



rallyman est un jeu de société qui se joue de 1 à 4 joueurs à partir de 9 ans. C'est une simulation de rallye automobile dans laquelle sont inclus tous les ingrédients qui font la saveur de cette discipline. Inutile d'avoir son permis, mais il est préférable de savoir compter jusqu'à 5 pour passer les cinq vitesses de votre MRC (Micro Rally Car).

Chaque joueur incarne un pilote de rallye, un rallyman, et pilote en respectant les annonces du copilote pour aller le plus vite possible, tout en évitant de perdre le contrôle de sa MRC. Lors du tirage des dés, les symboles ⚠ qui peuvent apparaître annoncent progressivement le niveau de risque encouru.

Avant l'épreuve, l'équipage a reconnu la route. Le copilote a pris des notes sous la dictée du pilote, notes qu'il retransmet à ce dernier pendant la course. Dans rallyman, ces notes, inscrites sur la route, correspondent aux rapports de vitesse à enclencher pour bien négocier virages, cordes et bosses.

En fonction de son pilotage, le pilote collecte des cartes avec des chronos valant de 10 à 50 secondes. Le cumul de ces chronos détermine son temps à l'arrivée des portions chronométrées, appelées épreuves spéciales.

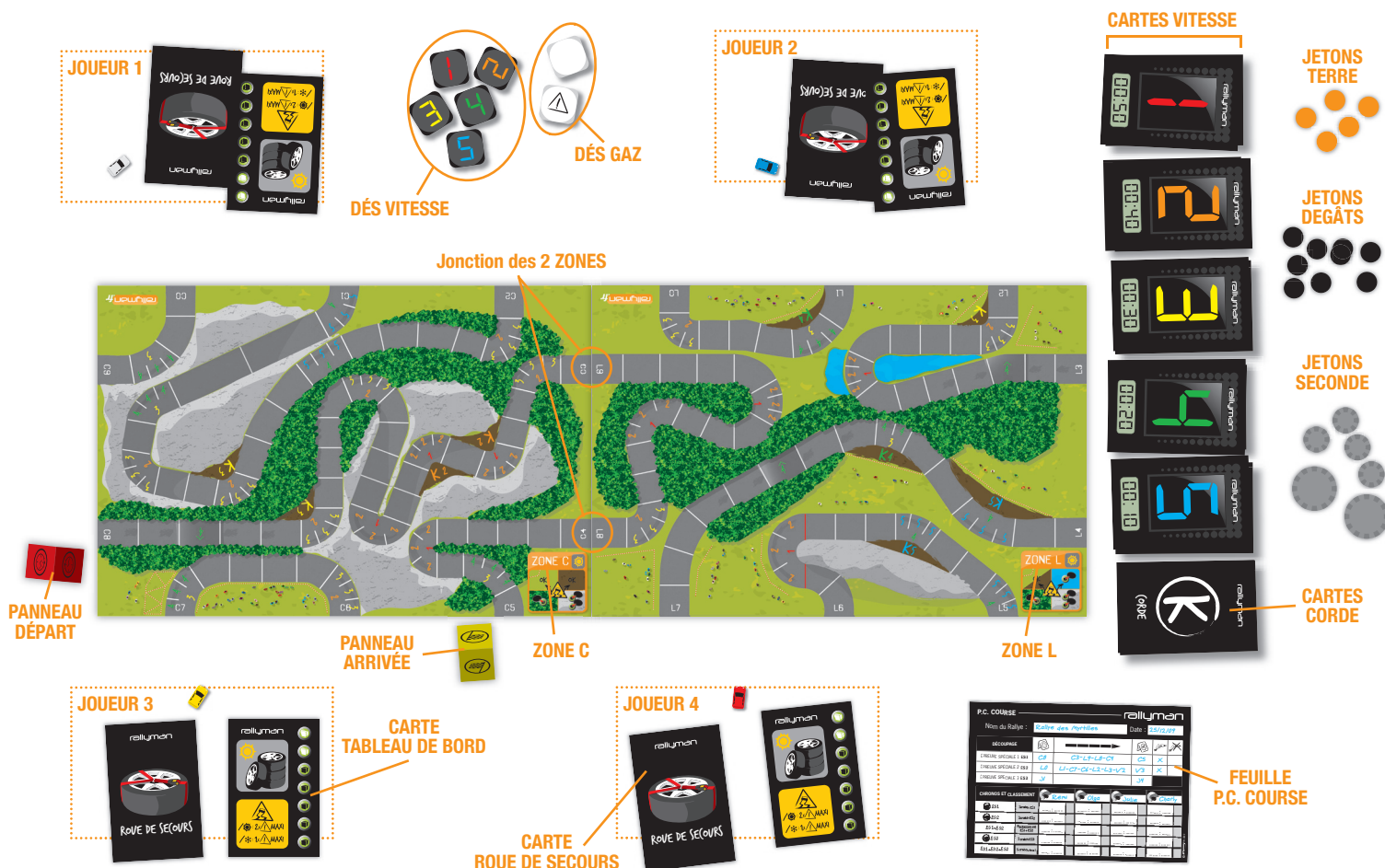
Le vainqueur sera celui qui aura mis le moins de temps pour parcourir l'ensemble des trois spéciales du rallye.

Les termes en italique dans les articles renvoient à l'annexe en bas de p.8 où ils sont expliqués.

ART.1

INSTALLATION DU MATÉRIEL

Pour préparer un rallye, il faut disposer ainsi le matériel. L'agencement des ZONES ci-dessous est indiqué à titre d'exemple, tout autre est bien sûr envisageable (voir ART.2).



Remarque : les JETONS SECONDE ne sont pas nécessaires dans la configuration de base. Ils ne seront utiles que pour les rallymen confirmés (RÈGLEMENT+ en page 7) qui sauront sortir la grosse attaque (voir ART.14) ou lâcher des secondes (voir ART.15).

En début de partie, le joueur réputé le plus incorruptible (!) est désigné *directeur de course*. Il est chargé de l'organisation de l'épreuve.

Le rallye va se courir en 3 étapes chronométrées appelées **épreuves spéciales** ou plus communément *spéciales* ou *ES*. Les pilotes décident ensemble du tracé des 3 *spéciales* en début de rallye.

Ces *ES* sont constituées d'un départ et d'une arrivée distincts entre lesquels les voitures sont chronométrées (il ne s'agit pas d'une course sur circuit donc les *ES* ne sont pas en boucle). On définit les *spéciales* en combinant 1, 2, 3 ou 4 **ZONES (C, J, L, V)** comme le montrent les exemples suivants, définis au hasard parmi les milliers de tracés possibles :



configuration L0-L1 / C7-C6 / L2-L3 / V2-V3 / C5-C4 >



< configuration J1-J4

< configuration C8-C3 / J6-J5 / C4-C5



P.C. COURSE		rallyman	
Nom du Rallye : Rallye des Groseilles		Date : 25/12/09	
DÉCOUPAGE		     	
ÉPREUVE SPÉCIALE 1 ES1	C8	C3-J6-J5-C4	C5 X
ÉPREUVE SPÉCIALE 2 ES2	L0	L1-C7-C6-L2-L3-V2-V3-C5	C4 X
ÉPREUVE SPÉCIALE 3 ES3	J1		J4
CHRONOS ET CLASSEMENT		 Rémi  Olga  Julie  Charly	
ES1	Scratch ES1		
ES2	Scratch ES2		
ES1+ES2	Redressement ES1+ES2		
ES3	Scratch ES3		
ES1+ES2+ES3	Scratch final		

Le *directeur de course* prend la **FEUILLE P.C. COURSE** avant que ne commence le rallye et :

- inscrit le nom et la date du rallye ;
- inscrit le nom des pilotes ;
- inscrit le tracé des 3 *spéciales* en notant les points de départ, de passage et d'arrivée pour chacune d'entre elles ;
- coche les cases dans les colonnes  ou  pour prévoir ou non des assistances. L'assistance est une zone située entre deux *ES* qui est réservée à la remise en état des voitures si elles ont subi des dégâts ou des crevaisons. Il est conseillé, lorsque l'on débute, de faire une assistance à l'issue de chaque *spéciale*. Le détail à propos de l'assistance se trouve à l'ART.12.

< ici, 4 pilotes prennent le départ du rallye. Les 3 *ES* représentées ci-dessus sont identifiées et des assistances sont prévues après l'ES1 et l'ES2.



Enfin, le *directeur de course* met en place la première *spéciale* en ajustant les zones entre elles et en positionnant les **PANNEAU DÉPART** (voir ART.4) et **PANNEAU ARRIVÉE** (voir ART.11) en bordure de **ZONE**.



Pour faire avancer son auto le pilote va utiliser les dés. Les 5 dés noirs (**DÉS VITESSES**) correspondent aux 5 vitesses de l'auto. Les 2 dés blancs sont des *coups de gaz* (**DÉS GAZ**) qui permettent de poursuivre un déplacement sur une vitesse déjà engagée.

RÈGLE DE BASE :

LANCER 1 DÉ = AVANCER DE 1 CASE, QUEL QUE SOIT LE DÉ LANCÉ.

Lorsque c'est à lui d'avancer sa **M2C**, le rallyman organise son tour de jeu en **3 PHASES** :



PHASE ① choix de la vitesse à enclencher :

- si c'est le départ, on lance le **DÉ VITESSE 1** ;
- si c'est en cours de *spéciale*, lancer un dé compatible avec la vitesse déjà enclenchée (**CARTE VITESSE** précédemment tirée) : vitesse identique, juste supérieure, juste inférieure ou *coup de gaz* (**DÉ GAZ**).

< ici, le pilote est en 3, il peut donc choisir de lancer le **DÉ 2**, le **DÉ 3**, le **DÉ 4** ou un **DÉ GAZ**.

PHASE ② enchaînement des vitesses.

On peut jouer autant de dés que souhaités en les lançant 1 par 1, en respectant les 4 règles suivantes :

Chaque dé ne peut être lancé qu'une fois par tour de jeu.

Chaque dé joué est écarté mais reste visible afin de comptabiliser les éventuels symboles .

Les vitesses se montent et se descendent 1 par 1 en lançant les dés 1 par 1.

1 - 2 - 3 - 4 - 5 et **5 - 4 - 3 - 2 - 1**

1 ou les 2 **DÉS GAZ** (dés blancs) se jouent à n'importe quel moment de l'enchaînement (au début, intercalés ou à la fin).

Respect des *notes* en virage,

dans les cordes et sur les bosses (voir ART.5 et ART.6).

L'obtention de 2 symboles  maxi est autorisée lors d'un tour de jeu : le cumul de 3 symboles  entraîne une perte de contrôle et l'arrêt du tour de jeu du pilote (voir ART.7).

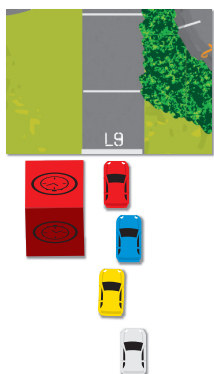


PHASE ③ arrêt du déplacement.

Lorsque le pilote décide d'arrêter son tour (plus de dés disponibles ou de son propre chef par crainte d'une perte de contrôle), il tire la **CARTE VITESSE** correspondant au dernier dé lancé et la pose au dessus du tas de cartes, appelé *pile chrono*, ainsi constitué devant lui. Le grand chiffre de couleur doit être visible : il rappelle la vitesse enclenchée. Le cadran digital en bas de la carte est un chronomètre avec un temps qui sera, en fin de spéciale, additionné à celui des autres cartes tirées.

< ici, le pilote termine son tour en vitesse 2. Il pose une **CARTE VITESSE 2** (valeur 40 secondes) sur sa pile chrono.

Si le dernier dé joué est un **DÉ GAZ**, le pilote tire la **CARTE VITESSE** correspondant au **DÉ VITESSE** joué avant ce **DÉ GAZ**.



1. La ligne de départ est constituée par l'arête du plateau de jeu. On la matérialise par le **PANNEAU DÉPART** rouge marqué d'un chronomètre (à découper dans la carte prévue à cet effet).

2. Définition de l'ordre de départ :

- l'ordre de départ de la 1^{ère} ES est déterminé en début de partie entre les pilotes. Généralement le plus expérimenté commence afin d'aider les novices à bien piloter ;
- l'ordre de départ de la 2^{ème} ES est celui du classement obtenu à l'arrivée de la 1^{ère} ES ;
- l'ordre de départ de la 3^{ème} ES est celui du classement obtenu après cumul des temps des 2 premières ES (= reclassement).

3. Procédure de départ. En rallye les départs s'effectuent toutes les minutes pour permettre aux pilotes de bénéficier d'une route dégagée, sans être éventuellement gênés par les pilotes précédents. Pour simuler ce départ contre la montre, en fonction du nombre de pilotes au départ, il faut procéder de la manière suivante :

	4 pilotes	3 pilotes	2 pilotes
Le 1 ^{er} pilote joue	4 tours d'affilée	3 tours d'affilée	2 tours d'affilée
Ensuite, le 2 ^{ème} pilote joue	3 tours d'affilée	2 tours d'affilée	1 tour
Puis, le 3 ^{ème} pilote joue	2 tours d'affilée	1 tour	
Enfin, le 4 ^{ème} pilote joue	1 tour		

Une fois tous les pilotes lancés dans la spéciale, chacun joue à tour de rôle.

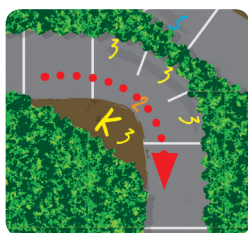
Remarque : l'ordre d'arrivée des pilotes en fin de spéciale n'est pas nécessairement celui du classement car c'est le chrono qui détermine le résultat : seul le temps cumulé des **CARTES VITESSE** de la pile chrono établit le classement.

Conseil : les pilotes qui attendent leur tour peuvent en profiter pour observer le pilotage des premiers à s'élancer. Cela permet d'estimer l'efficacité de leur technique (vitesse, trajectoire, prise de risque).

4. L'ordre de jeu est celui des autos sur la route. S'il y a eu dépassement (voir ART.9), l'ordre de jeu n'est donc plus celui de l'ordre de départ.

ART.5

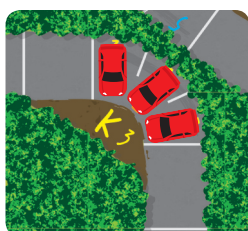
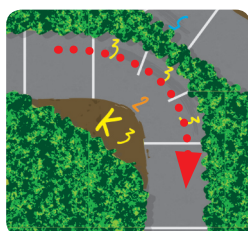
NÉGOCIER LES VIRAGES



EN TRAJECTOIRE TENDUE : indiquée par la *note* inscrite sur la partie intérieure du virage. (*ici la vitesse 2*)

La *note* dans le virage indique la **vitesse maximale** de passage en trajectoire tendue. L'auto est placée sur la *note* dans le sens de déplacement.

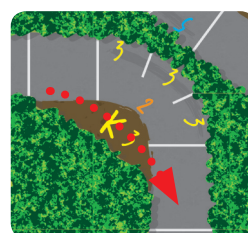
< *ici, on peut donc négocier le virage en vitesse 1 ou en vitesse 2.*



EN DÉRAPAGE : indiqué par les *notes* sur la partie extérieure du virage. (*ici 3 fois la vitesse 3*)

La *note* indique la **seule vitesse possible** pour déraper. L'auto est déplacée en travers sur les cases entre les demi-traites.

< *ici, le dérapage se négocie uniquement en vitesse 3, sur 3 cases : DÉ 3, DÉ GAZ, DÉ GAZ.* En descendant 1 vitesse, on reprend la trajectoire tendue.



À LA CORDE : indiquée par la *note* précédée de **K** sur le bas-côté intérieur de la route. (*ici K3*)

La *note* indique la **vitesse maximale** de passage dans la corde.

< *ici, on peut négocier la corde en vitesse 1, en vitesse 2 ou en vitesse 3.*

L'auto est placée dans le bas-côté (marron) dans le sens de déplacement.

Le pilote tire une **CARTE CORDE** (K), applique les instructions indiquées, puis la rejette sous le talon :



- **BONNE CORDE :** pas de conséquences ;

- **CORDE SALE :** pas de problème mais on place un **JETON TERRE** ● sur la case de trajectoire tendue. Les *notes* du virage descendent alors de 1 vitesse pour les pilotes qui suivent, sauf la *note* de corde qui, elle, ne change pas. Si une nouvelle **CORDE SALE** y est tirée lors du passage d'un autre concurrent, la *note*, déjà diminuée, diminue encore une fois de 1.

<< **Un JETON TERRE** ● dans le virage diminue la *note* de trajectoire tendue qui devient 1 (2-1=1) et celle de trajectoire en dérapage qui devient 2 (3-1=2).

< **Deux JETONS TERRE** ●● diminuent la *note* de trajectoire tendue à 0 (2-2=0), elle devient donc impraticable. Les pilotes suivants ne pourront que passer par la corde (toujours en 3 maxi) ou emprunter la trajectoire en dérapage en vitesse 1 maxi (3-2=1).





- (**REVAISON**) : la crevaison se traduit par la perte d'un **DÉ GAZ**, pénalisation mémorisée sur la **CARTE TABLEAU DE BORD** par le masquage d'une *diode de dé blanc* à l'aide d'un **JETON DÉGÂTS**.

En cas de 1^{ère} crevaison : le pilote ne peut plus utiliser qu'un seul **DÉ GAZ**.

Lors d'une 2^{ème} crevaison, le pilote ne peut plus utiliser aucun **DÉ GAZ**.

S'il y a une 3^{ème} crevaison et qu'aucune des 2 crevaisons précédentes n'a été réparée, c'est l'abandon.

En cas de crevaison le pilote peut continuer son tour de jeu et les suivants en tenant compte de la pénalité infligée. Il peut également décider d'utiliser sa **CARTE ROUE DE SECOURS** (voir ART.10).

ATTENTION ! Si un virage est abordé 1 ou 2 vitesses au-dessus de la *note* la plus élevée du virage, il y a perte de contrôle immédiate (voir ART.7). Au delà, c'est l'abandon.

ART.6

NÉGOCIER LES BOSSES



LA BOSSE est indiquée par une *note* surmontée du symbole Il y a 3 façons de la négocier :

- **sous-vitesse** : si la bosse est franchie à une vitesse inférieure à la *note*, la case est jouée comme une case normale ;

- **vitesse adaptée** : en respectant la *note* sur la bosse, l'auto saute et se retrouve sur la case juste après la bosse ;

- **sur-vitesse** : si la bosse est franchie 1 vitesse au-dessus de la *note*, l'auto saute de 2 cases et se retrouve donc 2 cases plus loin. Mais, si sur ce dé est apparu le symbole alors c'est la perte de contrôle immédiate (voir ART.7).

ATTENTION ! Si une bosse est franchie 2 vitesses au-dessus de la *note*, il y a perte de contrôle immédiate (voir ART.7) sur la case de réception du saut située sur la 3^{ème} case après la bosse.

ART.7

PERTE DE CONTRÔLE



Toute perte de contrôle entraîne l'**arrêt du déplacement**. On perd le contrôle de sa voiture :

- en cumulant 3 symboles sur ses dés au cours d'un même tour de jeu ;
- en virage, si la vitesse choisie est supérieure de 1 ou 2 vitesses à la *note* maximale indiquée ;
- sur une bosse, si elle est franchie 1 vitesse au-dessus de la *note* et que le symbole apparaît sur le dé, ou immédiatement si elle est franchie 2 vitesses au-dessus de la *note* (voir ART.6).

En cas de perte de contrôle :

1. effectuer le déplacement.

2. tirer la **CARTE VITESSE** correspondant à la dernière vitesse enclenchée, la **retourner** et la poser **côté verso** sur sa *pile chrono* en respectant la consigne qui y est indiquée :

- **tête-à-queue** : mettre l'auto dans le sens contraire de la marche, pas de dégâts ;

- **sortie de route à gauche** ou à droite : mettre l'auto sur le bas-côté gauche ou

droit de la route, selon le sens de la flèche, **CARTE VITESSE** orientée dans le sens de déplacement. Des dégâts plus ou moins graves sont causés à l'auto en fonction de l'environnement qui borde la case où à lieu la perte de contrôle : herbe, terre, neige, forêt, rochers, village ou plan d'eau. Pour les dégâts et leurs conséquences, consulter l'ART.8.

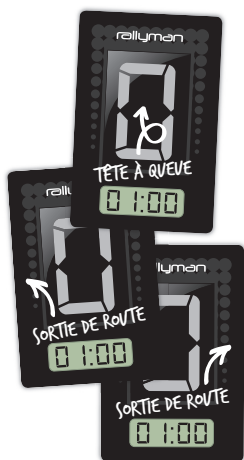
Cas particulier de la corde :

- si la sortie de route s'effectue de la route vers la corde, alors le pilote pose sa **MEC** dans la corde et tire une **CARTE CORDE**. Il poursuivra au tour suivant en partant de la corde ;

- si la sortie de route s'effectue de la corde vers la route alors le pilote pose sa **MEC** sur la route : il poursuivra au tour suivant en repartant de la route.

Repartir après une sortie de route.

Remettre la voiture sur la case et repartir en vitesse 1 (la dernière vitesse enclenchée visible sur la *pile chrono* étant le 0, c'est-à-dire le point mort). Suite à une sortie de route en dérapage, on repart de la case de trajectoire tendue.



ART.8

DÉGÂTS



En cas de sortie de route, les dégâts qui peuvent être causés à votre **MRC** dépendent de l'environnement qui borde la case où se produit la perte de contrôle (la légende spécifique à chaque **ZONE** indique la gravité de ces dégâts). Les dégâts entraînent la perte de **DÉS VITESSE**.

< ici la légende de la **ZONE C** : sortie dans la prairie = aucun dégât / sortie dans la terre = aucun dégât / sortie dans la forêt = perte d'1 dé noir / sortie dans les rochers = perte de 2 dés noirs.

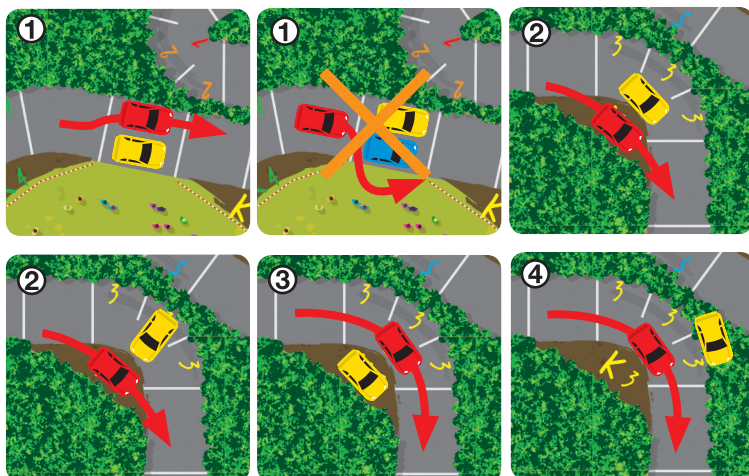
Pour mémoriser les dégâts subis, masquer avec des **JETONS DÉGÂTS** ● sur la **CARTE TABLEAU DE BORD** le nombre de **diodes de dé noir** ● correspondant au nombre de dés noirs perdus.

Perdre 1 dé noir signifie que le pilote ne dispose plus que de 4 **DÉS VITESSE** et 2 **DÉS GAZ** pour se déplacer. Il ne s'agit pas de la perte d'une vitesse en particulier. Ainsi, par exemple, lors d'un même tour, le pilote peut utiliser les **DÉ 1, DÉ 2, DÉ 3 et DÉ 4** et au tour suivant utiliser les **DÉ 2, DÉ 3, DÉ 4 et DÉ 5**.

Les dégâts seront réparés à la prochaine assistance (voir ART.12).

ART.9

DÉPASSEMENTS



Doubler un concurrent ne peut se faire que dans 4 cas :

- ① En ligne droite, sauf si la case est complètement occupée.
- ② Dans la corde si le concurrent est dans le virage.
- ③ Dans le virage si le concurrent est dans la corde.
- ④ Si le concurrent est sorti de la route.

En dehors des virages identifiés par des notes, il peut y avoir plusieurs autos sur une même case si cette dernière **est assez longue et large pour les y accueillir**.

ART.10

ROUE DE SECOURS



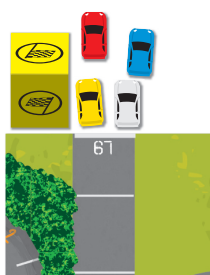
La **CARTE ROUE DE SECOURS** permet de changer une roue crevée en cours de *spéciale*. Elle ne se joue que lorsque le pilote est en vitesse 0 ou vitesse 1 (dernière carte de la *pile chrono*) et seulement en début de tour de jeu.

En début de tour, poser la **CARTE ROUE DE SECOURS** sur sa *pile chrono*, enlever le **JETON DÉGÂTS** ● masquant une *diode de dé blanc* ● sur la **CARTE TABLEAU DE BORD** (ART.5 (REVISION)) et repartir en vitesse 1. La **CARTE ROUE DE SECOURS** peut également être jouée entre 2 *spéciales* s'il n'y a pas d'assistance. Dans ce cas, elle sera rejetée et non comptabilisée dans la *pile chrono*. Elle n'est alors plus disponible pour la *spéciale* suivante.

Remarque : une carte **ROUE DE SECOURS** qui a été jouée n'est récupérable pour la *spéciale* suivante que s'il y a une assistance prévue avant cette *spéciale* (voir ART.12).

ART.11

ARRIVÉE



La ligne d'arrivée est constituée par le bord du plateau de jeu. On la matérialise par le **PANNEAU ARRIVÉE** jaune (à découper dans la carte prévue à cet effet). Pour terminer la *spéciale* il faut franchir le bord du plateau.

En fin de *spéciale*, chaque pilote additionne les chronos figurant sur les **CARTES VITESSE** qu'il a cumulées sur sa *pile chrono*.

Les temps, convertis en minutes et secondes sous la forme 00:00, sont reportés sur la **FEUILLE P.C. COURSE** par le *directeur de course*. Le pilote réalisant le meilleur temps remporte la *spéciale*.

Si un pilote perd le contrôle en franchissant la ligne d'arrivée, la *spéciale* est quand même terminée pour lui. Il tire la **CARTE VITESSE** correspondant à la dernière vitesse enclenchée **sans la retourner** et la place sur sa *pile chrono*. Il masque une *diode de dé noir* ● à l'aide d'un **JETON DÉGÂTS** ●. Les dégâts sont conservés pour la *spéciale* suivante s'il n'y a pas d'assistance prévue avant celle-ci (ART.12).



Il est conseillé, lorsque l'on débute, de faire une assistance à la fin de chaque *spéciale* en cochant la case  de la **FEUILLE P.C. COURSE**.

Les assistances, définies en début de partie en cochant  sur la **FEUILLE P.C. COURSE**, permettent de remettre les **M2C** à neuf après une *spéciale*. S'il y a une assistance, dès l'arrivée franchie le pilote :

- ôte les **JETONS DÉGÂTS** ● cumulés sur les diodes   de la **CARTE TABLEAU DE BORD** ;
- reprend la **CARTE ROUE DE SECOURS** si elle a été jouée précédemment.

La **CARTE ROUE DE SECOURS** peut être jouée entre deux *spéciales* pour changer une roue crevée, même s'il n'y a pas d'assistance (en rallye, hors des zones d'assistance, l'équipage - pilote et copilote - est autorisé à intervenir sur son véhicule avec les outils embarqués et sans l'aide des mécaniciens). Dans ce cas, la **CARTE ROUE DE SECOURS** est rejetée et le chrono de 1 minute du changement de roue n'est pas comptabilisé en *spéciale*. Elle n'est cependant plus disponible pour la *spéciale* suivante.

RÈGLEMENT +

Les ART.13 à 16 s'adressent aux rallymen qui maîtrisent parfaitement le pilotage de leur **M2C**. Ils poussent plus loin le réalisme de la simulation en introduisant des paramètres spécifiques aux rallyes et permettent de se battre à la seconde !

ART.13

CONDITIONS CLIMATIQUES & CHOIX DE PNEUS

POUR RALLYMEN
CONFIRMÉS



Le dos des **ZONES** est enneigé. Il est donc possible de courir des rallyes totalement enneigés et également des rallyes mixtes.

Définition des conditions climatiques.

L'état des routes n'est pas connu en début de partie lorsque le *directeur de course* renseigne la **FEUILLE P.C. COURSE**. Les tronçons secs ou enneigés sont définis au départ de chaque *spéciale*, **ZONE** par **ZONE** avant que ne s'élance le premier pilote. Pour cela, le *directeur de course* lance autant de dés que de **ZONES** constituant la *spéciale* : le **DÉ 1** pour la 1^{ère} **ZONE**, le **DÉ 2** pour la 2^{ème} **ZONE**, le **DÉ 3** pour la 3^{ème} **ZONE**, le **DÉ 4** pour la 4^{ème} **ZONE**. Chaque fois que le symbole  apparaît sur un **DÉ**, la **ZONE** correspondante devient enneigée (retournement de la **ZONE**  ➔ ).

Choix des pneus.

Au départ de la première **ES** et au départ des **ES** précédées d'une assistance, chaque pilote choisit sa monte pneumatique après avoir pris connaissance de l'état de la route. Il positionne sa **CARTE TABLEAU DE BORD** du côté des pneus sélectionnés (asphalte  ou neige ).

S'il n'y a pas d'assistance avant le départ de l'**ES**, les pilotes conservent les pneus de la *spéciale* précédente.

Conséquences sur la tenue de route :

- Pneus asphalte

- sur asphalte  /  : règles habituelles de déplacement (voir ART.3) ;
- sur neige  /  : l'obtention d'1 seul symbole  maxi est autorisée, 2  provoquant la perte de contrôle (voir ART.7). On simule ainsi la faible tenue de route de ce type de pneus sur la neige.



- Pneus neige

- sur neige  /  : règles habituelles de déplacement (voir ART.3) ;
- sur asphalte  /  : le pilote n'utilise qu'1 seul **DÉ GAZ**. On simule ainsi une moindre efficacité de ce type de pneus sur l'asphalte.



Remarque : en cas de crevaison d'un pneu neige il reste 1 DÉ GAZ sur la neige et 1 DÉ GAZ sur l'asphalte. En cas de double crevaison en pneus neige il reste 0 DÉ GAZ sur la neige et 0 DÉ GAZ sur l'asphalte.



Cette technique permet de gagner des secondes à chaque fois qu'elle est employée. Elle consiste à **lancer les dés simultanément**, plutôt que de les lancer un par un. On emploie l'une ou l'autre des techniques à son tour de jeu, mais il est interdit de les mixer sur un même tour de jeu.

Lors d'un tel lancer, si moins de 3 symboles (ou moins de 2 en /) sont apparus, le déplacement est entièrement réalisé (autant de cases que de dés lancés). Le pilote tire alors autant de **JETONS SECONDE** que de dés lancés (un petit **JETON SECONDE** représente 1 seconde, un grand 5 ou 10, selon votre choix).

Si 3 symboles apparaissent (ou 2 en /), les dés tirés sont employés pour le déplacement, en respectant la procédure habituelle d'enchaînement des vitesses, jusqu'à l'utilisation du 3^{ème} dé au symbole (2^{ème} en /). Il est alors possible que certains dés ne soient pas pris en compte pour le déplacement. C'est sur la case ainsi atteinte que se produit la perte de contrôle. Le pilote tire quand même autant de **JETONS SECONDE** que de dés lancés afin de récompenser sa prise de risque.

Conseil : si plusieurs combinaisons sont possibles avec les dés, choisissez celle qui engendre un déplacement se terminant sur la case ou la perte de contrôle provoque potentiellement le moins de dégâts.

Les **JETONS SECONDE** cumulés dans l'ES constituent des secondes à déduire du temps de la *pile chrono* :

Temps de la pile chrono - Nombre de secondes = Temps final réalisé dans l'ES.

Les **JETONS SECONDE** gagnés en cours d'une *spéciale* peuvent aussi être lâchés pour assurer en les lâchant dans la suite de cette même *spéciale* (voir ART.15).



Les secondes gagnées dans une *spéciale* grâce à la grosse attaque (ART.14) peuvent être lâchées au cours de cette même *spéciale* pour avancer sans risquer de perdre le contrôle de sa **MRC**.

Pour ce faire, si l'on craint la perte de contrôle lorsque 2 symboles sont déjà apparus au tirage des dés d'un même tour de jeu, **on pose le dé** que l'on joue accompagné d'un **JETON SECONDE** (plutôt que de le tirer aléatoirement). On garantit ainsi un déplacement sans risque. On peut lâcher plusieurs secondes au cours d'un même tour de jeu en procédant de la manière suivante : 1 **JETON SECONDE** pour le premier dé posé, 2 pour le deuxième, 3 pour le troisième, etc.

Conseil : sur une spéciale sèche dans la première partie et enneigée sur la fin, un pilote en pneus asphalte peut sortir la grosse attaque sur le sec pour grappiller des secondes, secondes qu'il pourra relâcher pour éviter la perte de contrôle une fois sur la neige.

Un ou plusieurs points de prise de temps intermédiaires sont définis au départ de chaque *ES* et notés au dos de la **FEUILLE PC COURSE** par le *directeur de course* (ex. : une jonction de **ZONES**, un virage en particulier, la 18^{ème} case de la *spéciale*, etc.). En franchissant ces points chaque rallyman communique son temps (*pile chrono*) à cet endroit de l'ES : le *directeur de course* le note et le tient à la disposition de tous les pilotes. Cela permet de se situer par rapport aux temps des autres concurrents en cours de *spéciale* et d'adapter éventuellement son pilotage en conséquence (attaquer ou assurer).

COUP DE GAZ : permet de poursuivre son déplacement sur une vitesse déjà enclenchée. On le pratique avec les **DÉS GAZ** (dés blancs).

DIODES DE DÉ NOIR/DÉ BLANC : témoins de la **CARTE TABLEAU DE BORD** symbolisant les **DÉS VITESSE** (noirs) et les **DÉS GAZ** (blancs). On les masque ou démasque avec les **JETONS DÉGÂTS** en fonction des dégâts ou des réparations subi(e)s par l'auto.

DIRECTEUR DE COURSE : coordinateur du rallye, choisi pour son impartialité, il est garant de la mise en place de l'épreuve et du respect du règlement.

ÉPREUVE SPÉCIALE, SPÉCIALE, ES : tronçon de route délimité par un départ et une arrivée entre lesquels les concurrents sont départagés par un temps chronométré. Dans rallyman, un rallye en compte 3.

MRC, MICRO RALLY CAR : auto de rallye homologuée pour la participation aux épreuves de rallyman.

NOTES : chiffres inscrits dans les cases des virages qui indiquent aux pilotes la vitesse qu'ils doivent enclencher pour les négocier de manière appropriée.



VOUS AVEZ INVENTÉ UN POINT DE RÈGLEMENT ? VOUS AVEZ MODIFIÉ UN ARTICLE ? PARTAGEZ VOS PROPRES RÈGLES ET ASTUCES SUR LES FORUMS DE RALLYMAN.FR