



Rallyman



Regras do jogo

No jogo Rallyman cada jogador conduz o mais rapidamente possível sem perder o controlo do seu Micro Rally Car (MRC).

Em função da sua condução, o piloto irá recolhendo cronometragens, que ele pode reduzir atacando, o que irá determinar o seu tempo de prova à chegada à meta de cada percurso, designados provas especiais.

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



ART.1 ORGANIZAÇÃO DE UM RALLY

Antes de se iniciar o rally, um dos jogadores é nomeado director de prova. Ele será o responsável pela organização do rally.

O rally vai disputar-se em 3 etapas cronometradas chamadas provas especiais, ou 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 é uma corrida em 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 :



C8-C3 / J1-J4

J1-J4



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

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

- escreve o nome e a data do rally, e 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 uma cruz 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.14.

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

P.C. COURSE									
Rallye: MONTE CARLO		Date: 01/05/2011							
START								FINISH	
ES1	11							74	X
ES2	51							74	X
ES3	10							64	X
41-61-66-12-67-12-13-65									
ES1	Pos: 011								
ES2	Pos: 002								
ES1+ES2	Pos: 001/011								
ES3	Pos: 010								
ES1+ES2+ES3	Pos:								





ART.2 REPARAÇÃO DO JOGO

Por último, o director de prova prepara o percurso da primeira especial ajustando as zonas entre elas e posicionando o PAINEL DE PARTIDA e o PAINEL DE CHEGADA, a recortar do painel fornecido com o jogo. Depois o material é disposto como mostra a figura.

ART.3 PARTIDA

3.1 A linha de partida é constituída pela aresta do tabuleiro de jogo. Colocar aí o pelo PAINEL DE PARTIDA vermelho que exibe um cronómetro.

3.2 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).

3.3 Procedimento de partida.

Em rally as partidas efectuam-se de minuto a minuto para permitir que os pilotos beneficiem da estrada livre, sem estar obstruída pelos pilotos precedentes. Para simular essa partida contra-relógio, os 4 pilotos A, B, C e D vão jogar da seguinte forma na saída :

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

3.4 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 MRC 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.4 DESLOCAÇÃO DO MICRO RALLY CAR

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 VELOCIDADE) correspondem a uma aceleração a fundo sobre a última mudança engrenada.



REGRA DE BASE

LANÇAR 1 DADO = AVANÇAR 1 CASA, INDEPENDENTEMENTE DO DADO LANÇADO, MESMO QUE SAIA ⚠

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 :

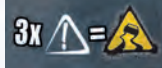
- se o piloto inicia agora a especial, lança o DADO DE 1ª VELOCIDADE;
- se o piloto está em curso na especial, lança um dado compatível com a última mudança engrenada (ver CARTA DE VELOCIDADE previamente tirada): dado de mudança idêntica, imediatamente superior, imediatamente inferior ou de aceleração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

FASE 2 : encadeamento de mudanças.

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

- Cada só 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 um de cada vez, por ordem 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).
- Respeitar os números inscritos nas curvas, nos atalhos e nas lombas (ver ART.9 e ART.11).

- Durante um turno a acumulação de 3 símbolos  provoca uma perda de controlo do carro  e o fim do turno de jogo do piloto (ver ART.7).



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 atualmente engrenada. O quadrante digital na parte superior da carta é um cronómetro com um tempo que, no final da especial, será adicionado aos tempos das outras cartas tiradas.



ART.5 GANHAR SEGUNDOS

(é possível começar sem esta regra)

Esta técnica permite ganhar segundos cada vez que é utilizada. Consiste em lançar simultaneamente os dados escolhidos para a deslocação, 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  no lançamento dos dados, então o movimento é realizado totalmente (tantas casas quanto os dados lançados). O piloto tira então tantos SEGUNDO quanto o número de dados lançados.

FASE 1

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

4 exemplos de encadeamento de velocidades

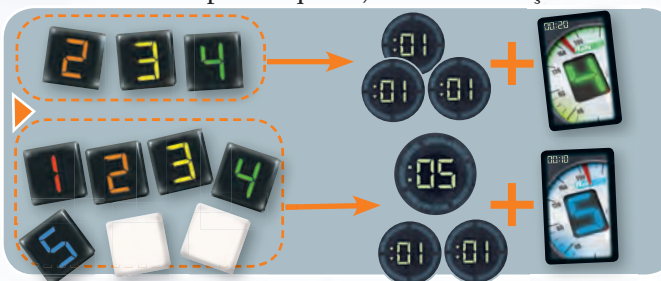
FASE 3

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.

Os SEGUNDOS ganhos com esta técnica podem ser deduzidos ao tempo da pilha crono ou podem ser utilizados durante uma especial para evitar correr o risco de perda de controlo (ver ART.6).

- Se 3 símbolos  ou mais aparecerem, os dados lançados são utilizados na movimentação do carro, respeitando o procedimento habitual de encadeamento de velocidades e combinando-os como o piloto queira, até à utilização do 3o



dado com o símbolo . Pode ocorrer que não se utilizem alguns dos dados lançados no movimento. É sobre a última casa atingida pelo carro que se dá a perda de controlo. O piloto ainda assim tira tantos SEGUNDOS quanto o número de dados lançados a fim de recompensar o risco assumido pelo piloto.

Observação 1 : é proibido lançar mais dados do que o número de casas a percorrer para passar a linha de chegada.

Observação 2 : no caso de furo (ver ART.9) descarta-se um dado branco marcado com ; esse dado não é tido em conta.

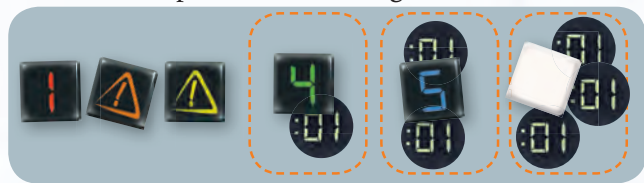


ART.6 DESPENDER SEGUNDOS

(é possível começar sem esta regra)

Os segundos ganhos numa especial graças à técnica de « ganhar segundos » (ART.5) podem ser usados no decurso dessa mesma especial para progredir sem correr o risco de perder o controlo do seu MRC.

Para o efeito, se temer a perda de controlo depois de 2 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 SEGUNDO para o primeiro dado, + 2 SEGUNDOS para o segundo dado, + 3 SEGUNDOS para o terceiro dado, etc. (ou seja, 6 segundos pelos 3 dados).

NOTA : não se podem usar fichas segundos quando se usa a técnica « ganhar segundos ».



ART.7 PERCA DE CONTROLO - CARTA SISU

7.1 Perde-se o controlo do seu carro quando:

- se acumulam 3 símbolos no lançamento dos dados durante um mesmo turno ou 2 com pneus asfalto sobe a neve.
- em curva, se a velocidade escolhida for 1 ou 2 velocidades acima da nota máxima indicada.
- sobre uma lomba, se a mudança engrenada for 1 velocidade acima da nota indicada na lomba e o símbolo aparecer no lançamento do dado, ou imediatamente se a mudança engrenada for 2 velocidades acima da nota (ver ART.11).

7.2 No caso de perda de controlo :

- mova o seu carro de forma normal até atingir a casa onde se perdeu o controlo.
- 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.

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 saída de estrada (ART.8).

7.3 Recomeçar após uma saída de estrada.

Reposicionar o carro sobre a casa e arrancar em 1a velocidade na próxima jogada (a última velocidade engrenada, visível sobre a pilha crono, é a 0, ou seja em ponto morto).

7.4 Caso específico do atalho :

- Após uma saída de estrada em derrapagem, o caso é reposicionado na casa da trajectória interior da curva.
- se a saída de estrada se efectua no movimento da estrada para o atalho, então o piloto coloca o seu MRC 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 MRC sobre a estrada. Prosseguirá o jogo no turno seguinte partindo dessa casa.
- se a perda de controlo aconteceu aquando da passagem da linha de chegada : ver ART13



7.5 Carta Sisu :

« Sisu » é uma palavra Finlandesa para descrever a raiva de vencer que caracteriza os pilotos Finlandeses. Cada jogador tem uma carta SISU que pode jogar uma vez por rallye para anular uma perda de controlo : rejeitar a carta Sisu e continuar normalmente sem ter em conta os símbolos .

A carta Sisu não é aplicável em curvas abordadas em excesso de velocidade.



ART.8 DANOS

No caso de saída de estrada, os estragos que possam ter sido causados ao MRC 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 o PAINEL 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.

Os danos serão reparados na próxima assistência (ver ART.14).



ART.9 REALIZAÇÃO DAS CURVAS

Há 3 maneiras de abordar as curvas:



9.1 EM TRAJECTÓRIA INTERIOR : indicado pela nota inscrita sobre a parte interna da curva.

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



Aqui em 3ª velocidade

Podemos realizar a curva em 1ª, 2ª ou em 3ª velocidade.



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

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.

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



Aqui sempre em 4ª velocidade

A derrapagem realiza-se unicamente em 4ª velocidade através de 3 casas usando: DADO 4, DADO DE ACELERAÇÃO, DADO DE ACELERAÇÃO.



9.3 PELO ATALHO : indicado pela nota precedida de **K** sobre a zona castanha abaixo da parte interior da curva.

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



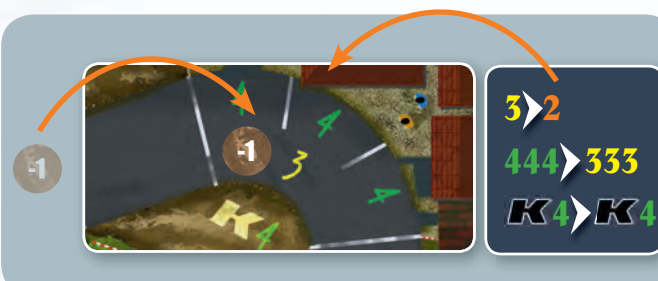
Aqui - K4 - pode-se passar pelo atalho em 1ª, 2ª, 3ª ou 4ª velocidade.



1 Atalho bom : sem consequências;



2 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 « curva com terra » for tirada por outro piloto ao passar neste atalho, a nota, já de si diminuída, diminui em 1 uma vez mais.



3 Furo



Houve um furo que se traduz na perda de um DADO DE ACELERAÇÃO, penalização registada sobre o PAINEL CONTROLO DE BORDO através da colocação de uma FICHA DE ESTRAGOS ● sobre um símbolo de dado branco ○.

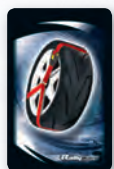


- **No caso do 1o furo:** o piloto só poderá utilizar um único DADO DE ACELERAÇÃO.
- **Ao 2o furo,** o piloto não poderá utilizar nenhum dos DADOS DE ACELERAÇÃO.
- Se houver um 3o furo e nenhum dos 2 furos precedentes tiver sido reparado, é o abandono do rally.

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 SUPLENTE (ver ART.10).

⚠ 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.10 RODA SOBRESSALENTE



A CARTA RODA SUPLENTE 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) e apenas no início de um turno de jogo.



No início do turno, colocar a CARTA RODA SUPLENTE sobre a sua pilha crono, retirar a FICHA DE ESTRAGOS ● que se encontrava a tapar um símbolo de dado branco ○ sobre o PAINEL CONTROLO DE BORDO e arrancar em 1a velocidade.

A CARTA RODA SUPLENTE 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.

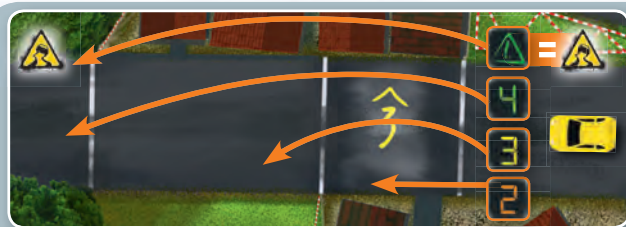
Nota: uma CARTA RODA SUPLENTE que for jogada não é recuperável para a especial seguinte a não ser que haja uma assistência prevista antes dessa especial (ver ART.14).

ART.11 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 MRC avança para a casa da lomba como normal;

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



- **velocidade excessiva :** se a lomba for realizada 1 velocidade acima da nota, o MRC salta e pousa na segunda casa depois da lomba. Mas, se no lançamento do dado aparecer o símbolo ⚡, então dá-se a perda de controlo imediata do MRC (ver ART.7).

⚠ Se uma lomba for realizada 2 velocidades acima da nota, há perda de controlo imediata saltando o MRC para a 3a casa à frente da lomba.

ART.12 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 trajectória interior ou em derrapagem).
- 3 Pela curva se o adversário estiver no atalho.
- 4 Se o adversário tiver saído da estrada. No entanto, um adversário virado ao contrário numa curva bloqueia a estrada.

- Fora das curvas identificadas pelas notas, poderão haver vários MRC sobre uma mesma casa se esta for suficientemente longa e larga para os acolher.
- No caso muito raro duma deslocação impossível, tirar uma carta de velocidade idêntica à que estiver pousada na pilha de cartas de velocidade.

ART.13 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 e subtrai os segundos ganhos em « ganhar segundos ».

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

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.14).

ART.14 ASSISTÊNCIA

É aconselhado, para pilotos iniciados, que se faça uma assistência no final de cada especial, metendo para isso uma cruz na coluna 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 do PAINEL DE CONTROLO;
- recupera a CARTA RODA SUPLENTE se ela tiver sido jogada previamente.
- Pode mudar o tipo de pneus (ART.15)

ART.15 CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS E ESCOLHA DE PNEUS

(é possível começar sem esta regra)

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 segundo 2 tipos de meteorologia :

15.1 Clima Fixo:

As zonas com neve são definidas no início do Rallye.

15.2 Ou Clima Variável:

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. 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, etc ... Sempre que o símbolo aparecer num DADO, a ZONA correspondente ficará sob neve (inversão da ZONA).

15.3 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 PAINEL DE CONTROLO 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.

15.4 Consequências no comportamento de estrada:

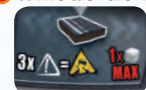
- **Pneus de asfalto sobre neve :**
a acumulação de 2 símbolos provoca a perda de controlo (ver ART.7).

Nas junções asfalto - neve é importante colocar os dados utilizados sobre cada casa da deslocação para visualizar a sua posição:

$$1x \triangle / \text{asfalto} + 1x \triangle / \text{neve} = \text{erro}$$

$$1x \triangle / \text{asfalto} + 2x \triangle / \text{neve} = 3x \triangle = \text{perda de controlo}$$

● Pneus de neve sobre asfalto :



o piloto utiliza apenas 1 único DADO DE ACELERAÇÃO.

Caso de junção de zonas: é possível lançar um dado acelerador sobre o asfalto e um dado acelerador sobre a neve na mesma volta.

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.

ART.16 TEMPOS INTERMÉDIOS

(é possível começar sem esta regra)

Um ou vários pontos de tomada de tempos intermédios são definidos à partida de cada especial por uma ficha de estragos preta. Ao passar por estes pontos, cada piloto comunica o seu tempo (pilha crono) na especial até esse momento: para isso soma todas as suas cartas velocidade e subtrai os segundos ganhos. O director anota esse resultado 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.

ART.17 SHAKEDOWN

Trata-se do modo de jogo que permite treinar e melhorar a sua pilotagem : joga-se sem ter em conta os símbolos e os furos.

Faz o download gratuito dos road-books e participa nos rallyes organizados em www.rallyman.fr

Descubra novas sensações com a extensão Rallyman-Dirt !



Rallyman : Um jogo de Jean-Christophe Bouvier traduzido para Português por Helio Andrade e Tiago Teixeira de Abreu Maquette Stéphane Gantiez.