

DIRT

1



5



9



13



21



25



29



Spelregels

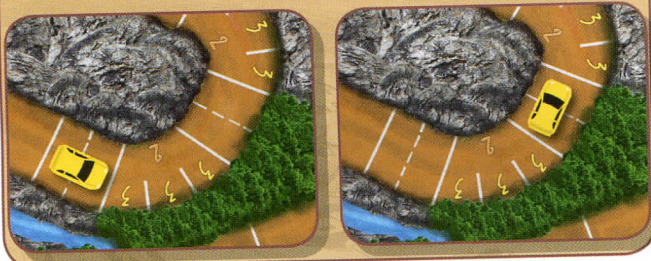
Om deze DIRT uitbreiding te kunnen spelen is het basisspel RALLYMAN nodig. De Rally's op gravel kenmerken zich door slippen, gravelbanden, dubbel terugschakelen, het vegen van de baan en het oversteken van voorden. Je zult al je vaardigheden als coureur van de Micro Rally Car nodig hebben om de spannende Rally's op gravel te beheersen. Welkom bij DIRT!

ART.18 SLIPPEN – VOOR EN NA EEN BOCHT

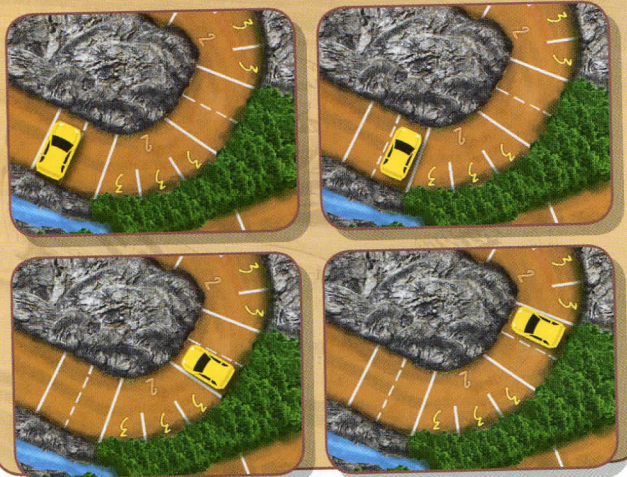
Op gravel is het mogelijk om de MRC zowel voor als na een bocht te laten slippen.

Om die reden is het veld direct voor en het veld direct na de bocht, in 2 deelvelden gedeeld door een stippellijn. Deze verdeling geeft aan dat het veld op 2 manieren genomen kan worden:

Als een enkel veld: In dit geval blijft de MRC in de rijrichting van de baan staan.



Als 2 aparte velden: In dit geval wordt de MRC dwars op het 1° deelveld gezet, wat dan als 1 apart veld telt.




- Om een binnenbocht in of uit te rijden mag men zowel het 1° als het 2° deelveld gebruiken.

- Slippen kan vrijelijk gecombineerd worden met de tijdaanval en het laten vallen van seconden.
- Een MRC die dwars op de weg staat kan niet worden ingehaald. Als de MRC op het 2° deelveld staat kan de volgende auto wel dwars op het 1° deelveld eindigen.
- Heeft een coureur een gedeeld veld eenmaal als een enkel veld betreden, kan hij niet meer wisselen naar een deelveld.
- In het geval van controleverlies op een gedeeld veld rijdt men weer verder vanaf het enkele veld, niet vanaf een deelveld.



ART.19 DUBBEL TERUGSCHAKELEN

2 versnellingen terugschakelen is alleen dan mogelijk, wanneer men op gravel rijdt met gravelbanden of wanneer men op sneeuw rijdt met 2° generatie winterbanden. Pas echter op voor een mogelijke blokkering van de wielen, die tot controleverlies kan leiden!

Als op het dashboard (ART.24) het symbool  wordt aangegeven, betekent dit dat dubbel terugschakelen is toegestaan.


Wordt het symbool  aangegeven dan is alleen het normale terugschakelen met 1 versnelling toegestaan.

In een speelbeurt is het op elk gewenst moment toegestaan om, bijvoorbeeld van de 4° naar de 2° versnelling terug te schakelen. Na het werpen van de betreffende dobbelsteen (in het voorbeeld de 2° VERSNELLINGSDOBDELSTEEN) zet men de MRC 1 veld vooruit en:

- verliest in het bereikte veld de controle (ART.7) als men het  symbool gooit.
- zet de beweging voort als men het  symbool niet heeft gegooit. De dobbelsteen van de overgeslagen versnelling (in dit voorbeeld de 3° versnelling) blijft in het vervolg van de speelbeurt gewoon beschikbaar.
- Men kan deze techniek meerdere malen in een beurt toepassen. Zo kan men van de 5° naar de 3° en vervolgens naar de 1e versnelling schakelen. Ook is deze techniek te combineren met een tijdaanval en het laten vallen van seconden.
- In het geval dat men dubbel terugschakelt terwijl het eigenlijk niet is toegestaan, verzet men de MRC 1 veld waarna men op het bereikte veld de controle over de auto verliest.

ART. 20 VEGEN VAN DE BAAN DOOR DE LEIDER

Op gravel wordt de baan door de leidende coureur voorbereid voor de volgende auto's, doordat hij met zijn MRC het losse stof van de weg veegt. Daardoor heeft zijn auto minder grip op de weg dan de volgende auto's.

Het vegen van de baan wordt gesimuleerd doordat de voorste MRC een oranje GASPEDAALDOBBELSTEEN gebruikt i.p.v. normale witte. Alleen de coureur die als 1^e over de baan rijdt gebruikt de oranje dobbelsteen. Op een oranje GD staan 2  symbolen i.p.v. 1 op de witte. Het dynamische dashboard (ART.24) laat automatisch de beschikbare dobbelstenen behorende bij het gekozen bandentype en de actuele positie (leidend of niet leidend) op gravel zien.



- Als de leider wordt ingehaald neemt de nieuwe leider de oranje dobbelsteen over vanaf het moment dat de vorige leider daadwerkelijk wordt ingehaald.

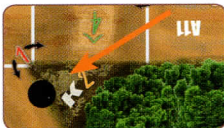
In het geval dat een achtervolger de leider zou inhalen tijdens een tijdaanval moet de achtervolger zijn beurt precies plannen. D.w.z. dat hij de benodigde dobbelstenen op de voorziene velden legt: daarbij moet elke GD voordat hij de leiding overneemt een witte zijn en elke GD daarna een oranje zijn. Hij mag nadat hij alle dobbelstenen gegooid heeft de volgorde nog veranderen zolang hij maar geen witte GD inzet nadat hij de leider heeft ingehaald.

ART. 21 ZUIVEREN TIJDENS AFSNIJDEN

De 3 verschillende afsnijdkaarten hebben op gravel de volgende uitwerking:



Schone binnenbocht: De binnenbocht is voor alle volgende coureurs schoon. Ze mogen dus de bocht afsnijden zonder een



AFSNIJDKAART te trekken. Om de binnenbocht als zuiver te markeren, wordt er een zwart fiche opgelegd



Vuile binnenbocht: volg de normale regels (ART.9) door een modderfiche op de ideale lijn te leggen. De volgende coureurs trekken gewoon een AFSNIJDKAART als deze bocht wordt afgesneden, totdat hij gezuiverd is (zie boven).

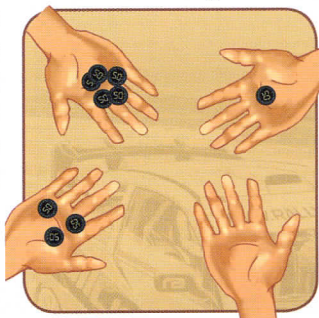


Lekke band: volg de normale regels (ART.9). De coureur verliest een (witte of oranje) GASPEDAALDOBBELSTEEN.

De volgende coureurs trekken gewoon een AFSNIJDKAART als deze bocht wordt afgesneden, totdat hij gezuiverd is (zie boven).

ART. 22 TIJD CONTROLE EN TIJDSTRAFFEN

In een rally is een officiële tijd voorgeschreven waarbinnen de teams een tijdcontrole op de verbindingsweg tussen 2 klassementsproeven moeten passeren. Als een team te laat aankomt bij deze controle heeft dat een tijdstraf tot gevolg, waarmee de eindtijd wordt verhoogd. Op gravel proberen sommige teams deze regel te manipuleren door vrijwillig een tijdstraf te nemen. Op deze manier proberen ze ervoor te zorgen dat ze niet als 1e in de volgende KP hoeven te starten.



Na de finish van een KP worden de tijden van de coureurs voorsnog achter op het wedstrijdaffiche genoteerd en daarna bekend gemaakt. Daarna neemt iedere coureur een aantal 5 seconden fiches uit de algemene voorraad in zijn hand. Iedereen kiest in het geheim een tijdstraf door een aantal fiches in zijn hand te verbergen (ook 0 fiches zijn mogelijk). Daarna laat iedereen zijn gekozen straf zien. Deze tijdstraffen worden bij de eindtijd van de betreffende coureurs opgeteld. Met de nieuwe totaaltijden wordt dan de startvolgorde van de volgende KP bepaald (zie ART.3)


Deze regel kan indien gewenst ook bij rally's op asfalt, sneeuw of gemengde ondergronden worden gebruikt.

ART. 23 DOORKRUISEN VAN VOORDEN



Voorden (doorwaadbare plaatsen in een rivier) die de baan kruisen zijn een karakteristiek onderdeel van een rally op gravel. Ze kunnen op 2 manieren

genomen worden:

- Met constante snelheid, d.w.z. door het gebruik van een GASPEDAALDOBBELSTEEN (wit of oranje) of door het gebruik van een VERSNELINGSDOBBELSTEEN die hetzelfde is als de laatst gebruikte. Dit laatste is alleen mogelijk als men de beurt begint in dezelfde versnelling waarin men de laatste beurt is geëindigd. In beide gevallen wordt de voord als een normaal veld behandeld.
- Door versnellen of remmen, d.w.z. elke andere VD dan hierboven beschreven. Indien de dobbelsteen een  symbool laat zien is de speelbeurt onmiddellijk afgelopen. De coureur neemt een VERSNELLINGSKAART die overeenkomt met de zijn laatste dobbelsteenworp en legt die op zijn chrono stapel zonder hem om te draaien. Het betreft hier een onvrijwillige stop en geen controleverlies. Door deze stop kan het voorkomen dat niet alle geworpen dobbelstenen uit een tijdaanval kunnen worden benut. Toch mag de coureur zoveel SECONDEN nemen als hij dobbelstenen heeft geworpen.

- Bij controleverlies op een voord moet het juiste terrein naast de baan in acht worden genomen voor het bepalen van de schade. Dat betekent bijvoorbeeld bos, rotsen of weide en niet het water van de voord.
- Op besneeuwde wegen zijn de voordren bevroren. Daarom worden ze als een normaal veld behandeld.
- Als de voord direct wordt voorafgegaan door een oneffenheid kunnen er 2 dingen gebeuren:
 - Wordt de oneffenheid met de aanbevolen versnelling genomen, landt de MRC in de voord. De regels voor voordren worden normaal toegepast.
 - Wordt de oneffenheid met een hogere versnelling genomen, landt de MRC achter de voord. De regels voor voordren worden niet toegepast.

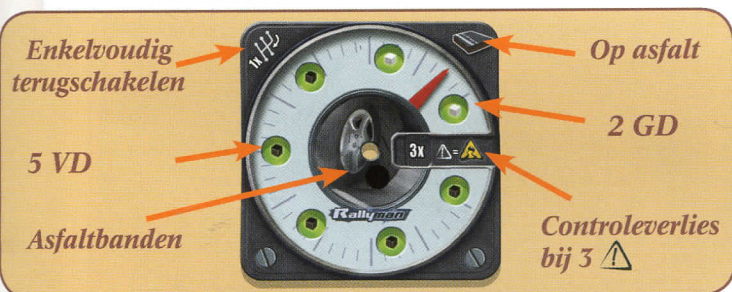
ART.24 DYNAMISCH DASHBOARD, BANDEN EN ONDERGRONDEN

24.1 Met DIRT hebben de coureurs het volgende tot hun beschikking:

- **4 bandentypes:** gravel-, asfalt-, winter- en zachte banden. Deze zijn terug te vinden op de verschillende dynamische dashboards.

- **4 Ondergronden:** gravel (leidend of niet leidend) , sneeuw , asfalt  (inclusief S1, S2, S3 voor zachte banden zie ART.24.3).

Richt men de rode wijzer op het symbool van een ondergrond, dan kan men alle gegevens voor deze ondergrond aflezen: dobbelstenen, aantal  en de toegestane vorm van terugschakelen.



De keuze van de banden wordt aan het begin van de eerste proef bepaald en kan daarna alleen tijdens een geplande reparatie worden veranderd.




- **24.2 Klassementsproeven met gemengde ondergronden:** Elke keer als de MRC op het eerste veld met een nieuwe ondergrond aankomt, richt de coureur de rode wijzer op het symbool van de nieuwe ondergrond.

Om de overgang naar een andere ondergrond tijdens een tijdaanval uit te voeren, moet de coureur zijn beurt precies plannen. D.w.z. dat hij de benodigde dobbelstenen op de voorziene velden legt. Hij kan zo aan de hand van zijn dashboard de geplande beweging controleren. Hij mag na het gooien van alle dobbelstenen de volgorde nog veranderen zolang hij de regels van het dashboard blijft volgen.

24.3 Zachte banden (SOFT):

Bij de inzet van zachte banden wordt de te rijden KP in 3 sectoren S1, S2 en S3 verdeeld. De positie van de rode wijzer wordt tijdens de proef telkens aangepast als een nieuwe sector wordt betreden.

Sectoren zijn gedeeltes van de rally op asfalt, sneeuw of gravel, die als volgt worden ingedeeld:

- ↑ **S1:** De 1^e sector duurt van de start tot het einde van de 1^e zone.
SOFT /  S1 → 4x  = 
- ↑ **S2:** De 2^e sector duurt van het einde van de 1^e sector tot het begin van de 3^e sector. Als er maar 1 sector is, bestaat er geen 2^e sector.
SOFT /  S2 → 3x  = 
- ↑ **S3:** De 3^e en laatste sector begint op het moment dat de laatste zone wordt betreden en duurt tot de finish. De 3^e sector bestaat niet als er maar 1 of 2 sectoren zijn.
SOFT /  S3 → 2x  = 
SOFT /   : op het dashboard



- Als er tussen 2 KP geen bandenwissel mogelijk is dan wordt de 1^e zone van de volgende KP als sector S3 beschouwd (of als S2, wanneer de vorige proef maar uit 1 zone bestond).

24.4 Aangeven van schade

Het verlies van een dobbelsteen wordt aangegeven door een zwart fiche  op het meest rechts gelegen gat in de wijzerplaat te leggen. Als op die plek geen dobbelsteen maar een groen licht te zien is, dan wordt dit licht afgedekt.

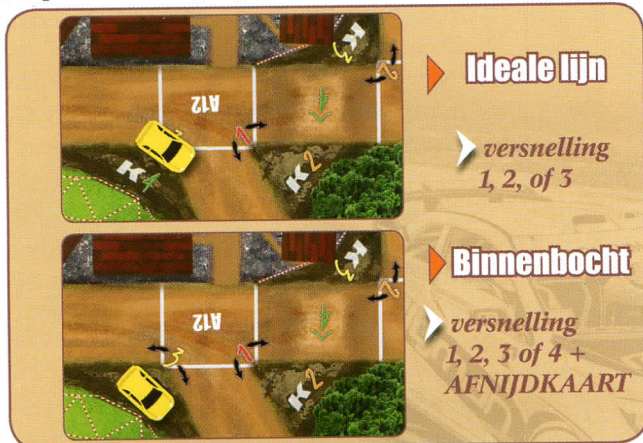


Voor winterbanden geeft het dashboard bijvoorbeeld maar 1 witte dobbelsteen en een groen licht aan. Bij de 1^e lekke band wordt dus alleen maar het groene licht bedekt.

ART. 25 KRUISINGEN

25.1 Over kruisingen rijden

- Als men rechtdoor rijdt worden de velden als normale velden of oneffenheden behandeld. Inhalen is mogelijk.
- Als men afslaat wordt het veld als een bocht behandeld. Men moet daarbij rekening houden met de notatie in de hoek van het veld (op de ideale lijn) of met die in de binnenbocht **K**.
- Op een kruising is geen buitenbocht om te slippen.



25.2 Controleverlies op een kruising



- Rijdt de coureur in de verkeerde richting, schakelt hij op de normale manier terug naar de 1^e versnelling. Op het bereikt veld draait hij zijn auto om (zonder een dobbelsteen te werpen) en rijdt hij terug, tot hij weer op de juiste route komt. Als de 2^e **VERSNELLINGSDOBDELSTEEN** nog

beschikbaar is kan hij dat in dezelfde beurt doen. Zo niet, moet hij tot de volgende beurt wachten.

ART. 26 LANGE BOCHTEN

26.1 Door een lange bocht rijden



- Het is alleen mogelijk te wisselen van de ideale lijn naar het slippen in de buitenbocht en omgekeerd, als men daardoor op de baan vooruitkomt. D.w.z. men moet een volgend veld bereiken.



26.2 Controleverlies

Hiervoor gelden de gebruikelijke regels.

26.3 Verder rijden na controleverlies

Vindt het controleverlies plaats op:

- Een veld op de ideale lijn: Gebruikelijke regels (ART.7).
- Het 1^e veld van de buitenbaan: Verder rijden vanaf het 1^e veld van de ideale lijn.
- Het laatste veld van de buitenbaan: Verder rijden vanaf het laatste veld van de ideale lijn.
- Een tussenliggend veld van de buitenbaan: Verder rijden vanaf het tussenliggende veld van de ideale lijn. Als de ideale lijn maar uit 2 velden bestaat, verder rijden vanaf het laatste veld.

Rallyman Dirt: een spel van **Jean-Christophe Bouvier**.
 Lay-out: **Stéphane Gantiez**.
 Naar het Nederlands vertaald door **Richard Rutten**.