



Rallyman™

- 8
- 15
- 22
- 29
- 36
- 43
- 50

Règles du jeu

Dans Rallyman chaque joueur pilote pour aller le plus vite possible, tout en évitant de perdre le contrôle de sa Micro Rally Car (MRC).

En fonction de son pilotage, il collecte des chronos qu'il peut diminuer en attaquant. Le cumul de ces chronos détermine son temps à l'arrivée des étapes, appelées spéciales.

Le vainqueur sera celui qui aura mis le moins de temps pour parcourir les 3 spéciales du rallye.

ART.1 ORGANISATION D'UN RALLYE

En début de partie, un joueur est désigné directeur de course. Il est chargé de l'organisation du rallye qui 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 MRC 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 parmi les milliers de tracés possibles :



Le directeur de course prend la FEUILLE P.C. COURSE et :

- inscrit le nom et la date du rallye, le nom des pilotes ;
- inscrit le tracé des 3 spéciales en notant les points de départ, de passage et d'arrivée ;
- coche la case dans la colonne 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.

Il est conseillé, lorsque l'on débute, de faire une assistance à l'issue de chaque spéciale (ART.14).

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.

P.C. COURSE		rallyman	
Rallye	MONTE CARLO	Date	23 / 02 / 2011
START	→		FINISH
ES1	L1	C3-J1	J4 X
ES2	J1		J4 X
ES3	L0	L1-C3-C6-L2-L3-V2-V3-C4	J4
<input type="checkbox"/> ASSISTANCE <input type="checkbox"/> JETTING <input type="checkbox"/> FORTUNE <input type="checkbox"/> SECOURS			
ES1	Prat. ES1	Assistance ES1	Jetting ES1
ES2	Prat. ES2	Assistance ES2	Jetting ES2
ES1-ES2	Prat. ES1-ES2	Assistance ES1-ES2	Jetting ES1-ES2
ES3	Prat. ES3	Assistance ES3	Jetting ES3
ES1-ES2-ES3	Prat.	Assistance ES1-ES2-ES3	Jetting ES1-ES2-ES3



ART.2 INSTALLATION DU MATERIEL

Le directeur de course met en place la première spéciale en ajustant les ZONES entre elles et en positionnant les PANNEAU DÉPART et PANNEAU ARRIVÉE découpés dans la carte prévue à cet effet. Puis le matériel est disposé ainsi.

ART.3 DEPART

3.1 La ligne de départ est constituée par l'arrêt du plateau de jeu. On la matérialise par le PANNEAU DÉPART rouge marqué d'un chronomètre.

3.2 Ordre de départ :

- l'ordre de départ de la 1ère ES est déterminé en début de partie entre les pilotes.
- l'ordre de départ de la 2ème ES est celui du classement obtenu à l'arrivée de la 1ère ES ;
- l'ordre de départ de la 3ème ES est celui du classement obtenu après cumul des temps des 2 premières ES (= reclassement).

3.3 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, les 4 pilotes A, B, C et D vont jouer ainsi au départ :

- Tour 1 : joueur A
- Tour 2 : joueur A, joueur B
- Tour 3 : joueur A, joueur B, joueur C
- Tour 4 : joueur A, joueur B, joueur C, joueur D

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

3.4 L'ordre de jeu est celui des autos sur la route. S'il y a eu dépassement (voir ART.12), l'ordre de jeu change au tour suivant. Si deux pilotes se trouvent sur la même case, le premier à jouer est celui qui est sur la vitesse la plus élevée, à défaut le premier qui y est arrivé.



ART.4 DEPLACEMENT DE LA MICRO RALLY CAR

Pour faire avancer sa MRC le pilote va utiliser les dés. Les 5 dés noirs (DÉS VITESSE) correspondent aux 5 vitesses. Les 2 dés blancs (DÉS GAZ) sont des coups de 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, MÊME SI ⚠

Lorsque c'est à lui d'avancer sa Micro Rally Car (MRC), le rallyman organise son tour de jeu en 3 phases :

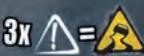


PHASE 1 : choix de la vitesse à enclencher, lancer du 1^{er} dé.

- si c'est le départ, ou pour repartir après une perte de contrôle lancer le DÉ VITESSE 1 ;
- si c'est en cours de spéciale, lancer un dé compatible avec la vitesse déjà enclenchée (indiquée sur la CARTE VITESSE tirée dans la PHASE 3 précédente) : vitesse identique, juste supérieure, juste inférieure ou coup de gaz (DÉ GAZ).

PHASE 2 : enchaînement des vitesses, lancer des dés suivants.

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 Δ .
- A partir de la vitesse enclenchée en PHASE 1, les vitesses s'enchaînent 1 à 1 en lançant les dés 1 par 1. Les DÉ S 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.9 et ART.11).
-  Le cumul de 3 symboles Δ dans un même tour de jeu entraîne une perte de contrôle et l'arrêt du tour de jeu du pilote (voir ART.7).

PHASE 3 : arrêt du déplacement, tirage d'une CARTE VITESSE.

Lorsque le pilote décide d'arrêter son tour (plus de dés disponibles ou 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 haut de la carte est un chronomètre avec un temps qui sera, en fin de spéciale, additionné à celui des autres cartes tirées.

ART.5 GROSSE ATTAQUE

(il est possible de débiter sans cette règle)

Cette technique permet de gagner des secondes. Elle consiste à lancer les dés choisis pour le déplacement simultanément (à partir de 2 dés), 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 Δ sont apparus, le déplacement est entièrement réalisé (autant de cases que de dés lancés, en les combinant librement). Le pilote tire alors autant de SECONDES que de dés lancés et tire la CARTE VITESSE correspondante.

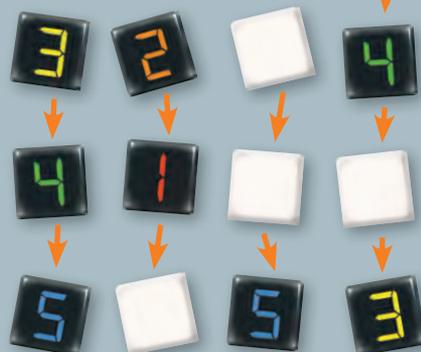
PHASE 1

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 (dé blanc).



PHASE 2

4 exemples d'enchaînement des vitesses



PHASE 3

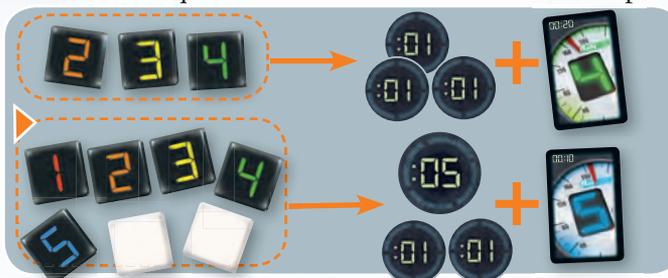
Ici, le pilote termine son tour en vitesse 1. Il pose une CARTE VITESSE 1 (valeur 50 secondes) sur sa pile chrono.



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

Les secondes cumulées dans l'ES sont à déduire du temps de la pile chrono à l'arrivée de l'ES ou peuvent aussi être utilisées pour sécuriser un déplacement (voir ART.6).

- Si 3 Δ ou plus apparaissent, les dés tirés sont employés pour le déplacement, en respectant la procédure habituelle d'enchaînement des vitesses et en les combinant librement, jusqu'à l'utilisation obligatoire du 3^{ème} dé au symbole Δ . Il est alors autorisé que certains dés lancés ne soient pas



pris en compte pour le déplacement. C'est sur la case ainsi atteinte que se produit la perte de contrôle (ART.7). Le pilote tire quand même autant de SECONDES que de dés lancés afin de récompenser sa prise de risque.

Remarque 1: il est interdit de lancer plus de dés que de cases à parcourir pour franchir la ligne d'arrivée.

Remarque 2 : en cas de crevaison (voir ART.9) un dé blanc marqué  peut être perdu ; on ne tient donc pas compte de ce .

ART.6 LACHER DES SECONDES

(il est possible de débiter sans cette règle)

Les secondes gagnées dans une spéciale grâce à la grosse attaque (ART.5) 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  sont déjà apparus au tirage des dés d'un même tour de jeu, on pose le dé que l'on joue accompagné d'une 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 seconde pour le premier dé posé, + 2 secondes pour le deuxième, + 3 secondes pour le troisième, etc (soit 6 secondes pour 3 dés).

Remarque : le lâcher de secondes n'est pas compatible avec la grosse attaque.

ART.7 PERTE DE CONTRÔLE - CARTE SISU

7.1 On perd le contrôle de sa MRC :

- en cumulant 3 symboles  sur ses dés au cours d'un même tour de jeu ou 2  en pneu asphalté sur la neige.
- en virage, si la vitesse choisie est supérieure de 1 ou 2 vitesses à la note maximale indiquée.
- à l'atterrissage d'une bosse, si elle est franchie 1 vitesse au-dessus de la note et que le symbole  apparaît sur le dé, ou si elle est franchie 2 vitesses au-dessus de la note (voir ART.11).

7.2 En cas de perte de contrôle :

- terminer le déplacement jusqu'à la case où se produit la perte de contrôle
- 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

 ou  **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 la MRC en fonction de l'environnement qui borde la case où a lieu la sortie de route (ART.8).

7.3 Repartir après une perte de contrôle.

Remettre la voiture sur la case dans le cas d'une sortie de route ou dans le bon sens en cas de tête à queue et repartir en vitesse 1 au tour de jeu suivant.

7.4 Cas particuliers :

- suite à une sortie de route en dérapage, on repart de la case de trajectoire tendue.
- si la sortie de route s'effectue de la route vers la corde, alors le pilote pose sa MRC 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 MRC sur la route : il poursuivra au tour suivant en repartant de la route depuis la case de trajectoire tendue.
- si la perte de contrôle a lieu en franchissant la ligne d'arrivée : voir ART.13

7.5 CARTE SISU :

« Sisu » est un mot finlandais pour décrire la rage de vaincre qui caractérise les pilotes finlandais. Chaque joueur possède une carte SISU qu'il peut jouer une fois par rallye pour annuler une perte de contrôle : rejeter la carte Sisu et opérer le déplacement en ne tenant pas compte des symboles .

La carte Sisu n'est pas applicable pour les virages abordés trop vite.

ART.8 DEGATS

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 sortie de route (la légende spécifique à chaque ZONE indique la gravité de ces dégâts). Les dégâts entraînent la perte de DÉS VITESSE.



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 PIONS DÉGÂTS ● sur le TABLEAU DE BORD le 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 5, DÉ 4, DÉ 3 et DÉ 2.

Les dégâts seront réparés à la prochaine assistance (voir ART.14).

ART.9 NEGOCIER LES VIRAGES

Il y a 3 façons de négocier les virages.

9.1 EN TRAJECTOIRE TENDUE : indiquée par la note inscrite sur la partie intérieure du virage.

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 la vitesse 3

On peut donc négocier le virage en trajectoire tendue en vitesse 1, 2 ou 3.

9.2 EN DÉRAPAGE : indiqué par les notes sur la partie extérieure du virage.

La note indique la vitesse imposée pour déraper. L'auto est déplacée en travers sur les cases entre les demi-trait.

Depuis une case de dérapage (sauf la dernière), on peut reprendre la trajectoire tendue en descendant 1 vitesse.



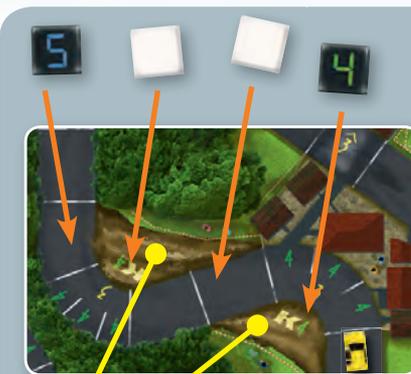
ici 3 fois la vitesse 4

Le dérapage se négocie uniquement en vitesse 4, sur 3 cases : DÉ 4, DÉ GAZ, DÉ GAZ.

9.3 À LA CORDE : indiquée par la note précédée de **K** sur le bas-côté intérieur de la route. La note indique la vitesse maximale de passage dans la corde.

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

Le pilote tire une CARTE CORDE, applique les instructions indiquées, puis la rejette sous le talon et continue son tour :



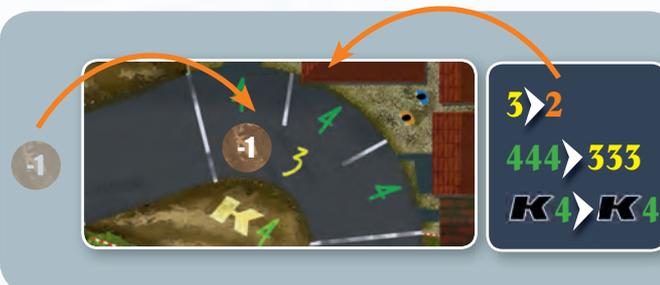
ici, on peut négocier la corde en vitesse 1, 2, 3 ou 4.



1 Bonne corde pas de conséquence

2 Corde sale

On place un pion 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, les notes déjà diminuées, diminuent encore une fois de 1.



3 Crevaison

la crevaison se traduit par la perte immédiate d'un DÉ GAZ, pénalisation mémorisée sur le TABLEAU DE BORD par le masquage d'une diode de dé blanc à l'aide d'un pion DÉGÂTS.



- **En cas de 1ère crevaison** : le pilote ne peut plus utiliser qu'un seul DÉ GAZ.
- **Lors d'une 2ème crevaison** : le pilote ne peut plus utiliser aucun DÉ GAZ.
- S'il y a une **3ème 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).

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 dans le virage (voir ART.7). Au delà, c'est l'abandon.

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 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 le TABLEAU DE BORD 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.

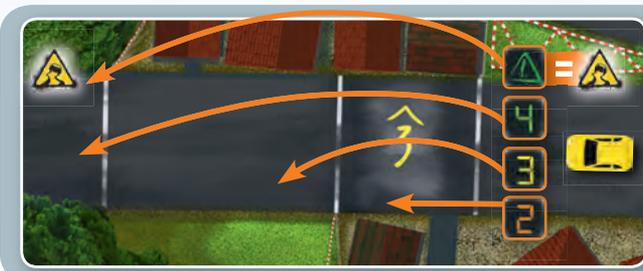
Remarque : une carte ROUE DE SECOURS qui a été jouée n'est récupérable pour la spéciale suivante que s'il y a une assistance prévue avant cette spéciale (voir ART.14).

ART.11 NEGOCIER 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, elle est jouée comme une case normale ;

- **vitesse adaptée** : en respectant la note sur la bosse, la MRC 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, la MRC saute et se pose sur la 2ème case après la bosse. Mais, si sur ce dé est apparu , alors c'est la perte de contrôle sur la case de réception (voir ART.7).

Si une bosse est franchie 2 vitesses au-dessus de la note, il y a perte de contrôle sur la case de réception du saut située sur la 3ème case après la bosse.

ART.12 DEPASSEMENTS

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, en trajectoire tendue ou en dérapage.
- 3 Dans le virage si le concurrent est dans la corde, en dérapage ou en trajectoire tendue.
- 4 Si le concurrent est sorti de la route. Un concurrent en tête-à-queue dans un virage bloque la route.

- En dehors des virages identifiés par des notes, il peut y avoir plusieurs MRC sur une même case si cette dernière est assez longue et large pour les y accueillir.
- Dans le cas très rare d'un déplacement impossible, tirer une carte chrono identique à celle posée sur la pile chrono.

ART.13 ARRIVEE



La ligne d'arrivée est constituée par le bord du plateau de jeu. On la matérialise par le PANNEAU ARRIVÉE jaune. Pour terminer la spéciale il faut sortir du plateau. En fin de spéciale, chaque pilote additionne les chronos figurant sur les CARTES VITESSE qu'il a cumulées sur sa pile chrono et soustrait les secondes gagnées en grosse attaque.

Temps réalisé dans l'ES = temps de la pile chrono - nombre de secondes

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. 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.14).

ART.14 ASSISTANCE

Il est conseillé, lorsque l'on débute, de faire une assistance à la fin de chaque spéciale.

Les assistances, définies en début de partie dans la colonne  de la FEUILLE P.C. COURSE, permettent de remettre les MRC 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 TABLEAU DE BORD ;
- reprend la CARTE ROUE DE SECOURS si elle a été jouée précédemment.
- peut changer de type de pneus (ART.15)

ART.15 CONDITIONS CLIMATIQUES & CHOIX DE PNEUS

(il est possible de débiter sans cette règle)

Le dos des ZONES est enneigé. Il est donc possible de courir des rallyes totalement enneigés, totalement en asphalte et également des rallyes mixtes selon 2 types de météo :

15.1 Météo fixe :

Les zones enneigées sont définies en début de rallye.

15.2 Météo variable :

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. Pour cela, le directeur de course lance autant de dés que de ZONES constituant la spéciale : le DÉ 1 pour la 1ère ZONE, le DÉ 2 pour la 2ème ZONE, etc ... Chaque fois que le symbole  apparaît sur un DÉ, la ZONE correspondante devient enneigée (retournement de la ZONE  → ).

15.3 Choix des pneus.

Au départ de la première ES et au départ des ES précédées d'une assistance, chaque pilote choisit ses pneus après avoir pris connaissance de l'état de la route. en positionnant son 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.

15.4 Conséquences sur la tenue de route :

• Pneus asphalte sur neige :



le cumul de 2  sur des cases neige provoque la perte de contrôle (voir ART.7).

Aux jonctions asphalte-neige, il est important de poser les dés utilisés sur chaque case du déplacement pour visualiser leur position :

$$1x \triangle / \text{asphalte} + 1x \triangle / \text{neige} = \text{X}$$

$$1x \triangle / \text{asphalte} + 2x \triangle / \text{neige} = 3x \triangle = \text{X}$$

• Pneus neige sur asphalte :



le pilote n'utilise qu'1 seul DÉ GAZ sur les cases asphalte. On simule ainsi une moindre efficacité de ce type de pneus sur l'asphalte.

Cas des jonctions asphalte-neige : il est possible de jouer un dé gaz sur l'asphalte et un dé gaz sur la neige dans le même tour.

Remarque : en cas de crevaison d'un pneu neige il reste 1 dé gaz sur l'asphalte.

ART.16 TEMPS INTERMEDIAIRES

(il est possible de débiter sans cette règle)

Un ou plusieurs points de prise de temps intermédiaires sont définis au départ de chaque ES et identifiés sur les ZONES par un pion noir . En franchissant ces points chaque rallyman communique son temps à cet endroit de l'ES : pour ce faire il ajoute toutes ses CARTES VITESSE et ôte les secondes gagnées. 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.

ART.17 SHAKEDOWN

C'est le mode de jeu qui permet de s'entraîner et d'améliorer son pilotage : on joue sans tenir compte des symboles  ni des crevaisons.

Téléchargez gratuitement les road-books et participez aux rallyes organisés sur www.rallyman.fr

Découvrez de nouvelles sensations avec l'extension Rallyman-Dirt !



Rallyman : un jeu de Jean-Christophe Bouvier.
Maquette : Stéphane Gantiez