



# Rallyman DIRT



## Zasady gry

DIRT jest rozszerzeniem gry RALLYMAN. Aby grać w DIRT musisz posiadać grę RALLYMAN w dowolnym wydaniu.

W rajdach na szutrze występują długie poślizgi, podwójne redukcje, przecieranie drogi, przeprawy przez strumienie, serie hopek i specjalne opony na szuter. Cel pozostaje ten sam: wykręcić najlepszy czas na odcinkach specjalnych i wygrać rajd. Witamy na szutrze!

### ART.18 POŚLIZG PRZED I ZA ZAKRĘTEM

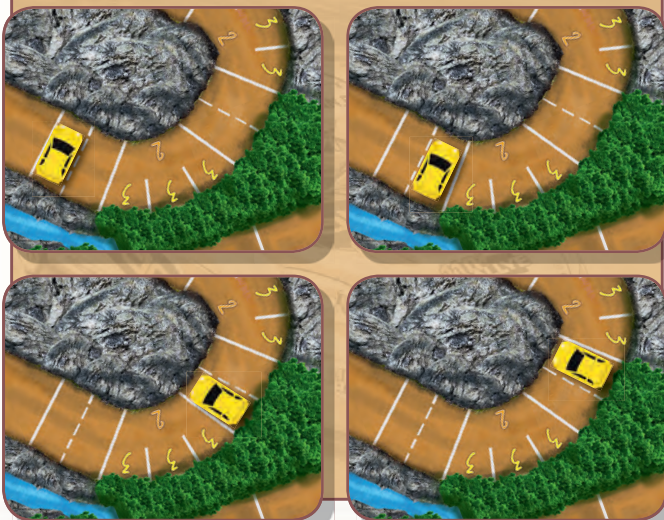
Jadąc na szutrze można wprowadzić samochód MRC w poślizg zarówno przed wejściem w zakręt, jaki i po wyjściu z niego. Pola przed i za zakrętem są przedzielone linią przerywaną. Linia przerywana wskazuje, że pole można pokonać na dwa sposoby:

- Można wjechać na skrót K lub z niego wyjechać z pierwszego lub drugiego pół-pola.

*Jako pojedyncze pole: samochód MRC pozostaje w kierunku jazdy.*




*Jako dwa pola: samochód MRC ustawia się bokiem do kierunku jazdy na pół-polu, które funkcjonuje jako pojedyncze pole.*





- Poślizg można stosować w trybie walki z czasem i w trakcie oddawania sekund.
- Nie można wyprzedzać samochodu MRC ustawionego bokiem do kierunku jazdy. Samochód jadący za nim może wejść w poślizg i zatrzymać się na pierwszym pół-polu (jeśli jest wolne).
- Po wjechaniu na pełne pole przez lub za zakrętem nie wolno wjechać na pół-pola.
- Po utracie kontroli, jazdę wznowia się z pełnego pola.

### ART.19 PODWÓJNA REDUKCJA

Podwójna redukcja, czyli wrzucenie biegu niższego o dwa od bieżącego biegu, jest możliwa na szutrze w trakcie jazdy w oponach na szuter oraz na śniegu w trakcie jazdy w oponach zimowych drugiej generacji. Uwaga na blokadę kół i utratę kontroli nad samochodem!

Możliwość podwójnej redukcji jest oznaczona na DESCE ROZDZIELCZEJ (ART. 24) symbolem .

Można na przykład przejść z 4. na 2. bieg w dowolnym momencie tury. Po rzucie kością (w tym przypadku kością 2. biegu), samochód MRC jest przesunięty na kolejne pole i:

- jeśli pojawił się symbol , kierowca traci kontrolę nad samochodem (ART. 7).
- jeśli nie pojawił się symbol , samochód może jechać dalej. Kość biegu, który został „przeskoczony” (w tym przypadku kość 3. biegu), może być użyta w tej samej turze.

 pozwala na standardową redukcję o jeden bieg.

- W przypadku wyprzedzenia, wyprzedzający przejmuje pomarańczowe kości GAZU w momencie wjechania na pierwsze pole przed byłym leaderem.
- Jeśli wyprzedzenie odbywa się w czasie walki z czasem, wyprzedzający umieszcza kości na polach przed wykonaniem rzutu. Przed wyprzedzeniem używa białych kości gazu, po wyprzedzeniu używa kości pomarańczowych. Po rzucie może zmienić kolejność kości, ale nie wolno mu użyć białych kości po wyprzedzeniu.

### ART.20 PRZECIERANIE DROGI PRZEZ LEADERA

Przejeżdżając skrótem w strefach szutrowych należy się liczyć z trzema możliwymi sytuacjami:

Leader używa pomarańczowych kości GAZU zamiast białych kości GAZU. Kości pomarańczowe mają dwa symbole  $\Delta$  (kości białe mają tylko jeden taki symbol).

DESKA ROZDZIELCZA (ART. 24) wskazuje automatycznie kości gazu odpowiednie dla typu opon i pozycji kierowcy w czasie jazdy na szutrze.



- W przypadku wyprzedzenia, wyprzedzający przejmuje pomarańczowe kości GAZU w momencie wjechania na pierwsze pole przed byłym leaderem.
- Jeśli wyprzedzenie odbywa się w czasie walki z czasem, wyprzedzający umieszcza kości na polach przed wykonaniem rzutu. Przed wyprzedzeniem używa białych kości gazu, po wyprzedzeniu używa kości pomarańczowych. Po rzucie może zmienić kolejność kości, ale nie wolno mu użyć białych kości po wyprzedzeniu.

## ART. 21 CZYSZCZENIE SKRÓTÓW

Przejeżdżając skrótem w strefach szutrowych należy się liczyć z trzema możliwymi sytuacjami:



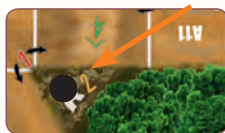
**czysty skrót** : skrót staje się „czysty” dla wszystkich następnych kierowców, którzy nie będą losować karty skrótu przejeżdżając tym skrótem. Oczyszczony skrót oznacza się umieszczając czarny znacznik na symbolu **K** na polu skrótu.



**brudny skrót** : standardowe zasady, czyli należy umieścić znacznik błota na zakręcie. Kierowcy pobierają kartę skrótu, aż zostanie on całkowicie oczyszczony.



**przebita opona** : standardowe zasady, czyli strata kości GAZU (białej lub pomarańczowej). Kierowcy pobierają kartę skrótu, aż zostanie on całkowicie oczyszczony.



## ART. 22 PUNKTY KONTROLI CZASU

Ekipy biorące udział w rajdzie mają obowiązek stawić się o określonej godzinie w punktach kontroli czasu (PKC) umieszczonych na dojazdówkach pomiędzy odcinkami specjalnymi.

Niektóre ekipy spóźniają się celowo, aby otrzymać karę czasową za spóźnienie i nie jechać jako leader na szutrze.

Po dotarciu do mety, kierownik rajdu wpisuje czasy przejazdu na odwrocie KARTY RAJDU i ogłasza je wszystkim uczestnikom.



Aby odwzorować strategię dojazdu do PKC, kierowcy dobierają ze wspólnego stosu dowolną liczbę znaczników pięciosekundowych i chowają w garści liczbę znaczników odpowiadającą karze czasowej.

Następnie równocześnie pokazują swoją karę czasową. Jest ona dodana do ich czasu przejazdu na ukończonym

odcinku specjalnym. Ostateczne czasy są następnie wpisane do KARTY RAJDU, co pozwala na określenie kolejności startu w następnym odcinku specjalnym (ART. 3).

- Można wprowadzić tę procedurę do rajdów na asfalcie, na śniegu lub na nawierzchni mieszanej.

## ART. 23 PRZEPRAWA PRZEZ BRÓD



Trasy rajdów na szutrze często prowadzą przez rzeki i strumienie, czyli przez brody, które najlepiej pokonywać jadąc ze stałą prędkością.

Przez BRÓD, czyli pole przez które przepływa woda, przejeżdża się na 2 sposoby:

- **ze stałą prędkością**, czyli rzucając kością GAZU (białą lub pomarańczową) lub kością biegu, na którym zakończono poprzednią turę.
- **redukując lub przyspieszając**, czyli rzucając kością niższego lub wyższego biegu:

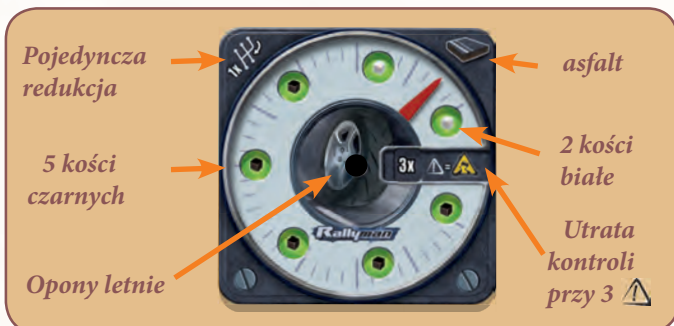
- Jeśli nie pojawił się symbol  $\Delta$  samochód pokonuje pole według normalnych zasad.
- Jeśli pojawił się symbol  $\Delta$ , kierowca kończy turę na przeprawie i dobiera kartę odpowiadającą biegowi na którym jechał. Jego tura się kończy, ale bez utraty kontroli.

- Koniec tury może spowodować, że część kości w trybie walki z czasem nie zostanie wykorzystanych. Pomimo tego, kierowca zyskuje tyle SEKUND ile rzucił kości.
- W przypadku utraty kontroli w trakcie przeprawy przez bród, należy brać pod uwagę teren wokół pola (las, skały, itp.), a nie wodę przez którą się przejeżdża.
- W strefach ośnieżonych, brody są skute lodem. Pokonuje się je jak zwykłe pola.
- Hopki przed brodem pokonuje się na 2 sposoby:
  - Jeśli kierowca wjechał na hopkę jadąc z zalecaną prędkością, samochód ląduje na polu z brodem. Stosuje się wtedy powyższe zasady.
  - Jeśli kierowca wjechał na hopkę jadąc z nadmierną prędkością, samochód ląduje za brodem. Stosuje się wtedy zasady dotyczące hopek.


## ART.24 DESKA ROZDZIELCZA, OPONY I TYPY NAWIERZCHNI

### 24.1 Dzięki rozszerzeniu DIRT kierowcy mają dostęp do:

- 4 typów opon: opony na szuter, opony letnie (asfalt), opony zimowe drugiej generacji i opony miękkie (soft).



- 4 typy nawierzchni: szuter (snow), śnieg (ice), asfalt (asphalt) (+ S1, S2, S3 dla miękkich opon ART. 24.3)

Aby poznać parametry jazdy na danej nawierzchni (typ kości, liczba symboli , dopuszczalna redukcja), należy przekręcić czerwoną wskazówkę na ikonę drogi po odpowiedniej stronie DESKI ROZDZIELCZEJ.

Wybór opon odbywa się na początku rajdu i w trakcie korzystania z pomocy mechaników.

### 24.2 Odcinki specjalne na mieszanych nawierzchniach

W momencie w którym samochód wjeżdża na pierwsze pole nowej nawierzchni, należy przekręcić czerwoną wskazówkę na odpowiednią ikonę.

Jeśli zmiana nawierzchni następuje w trybie walki z czasem, należy zaplanować turę kładąc kości na kolejnych polach, aby móc sprawdzić poprawność ruchu na DESCE ROZDZIELCZEJ.




Po rzucie, kierowca może zmienić kolejność wykorzystania kości, ale musi odbyć się to według wskazań DESKI ROZDZIELCZEJ.

### 24.3 Opony miękkie (SOFT)




W przypadku wyboru opon miękkich, odcinek specjalny jest dzielony na 3 sektory (S1, S2 i S3), które oznacza się kolejno na DESCE ROZDZIELCZEJ.

Sektory na asfalcie, śniegu i szuterze określa się w następujący sposób:




**S1** : pierwszy odcinek drogi biegnący od mety do pierwszej krawędzi STREFY.

SOFT /  S1 → 4x  = 

**S2** : odcinek drogi między sektorami S1 i S3. Nie ma sektora S2, jeśli odcinek specjalny rozgrywa się tylko na jednej planszy STREFY.

SOFT /  S2 → 3x  = 

**S3** : ostatni odcinek drogi biegnący od mety do najbliższej krawędzi STREFY. Nie ma sektora S3, jeśli odcinek specjalny składa się z jednej lub z dwóch planszy STREFY.


SOFT /  S3 → 2x  = 

SOFT /   : patrz zasady na DESCE ROZDZIELCZEJ.



- Jeśli opony miękkie nie zostały zmienione między odcinkami specjalnymi, kolejny OS to S3 (lub S2 jeśli poprzedni odcinek specjalny składał się z jednej planszy STREFY).

### 24.4 Oznaczanie uszkodzeń

Utratę kości oznacza się zakrywając symbole CZARNYM ZNACZNIKEIM , zaczynając od prawej.



Jeśli nie ma symbolu kości, zakrywa się zielone światelko. Przypadek występuje na przykład kiedy jedzie się po asfalcie w oponach zimowych: widoczne są wtedy biała kość i zielone światelko. Po pierwszej przebitej oponie zakrywa się zielone światelko.

## ART. 25 PRZEJAZD PRZEZ SKRZYŻOWANIE

### 25.1 Przejazd przez skrzyżowanie

- Pola skrzyżowań można traktować jak zwykłe pola lub pola z hopką, jeśli przejeżdża się przez nie w linii prostej.
- Pola skrzyżowań mogą też być zakrętami. Należy wtedy wziąć pod uwagę wartość biegu w rogu pola (trajektoria wewnętrzna) lub wartość pola skrótu **K**.



**Po wewnętrznej**

na 1., 2.,  
lub 3. biegu



**Skrótem**

na 1., 2., 3.  
lub 4. biegu  
+ karta krótu

- Nie można pokonywać skrzyżowań w poślizgu.



### 25.2 Utrata kontroli na skrzyżowaniu

- W przypadku obrania złej drogi na skrzyżowaniu, należy zredukować do 1. biegu, wykręcić na polu do którego samochód dojechał (nie rzucając dodatkowej kości) i ruszyć z powrotem w dobrym kierunku.

## ART. 26 DŁUGIE ZAKRĘTY

### 26.1 Technika jazdy na długich zakrętach



**Po wewnętrznej**

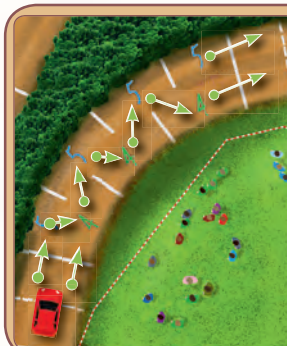
3 pola na 1., 2.  
lub 3. biegu



**W poślizgu**

4 pola na  
5. biegu

- Na długich zakrętach dozwolone jest przechodzenie między polami wewnętrznymi (trajektoria wewnętrzna) i polami zewnętrznymi (poślizg) pod warunkiem, że samochód cały czas jedzie do przodu.



**dozwolone zmiany trajektorii**



**nieodpowiedzialne zmiany trajektorii**

### 26.2 Utrata kontroli

- Obowiązują zasady standardowe.

### 26.3 Powrót do rajdu po utracie kontroli

Po utracie kontroli, powrót do rajdu odbywa się jak poniżej:

- utrata na wewnętrznej: zasady standardowe (ART.7)
- utrata kontroli na pierwszym polu w poślizgu: powrót z pierwszego pola trajektorii wewnętrznej.
- utrata kontroli na ostatnim polu w poślizgu: powrót do rajdu z ostatniego pola trajektorii wewnętrznej.
- utrata kontroli na środkowym polu w poślizgu: powrót do rajdu ze środkowego pola trajektorii wewnętrznej lub z ostatniego, jeśli są tylko dwa pola wewnętrzne.

Rallyman Dirt: gra autorstwa **Jean-Christophe Bouvier**  
Projekt graficzny: **Stéphane Gantiez.**  
Polska wersja: **Piotr Burzykowski**