



Rallyman™



Zasady gry

W grze Rallyman starasz się pokonać jak najszybciej kolejne odcinki specjalne rajdu samochodowego, nie tracąc przy tym kontroli nad swoim samochodem MRC (Micro Rally Car). W czasie jazdy zbierasz karty z oznaczeniem czasu przejazdu każdej swojej tury. Suma tych czasów określa całkowity czas przejazdu każdego odcinka specjalnego.

Zwycięzcą zostaje gracz, który pokona najszybciej wszystkie trzy odcinki specjalne.

ART.1 ORGANIZACJA RAJDU

Przed rozpoczęciem gry, jeden gracz zostaje kierownikiem rajdu, odpowiedzialnym za jego organizację i dobry przebieg.

Następnie gracze określają przebieg trzech odcinków specjalnych („oesy” lub „OS”), na których odbędzie się rajd.

Każdy z odcinków specjalnych tworzy się łącząc 1, 2, 3 lub 4 STREFY (C, J, L, V) oraz wybierając miejsce startu i metę, pomiędzy którymi będzie mierzony czas przejazdu samochodów. Rajdy nie odbywają się na zamkniętych torach, co oznacza, że odcinki będą miały start i metę w dwóch różnych miejscach na torze. Zapoznaj się poniżej z przykładowymi odcinkami specjalnymi:



LO-L1 / C7-C6 / L2-L3 / V2-V3 / C5-C4

Kierownik rajdu umieszcza na KARCIE RAJDU następujące informacje:

- nazwa i data rajdu oraz imiona kierowców;
- przebieg odcinków specjalnych, czyli kody startu, punktów łączących strefy oraz metę;
- w kolumnie dostępność (lub jej brak) pomocy mechaników na końcu każdego odcinka. Pomoc mechaników pozwala na wymianę opon i na naprawę uszkodzeń między odcinkami specjalnymi.

Początkujący kierowcy powinni mieć dostęp do pomocy mechaników po każdym odcinku specjalnym (ART. 14).

W tym rajdzie bierze udział 4 kierowców. 3 odcinki specjalne przedstawione na ilustracjach są opisane na karcie. Pomoc mechaników jest dostępna po 1. i 2. odcinku specjalnym.



C8-C3 / J1-J4

J1-J4

P.C. COURSE		rallyman		
Rallye	MONTÉ CARLO	Date:	23 / 05 / 2011	
START	→		PUNKT	
ES1	L1	C3-J1	J4 X	
ES2	J1		J4 X	
ES3	L0	L1-C3-C6-L2-L3-V2-V3-C5	J4	
MECHANIKI SATING FUNCTION GRUPPORE				
ES1	Paul, E.C.	Wojciech, Z. Kowalski	Grzegorz, J. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski
ES2	Wojciech, Z. Kowalski	Grzegorz, J. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski
ES1+ES2	Paul, E.C. (2x2)	Wojciech, Z. Kowalski	Grzegorz, J. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski
ES3	Paul, E.C.	Wojciech, Z. Kowalski	Grzegorz, J. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski
ES1+ES2+ES3	Paul	Wojciech, Z. Kowalski	Grzegorz, J. Kowalski	Wojciech, Z. Kowalski



ART.2 UŁOŻENIE ELEMENTÓW

Kierownik rajdu układa na stole pierwszy odcinek specjalny używając do tego planszy STREF i paneli STARTU i METY wyciętych z odpowiedniej karty.

Pozostałe elementy rozłóż jak na ilustracji.

ART.3 START

3.1 Linie startu ustanawia się na krawędzi planszy. Oznacza się ją czerwonym PANELEM STARTOWYM.

3.2 Kolejność startu

- Kolejność startu w OS 1 jest określana przez kierowców przed rajdem;
- Kolejność startu w OS 2 odpowiada rankingowi po pierwszym odcinku;
- Kolejność startu w OS 3 odpowiada rankingowi po dodaniu czasów z dwóch pierwszych odcinków (reklasyfikacja).

3.3 Procedura startu

W rajdach starty odbywają się co minutę, aby szybsi kierowcy nie byli blokowani przez wolniejszych przeciwników.

W grze, aby odwzorować starty rozłożone w czasie, kierowcy A, B, C i D startują w pierwszych czterech turach według poniższego schematu:

- Tura 1: gracz A;
- Tura 2: gracz A, gracz B;
- Tura 3: gracz A, gracz B, gracz C;
- Tura 4: gracz A, gracz B, gracz C, gracz D.

Kiedy już wszyscy kierowcy wjadą na trasę, każdy rozgrywa po jednej turze.

3.4 Kolejność gry zależy od kolejności samochodów na drodze. W przypadku wyprzedzenia (ART. 12) kolejność gry zmienia

się w następnej turze. Jeśli na tym samym polu znajduje się dwóch kierowców, pierwszeństwo ma jadący na wyższym biegu. W przypadku remisu, najpierw pojedzie ten, który jako pierwszy wjechał na wspólne pole.



ART.4 STANDARDOWA TECHNIKA JAZDY

Kierowca korzysta z kości, aby przesuwać samochód po kolejnych polach. 5 czarnych kości (KOŚCI BIEGÓW) odpowiada pięciu biegom samochodu MRC. 2 białe kości (KOŚCI GAZU) odpowiadają jeździe bez zmiany biegu.



ZASADA PODSTAWOWA

RZUT 1 KOŚCIĄ = RUCH O 1 POLE, BEZ WZGLĘDU NA RODZAJ KOŚCI LUB WYNIK RZUTU (w tym ⚠)

W swojej turze kierowca wykonuje następujące 3 fazy, aby przemieścić swój samochód MRC:

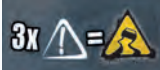
FAZA 1: wybór biegu i rzut pierwszą kością

- Jeśli kierowca wjeżdża dopiero na trasę lub rusza po utracie kontroli, musi rzucić KOŚCIĄ 1. BIEGU.
- Jeśli kierowca jest już na trasie, może rzucić kością biegu, na którym skończył poprzednią turę (według KARTY BIEGU pobranej w poprzedniej FAZIE 3), kością o 1 niższą lub o 1 wyższą od biegu, na którym skończył poprzednią turę lub KOŚCIĄ GAZU.

FAZA 2: zmiany biegów, rzucanie kolejnymi kośćmi

Aby wykonać serię zmian biegów, wykonaj rzuty kośćmi, zgodnie z poniższymi zasadami:

- Każdą kością można rzucić tylko raz na turę. Po rzucie odkłada się ją na bok tak, aby ewentualny symbol  (jeśli na niej wypadł) pozostał widoczny.
- Rozpoczynając od biegu wykorzystanego w FAZIE 1, kolejne biegi wrzuca się jeden po drugim, rzucając po kolei kośćmi. KOŚCI GAZU (białe) można zagrywać w dowolnym momencie tury: na początku, pomiędzy kolejnymi biegami i na końcu fazy.
- Należy pamiętać o ograniczeniach biegów narzucanych przez zakręty, hopki i skróty (ART. 9 i ART. 11).

-  Wyrzucenie 3 symboli  w tej samej turze oznacza utratę kontroli nad pojazdem i natychmiastowe zakończenie tury (ART. 7).

FAZA 3: koniec tury, pobranie KARTY BIEGU

Gdy kierowca zdecyduje się zakończyć turę z powodu braku kości, którymi mógłby rzucić lub w celu uniknięcia utraty kontroli nad samochodem, pobiera KARTĘ BIEGU zgodną z ostatnią wykorzystaną czarną kością i umieszcza ją na swoim STOSIE CZASU.

Duża, kolorowa cyfra powinna pozostać widoczna; przypomina ona o bieżącym biegu. Cyfrowy wyświetlacz to czas przejazdu w danej turze; na końcu odcinka ten czas zostanie dodany do czasów z innych kart biegów.

ART.5 TECHNIKA WALKI Z CZASEM

(Opcja dla zaawansowanych)

Walka z czasem pozwala na zbieranie dodatkowych sekund. Technika polega na jednoczesnym rzucie od 2 do 7 kości wybranych do wykonania ruchu w turze. W jednej turze można korzystać albo ze standardowej techniki jazdy (rzucanie kolejno kośćmi), albo z techniki walki z czasem (rzucanie pulą kości).

- Jeśli po rzucie pojawią się mniej niż 3 symbole , ruch wykonuje się w całości, czyli samochód przesuwa się o tyle pól, ile wyrzuconych kości. Kolejność wykorzystania kości nie musi być określona przed rzutem.

Kierowca pobiera tyle SEKUND, ile kości wykorzystał do rzutu, i pobiera odpowiednią KARTĘ BIEGU.

FAZA 1

Tutaj kierowca jest na 3. biegu i może więc rzucić KOŚCIĄ 2. BIEGU, KOŚCIĄ 3. BIEGU, KOŚCIĄ 4. BIEGU lub KOŚCIĄ GAZU (biała kość).

FAZA 2

przykłady zmiany biegów

FAZA 3

Kierowca kończy turę na 1. biegu i kładzie KARTĘ 1. BIEGU (50 sekund) na swoim stosie czasu.

Jeśli ostatnią wykorzystaną kością była KOŚĆ GAZU, kierowca pobiera KARTĘ BIEGU odpowiadającą ostatniej rzuconej KOŚCI BIEGU.

Po dojechaniu do mety, zebrane SEKUNDY odejmuje się od sumy stosu czasu. Można z nich również korzystać, aby uniknąć utraty kontroli nad pojazdem (ART. 6).

- Jeśli po rzucie pojawią się 3 symbole  (lub więcej), kości wykorzystuje się dowolnie zgodnie z procedurą zmiany biegów aż do momentu, w którym nastąpi konieczność wykorzystania kości z trzecim symbolem . Oznacza to, że niektóre rzucone kości mogą nie zostać wykorzystane.



Utrata kontroli następuje na ostatnim polu, na jakie zdołał dojechać samochód. Kierowca otrzymuje liczbę SEKUND równą liczbie rzuconych kości w nagrodę za podjęcie ryzyka.

Uwaga 1: Nie wolno rzucać pulą kości, której nie da się w całości wykorzystać. Nie można więc rzucić 5 czarnymi i 2 białymi kośćmi, jeśli ostatnim wykorzystanym biegiem był 3. bieg, lub rzucić 4 kośćmi, jeśli do mety pozostały tylko 2 pola.

Uwaga 2: W przypadku przebicia opony (ART.9), KOŚĆ GAZU z symbolem  nie jest brana pod uwagę przy określeniu liczby symboli .

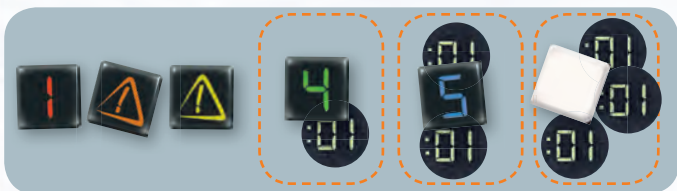
ART.6 ODDAWANIE SEKUND

(Opcja dla zaawansowanych)

Sekundy zdobyte w trybie walki z czasem (ART. 5) można wykorzystać w trakcie jazdy techniką standardową, aby przejechać na kolejne pole bez ryzyka utraty kontroli nad samochodem MRC.

Jeśli w czasie tury pojawiły się już 2 symbole , zamiast rzucać kolejną kostką, wystarczy ją umieścić na stole wraz z SEKUNDĄ . Samochód porusza się normalnie, bez ryzyka utraty kontroli.

Można w czasie jednej tury „zabezpieczyć” więcej niż jedną kość. Pierwsza bezpieczna kość kosztuje 1 sekundę. Druga bezpieczna kość kosztuje 2 sekundy. Trzecia bezpieczna kość kosztuje 3 sekundy, itp.



Uwaga: Nie można oddawać sekund w trakcie jazdy techniką walki z czasem.

ART.7 UTRATA KONTROLI - KARTA SISU

7.1 Utrata kontroli następuje, gdy:

- w jednej turze wyrzuci się 3 symbole  lub 2 symbole  w przypadku jazdy na śniegu z oponami do jazdy po asfalcie;
- kierowca wjedzie w zakręt na biegu wyższym o 1 lub 2 od maksymalnej wartości oznaczonej na zakręcie;
- kierowca wjedzie na hopkę na biegu wyższym o 1 od wartości oznaczonej na hopce i gdy na kości pojawi się symbol  lub jeśli wjedzie na hopkę na biegu wyższym o 2 od wartości oznaczonej na hopce (ART.11).

7.2 W przypadku utraty kontroli:

- Przesuń samochód MRC na pole na którym nastąpiła utrata kontroli.
- Pobierz KARTĘ BIEGU zgodną z ostatnią wykorzystaną czarną kością, obróć kartę na drugą stronę, połóż ją na stosie czasu i wykonaj polecenie przedstawione na karcie:



Wiatraczek: obróć samochód o 180 stopni na drodze. Brak uszkodzeń.



lub  **Wypadnięcie z drogi w lewo lub w prawo:** umieść samochód na lewym lub prawym poboczu, według polecenia na KARCIE BIEGU ułożonej zgodnie z kierunkiem jazdy.



- Samochód otrzymuje zero, jeden lub dwa punkty uszkodzeń w zależności od konfiguracji terenu obok pola, na którym nastąpiło wypadnięcie z drogi (ART. 8).



7.3 Powrót do gry po utracie kontroli

W następnej turze należy umieścić samochód z powrotem na polu, na którym nastąpiło wypadnięcie z toru lub obrócić go z powrotem w kierunku jazdy po wiatraczku. Następnie rzuca się kostką 1. BIEGU, gdyż ostatnim biegiem widocznym na stosie czasu jest 0, czyli luz.



7.4 Specjalne przypadki

- Jeśli wypadnięcie z drogi nastąpiło w trakcie poślizgu, samochód wraca do gry na polu trajektorii wewnętrznej zakrętu.
- Jeśli po utracie kontroli samochód zjechał z drogi na skróty, kierowca umieszcza swój samochód MRC na skrócie i pobiera KARTĘ SKRÓTU. W kolejnej turze ruszy ze skrótu.
- Jeśli po utracie kontroli samochód zjechał ze skrótu na drogę, kierowca umieszcza swój samochód MRC na drodze. W kolejnej turze ruszy z tego pola.
- Jeśli utrata kontroli nastąpiła w momencie przejeżdżania przez linię mety, patrz ART. 13.



7.5 Karta SISU

„Sisu” to finlandzkie słowo, które oznacza ducha walki kierowców z Finlandii. Każdy gracz dysponuje jedną kartą SISU, którą może zagrać raz w trakcie rajdu, aby anulować utratę kontroli. Po zagranie karty kierowca wykonuje normalnie ruch, nie biorąc pod uwagę symboli .

Karty SISU nie można użyć w przypadku nadmiernej prędkości na zakręcie.



ART.8 USZKODZENIA

Liczba punktów uszkodzeń samochodu zależy od konfiguracji terenu przy polu toru, na którym nastąpiło wypadnięcie z drogi. Legenda w rogu STREFY wyznacza liczbę uszkodzeń. Konsekwencją uszkodzeń jest utrata KOŚCI BIEGÓW.



legenda STREFY C:

- trawa = brak uszkodzeń
- ziemia = brak uszkodzeń
- las = utrata 1 czarnej kości
- skały = utrata 2 czarnych kości

Uszkodzenia oznacza się na DESCE ROZDZIELCZEJ: wystarczy zakryć odpowiednią liczbę symboli czarnych kości za pomocą ZNACZNIKÓW USZKODZEŃ.

Uszkodzenia nie oznaczają utraty konkretnej kości biegu. Zmniejszeniu ulega pula czarnych kości dostępnych w każdej turze. Na przykład, kierowca może w czasie jednej tury wykorzystać KOŚCI 1., 2., 3., oraz 4. BIEGU, a w czasie kolejnej tury KOŚCI 5., 4., 3. i 2. BIEGU.

Uszkodzenia są naprawiane po skorzystaniu z pomocy mechaników (ART. 14).

ART.9 ZAKRĘTY

Zakręty pokonuje się na jeden z 3 sposobów.

9.1 TRAJEKTORIA WEWNĘTRZNA: oznaczona jedną cyfrą na **wewnętrznej** części zakrętu.

Cyfra oznacza maksymalny bieg, na którym można pokonać zakręt. Samochód umieszcza się na oznaczeniu biegu przodem do kierunku jazdy.



tutaj jest to 3. bieg

Jadąc po wewnętrznej zakręt można pokonać na 1., 2., lub 3. biegu.

9.2 TRAJEKTORIA ŚLIZGOWA: oznaczona cyframi na zewnętrznej części zakrętu.

Cyfrы oznaczają jedyny bieg, którym można pokonać zakręt. Samochód umieszcza się bokiem na polach pomiędzy krótszymi liniami.

Z pól poślizgu (z wyjątkiem ostatniego pola) można zjechać na trajektorię wewnętrzną redukując biegi o 1.



tutaj jest to 3 razy 4. bieg

Ten zakręt można pokonać na 4. biegu wyrzucając KOŚĆ 4. BIEGU i dwie KOŚCI GAZU.

9.3 SKRÓT: oznaczony literą **K** i cyfrą na poboczu przy wewnętrznej części zakrętu.



Cyfra oznacza maksymalny bieg, na którym można pokonać skrót.

Samochód umieszcza się na brązowym polu, przodem do kierunku jazdy.

Kierowca pobiera jedną KARTĘ SKRÓTU **K**, stosuje się do polecenia na karcie, odrzuca ją na stos kart odrzuconych i jedzie dalej:



ten zakręt można pokonać na 1., 2., 3. lub 4. biegu



1 Czysty skrót

Nie ma żadnych konsekwencji.

2 Brudny skrót

Należy umieścić na trajektorii wewnętrznej znacznik BŁOTA. Wartości biegów trajektorii wewnętrznej oraz ślizgowej zostają zmniejszone o 1 dla każdego kolejnego kierowcy pokonującego zakręt. Wartość biegu na skręcie nie zmienia się.



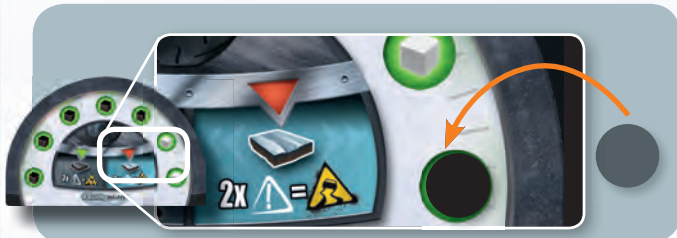
Jeśli kolejny kierowca wylosuje kartę brudnego skrót, wartości biegów obniżają się znowu o 1.



3 Przebita opona



Samochód łapie gumę i traci natychmiast jedną KOŚĆ GAZU. Odnosi się to umieszczając znacznik USZKODZENIA ● na symbolu białej kości 1 na DESCE ROZDZIELCZEJ.



- **Jedna przebita opona:** można korzystać z jednej KOŚCI GAZU.
- **Dwie przebite opony:** nie można korzystać z żadnej KOŚCI GAZU.
- Jeśli przebita zostaje **trzecia opona**, a żadna z wcześniej przebitych opon nie została jeszcze naprawiona, kierowca zostaje wyeliminowany z rajdu.

Po przebicium opony, kierowca może kontynuować jazdę. Może też skorzystać z KARTY KOŁA ZAPASOWEGO (ART. 10).



Jeśli kierowca wjedzie w zakręt na biegu wyższym o 1 lub 2 od najwyższej wartości biegu, następuje natychmiastowa utrata kontroli nad pojazdem (ART. 7). Kierowca zostaje wyeliminowany z rajdu, jeśli wjedzie w zakręt na biegu wyższym o 3 lub więcej od najwyższej wartości biegu.

ART.10 KOŁO ZAPASOWE



KARTA KOŁA ZAPASOWEGO pozwala wymienić przebitą oponę w czasie odcinka specjalnego. Nową oponę można założyć tylko na początku tury. Samochód musi stać w miejscu (bieg 0) lub jechać na 1. biegu.



Kierowca kładzie KARTĘ KOŁA ZAPASOWEGO na swoim stosie czasu, usuwa ZNACZNIK USZKODZENIA ● z symbolu białej kości 1 na DESCE ROZDZIELCZEJ i wznowia jazdę od 1. biegu.

KARTĘ KOŁA ZAPASOWEGO można również zagrać pomiędzy odcinkami specjalnymi, jeśli nie można skorzystać z pomocy mechaników. Kartę odrzuca się nie umieszczając jej na stosie czasu. Nie będzie można jej użyć w trakcie następnych odcinków specjalnych.

Uwaga: KARTĘ KOŁA ZAPASOWEGO można odzyskać przed kolejnym odcinkiem specjalnym, jeśli można skorzystać z pomocy mechaników przed jego rozpoczęciem (ART. 14).

ART.11 HOPKI

Hopki oznaczone są wartością biegu z symbolem Pokonuje się je na jeden z 3 sposobów.

- **Niższa prędkość:** jeśli kierowca wjeżdża na hopkę na biegu niższym niż bieg oznaczony na hopce, samochód przesuwa się normalnie;

- **Prędkość zalecana:** jeśli kierowca wjeżdża na hopkę na biegu oznaczonym na hopce, samochód przeskakuje na pole bezpośrednio za hopką;



- **Nadmierna prędkość:** jeśli kierowca wjeżdża na hopkę na biegu wyższym o 1 od oznaczenia, samochód przeskakuje na drugie pole za hopką. Jednakże, jeśli na kości pojawił się symbol następuje natychmiastowa utrata kontroli na polu lądowania samochodu (ART. 7).



Jeśli kierowca wjeżdża na hopkę na biegu wyższym o 2 od oznaczenia na hopce, następuje natychmiastowa utrata kontroli na trzecim polu za hopką.



ART.12 WYPRZEDZANIE

Można wyprzedzać w 4 sytuacjach:

- 1 Na prostej, chyba że pole jest całkowicie zajęte przez inne samochody.
- 2 Jadąc skrótem, jeśli wyprzedzany samochód jedzie po wewnętrznej lub poślizgiem.
- 3 Jadąc po wewnętrznej lub poślizgiem, jeśli wyprzedzany samochód jedzie skrótem.
- 4 Gdy inne samochody wypadły z drogi. Samochód, który się obrócił na zakręcie, blokuje drogę.

- Poza zakrętami, wiele samochodów może znajdować się na tym samym polu, jeśli się na nim mieszczą.
- Jeśli ruch jest niemożliwy, należy dobrać kartę tego samego biegu co w poprzedniej turze.



ART.13 META



Linie mety ustanawia się na krawędzi planszy. Oznacza się ją żółtym PANELEM METY. Aby ukończyć odcinek specjalny, należy wyjechać poza krawędź planszy. Po ukończeniu odcinka specjalnego, każdy kierowca dodaje swoje czasy z KART BIEGÓW znajdujących się w jego stosie czasu i odejmuje sekundy zyskane w trakcie walki z czasem.

Czas przejazdu odcinka specjalnego = suma stosu czasu – sekundy zyskane w trybie walki z czasem

Całkowity czas, przełożony na minuty i sekundy w formacie 00:00, należy zapisać na KARCIE RAJDU. Kierowca, który przejechał odcinek w najkrótszym czasie, wygrywa odcinek specjalny.

Jeśli kierowca utraci kontrolę nad pojazdem w momencie pokonywania linii mety, odcinek specjalny uznaje się za zakończony. Kierowca pobiera odpowiednią KARTĘ BIEGU i

umieszcza ją na stosie czasu bez odwracania. Umieszcza jeden ZNACZNIK USZKODZENIA  na symbolu czarnej kości  na KARCIE DESKI ROZDZIELCZEJ. Uszkodzenia, których doznał samochód, pozostaną na nim na następnym odcinku specjalnym, chyba że zapewniono pomoc mechaników przed jego rozpoczęciem (ART. 14).

ART.14 POMOC MECHANIKÓW

Pomoc mechaników, oznaczona w kolumnie  na KARCIE RAJDU, pozwala na całkowitą naprawę samochodu po przejechaniu linii mety odcinka specjalnego.

Początkujący kierowcy powinni mieć dostęp do pomocy po każdym odcinku specjalnym.

Po przejechaniu linii mety, kierowca:

- usuwa wszystkie ZNACZNIKI USZKODZEŃ  z symboli   na DESCE ROZDZIELCZEJ;
- otrzymuje ponownie KARTĘ KOŁA ZAPASOWEGO, jeśli ją wcześniej zagrał;
- może zmienić typ opon (ART. 15).

ART.15 WARUNKI POGODOWE I WYBÓR OPON

(Opcja dla zaawansowanych)

Plansze STREF mają stronę suchą i stronę pokrytą śniegiem. Cały rajd można rozegrać na asfalcie, na śniegu lub na mieszanej nawierzchni, którą określa się na dwa sposoby.

15.1 Stała pogoda

Odcinki zaśnieżone określa się przed rozpoczęciem rajdu.

15.2 Zmienne warunki pogodowe

W tym trybie, warunki pogodowe nie są znane na początku rajdu, w momencie wypełniania KARTY RAJDU. Sekcje suche i ośnieżone określone są na początku każdego odcinka, STREFA po STREFIE, zanim na tor wyjedzie pierwszy samochód.

Kierownik rajdu rzuca tyłoma czarnymi kośćmi, ile jest STREF w danym odcinku: KOŚĆ 1. BIEGU dla 1. STREFY, KOŚĆ 2. BIEGU dla 2. STREFY, itp. Jeśli na kości pojawi się symbol , odpowiadająca jej strefa jest ośnieżona (zmiana STREFY  → ).

15.3 Wybór opon

Kierowca dokonuje wyboru opon po zapoznaniu się z trasą przed OS 1 oraz przed każdym kolejnym odcinkiem poprzedzonym możliwością skorzystania z pomocy mechaników.

Wybór opon letnich lub zimowych oznacza się na DESCE ROZDZIELCZEJ.

Jeśli przed danym odcinkiem nie przewidziano pomocy mechaników, kierowcy zachowują opony wybrane przed poprzednim odcinkiem specjalnym.

15.4 Wpływ opon na jazdę

-   =  Opony letnie na śniegu: 2 symbole  powodują utratę kontroli (ART. 7).

Przejeżdżając między jedną strefą a drugą, należy umieścić każdą kość na odpowiednim polu:

$$1x \triangle / \text{summer} + 1x \triangle / \text{winter} = \text{loss of control}$$

$$1x \triangle / \text{summer} + 2x \triangle / \text{winter} = 3x \triangle = \text{loss of control}$$



Opony zimowe na asfalcie: kierowca korzysta tylko z 1 KOŚCI GAZU, co odzwierciedla niższą skuteczność tych opon na asfalcie.

Przejeżdżając między jedną strefą a drugą można użyć w tej samej turze jedną KOŚĆ GAZU na asfalcie i drugą na śniegu.

Uwaga: w przypadku przebicia opony zimowej, kierowca może korzystać z 1 KOŚCI GAZU jadąc na asfalcie.

ART.16 CZASY POŚREDNIE

(Opcja dla zaawansowanych)

Na początku każdego odcinka specjalnego wyznacza się jeden lub więcej punktów pomiaru czasu i oznacza się je czarnymi znacznikami . W momencie przejazdu przez taki punkt, kierowca oblicza swój czas pośredni, dodając czas z kart biegu i odejmując sekundy uzyskane w trybie walki z czasem. Kierownik rajdu zapisuje czas i komunikuje go innym kierowcom. Umożliwia to każdemu kierowcy ocenę swojego czasu w porównaniu z czasami przeciwników i dostosowanie jazdy do sytuacji.

ART.17 SHAKEDOWN

Tryb SHAKEDOWN pozwala na swobodny trening z naciskiem na poprawę techniki jazdy. W tym trybie nie bieżę się pod uwagę symboli  i przebitych opon.

Pobierz bezpłatne roadbooki i weź udział w rajdach organizowanych na stronie www.rallyman.pl

Odkryj nowe wyzwania w rozszerzeniu Rallyman-Dirt!



Rallyman: gra autorstwa **Jean-Christophe Bouvier**
Projekt instrukcji: Stéphane Gantiez
Polska wersja: Piotr Burzykowski i Błażej Kubacki