

Заклинание: Гром и молния. Вы призываете молнию, которая наполняет вас энергией и наносит урон всем противникам в радиусе 10 м.

Требуется: Шаман (Стихии)

Требует уровень: 10

Из описания к World of Warcraft

Умные книжки утверждают, что медленнее 200 километров в секунду молния (разряд атмосферного электричества) перемещаться в пространстве не может. Быстрее — пожалуйста...



СКОРОСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Вlitz — это молния. По-немецки. Почему по-немецки? А по-какому надо? На любом другом языке это слово окажется длиннее и ощутимо медленнее. Попробуйте сами, на скорость: «Блиц», выбранное хозяином и «Инадзума», как полагалось бы при заводском тюнинге. Так что правильно было выбрано имя — оно красуется на решётке радиатора, без труда там помещаясь, а главное — вполне соответствует действительности. В результате очень незаводского тюнинга оказалось, что медленно машина ездить решительно не может. Двигатель — с двумя турбинами, 650 лошадиных сил (и есть подозрение, что каждая из лошадей — скаковая), колёса пробуксовывают на сухом асфальте от одного лишь (как многим кажется) пристального взгляда на педаль акселератора. Ну и аэродинамический обвес, почти полностью скрывший исходные очертания машины.

Аудиосистему решили сделать так, чтобы можно было полностью погрузиться в тонкую звуковую ткань подголосочно-

полифонических распевов Григорианского хора, не забывая при этом, что мелизматические разделы следует расшифровывать метрически, с применением правил модальной нотации. Ну ладно, ладно, уж и пошутить нельзя...

Разумеется, установку надо было сделать очень громкую и «открытой архитектуры», то есть чтобы на вечеринках open air было целесообразно (и не стыдно) открыть багажник. Поэтому у системы две конфигурации: ходовая, которой надо преодолевать распевы могучего выхлопа двигателя, и open air, которой надо преодолевать лишь некоторое количество открытого пространства. На звено open air здесь ложится немалая доля и акустической, и эстетической нагрузки, поэтому оформлению и отделке этого сегмента уделили максимум усилий.

Мультимедийное навигационное головное устройство Velas VDD-N723U установлено в штатном месте, на вход Aux подан звуковой сигнал с выхода нетбука, при открытом багажнике он становится основным источником звука. Собственно, нетбук здесь служит,

SUM

Тип системы: мультимедиа

Аудио: 2-полосный фронт + 2-полосный тыл + 2 сабвуфера + open air

Источник: Velas VDD-N723U + нетбук

Монитор: Eonon E1102A

Усилители: Alpine PDX-F4, Kicx QS-1.1000

Акустика: Dragster DS-432, Dragster DS-632, Alpine SPR-69, MTX T 3.5e

Сабвуферы: Kicker Solobaric S15L7

Сами видите: для молнии нет слова лучше, чем немецкое



Студия:
Quality Sound
**Руководители
проекта:**
Алексей
Кладкевич,
Игорь
Боровков



В «ходовом» режиме функции источника принадлежат мультимедийному Velas

Система в салоне скон-
понована стандартно и
неброско



КОЛЁСА ПРОБУКСОВЫВАЮТ
УЖЕ ОТ ПРИСТАЛЬНОГО
ВЗГЛЯДА НА ПЕДАЛЬ
АКСЕЛЕРАТОРА



Открытая задняя дверь разворачивает акустику open air на аудиторию, одновременно превращаясь в басовый рупор

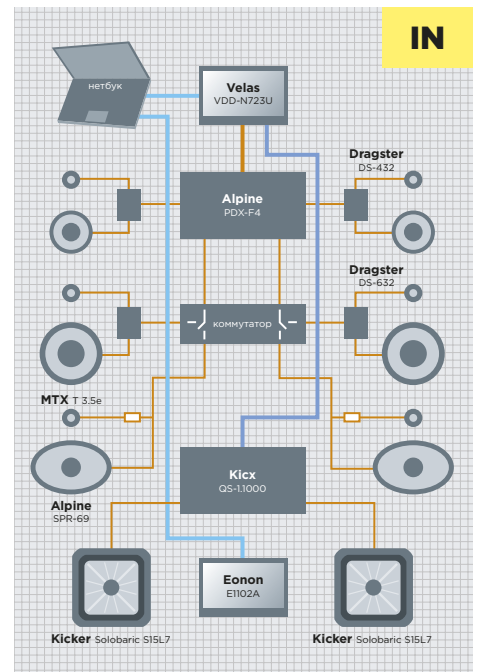


Нетбук в багажнике убран в отдельный отсек, доступ к нему дистанционный

скорее, системным блоком, потому что установлен скрытно, для управления используется беспроводная мышь, а для вывода результатов управления — внешний монитор.

Акустика в салоне установлена без особых хитростей в штатных местах по схеме «фронт + тыл» и взаимодействует с четырёхканальным усилителем Alpine PDX-F4. При работе «на публику» вместо тыловых динамиков подключается широкополосная акустика open air — голосистые коаксиалы 6 x 9 дюймов Alpine SPR-69, к которым добавили ещё и пищалки MTX T 3.5e с пассивными кроссоверами из комплекта. Эту акустику установили на подъёмной двери таким образом, что в открытом состоянии она ориентирована на головы и уши потенциальных слушателей. Между динамиками спрятался ещё один элемент, не отражённый на схеме, но имеющий прямое отношение к системе — анализатор спектра. На схему он не попал, потому что электрической связи с системой не имеет — звуковой сигнал воспринимается микрофоном. Пляшущие на экране в такт музыке световые столбики оживляют картину.

Очевидно доминирующим элементом системы стали два квадратных сабвуфера Kicker Solobaric S15L7, изготовленный для них корпус занял практически весь объём багажного отсека. Сабвуферы установлены по краям корпуса, между ними расположились буферные ёмкости по 1,5 Ф и 9-дюймовый монитор Eonon E1102A, подключённый к нетбуку. Там же



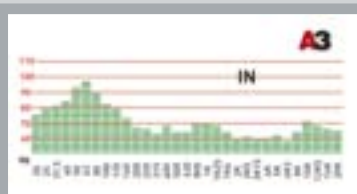
расположены переключатели конфигурации системы: подключение акустики, включение усилителей и дополнительного оборудования.

В верхнюю крышку сабвуферного корпуса врезан сабвуферный моноблок Kicx QS-1.1000. На нагрузке 1 Ом он развивает мощность до 2,5 кВт, а здесь ему нагрузку организовали именно такую, выбрав модификацию сабвуферов с двумя 4-омными звуковыми



УСТАНОВКУ НАДО
БЫЛО **СДЕЛАТЬ**
ОЧЕНЬ ГРОМКУЮ
И **«ОТКРЫТОЙ**
АРХИТЕКТУРЫ»

RTA



АЧХ системы, снятая стандартным образом, подтверждает всё ранее услышанное: ураганный бас с акцентом не на инфранизких частотах (хотя и их в достатке), а на более высоких, «ударного действия», и приподнятая «верхушка». Удивила, не скрою, АЧХ, измеренная в двух метрах позади машины при открытой задней двери. Передаточной функции салона в этом случае, понятно, уже нет, но салон стал работать гигантским басовым рупором, поэтому низов здесь, на улице, оказалось ненамного меньше, чем в тесном салоне. Причудливая геометрия этого рупора вызвала заметную (мягко говоря) неравномерность на средних частотах, но таковы законы природы, задачи их опровергать не ставилось...

катушками у каждого. Питать такой агрегат от штатного аккумулятора было бы нерационально (и недолго), дополнительные батареи и дистрибьюторы установлены за спинкой заднего сиденья, там же, в оставшемся уголке, пристроился усилитель Alpine PDX-F4, благо уж ему-то места много не требуется.



Машина получилась красивая, система — громкая, а то, что медленно ездить не умеет — так ведь у каждого свои недостатки...

Если присмотреться, справа можно заметить усилитель. Аккумуляторы не заметить трудно

ЕСТЬ ПОДОЗРЕНИЕ, ЧТО КАЖДАЯ ИЗ **650** ЛОШАДЕЙ ПОД КАПОТОМ — **СКАКОВАЯ**



Звучание системы оценивалось дважды — с водительского места и «с улицы».

SQ

В салоне всё оказалось без особых изысков — добротно, комфортно, но не впечатляюще новыми трактовками литургических драм. Впрочем, мы это уже обсуждали. При незаведенном или работающем вхолостую двигателе заметен избыток баса, от которого, как подсказывает опыт, на ходу не останется и следа.

На улице — мощно, фантастически напористо. В двух метрах от машины «долбаёт в грудь» весьма ощутимо. Специальные тесты не проводили, но, судя по всему, на открытой площадке слышимость гарантирована в пределах пары сотен метров. Тональный баланс в этом режиме остаётся специфическим, с большим уровнем низких частот, хотя условия уже совсем иные. Высокие частоты также приподняты, середина на этом фоне слегка провалена — на большом расстоянии тональный баланс выравнивается за счёт физиологических особенностей слуха.