



Rallyman DIRT



Regras do jogo

Esta extensão Dirt necessita do jogo base Rallyman para poder ser jogada, seja qual for a sua versão.

Os rallyes em terra caracterizam-se pelas derrapagens, pelas reduções duplas, pelo « varrer » da pista, pelo atravessar de vaus, pela sequência de lombas e pelos pneus terra. Mas o objectivo é sempre o mesmo : ser o mais rápido num rallye com 3 especiais.

Bem-vindo ao piso terra!



ART.18 DERRAPAGEM ANTES E DEPOIS DAS CURVAS

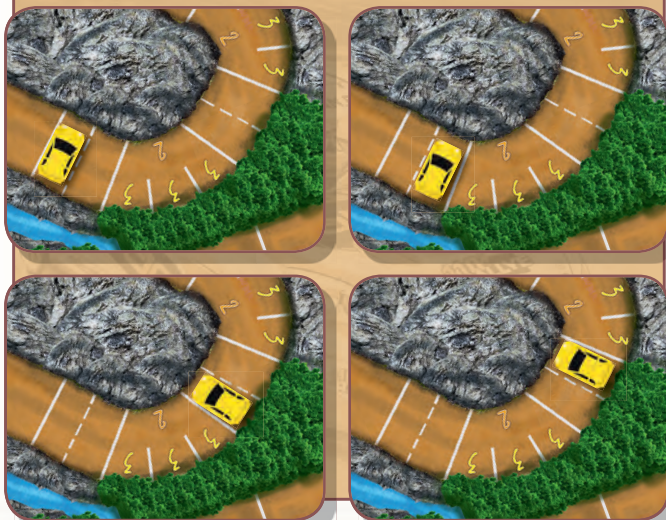
Na terra é possível pôr o seu MRC em derrapagem antes e/ou depois das curvas.

Assim, as casas antes e depois das curvas estão divididas em 2 meias-casas por uma linha a tracejado. Esta divisão das casas indica que ela pode ser transposta de 2 maneiras:

▶ *como uma casa única: o MRC mantém-se no sentido da estrada.*



▶ *como 2 casas: o MRC é colocado de lado na meia-casa que assim conta como uma casa.*



- Podemos entrar ou sair de um atalho depois da primeira ou da segunda meia-casa;
- A derrapagem é compatível com o ganhar segundos e com o despendar segundos;
- Não é possível ultrapassar um MRC que esteja atravessado na estrada. Se esse MRC estiver na segunda meia-casa, o MRC seguinte pode-se colocar atravessado na primeira meia-casa.
- Não é possível passar de uma casa única a uma meia-casa em derrapagem;
- No caso de perda de controlo, parte-se da casa única.



ART.19 REDUÇÃO DUPLA

Reduzir 2 velocidades de uma só vez pode-se fazer em terra com pneus terra e também em neve com pneus neve 2ª geração : mas atenção, o possível bloqueio das rodas provoca a perda de controlo do seu MRC!

A autorização de dupla redução está indicada nos Painéis de Controlo (ART.24) através de .

É possível passar, por exemplo, de 4ª para 2ª em qualquer momento da volta. Após lançar o dado correspondente (o dado 2 no caso da figura), o MRC avança uma casa e :

- se no dado aparecer o símbolo , dá-se a perda de controlo na casa que o MRC atingiu (ART. 7).
- se o símbolo  não aparecer, a deslocação pode continuar. O dado da velocidade que ficou por lançar (o dado 3 por exemplo) continua utilizável durante o turno.



indica uma redução simples.

- Esta técnica pode ser utilizada várias vezes por turno de jogo (por exemplo 5-3-1) e pode ser combinada com as técnicas « ganhar segundos » e « despendar segundos ».
- Fazer uma redução dupla não autorizada implica o deslocamento de 1 casa e a perda de controlo na casa atingida.



ART.20 VARRIMENTO EM PISTA POR PARTE DO LIDER

O piloto que abre a estrada em terra abre caminho aos outros, ao « varrer » a poeira : ele tem assim menos aderência que os seguintes.

Este varrimento traduz-se pela utilização de dados de velocidade laranjas, em vez de dados de velocidade brancos, unicamente para o piloto que abre o caminho, o líder: os dados laranja têm duas vezes  em vez de uma vez para os dados brancos.

Os painéis de controlo de bordo (ART.24) recapitulam de forma automática os dados disponíveis em função do tipo de pneu e da posição líder ou não-líder na terra.



■ Em caso de ultrapassagem é o novo líder que fica com os dados laranja mal ultrapassa o ex-líder, isto é, que avança mais uma casa do que ele.

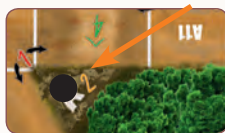
Em caso de ultrapassagem através da técnica « ganhar segundos », o piloto que ultrapassa deve programar o seu turno colocando os dados nas casas previstas: o dado velocidade colocado antes do líder é um dado branco, o dado velocidade colocado depois do ex-líder é um dado laranja. Esse piloto pode trocar a ordem dos seus dados depois de os lançar mas nenhum dado branco deve ser utilizado depois da ultrapassagem.

ART. 21 LIMPEZA DOS ATALHOS

Três casos são possíveis aquando da passagem de um MRC num atalho nas ZONAS de terra:



atalho bom: o atalho fica em condições para todos os pilotos seguintes: eles não tirarão uma carta atalho à sua passagem. Para materializar um atalho definitivamente em condições, colocar uma ficha negra sobre o **K** do atalho: os pilotos seguintes passarão no atalho sem tirar uma carta.



atalho sujo: regra habitual. Colocar uma ficha terra na curva. Os pilotos tirarão uma carta a cada passagem no atalho até que esse atalho fique em condições. (ver em baixo).

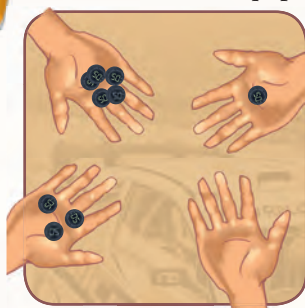


furo: procedimento habitual, perda de um dado de velocidade (branco ou laranja). Os pilotos tirarão uma carta a cada passagem no atalho até que o atalho fique em condições.

ART. 22 CONTROLO E ATRASO NO CONTROLO

Num rallye, o « controlo » é uma hora definida oficialmente e à qual a equipa piloto - co-piloto - carro se devem apresentar num posto de controlo, situado na estrada de ligação entre 2 especiais. Um controlo não respeitado implica uma penalização à equipa em causa que assim aumenta o seu tempo cronometrado.

Em terra certas equipas procuram uma penalização de forma voluntária para não serem os líderes em estrada.



À chegada de cada especial os tempos dos pilotos são inscritos nas costas da folha de corrida e divulgados ao público.

É neste momento que tem lugar o controlo: cada piloto pega em algumas fichas 5 segundos da reserva do jogo (não das suas próprias fichas) e escolhe em segredo uma penalização escondendo na sua mão uma certa quantidade de fichas 5 segundos (de 0 fichas a quantas quiser).

Os jogadores revelam simultaneamente a sua penalização: elas são acrescentadas aos tempos de cada piloto. Reportam-se os tempos na folha de marcação e a ordem de partida é aquela definida no ART.3.

Pode-se aplicar esta regra nos rallyes asfalto, neve e mistos.

ART. 23 ABORDAR OS VAUS



Os cursos de água ou vaus que atravessam a estrada são características dos rallyes em terra.

Há 2 formas de os abordar:

● **em velocidade estabilizada**, utilizando um dado velocidade (branco ou laranja) ou um dado velocidade idêntico à velocidade já engatada (por exemplo no principio da volta, ao jogar uma velocidade idêntica àquela da carta pousada no topo da pilha crono): a casa é jogada como uma casa normal qualquer que seja a face obtida no lançamento do dado.

● **em aceleração ou em travagem**, isto é utilizando um dado velocidade (excepto os casos em baixo):

- se o símbolo  não aparecer, a casa é jogada como uma casa normal.
- Se o símbolo  aparecer é o final da volta no vau sem perda de controlo: tirar a carta correspondente à velocidade e pousá-la na pilha crono sem a voltar.

■ Por causa desta paragem, é possível que em « ganhar segundos » certos dados lançados não possam ser utilizados: no entanto o piloto tira tantos SEGUNDOS quantos os dados lançados.

■ Aquando de saídas de estrada em casas atravessadas por vau ter em conta o ambiente em volta da casa : floresta, pedra, planície, mas não a água do vau.

■ Do lado neve, os vau estão gelados, portanto são atravessados como casas clássicas.

■ Se um vau é precedido por uma lomba há 2 possibilidades :

- se a lomba for transposta à velocidade indicada, o MRC aterra no vau : aplicar a regra do vau.
- se a lomba for transposta em excesso de velocidade, o MRC aterra depois do vau : a regra do vau não se aplica.

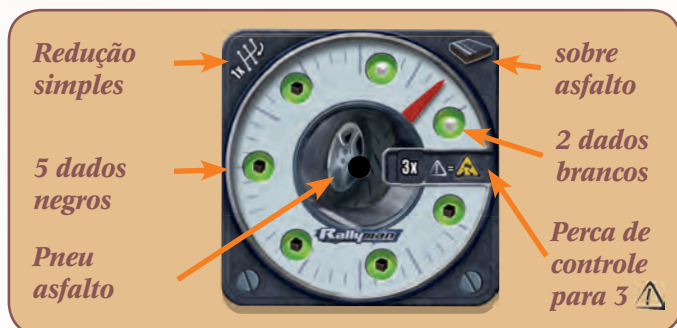
ART.24 CARTAS PAINEL DE CONTROLO DINAMICAS, PNEUS/ ESTRADA

24.1 Com Dirt terá agora acesso a:

● **4 tipos de pneus** : terra, asfalto, neve 2ª geração e Suave, representados sobre as faces de cada carta PAINEL DE CONTROLO DINAMICO DUPLA FACE.

● **4 tipo de estrada** : lider terra e não lider , neve , asfalto  (+ S1, S2, S3 para SUAVE ver 24.3)

Basta orientar para a agulha encarnada um ícone estrada para conhecer as características do MRC sobre essa estrada : dados, número de  e tipo de reduções autorizadas. A escolha dos pneus faz-se no inicio do rallye e nas assistências.



24.2 Especiais mistas:

De cada vez que o MRC chega à primeira casa de um novo tipo de estrada, orientar para a agulha encarnada o ícone da estrada correspondente.

Para facilitar as transições de estrada na sequência do « ganhar segundos », o jogador pode programar a sua jogada colocando os dados previstos sobre as casas situadas à frente do seu MRC. Ele pode assim verificar com o seu PAINEL DE CONTROLO a conformidade do deslocamento previsto.

Depois de lançar os dados, ele pode decidir alterar a ordem de utilização dos seus dados se ele respeitar as regras dadas pelo PAINEL DE CONTROLO.

24.3 Pneus suaves (SOFT)

A especial é composta por 3 sectores S1, S2 e S3 para os pneus suaves, a orientar sobre o PAINEL DE CONTROLO aquando do avanço do MRC.

Os sectores são troços de estrada asfaltada, neve ou terra cortados da seguinte forma:

↑ **S1** : primeiro troço de estrada que vai da partida até à primeira borda da ZONA.

SOFT /  **S1** → **4x**  = 

↑ **S2** : todos os troços de estrada compreendidos entre S1 e S3. S2 não existe se houver apenas um troço.

SOFT /  **S2** → **3x**  = 

↑ **S3** : último troço de estrada que vai da chegada à borda da zona imediatamente precedente. S3 não existe se houver apenas 1 ou 2 troços.

SOFT /  **S3** → **2x**  = 

SOFT /   : o PAINEL DE CONTROLO



■ Se não houver troca de pneus suaves entre 2 especiais, a especial seguinte é considerada como S3 (ou S2 se houver apenas S1 na especial anterior)

24.4 Registo dos desgastes

A perda de um dado regista-se abrindo um buraco no mostrador com um PEÃO NEGRO ●, começando sempre por aqueles situados à direita.



Se o desenho do dado não está presente e aparece apenas a luz verde, é esta última que será ocultada (por exemplo em pneus neve sobre asfalto vê-se um dado branco e uma luz verde isolada no painel de controlo: aquando do primeiro furo, oculta-se apenas a luz verde)

ART. 25 CRUZAMENTOS

25.1 Negociar as Cruzamentos

- Em linha recta as casas são casas normais ou lombas : podemos ultrapassar nessas casas.
- Em curva a casa é uma casa de viragem : é necessário respeitar a nota no canto da casa (trajectória interior) ou a nota do atalho **K** se ele teve lugar. Não há trajectória em derrapagem nos cruzamentos.
- Perca de controlo num cruzamento.



Trajectória tensa

▶ velocidade 1, 2 ou 3



Pelo atalho

▶ velocidade 1, 2, 3 ou 4 + carta atalho

25.2 Perca de controlo num cruzamento.



- Atenção para não se enganar na direcção ! Se isso acontecer é preciso fazer marcha-atrás em velocidade 1, fazer meia-volta sobre a casa atingida e voltar a partir (no mesmo turno se com dado 2 ou dados velocidade disponíveis, ou no turno seguinte).

ART. 26 CURVAS LONGAS

26.1 Negociar as curvas longas



Trajectória tensa

▶ 3 casas em velocidade 1, 2 ou 3



Derrapagem

▶ 4 casas em velocidade 5



▶ mudanças de trajectória autorizadas



▶ mudanças de trajectória não autorizadas

26.2 Perca de controlo.

- aplicam-se as regras habituais.

26.3 Voltar a partir depois de uma perca de controlo numa curva longa. Se a perca de controlo se:

- deu numa casa interior, voltar a partir dessa casa interior
- deu na primeira casa exterior, voltar a partir da primeira casa interior
- deu na última casa exterior, voltar a partir da última casa interior
- deu sobre uma casa exterior intermédia, voltar a partir da casa interior do meio ou da última casa se não houver mais do que 2 casas interiores.

Rallyman-Dirt : Um jogo de **Jean-Christophe Bouvier**
traduzido para Português por Tiago Teixeira de Abreu
Maquete Stéphane Gantiez.