

RALLY



La scatola contiene:
schede - strade
1 Tabella montabile "Rischi e Danni"
Carte, fuorigiri, frecce-indicatori
6 simulatori di marce
6 vetture in metallo
1 Tabella Meteo
1 Regolamento

RALLY è la simulazione di una gara di velocità su strada.

A seconda del tempo a disposizione si possono simulare una singola prova (per esempio il Montecarlo) o tutto il campionato Marche.

I tempi di gioco variano quindi da 20 minuti a 10 ore o più.

LE SCHEDE - STRADA

Per ottenere ogni volta una gara diversa, i vari percorsi sono costituiti da un numero di schede intercambiabili, piazzate sul tavolo una accanto all'altra, in coincidenza della casella di entrata e di uscita delle varie schede (Fig. 1).

Non è mai necessario che il circuito si chiuda, che cioè la prima casella della prima scheda coincida con l'ultima dell'ultima scheda (Fig. 2).

Le strade sono suddivise in caselle, in scala circa 10 km, per calcolare i movimenti.

A lato di ogni casella è riportato un numero che indica il livello di percorribilità (0 = alta percorribilità e sicurezza; 4 = bassa percorribilità), (Fig. 3).

Su ogni casella è inoltre segnato un numero che serve per il posizionamento dei meccanici. Questi numeri non incidono in alcun modo sulla sistemazione progressiva delle schede.

Quante schede siano necessarie in ogni singola prova e i limiti generali delle loro caratteristiche è stabilito dal Calendario. Quali esse siano e come si succedano è stabilito dal giocatore arrivato ultimo la prova precedente (chi le piazza nella prima prova, come l'ordine di partenza, è stabilito con un qualsiasi sistema casuale), nell'ambito delle caratteristiche date dal Calendario.

La scheda di partenza deve comunque avere sempre la prima casella con livello di percorribilità 0.

ASSETTO DELLE VETTURE

Ogni pilota ha diritto di stabilire, all'inizio di ogni gara, quale assetto vuole dare alla propria vettura, scegliendo la casella corrispondente sulla plancia.

Ci sono tre tipi di assetto: STABILE, VELOCE, PROTOTIPO.

La casella assetto scelta viene segnalata piazzando sull'apposito spazio nella plancia-cambio una freccia-indicatore (Fig. 4).

L'assetto scelto resterà costante per tutte le prove della stessa gara, potendo invece essere cambiato tra una gara e l'altra, ma

con lo scarto di un solo livello (è vietato passare da assetto stabile a prototipo tra una gara e l'altra).

Questi assetti incidono sulle caratteristiche delle vetture, sia per quanto riguarda la loro velocità, sia per quanto riguarda la possibilità di superare le varie caselle.

Per esempio la vettura prototipo avrà 2 punti di velocità in più, ma anche un aumento di 2 punti al dado che decide le sue capacità di rischio.

Le incidenze particolari saranno viste negli appositi paragrafi.

MOVIMENTO DELLE VETTURE

Il movimento di ogni vettura non dipende in alcun modo dal lancio di un dado, ma solo dalla scelta del pilota.

Questi, inserendo un certo tipo di marcia, potrà percorrere da un minimo a un massimo di caselle a scelta, il cui numero è riportato sulla plancia-cambio sotto ogni marcia (Fig. 5).

Il passaggio da una marcia all'altra deve essere graduale: non si può passare dalla 2° alla 4° o viceversa.

La marcia che si usa viene impostata, applicando sulla plancia-marce, una freccia in corrispondenza della marcia stessa. A queste velocità andrà aggiunto il numero di caselle percorribili grazie all'assetto scelto (stabile + 0, veloce + 1, prototipo + 2). Queste aggiunte non sono mai da calcolare quando si viaggia in prima; in questa marcia la percorrenza è sempre di 1 fisso.

FUORI GIRI

Solo una volta per prova si potrà scalare, saltando una marcia (5^a - 3^a per esempio), scartando la carta fuori giri, attribuita a ogni pilota all'inizio di ogni prova (Fig. 5 bis).

Entrare in caselle già occupate da avversari non modifica alcun fattore; sorpassarli per entrare in altre caselle successive, aumenta invece la casella di sorpasso di tanti punti quante sono le vetture da superare (Fig. 6).

Ad ogni partenza, successiva a uscite di strada, fermate dai meccanici, si deve usare la 1^a.

Il movimento è sempre di almeno 1 casella, anche se dai calcoli di movimento risultasse negativo (-1 per es.).

FRENATE

Essendo obbligatorio il numero minimo di caselle previsto da ogni marcia (modificato dall'assetto), può succedere che si sia costretti ad entrare in caselle che non si possono affrontare, in base al lancio del dado.

È possibile allora ridurre il numero di caselle suddette frenando: tante frenate si fanno, tante caselle in meno si devono percorrere.

Si deve però dichiarare su quali caselle si frena (1 frenata per casella o più), alzando contemporaneamente il livello di percorribilità di quelle caselle di tanti punti quante sono le frenate (Fig. 7).

Es.: 2 frenate su casella "1" la rendono a livello "3"; il movimento minimo di 6 può però essere così ridotto a 4.

TURNI DI GARA

Data la scalarità delle partenze nei rallies, il sistema di gioco sarà il seguente:

I turno - movimento del primo giocatore.
II turno - movimento del I e II giocatore, uno dopo l'altro.
III turno - movimento del I, II, III giocatore (e così via).

Per ricordare più facilmente l'ordine dei giocatori si consiglia di fare sedere il II alla sinistra del I, il III alla sinistra del II e così via, mantenendo così un ordine rotatorio orario durante tutto il gioco.

Le vetture, alla partenza, sono piazzate fuori dalla prima casella della prima scheda. Una volta distribuiti i vari elementi del gioco (plancia-marce, assetti, ecc.) il giocatore a cui spetta il primo turno imposterà la marcia voluta (nella prima mossa è prevista la partenza lanciata), tirando quindi, **SUCCESSIVAMENTE**, un dado. Questo, in rapporto alla marcia usata, indicherà, sulla Tabella-Rischio, quali livelli di percorribilità può superare indenne quel pilota, in quel turno.

Es. marcia 4^a, dado 3; incrociando le due colonne corrispondenti sulla Tabella livelli di Rischio vediamo che il livello di percorribilità sopportabile è 3.

Il pilota sposterà allora la sua vettura di quante caselle vuole, entro i limiti minimi e massimi della marcia usata. Il tipo di assetto stabilito all'inizio incide non solo sulla velocità, ma anche sul risultato del dado, che viene modificato:

assetto stabile - nessuna modifica

assetto veloce - più 1 al dado (in corrispondenza a +1 alla velocità)

assetto prototipo - più 2 al dado (in corrispondenza a +2 alla velocità).

Per un prototipo, quindi, il dado 3 significherà sempre 5; non si va mai oltre a 6.

DANNI

Ogni volta che, durante questo movimento, si incontra una casella con fattore di percorribilità superiore a quello trovato sulla Tabella livelli di Rischio si deve vedere cosa succede (se cioè si subiscono danni e quali).

Per questo si usa la seconda Tabella Danni tirando nuovamente un dado e incrociandone la riga con la colonna corrispondente alla differenza tra fattore di percorribilità dato dalla prima Tabella e fattore scritto sulla casella.

Es. Vettura in 4^a - dado 5 - possibilità di superare fattori da 2 - velocità minima con assetto veloce 4 caselle.

Alla seconda casella incontra un fattore 3; differenza tra i fattori 3-1 = 1.

Tiro di dado 2, che sulla tabella danni significa — (nulla di fatto).

La vettura avanza e trova sulla terza casella un fattore 4; differenze fattori 4-2 = 2. Altro dado che segna 6; sulle Tabelle Danni, con

esito 6, si ha danno 2°. Qui la vettura si ferma.

I danni possono essere:
— = nulla di fatto

tc = testacoda; ferma a lato della pista e riparte in 1^a la mossa successiva

1° = fermo a lato della pista per la mossa successiva

2° = fermo a lato della pista per le due mosse successive

3° = fermo a lato della pista per le tre mosse successive

e = eliminato da quella prova
Superare vetture uscite di pista non aumenta i fattori delle caselle.

MECCANICI

Ogni vettura può essere assistita, lungo il percorso, da 1, 2 o 3 meccanici i quali rendono i danni 1°, 2°, 3° come "tc" (testacoda).

I meccanici sono piazzati, all'inizio di ogni prova, dove vogliono i piloti (Fig. 8) segnando i numeri delle caselle su cui sono posizionati su un foglietto a parte, considerando che un singolo meccanico elimina danni da 1°, due meccanici posizionati insieme riparano anche danni da 2° e 3 meccanici danno da 3°. Durante la prova non possono più spostarsi.

Subire un danno da 3° entro il raggio d'azione di un solo meccanico equivale a subire un danno da 2°.

Il raggio d'azione di ogni meccanico (singolo o multipli) è di quattro caselle in entrambe le direzioni (Fig. 9).

Nelle stesse caselle possono stare anche meccanici di più concorrenti, senza alcuna conseguenza.

I meccanici possono anche cambiare le gomme, mettendole o togliendole (vedi par. apposito).

Per fermarsi da un meccanico si deve essere in 1^a o 2^a, oppure uscire di strada.

Non si possono cambiare le gomme nello stesso turno in cui si ripara una macchina (se si fanno entrambe le cose si deve stare fermi un turno).

Dai meccanici si riparte sempre in 1^a.

METEOROLOGIA

Ogni volta che il turno torna al I giocatore, questi lancia un dado che darà la situazione meteorologica per tutta la mossa successiva e per tutti i giocatori.

Si considera il risultato come pari o dispari, e di conseguenza si sposta il segnalino freccia dal settore della meteo precedente, in avanti o indietro (Fig. 10).

Ogni gara corrisponde a una serie di situazioni meteo, suddivise in:

Europa centrale (E.C.), Europa del Nord (E.N.), Africa (A.), scritte anche accanto ai nomi delle gare sul Calendario.

I fattori negativi meteorologici (pioggia, temporali, neve) incidono, aumentandolo dei punti scritti tra parentesi sulla Tabella Meteo, sul lancio dei dadi-rischio di tutti i giocatori che agiscono in quel turno.

In caso di pioggia o temporali i guadi hanno

fattore rischio 5; in caso di neve hanno fattore 3.

GOMME SPECIALI

Un giocatore prima di partire o dopo ogni sosta dai meccanici, può montare gomme da pioggia o da neve (Fig. 11).

Queste, nei turni in cui piove o nevicata, abbassano di 1 punto i fattori di percorribilità di tutte le caselle (fattore 4 diventa 3 per esempio).

Nelle mosse in cui è sereno o coperto, invece, tolgono rispettivamente 1 e 2 punti movimento alle vetture che le montano (movimento minimo, comunque 1). Per ricordare il tipo di gomme montato vi si sovrappone un segnalino freccia.

RIASSUNTO DEI FATTORI MODIFICATORI

Dado-rischio

- a) assetto - veloce + 1; prototipo + 2.
- b) meteo - pioggia + 1; temporale + 2, + 3; neve + 2, + 3.

Fattori percorribilità

- a) sorpassi - 1 punto in più per ogni vettura superata
- b) meteo - sui guadi incide positivamente o negativamente
- c) ruote - nei turni pioggia o neve, con le ruote speciali, si abbassano di 1 punto
- d) frenate.

PUNTEGGIO

Esistono due tipi di punteggio, uno per ogni singola prova (A) e uno per la classifica generale (B).

A) In Rally i tempi di percorrenza sono calcolati in rapporto ai turni di uscita dei vari giocatori dall'ultima casella dell'ultima scheda. In altre parole dal turno in cui esce il primo (o i primi) giocatore, si tiene conto, eventualmente segnandolo a parte, dei

turni di ritardo in cui escono successivamente gli altri.

Esempio di ordine di arrivo:

Il e III giocatore escono; 2 turni dopo esce il I; 4 turni dopo esce il IV. A questi turni di ritardo si sottrae l'ordine di partenza, ottenendo così il reale rapporto dai turni percorsi.

Nello stesso esempio avremo quest'ordine d'arrivo:

- 1) III - 0 - 3 = -3
- 2) II - 0 - 2 = -2
- 3) IV - + 4 - 4 = 0
- 4) I - + 2 - 1 = + 1

È evidente che vince chi impiega meno tempo ad uscire.

B) Il pilota che, alla fine delle prove che costituiscono una gara, avrà totalizzato meno punti, avrà vinto e guadagnerà 9 punti sulla classifica generale. Il secondo otterrà 6 punti, il terzo 4, il quarto 3, il quinto 2 e il sesto 1.

In caso di parità tra, per esempio, due secondi, il terzo sarà considerato quarto. Chi distrugge una macchina nel corso di una prova sarà penalizzato con lo stesso

3RL punteggio dell'ultimo arrivato più 2 punti,

potendo però ripartire nella prova successiva.

L'ordine di partenza di ogni prova (salvo per la prima di ogni gara, estratto a sorte) è pari all'ordine di arrivo della prova precedente.

In caso di parità è la sorte a decidere.

REGOLA FACOLTATIVA

Prove speciali

Come risulta dal Calendario, ad alcune gare sono aggiunte delle prove speciali, da effettuare alla fine delle prove normali.

In esse non esistono limiti legali di velocità.

Ciò significa che in 3^a, 4^a e 5^a si possono avere 2, 4 e 6 punti movimento in più rispettivamente. Il minimo resta invariato come tutte le altre regole. Se effettuare o no queste prove speciali è stabilito dall'accordo dei piloti, prima di iniziare a giocare.

CALENDARIO

Il Calendario del mondiale è diviso in 8 gare, a loro volta suddivise in più prove, di lunghezza differente.

MONTECARLO (E.C.) = 3 prove con 6 schede ciascuna + 1 speciale da 5 schede
Schede libere-prova speciale con non più di 1 tornante e 1 guado.

SVEZIA (E.N.) = 2 prove con 7 schede ciascuna + 1 speciale su 5 schede
Non più di 2 guadi e non più di 2 strade veloci.

ITALIA (E.C.) = 1 prova su 7 schede più 1 speciale su 5 schede — Schede libere.

SAFARI (A.) = 2 prove su 8 schede.
Non più di 1 tornante - non meno di 3 guadi.

MAROCCO (A.) = 2 prove su 6 schede
Schede libere.

ALPI AUSTRIACHE (E.C.) = 2 prove su 6 schede più 1 speciale su 6 schede.
Massimo 1 guado.

COPPA DELLE ALPI (E.C.) = 3 prove su 6 schede

Minimo 2 tornanti, massimo 1 guado

GRAN BRETAGNA (E.C.) = 3 prove su 6 schede

Massimo 1 tornante.

E.C. = Europa Centrale

E.N. = Europa del Nord

A = Africa