijrichting.



- hier 3<sup>e</sup> versnelling
- men kan de bocht nemen in de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> versnelling

**9.2 SLIPPEN:** aangeduid door de aantekeningen aan de buitenkant van de bocht (buitenbocht op de weg).

De aantekening aan de buitenkant van de bocht geeft de enige mogelijke versnelling weer om te kunnen slippen. Zet de wagen dwars op de vakken tussen de halve lijnen.

Door 1 versnelling lager te gaan komt men opnieuw op de ideale lijn terecht.



- hier 3 maal de 4<sup>e</sup> versnelling.
- men kan enkel slippen in de 4<sup>e</sup> versnelling: VD 4, GD, GD.

**9.3 DE BOCHT AFSNIJDEN:** weergegeven door **K** aantekening aan de binnenkant naast de bocht (bruine gedeelte naast de weg).

De aantekening geeft de maximumversnelling weer in de binnenbocht.

Zet de auto op het bruine gedeelte naast de weg in de rijrichting. De coureur neemt een AFSNIJD-KAART **K**, past de instructies toe en legt deze op de aflegstapel:



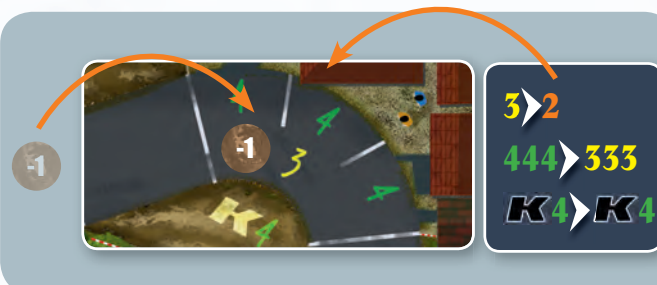
- hier K4 men mag de binnenbocht nemen in de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> versnelling.



**1** Schone binnenbocht  
geen gevolgen

**2** Vuile binnenbocht

geen probleem maar plaats een MODDERFICHE ● op de ideale lijn. De aantekeningen van de bocht dalen met 1 versnelling voor de volgende coureurs.



Dit geldt niet voor de aantekening in de binnenbocht. Wanneer een volgende coureur een nieuwe vuile binnenbocht trekt, gaan de aantekeningen nogmaals met 1 versnelling omlaag.



## 3 Lekke band:

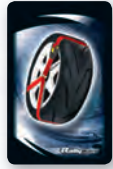
 een lekke band vertaalt zich onmiddellijk in het verlies van een GD. Dit strafpunt wordt aangeduid op het DASHBOARD door er een SCHADEFICHE ● te leggen op het symbool .



- **Bij een eerste lekke band:** de coureur kan 1 GD minder gebruiken.
- **Bij een tweede lekke band:** de coureur kan geen enkele GD meer gebruiken.
- In het geval van een derde lekke band, wanneer geen van de eerste twee zijn hersteld, geldt opgave. In geval van een lekke band mag een coureur zijn huidige en verdere speelbeurten voortzetten op voorwaarde dat hij rekening houdt met zijn strafpunten. Hij mag eveneens beslissen om zijn RESERVEWIELKAART te gebruiken (zie ART.10).

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

## ART.10 RESERVEWIEL

 Tijdens de klassemmentsproeven kan men een lekke band verwisselen met de RESERVEWIELKAART. Dit kan alleen wanneer de piloot zich in versnelling 0 of 1 bevindt en alleen aan het begin van zijn beurt.

 Bij het begin van de beurt legt men de RESERVEWIELKAART op de chrono stapel, verwijdert men een SCHADEFICHE ● van een symbool  op het DASHBOARD en vertrekt men weer in de 1e versnelling. De RESERVEWIELKAART mag ook tussen twee KP gespeeld worden wanneer er geen reparatie moment is. In dat geval wordt de kaart opzij gelegd en niet meegeteld in de chrono stapel. De kaart is daarmee onbruikbaar voor de volgende KP.

**OPMERKING:** een reeds gespeelde RESERVEWIELKAART mag slechts opnieuw gebruikt worden voor de volgende KP wanneer er reparatie voorzien is voor deze klassemmentsproef (zie ART. 14).

## ART.11 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 in een lagere versnelling dan deze

op de aantekening, speelt men het veld als een normaal veld.

- **Gelijke versnelling:** wanneer de oneffenheid genomen wordt in de versnelling die overeenkomt met de aantekening op de oneffenheid, springt de MRC eroverheen en bevindt zich zo op het veld net na de oneffenheid.



- **Hogere versnelling:** wanneer de oneffenheid genomen wordt met 1 versnelling hoger dan deze op de aantekening, springt de MRC 2 velden verder en landt op het 2e veld na de oneffenheid. Maar wanneer op de geworpen dobbelsteen het symbool  staat, volgt onmiddellijk controleverlies op het veld waar men landt (zie ART.7).

 Wanneer een oneffenheid genomen wordt in een versnelling die 2 of meer hoger is dan de aantekening, springt de MRC 3 velden verder en landt op het 3e veld na de oneffenheid. Daar volgt onmiddellijk controleverlies.

## ART.12 INHALEN

Een concurrent inhalen kan maar in 4 gevallen:

- 1 Op een recht stuk, behalve wanneer het veld helemaal bezet is.
- 2 Door af te snijden wanneer de concurrent zich op de ideale lijn of in de buitenbocht bevindt.
- 3 Door de ideale lijn of door de buitenbocht wanneer de concurrent zich in de binnenbocht bevindt.
- 4 Wanneer een concurrent van de weg af geraakt is. Een concurrent die omgekeerd op de weg staat blokkeert nog wel de weg.

- Buiten de bochten die aantekeningen bevatten, kunnen verschillende MRC zich op hetzelfde veld bevinden wanneer dat veld lang en breed genoeg is voor alle auto's.
- In het zeldzame geval dat een coureur helemaal niet kan bewegen, trekt hij een zelfde VERSNELLINGSKAART als die bovenop zijn chrono stapel ligt.

## ART.13 AANKOMST



De eindstreep bestaat uit de rand van het speelbord. Zet het gele AANKOMSTBORD op deze plaats (knip deze uit de bijgeleverde kaart). Om een klassemmentsproef te beëindigen moet men over de rand van het speelbord gaan.

Op het einde van een KP telt elke piloot de tijden op de verzamelde VERSNELLINGSKAARTEN in zijn chrono stapel op en vermindert deze met de verzamelde SECONDEN verdient met tijdaanvallen.

Deze tijden, omgezet naar minuten en seconden volgens het formaat 00:00, worden door de wedstrijddirecteur genoteerd op het WEDSTRIJDAFFICHE. De coureur met de beste tijd wint de KP.

**Eindtijd in de KP = tijd van de chrono stapel - aantal SECONDEN**

Wanneer een coureur de controle verliest op het moment dat hij over de eindstreep gaat, is de KP als nog afgelopen voor hem. Hij neemt de VERSNELINGSKAART 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 KP wanneer er voordien geen reparatie plaats vindt (ART.14).

#### ART.14 REPARATIES

Beginners wordt sterk aangeraden om reparaties toe te staan na elke klassemmentsproef.

De reparaties, die in het begin van het spel met een kruisje worden aangeduid in de kolom op het WEDSTRIJDAFFICHE, dienen om de MCR te herstellen na een KP.

Wanneer er een reparatie plaatsvindt nadat de coureur de finish heeft bereikt:

- verwijder de SCHADEFICHES van de witte en zwarte dobbelsteensymbolen van het DASHBOARD.
- neem de RESERVEWIELKAART terug als deze reeds gespeeld is.
- kan men het type band veranderen (ART.15)

#### ART.15 WEERSOMSTANDIGHEDEN & BANDENKEUZE

(het is mogelijk het spel zonder deze regel te spelen)

Op de achterkant van de speelborden ligt sneeuw. Het is hierdoor mogelijk om volledig besneeuwde rally's te rijden, of een mix van verschillende ondergronden. De weersomstandigheden kunnen op 2 manieren worden bepaald:

##### 15.1 Constant weer:

Er is van te voren bepaald of er sneeuw ligt of dat het asfalt vrij is van sneeuw.

##### 15.2 Wisselvallig weer:

Wanneer de wedstrijddirecteur het WEDSTRIJDAFFICHE invult aan het begin van het spel kent men de toestand van het parcours niet. De droge of besneeuwde gedeelten worden voor het vertrek van elke klassemmentsproef bepaald, ZONE voor ZONE. Hiervoor werpt de wedstrijddirecteur zoveel dobbelstenen als er ZONES zijn in deze KP. VD 1 voor de 1e ZONE, VD 2 voor de 2e ZONE, enzovoorts. Telkens wanneer het symbool verschijnt op een dobbelsteen, wordt de betreffende ZONE als besneeuwd beschouwd (de ZONE omdraaien naar ZONE).

##### 15.3 Bandenkeuze:

Bij het vertrek van de eerste KP en bij het vertrek van elke volgende KP die vooraf gegaan worden door een reparatie, kiest elke coureur zijn banden nadat het weer is bepaald. Hij plaatst zijn DASHBOARD met de kant van de gekozen banden naar boven (asfalt of winter). Wanneer er geen reparatie voorzien is voor het vertrek van de KP, behouden de coureurs de banden van de vorige KP.

##### 15.4 Gevolgen voor de wegligging:



• **Asfaltbanden op sneeuw:** het gooien van 2 symbolen leidt al tot controleverlies (zie ART.7). Op deze manier wordt de beperkte wegligging op sneeuw gesimuleerd.

*Bij de overgang tussen verschillende ZONES is het belangrijk de gebruikte dobbelstenen op de bijbehorende velden te plaatsen, zodat de huidige positie altijd zichtbaar is:*

$$1x \text{ (asfalt) } / \text{ (sneeuw) } + 1x \text{ (sneeuw) } = 2x \text{ (sneeuw)}$$
$$1x \text{ (asfalt) } / \text{ (sneeuw) } + 2x \text{ (sneeuw) } = 3x \text{ (sneeuw)}$$



• **Winterbanden op asfalt:** de coureur mag maar 1 GD gebruiken.

*Bij de overgang tussen verschillende zones: Het is mogelijk om 1 GD op de sneeuw en 1 op het asfalt te gebruiken.*

**OPMERKING:** in geval van een lekke winterband blijft er 1 GD op de sneeuw en 1 GD op asfalt over.

#### ART.16 TUSSENTIJDEN

(het is mogelijk het spel zonder deze regel te spelen)

Bij het vertrek van elke klassemmentsproef worden 1 of meerdere tussentijdmomenten bepaald en zichtbaar gemaakt door deze met een zwart fiche op de ZONE te markeren. Telkens wanneer een coureur een dergelijk punt passeert moet hij zijn tussentijd in deze KP melden. Dit doet hij door al zijn kaarten op te tellen en de verdiende seconden hiervan af te trekken. De wedstrijddirecteur noteert de tussentijden en houdt deze beschikbaar voor alle coureurs. Op die manier kan men tijdens de KP zijn eigen tijden vergelijken met die van de andere coureurs en eventueel zijn rijstijl aanpassen (aanvallen of veilig stellen).

#### ART.17 SHAKEDOWN

Deze spelmodus laat spelers trainen en de controle over de MRC verbeteren. Speel zoals gewoonlijk maar negeer de symbolen en de lekke banden.

Rallyman is een spel van **Jean-Christophe Bouvier**.  
Lay-out : Stéphane Gantiez  
Naar het Nederlands vertaald door Richard Rutten en Peter van Heumen