



Rallyman DIRT

1



5



13



17



21



25



29



Regla del juego

Esta extensión Dirt necesita el juego base Rallyman para jugar, sea cual sea la versión.

Los rallyes sobre tierra se caracterizan por los derrapes, la doble reducción, la limpieza del camino, el franqueo de vados con ríos, los baches y los neumáticos de tierra. Pero el fin es el mismo: hacer lo más rápido el rally en las 3 especiales

Bienvenido a la Tierra!



ART.18 ANTES Y DESPUES DE LAS CURVAS

Sobre la tierra es posible poner a derrapar el MRC antes y después de la curva.

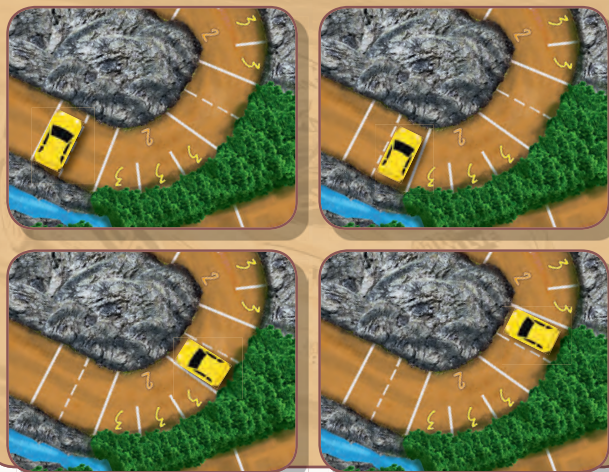
Las casillas anteriores y posteriores de las curvas son divididas en 2 semi-casillas por una línea de puntos. Esta división de la casilla indica que la puedes negociar de 2 maneras:

- Podemos entrar en una cuerda K o salir de eso desde la primera o en la segunda semi-casilla.

Como una casilla única: en este caso el MRC se pone centrado en el camino.



Como 2 casillas: en este caso el MRC se coloca atravesado sobre la «semi-casilla» que se cuanta como una casilla.



- El derrape y deslizar son independientes. Pueden ser combinados libremente y son compatibles con un ataque mayor y al soltar segundos.
- No podemos adelantar a un MRC si está atravesado en el camino. Si esta sobre la segunda semi-casilla, el coche siguiente puede colocarse atravesado en la primera semi-casilla.
- No podemos pasar de una única casilla a una semi-casilla de derrape o deslizando.
- En caso de pérdida de control la tomamos como casilla única.



ART.19 DOUBLE REDUCCIÓN

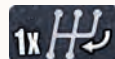
Reducir 2 velocidades de una vez puede hacerse sobre tierra con neumáticos de tierra y igualmente sobre nieve con neumáticos de nieve de 2ª generación: pero atención con el posible bloqueo de las ruedas que puede hacer perder el control de vuestro MRC!

La autorización de la doble reducción esta indicada en el cuadro de mandos (ART.24) por



Estas autorizado a pasar, por ejemplo, de 4ª a 2ª en cualquier momento del turno. Después del lanzamiento del dado correspondiente (el dado de 2ª en la imagen), para avanzar el MRC en una casilla y:

- si en ese dado aparece el símbolo , será una pérdida de control sobre la casilla siguiente (ART.7).
- si el símbolo  no aparece, el desplazamiento puede seguir. El dado de velocidad que ha sido saltado (el dado de 3ª en el ejemplo), es utilizable en el resto del turno.



idéntico a la simple reducción.

- Esta técnica es utilizable todas las veces en el juego (por ejemplo 5ª-3ª-1ª), y es combinable con el ataque mayor y al soltar segundos.
- Realizar una doble reducción no autorizada conlleva el desplazamiento de una casilla y la pérdida de control sobre la casilla siguiente.



ART.20 BARRIDO DEL CAMINO POR EL LÍDER

El piloto que abre el camino sobre tierra hace el trazado para los otros barriendo el polvo: tiene menos adherencia que los siguientes.

Este barrido se traduce en la utilización de dados de GAS naranjas en vez de dados de GAS blancos, únicamente por el piloto que abre el camino, el líder: los dados naranjas son marcados con dos  en vez de un.

Los CUADROS DE MANDOS (ART.24) se actualizan de manera automática los dados disponibles en función del tipo de neumático y de la posición de líder o no-líder sobre tierra.



■ En caso de adelantamiento es el nuevo líder quien lanza los dados naranjas en vez del ex-líder, es decir, que avance una casilla más que él.

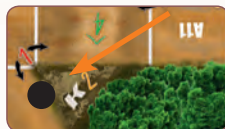
■ En caso de adelantamiento en un ataque mayor, el piloto que adelanta debe programar su turno colocando los dados sobre las casillas: todos los dados de GAS colocados antes del líder son dados blancos, todo dado de GAS colocado después del exlíder son naranjas. El puede decidir cambiar el orden de los dados después del lanzamiento pero ningún dado blanco debe ser utilizado después del adelantamiento.

ART. 21 LIMPIAR LAS CURVAS

Tres casos son posibles en el paso de un MRC por una cuerda sobre las zonas de tierra:



Cuerda limpia: la cuerda se vuelve limpia para todos los pilotos siguientes: no cogerán carta de cuerda a su paso. Para materializar una cuerda definitivamente limpia, colocar un peón negro sobre la **K** de la cuerda: los pilotos siguientes pasarán por la cuerda sin coger la carta.



Cuerda sucia: regla habitual. Colocar un peón de tierra en la curva. Los pilotos cogerán una carta cuando pasen por la cuerda hasta que esté limpia (ver más arriba).



Pinchazo: procedimiento habitual, pierde un dado de GAS (blanco o naranja). Los pilotos cogerán una carta cuando pasen por la cuerda hasta que esté limpia.

ART. 22 PUNTUALIDAD Y RETRASO DE CONTROL

En rallye la «puntualidad» es una hora a la que el equipo piloto-copiloto-coche tiene que presentarse en el puesto de control entre 2 especiales. Un punto retrasándose tiene penalización: sobre tierra ciertos equipos previenen voluntariamente esta penalización para no ser el líder sobre el camino.



A la llegada de cada especial los tiempos de los pilotos son contabilizados y publicados.

Este es el momento que hay control: cada piloto coge peones de 5 segundos de la reserva del juego (no de sus propios peones) y elige en secreto una penalización escondiendo en las manos

cierto número de peones de 5 (desde 0 peones hasta los deseados).

Los jugadores revelarán simultáneamente su penalización: ahora se ajustan los cronos de cada piloto.

Trasladamos los tiempos sobre la hoja de control y ordenamos la salida definida como en el ART.3

Podéis decidir si aplicar esta regla sobre rallies de asfalto, nieve y mixtos.

ART. 23 NEGOCIAR LOS VADOS



Los ríos que atraviesan los caminos, LOS VADOS, son característicos de rallies sobre tierra.

Hay 2 maneras de negociarlos:

● **a velocidad estable**, utilizando un dado de GAS (blanco o naranja) o un dado de velocidad exacta a la velocidad anterior (por ejemplo al inicio del turno, jugando la velocidad idéntica a la última carta jugada en el anterior turno): la casilla es jugada como una casilla normal cualquiera que sea la cara obtenida en el dado.

● **acelerando o frenando**, es decir utilizando un dado de velocidad:

• si el símbolo  no aparece, la casilla es jugada como una normal.

• Pero si aparece el símbolo  es el final del turno sobre el agua sin pérdida de control: coger la carta correspondiente a la velocidad y ponerla sobre el montón de crono sin devolverla. Es una parada sin pérdida de control.

■ A causa de esta parada es posible que en un ataque mayor algunos dados no se utilicen: el piloto coge tantas fichas de segundos como dados lanzados.

■ Las salidas del camino sobre casillas atravesadas por un vado tienen en cuenta el entorno de esa casilla: bosque, piedra, prado y no agua en el vado.

■ Sobre nieve los vados están helados, se atraviesan como una casilla normal.

■ Si un vado es precedido por un bache se presentan 2 casos:

- si el bache es tomado a la velocidad indicada, el MRC aterriza en el vado: aplicar la regla de vados.
- si el bache es tomado más rápido, el MRC aterriza después del vado: no se aplica la regla de vados.

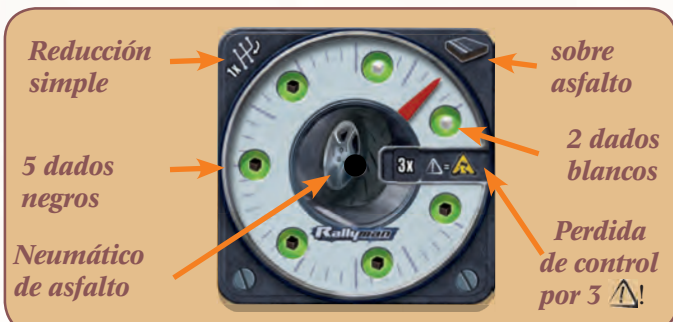
ART.24 CUADRO DE MANDOS DINAMICOS, NEUMÁTICOS Y TIPOS DE RUTA

24.1 En Dirt tienes acceso a:

● **4 tipos de neumáticos:** tierra, asfalto, nieve 2ª generación y blandas representadas sobre las caras de cada CUADRO DE MANDOS DINÁMICO A DOBLE CARA.

● **4 tipos de caminos:** sobre tierra líder y no líder, nieve, asfalto (+ S1, S2, S3 para BLANDOS ver 24.3).

Basta con orientar frente a la aguja roja el icono para conocer las características del MRC sobre el camino: dados, números de Δ y tipo de reducción autorizada.



La elección de neumáticos se hace al principio del rally y en las asistencias.

24.2 Especiales mixtas

Cada vez que el MRC llega sobre el primer compartimiento de un nuevo tipo de camino, orientar frente a la aguja roja el icono correspondiente.

Para facilitar las transiciones de camino en el momento de un ataque mayor, el jugador puede programar su turno poniendo los dados sobre las casillas situados delante de su MRC. Puede así verificar con su CUADRO DE MANDOS la conformidad del desplazamiento previsto.

Después del lanzamiento puede decidir cambiar el orden de utilización de sus dados si respeta las reglas del CUADRO DE MANDOS.

24.3 Neumáticos blandos (SOFT)

La especial se compone de 3 sectores S1, S2 y S3 para neumáticos blandos, orientar sobre el CUADRO DE MANDOS en el momento del avance de su MRC.

↑ **S1** : primer sector de camino que va desde el borde inicial al primer borde de la ZONA.

SOFT / S1 → 4x Δ =

↑ **S2** : todos los sectores de camino comprendido entre el S1 y S3. S2 no existe si hay solo un sector.

SOFT / S2 → 3x Δ =

↑ **S3** : último sector del camino que va desde el borde de la ZONA inmediatamente precedente. S3 no existe si no hay dos sectores.

SOFT / S3 → 2x Δ =

SOFT / : en le CUADRO DE MANDOS



■ Si no hay cambio de neumáticos blandos entre 2 especiales, la especial siguiente es considerada como S3 (o S2 si solo había un sector en la especial anterior).

24.4 Registro de daños

La pérdida de un dado se memoriza rellenando un hueco de la esfera con un PEON NEGRO ●, comenzando siempre por los situados en la derecha.



Si el dibujo del dado no está presente y hay justo una luz verde, s la última que será ocultada (por ejemplo con neumáticos de nieve sobre asfalto visualizamos un dado blanco y una luz verde sola sobre el cuadro de mandos: en el momento del primer pinchazo ocultamos la luz verde única).

ART. 25 CRUZE DE CAMINOS

25.1 Negociar los cruces

- En línea recta las casillas son unas casillas normales o de baches: podemos efectuar allí un adelantamiento.
- En curva la casilla es una casilla de curva: debes respetar la nota en el interior de la casilla (trayectoria interior) o de la nota de cuerda **K**.
- No hay trayectoria de derrape en los cruces.



Trayectoria tensa

➤ velocidad 1,2 o 3



Por la cuerda

➤ velocidad 1,2,3 o 4 + carta cuerda

25.2 Pérdida de control en los cruces



- En caso de error de dirección, reducir hasta alcanzar la 1ª velocidad, volver sobre la casilla alcanzada (sin lanzar un dado) e irse de nuevo sobre el trazado del rally (en el mismo turno si dispones de dados de GAS, o al turno siguiente).

ART. 26 CURVAS LARGAS

26.1 Negociar las curvas largas



línea ideal

➤ 3 casillas en velocidad 1,2 o 3



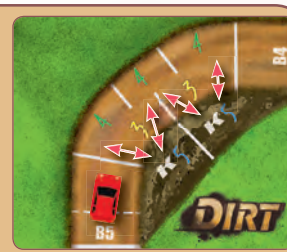
derrapando

➤ 4 casillas en 5 velocidad

- El paso de la trayectoria tiende a trayectoria derrapando y vice-versa puede hacerse si el coche progresa sobre el camino, es decir si pasa a la casilla siguiente.



➤ posibles cambios de caminos



➤ cambios de camino no permitidos

26.2 Pérdida de control

Se aplican las reglas habituales.

26.3 Volver después de una pérdida de control

Lo que se realiza después:

- Una casilla interior: regla habitual (ART.7)
- la primera casilla exterior: volver a la primera casilla interior.
- la última casilla exterior: volver a la última casilla interior.
- Una casilla exterior intermedia: volver a la casilla interior anterior o de la última casilla si solo hay 2 casillas interiores.

Rallyman Dirt : un juego de **Jean-Christophe Bouvier**
traducido por Sergio Hontoria.
Maquetado: Stéphane Gantiez