

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 **orep air** на аудиторию, одновременно превращаясь в басовый рупор

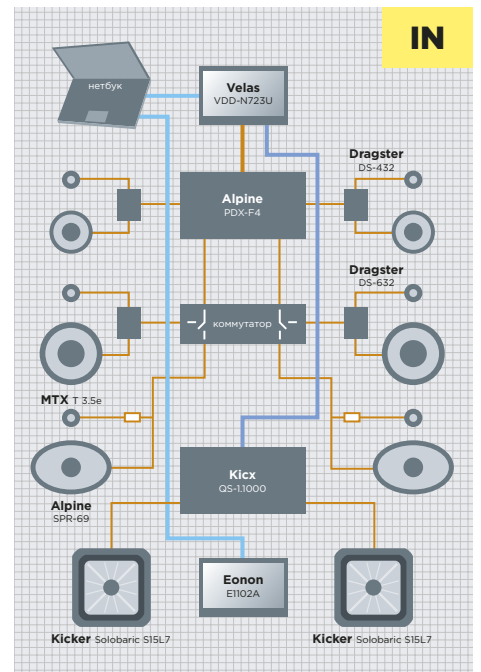


Нетбук в багажнике убран в отдельный отсек, доступ к нему дистанционный

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 **orep 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 спрятались 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



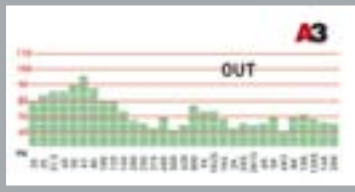
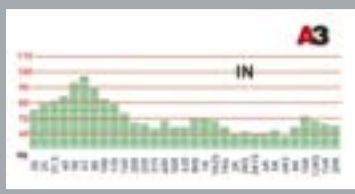
расположены переключатели конфигурации системы: подключение акустики, включение усилителей и дополнительного оборудования.

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.