

Я отметил последний день, как только проснулся.

Наступило 12 августа, и часы тикали.

Что касается настройки и моделирования, я не мог больше улучшиться. Я так сильно подправил и FC, и все симуляции, включая AE86, что не мог идти дальше. Оставалось только тренироваться на спуске, потому что мне это действительно было нужно.

Я не мог вспомнить, когда в последний раз у меня была нормальная гонка. Я тренировался с Кёске на спуске каждый вечер, но этого было недостаточно. Я ни с кем не участвовал в гонках с тех пор, как более двух лет назад я завоевал титул самого быстрого в Гумме у Айсуке на Усуи.

Улыбаясь, я усмехнулся, положив руку на капот FC.

Я зашел так далеко, но мне предстоял долгий путь.

Эта победа над AE86 была лишь симуляцией. Только используя реальные данные AE86, а также свои знания канона, я смог подсчитать свой выигрыш. Моя победа не была гарантирована до тех пор, пока я снова не пришел в боевую форму со своим FC.

Конечно, я был почти на 100-м уровне, но опять же, я не участвовал в гонках уже много лет.

Я вспомнил те времена, когда тренировался с Дайто и Такихиро на спуске. На заре моего вступления в мир уличных гонок. Никто не знал, кто я такой, и на что способен мой FC. И теперь до окончательного испытания оставалось примерно тридцать три дня.

Суббота, 15 сентября, станет для меня испытанием во всех смыслах.

Мне нужно было убедиться, что все аспекты моего вождения готовы. Мне нужно было убедиться, что моя работа на поворотах и газу более чем готова. Да, я исследовал Такуми, но он был противником, не похожим ни на одного другого, с которым я сталкивался. Айсуке Кано действительно тестировал машины Nismo вживую, но он никогда не тренировался так, как раньше. Никогда с чашкой воды, никогда с тем уровнем точного контроля над шинами, который Бунта заставлял Такуми тренировать.

По иронии судьбы, все мои воспоминания о победе за победой AE86 как в этом году, так и в каноне только напоминали мне о том, каким быстрым он был на самом деле. О том, насколько хорошо он контролировал шины.

Только с системой я смогу добиться этого.

Пока цикады пели свои песни конца лета, я сел в FC.

Была середина дня, но спуск Акины не был закрыт.

III

Я закрыл дверь FC, оглядывая вершину. Стартовая линия Акины для спуска.

Водонапорная башня, галереи, которые будут заполнены людьми. Сцену собирались подготовить.

Тридцать три дня. Это все, что у меня было. К счастью, Бездна не подчинялась тем же законам времени, что и я.

Несмотря на то, что был полдень, Бездну это не волновало, и она мгновенно превратилась в цифровую ночь.

Система встретила меня как старого друга.

[Рёске Такахаша UP 98 Гонщик -

Текущие записи курса, перевал Акина: UP 90 Lancer Evolution III (нет)

UP 90 BNR32 (Нет)

UP 90 FD3S (нет)]

Кёске приближался к 80-му уровню, но по иронии судьбы видеоигра могла бы стать более сложной задачей, чем Кёске.

Я решил выбрать Lan Evo, и Бездна породила голубой Evo III прямо за мной.

Его фары светились, и я услышал рев двигателя рядом со мной.

Я посмотрел вниз, заводя двигатель.

Когда Evo сразу же помчался по спуску Акины, я последовал за ним.

III

Несясь на первой прямой, FC Рёске громко гудел позади синего Evo III. Войдя в первый

поворот, Рёске увидел, насколько плавно машина смогла войти в поворот. На полной скорости дрифт четырех колес был достаточно сильным, чтобы легко удерживать лидерство.

Ускорившись на второй прямой, Рёске последовал за ним, тихо наблюдая.

13В-Т жужжали под его капотом, двигатель громко ревел, когда Рёске нажимал на тормоза, чтобы дрифтовать вместе с Evo.

Рёске переключил передачу, внимательно глядя на дрифт Evo.

«Я не предполагал, что Бездна может порождать таких могущественных НПС. Скорость прохождения поворотов поразительна. Мне просто нужно следовать в этом темпе. Неважно, насколько смертоносна эта линия».

Во время следующих трех поворотов спуска Акины, Рёске старался сдерживать весь потенциал своих шин во время поворотов на высокой скорости. Он заставил задние фары FC светиться, когда давал задний ход, FC поворачивал влево и вправо, визжа в поворотах.

Преодолев крутой поворот вправо, Рёске, дрифтуя, щелкнул задней частью FC по повороту. В тот момент, когда он восстановил контроль над передними шинами, он сбросил оказываемое на них давление, не желая, чтобы они слишком сильно потеряли сцепление с дорогой.

«Какое плавное ускорение. Evo действительно полностью использует все четыре шины».

На длинном и широком левом повороте Рёске использовал все четыре колеса, чтобы зацепиться за внутреннюю часть трассы. Его сцепление с дорогой было достаточно быстрым, чтобы не отставать от Evo, но не слишком чрезмерным из-за нагрузки на передние шины.

На длинной прямой недостаток мощности Рёске был компенсирован тем, насколько хорошо он обслуживал центральные роторы. Оба В-Т жужжали в унисон, и Рёске уверенно сохранял скорость, не отставая от Evo.

Память Рёске оказалась такой же острой, как и всегда.

«Медленный поворот направо, за которым следует один из самых крутых поворотов налево за весь маршрут. Вот где бы Такуми сбил Кёске с ног, используя инерционный дрифт. Это может быть сложно, но я думаю, что знаю, как воспроизвести нечто подобное».

Выйдя из правого поворота, Рёске двинулся вперед, не тормозя перед предстоящим поворотом.

Роторы FC громко жужжали, когда Рёске ускорился. На полной скорости передние колеса FC полностью проскальзывали, что позволило Рёске направить FC лицом внутрь и почти

обогнать Evo из-за того, насколько быстрым был полученный поворот. Он отпустил газ в тот момент, когда левый поворот закончился, и быстро переключил передачу. Коробка передач FC среагировала мгновенно, и Рёске смог ускориться на спуске так, как ему было нужно.

При этом FC прилип к хвосту Evo, как клей.

Рёске молча кивнул.

«Идеально. И, по словам системы, не потребовалось ни единого удара по сцеплению передних шин».

Он переключил передачу для следующего крутого поворота направо.

«Подобный поворот может сказаться на любых передних шинах». – Подумал Рёске, пройдя в угол позади Evo. – «Но мой навык управления шинами всего 60-го уровня. Если я хочу, чтобы он соответствовал навыку Такуми, мне нужно продолжать проходить повороты с такой же скоростью, чтобы поднять его как минимум до 90-го уровня».

На прямой, ведущей к резкому повороту вправо, Рёске снова отстал бы, но не потерял в скорости из-за того, насколько хорошо был настроен его FC.

В конце концов Рёске понял, что его победа гарантирована. Хотя Evo был достаточно быстр, чтобы держать Рёске в напряжении, поскольку гонщик не был человеком, его выбор траектории движения был во многом предсказуем.

Примерно через пять шпилек Рёске полностью понял стиль НПС и отреагировал соответствующим образом.

Перед соответствующим L-поворотом Рёске переключил передачу, чтобы двигаться на достаточно высокой скорости, чтобы обогнать Evo. Зная, что Evo необходимо завершить поворот, прежде чем отреагировать на обгон, Рёске уже переключился на повышенную передачу и начал ускоряться под уклон.

В оставшуюся часть гонки Рёске легко предсказывал каждую атаку Evo еще до того, как она произошла.

III

Когда битва закончилась, я поднял уровень управления шинами примерно до 65-го уровня. Тихо сидя в Бездне на вершине Акины, я обдумывал, как подготовиться к гонке с Такуми всеми возможными способами.

Во-первых, управление шинами будет очень важно в этой гонке. Но я не мог пренебречь переключением передач и ускорением. К счастью, мой навык в обоих случаях приближался к 100-му уровню, поскольку в целом я почти достиг максимума на 100-м уровне, но, тем не менее, нужно было учитывать и другие факторы. Вещи, которые просто не могли бы произойти в обычной гонке, могли легко дать Такуми преимущество.

Если какой-то компонент вышел из строя, это изменило бы симуляцию. Если бы состояние дороги вообще изменилось, это изменило бы симуляцию. И если бы я спонтанно решил почувствовать тошноту, это изменило бы симуляцию.

Такуми действительно был опытным гонщиком. В начале аниме можно было утверждать, что лишь несколько других гонщиков были лучше него. Среди которых я был наиболее заметным. Однако, когда он сталкивался с гонщиками, которые были намного лучше его, такими как я, Кёичи Судо, «Рука Бога» Джошима и даже Синдзи Инуи, происходили действительно странные вещи.

Первым от этого пострадал я сам, после того как как-то забыл учесть стоимость жесткого дрифта на передних шинах.

Затем Кёичи Судо удалось победить Такуми, но из-за того, что у него взорвался двигатель, это было признано ничьей.

Затем Джошима стало так плохо, что ему пришлось остановиться и вылезти из своего S2000, чтобы его вырвало.

В общем, всякий раз, когда казалось, что Такуми проиграет, что было ясно, что он проиграл, что-то действительно странное мгновенно изменилось бы в его пользу.

Каким бы маловероятным это ни казалось, многие вещи могли произойти без предупреждения, когда мы участвовали в гонках, и мои передние шины все еще держались.

Во-первых, один из пяти отдельных контактов первичного охладителя мог случайно перегреться. Хотя оба ВТ 1 и 2 находились в достаточно хорошем состоянии, чтобы выдержать шторм, мне нужно было избегать вращения автомобиля выше 6000 об/мин, чтобы избежать полного сгорания двигателя. В любом случае это не будет серьезным препятствием, но сократит количество времени, которое мне понадобится, чтобы центральные роторы оставались намного прохладнее, чем мне нужно. И это была одна из немногих вычисляемых переменных, которые я не полностью учел в этой гонке.

Такуми ездил на своем AE86 вверх и вниз по Акине, независимо от условий дороги: дождя, снега, ветвей деревьев или чего-либо еще, закрывающего дорогу. Даже если он был болен, Бунта все равно заставлял его вставать утром и мчаться.

Хотя я, конечно, овладел гонками в нормальных условиях, аномальные условия в «Красных Солнцах» выпадали на долю таких гонщиков, как Кента или Айсукэ, которые гораздо больше привыкли к таким вещам, как дождь или, особенно, к неисправностям автомобилей, будучи тест-пилотом Nismo в случае с Айсукэ.

Это означало, что если произойдет что-то необычное, Такуми мгновенно получит преимущество.

В нашей гонке мне пришлось бы беспокоиться только о препятствиях на дороге, как о других машинах, или о чем-то еще, если бы я лидировал. Что я и сделал бы в тот момент, когда Такуми слишком сильно разогнался от нервозности как раз во время соответствующих L-поворотов третьего участка спуска Акины. Так что препятствия действительно будут проблемой на последней трети гонки.

Машины появлялись в каноне только на Первом этапе во время гонки Такуми и Мако. Мако посчастливилось помочь Саюки заметить приближающуюся машину, поскольку Саюки не была за рулем, и ей не о чем было беспокоиться. Такуми, который доставлял тофу в течение 6 лет и привык к дороге, иногда встречающейся с другими машинами, смог проехать ее без проблем.

Я должен был убедиться, что я тоже готов к этому. Каким бы маловероятным это ни казалось, во время нашей гонки машина могла ехать в гору. Хотя члены экипажа гонки мигали фарами во время одной из шпилек, чтобы сообщить нам об этом заранее, ключевым моментом было точное знание того, когда и где это появится.

Затем я мог бы смоделировать другие гонки здесь, в Бездне, против Кёичи Судо или другого гонщика, где мой соперник стартует немного раньше, чем я, давая ему несколько десятых секунды дополнительного времени в качестве гандикапа. Хотя это не было абсолютно надежной гарантией того, что я смогу победить Такуми, это было ближе всего к этому.

Теперь я решил изменить условия Акины, чтобы создать тестовый прогон для себя.

Я сделал так, чтобы дорога была максимально опасной и начал свой забег.

Хотя я и не напрягался по полной, Акина изменилась так, чтобы я это делал. Не из-за трупов животных, от оленей до опоссумов (я потерял это отвращение задолго до медицинского университета), а просто из-за разнообразия и жестокости этих препятствий.

Цифровые препятствия были повсюду, и я был рад, что они были смоделированы как часть Бездны, иначе мне пришлось бы ремонтировать FC. Они были не так уж и плохи, в основном они вызывали пробуксовку задних шин при прохождении поворотов. Первое было непростым, и я почти полностью провалил шпильку, но смог вовремя стабилизировать FC, чтобы продолжить движение под гору.

Случайные кусочки листвы, разбросанные по трассе, упавшие ветки деревьев разного размера,

также заставили меня свернуть с дороги. В некоторых секциях из-за них я терял время, но из-за системы потребовалось около десяти или пятнадцати веток, чтобы освоиться.

Оставив шпильку, стараясь не загораживать часть окна листвой, я увидел прямо перед собой машину. У меня не было достаточно времени, чтобы отреагировать так, как следовало, избежав столкновения. Только используя размер и положение автомобиля, я смог избежать лобового столкновения.

В раллийных гонках иногда приходилось беспокоиться о встречном движении. Но я так долго не участвовал в гонках «Джимхана», что эта часть меня практически бездействовала.

Остальная часть спуска прошла примерно так же, и я быстро смог уловить тонкие нюансы опасных условий.

Во-первых, в первую очередь следует отметить размер и положение этих объектов. Мертвый опоссум или что-то в этом роде не смогло бы позволить задним колесам выскользнуть, если бы я избегал этого. Акина была узкой, но обе полосы позволяли отойти в сторону. Листва раздражала, но это было не слишком сложно. Самой большой проблемой были встречные машины. Они заставили меня держаться так далеко в своей полосе, что, если бы это было во время поворота, мне, вероятно, был бы конец, если бы дорога не была достаточно широкой, чтобы облегчить это.

Хоть я и был лучшим гонщиком, чем Икетани, если бы машины хоть немного столкнулись, я, скорее всего, полностью разбился бы. Акина на некоторых участках была настолько узкой, что у меня не было другого выбора, кроме как пройти неудачный поворот.

Хотя одного спуска с горы мне было недостаточно, чтобы овладеть навыком, я смог начать попытки шлифования. К счастью, система настолько повысила скорость, с которой я этому обучился, что я довольно хорошо усвоил это примерно после десяти или около того пробежек.

Стоя на вершине Акины, я продолжал разрабатывать стратегию.

Теперь подвеска и трансмиссия FC были настолько прочными, что, несмотря на то, сколько я потратил на их настройку, невозможно было, чтобы они вышли из строя. Ни одна деталь, от резьбы до любой оси или любой части подвески FC, не имела шанса выйти из строя. На такой скорости я бы победил Такуми 100-процентно, и если бы только в FC не ударила молния, они бы не подвели.

Однако, когда я участвовал в гонках с Такуми, часто происходили странные вещи.

Если подвеска выйдет из строя, у меня возникнут большие проблемы с балансировкой машины. Я помню, как в аниме подвеска Кёске сильно пострадала, поскольку он разбился из-за саботажа, и ему пришлось участвовать в гонках на совершенно другом FD. Я бы страдал от

гораздо более слабой версии этого, но все же это могло бы значительно снизить мое время, поскольку мне нужно было бы убедиться, что вся подвеска не разрушится от давления во время поворотов.

Что касается коробки передач, то это тоже маловероятно, но серьезно. В случае перегрева я бы также потерял время из-за того, что не смог правильно пройти поворот.

Передние и задние шины будут полностью готовы, свежие к началу гонки и будут в хорошем состоянии, поскольку я хорошо подготовился к отказу сцепления с дорогой передними шинами. Как показано в каноне, если передние шины случайно решат не реагировать, мне конец.

Я бы ничего не смог сделать, если бы мне так не повезло. Опять же, Такуми смог просто обогнать меня, когда я выскользнул на одном из многочисленных скоростных поворотов в Акине. Без шин я просто не мог участвовать в гонках.

Что касается салона FC, роторный двигатель славился своей ненадежностью. Мне удалось обойти это, так хорошо рассчитав и поддерживая оптимальные скорости, температуры и давления, что центральная вращающаяся система вращалась как во сне, а не как в кошмаре. И БТ 1, и БТ 2 теперь были сверхнадежны, но существовали десятки других компонентов, которые могли выйти из строя в любой момент.

Весь блок двигателя с силовыми агрегатами FC соединяло более 17 свечей зажигания, и это были только разъемы большего размера. Одна только интеркулеры имели так много штырей и штекеров, что выход из строя хотя бы одного мог повлиять на эффективность всей роторной системы.

К сожалению, единственный способ объяснить любую мельчайшую неисправность детали – это просто проигнорировать ее и разобраться с повреждениями двигателя позже. Победа имела большее значение, чем просто покупка нового 13В-Т. К этому моменту я заработал так много денег, что, если хотя бы одна свеча повредит сдвоенные роторы и сделает их не подлежащими ремонту, я легко смогу позволить себе другой двигатель.

На данный момент это были единственные вещи, которые я оставил неучтенными. Неисправности и изменение дорожных условий. Чтобы быть готовым ко всему, мне нужно было ко всему тренироваться.

Хотя я точно знал, что могу скопировать как скользкий дрифт во время ранней медленной правой, резкой левой комбинации Акины, так и первую технику бега по желобу, мне нужно будет освоить вторую технику.

Если во время или перед гонкой шел дождь, я мог бы пройти уровни с дождем позже, а сейчас мне нужно было смоделировать гонку между мной и Судо с максимальным гандикапом по времени. Это было немного, но Ево имел преимущество в 0,3 секунды.

III

Хотя Рёске не волновало, какого цвета был Evo, лишь бы он имел тот же уровень, что и Судо, по его расчетам, он сделал его светло-черным в сентиментальных целях.

Рядом с белым FC остановился Evo III 100-го уровня.

Когда начался обратный отсчет, Рёске начал вращать свои двойные роторы.

4G6 Evo взревел.

Когда обратный отсчет закончился, Рёске нажал на газ, и Evo вышел вперед.

На первом прямом повороте, ведущем к первой левой шпильке, Рёске прислушался к звуку двигателя.

«Я могу сказать, что его блок вычислителя был отредактирован. Но насколько?»

Рёске вошел в первую шпильку на той же скорости, что и Evo, Рёске толкал свой FC так, как было необходимо, чтобы не отставать от него. На выходе из поворота, когда Evo ускорился, Рёске слышал безошибочные звуки выхлопной системы Evo.

«Анти-Лаг. Точно так же, как я попросил Бездну дать мне настоящую симуляцию Судо, она также дает мне ее».

Рёске остался, наблюдая за симулированной версией Кёичи Судо, созданной Бездной, поскольку она произвела на него сильное впечатление тем, насколько реалистично Evo мог задействовать шпильки.

На полной скорости Evo демонстрировал профессиональный уровень управления всеми аспектами газа, тормозов и шин. Рёске знал, что сможет не отставать, но с небольшим гандикапом и двумя более низкими уровнями он знал, что гонка будет непростой.

Когда система Анти-Лаг Evo громко сработала, Рёске последовал за ним по прямой. Когда 13B-T зажужжали вместе, Рёске переключил передачу, стрелка тахометра FC качнулась назад.

Рёске спокойно проанализировал следующий поворот, выжидая лучшего момента для торможения.

Затем Evo вошел в правый угол всего на долю секунды раньше белого FC, и Рёске позволил Evo немного вырваться вперед, не желая терять сцепление с дорогой на бессмысленной прямой.

На широком левом повороте Evo имел гораздо лучшую тягу и мощность и смог легко обогнать Рёске на сцеплении с дорогой.

Сосредоточив внимание, Рёске в раздумьях легко направился к шпильке позади Evo.

«Хотя я не смог придать ему все черты опытного ветерана WRC, он движется почти в том же темпе. Этот НПС каким-то образом обладает способностью создавать неповторимый ритм, у меня нет окон, через которые можно пройти, или даже двойного дрифта».

Рёске переключил передачу.

«Я долгое время не осознавал, насколько важно лидировать в соревновательных гонках по спуску».

Evo громко мчался на выходе из шпильки, его турбокомпрессор пел при ускорении. FC Рёске вылетел из поворота, машина быстро стабилизировалась, прежде чем Рёске сократил отставание, созданное Evo.

«Это слишком рано. Но мне нужно, по крайней мере, поставить себя в нужную позицию для последующей контратаки. Если я правильно рассчитал способности этого Evo, он будет...»

Мгновенно, как только НПС осознал, что FC сократил расстояние между ними, он использовал выход из следующего поворота, чтобы снова увеличить разрыв.

«Отлично». – Рёске затормозил, и после понижения передачи 13B-T громко загудел таким же тоном, когда FD затормозил. – «Еще слишком рано для такого рода метаний туда-сюда. К сожалению, его темп очень высок».

Рёске переключил передачу, заставив FC развернуться лицом внутрь, одновременно дрифта за Evo, когда он резко повернул в поворот. – «Мне приходится серьезно работать над новыми шинами, чтобы не отставать».

Evo продолжал удерживать лидерство, Рёске все время оставался в пределах видимости черного Evo III. Во время S-поворотов после третьего контрольного пункта спуска Акины Рёске использовал резкость поворотов, чтобы использовать свой изысканный супердрифт.

Потребовалось несколько поворотов, чтобы войти в свой ритм, но когда он нашел его в гонке, которая его подтолкнула, Рёске начал сильнее нажимать на газ в поворотах. Он уже не так боялся потерять сцепление с дорогой на более поздней части трассы, как раньше, но все же старался поддерживать устойчивый темп.

На длинных прямых в районе середины Акины, Рёске воспользовался возможностью расслабить шины после того, как догнал его в интенсивных поворотах.

Пока FC и Evo вместе мчались вперед, Рёске продолжал сидеть на хвосте у Evo. Просто взглянув на то, как выглядел поворот перед тем, как Evo въехал в него, Рёске понял, какую траекторию он собирается использовать. Чтобы прочесть хитрый ритм Evo, тоже потребовалось некоторое время, но Рёске теперь чувствовал себя гораздо комфортнее.

Зная это, Рёске остался прикованным к бамперу Evo. Как бы НПС ни пытался его стряхнуть, белый FC не отходил от хвоста.

«Это стоило моим шинам заметного количества прочности, но до сих пор мне удавалось идти в ногу со временем». – Рёске остался привязанным к бамперу Evo, выходя из угла.

Снова услышав работу системы Анти-Лаг, Рёске понял, что обгон приближается. – «Я не смогу оторваться. Но при таком темпе и таком близком расстоянии это будет достаточной победой, чтобы меня не обошли в ответ».

Во время крутых средних поворотов прямо перед второй контрольной точкой Акины, Рёске снова вошел в поворот на той же скорости, что и Evo. Хотя это стоило ему сцепления с дорогой передними шинами, он уже это заметил.

Рёске уже привык к изгибам Акины и с тех пор начал хорошо запоминать трассу.

Выйдя из длинного левого поворота, Рёске оторвался от бампера Evo и оказался справа от него.

Вспотев от концентрации и усилий, которые он до сих пор вложил в гонку, Рёске решительно взялся за руль, чтобы машина оставалась устойчивой. Хотя в настоящее время он ехал, используя внешнюю сторону последнего поворота, Рёске знал, что следующий поворот даст ему внутреннюю часть, просто ускорившись на полной скорости по прямой.

Однако ему нужно было поворачивать как можно быстрее, чтобы сделать обход.

Evo должен был бы оставаться впереди, если бы Рёске уже не занял внутреннюю часть уже предложенного ему поворота. Контролируя дрифт, используя только газ, Рёске быстро переключил передачу, чтобы ускориться и полностью обогнать Evo.

Теперь Рёске быстро подумал про себя, зная, что Evo останется прямо у него на хвосте.

«Я не могу смотреть в зеркало заднего вида. Я не могу перенапрягать ни одну из своих шин. Я могу выиграть эту гонку, пусть даже с трудом».

Рёске знал, что, если не считать совпадающих L-поворотов, остальная часть трассы до пяти последовательных шпилек будет просто прямой. Используя тот же совет, который он дал Мако ранее, Рёске использовал свое периферийное зрение только на тот случай, если Evo

использовал прямую, чтобы обойти его. В противном случае Рёске оставался полностью сосредоточенным на дороге впереди.

Тормозя, FC громко дал задний ход, когда Рёске переключился на пониженную передачу и резко повернул влево и едва вправо, чтобы пройти поворот, используя супердрифт на полной скорости.

Лишь услышав это, Рёске понял, что Evo сидит у него на бампере. И он знал, что он останется там до конца гонки.

Однако Рёске хорошо спланировал свою атаку.

Остальная часть курса представляла собой не что иное, как тугие шпильки, и осталось всего около пяти или шести прямых.

Только на критическом участке дорога оказалась достаточно длинной, чтобы можно было проехать прямо.

Достигнув критического участка Акины, Рёске знал, каким маневром избежать контратаки Evo.

Войдя в поворот, Рёске заставил FC прикрыть внутреннюю часть во время дрифта, не давая Evo пройти мимо своим собственным дрифтом. Таким образом, систему Анти-Лаг нельзя было полностью использовать во время ускорения поворота, и Рёске победил.

[Вы создали новый навык! Блокирующий дрифт УР 1!]

III

Теперь я вернулся в Акину днем, проведя несколько часов в Бездне, практикуясь. Я составил для себя своего рода контрольный список того, что мне нужно было сделать, чтобы за считанные недели победить AE86 на этом самом спуске.

Первым было продолжать тренироваться с Кёске на Акаги каждую ночь. Не помешало бы иметь партнера-человека, а не симулированного НПС, который использует запрошенные мной данные, такие как система пропусков зажигания, конкретные настройки мощности и способности гонщика.

Теперь, когда я победил эквивалент Кёичи Судо в Бездне, мне нужно было начать собирать данные для правильного моделирования того, чего достигнет профессиональный гонщик на спуске Акины. Хуже всего было то, что Бездна была способна лишь имитировать то, каким мог быть Кёичи, хотя я знал, что реальный гонщик намного превосходил то, что мне могли дать некоторые цифры.

Если бы я поставил цель выше текущих способностей Такуми, которые должны были быть профессиональными, я бы использовал данные гонщиков с трассы, таких как Кейхито Усаю, одного из лучших чемпионов KPRC за несколько лет.

Эти данные будет гораздо легче получить, чем любые другие. Все профессиональные гонщики фиксируют результаты в книгах рекордов, и каждое мероприятие, которое они посещают, должно быть записано для подтверждения результатов.

Я выбрал Кейхито Усаю, потому что такой гонщик, как Гото Ринсака, просто не был бы таким быстрым на спуске Акины. NSX с профессиональной настройкой и одним из лучших профи за всю историю спорта поставил бы передо мной очень высокую, но достижимую цель.

Еще одна вещь, которой я планировал достичь после того, как должным образом потренировался в условиях мокрой дороги, а также возможных случайных животных, прыгающих перед моей машиной, как это было во время гонки между Тачи и Такуми, мне нужно было начать моделировать гонки между AE86 и мной, но с одинаковыми временными ограничениями, как те, что я ставил на Evo.

Я мог бы заставить Такуми стартовать на 4 или 5 секунды быстрее, а затем смоделировать реальную гонку, как и планировалось. Это почти помогло бы гарантировать, что мое смоделированное время будет точным и фактическим временем Акины во время гонки. Затем, когда я стал бы более комфортно относиться к случайным событиям, таким как выход из строя охлаждающего штифта и тому подобное, я смогу добавить больше времени к моделируемому старту Такуми.

В любом случае мне нужно было вернуться домой, у меня было много работы на компьютере.

III

Получить данные Кейхито Усаи оказалось даже проще, чем я ожидал. После того, как вы стали чемпионом кубка, все зафиксированное время круга должно регистрироваться в соответствии с правилами KPRC, чтобы никто не мог заявить, что он установил рекорд, хотя на самом деле это не так.

Более того, его NSX действительно был лучше приспособлен для подъема по сравнению с тем, что я видел во время завоевания кубка в 1994 году. Это дало мне достаточно хорошее представление о модификациях, которые дадут его время, и поэтому я смоделировал свой первый спуск с горы с помощью профессионального гонщика на своем домашнем компьютере.

Прошло полминуты и все было готово.

Она оказалась лучше, чем я ожидал.

Кейхито Усая в целом был на две секунды быстрее меня, а это значит, что мне нужно было сократить время на полсекунды на каждом из четырех участков Акины. Возможно, мне это показалось не таким уж большим достижением, но, принимая во внимание такие вещи, как сцепление шин и состояние дороги, мне нужно было очень быстро совершенствоваться, чтобы превзойти эти результаты.

К счастью, благодаря тому, как быстро система позволяла мне научиться вещам, я смог максимизировать скорость управления, переключение передач, ускорение, а также управление шинами в несколько раз быстрее, чем в противном случае.

Теперь мне пришлось провести симуляцию Такуми с учетом гандикапа.

Как я и предсказывал, это сделало гонки намного ближе, но почти достижение 100-го уровня означало, что я был близок к гонкам на профессиональном уровне. Усая имел 105-ый уровень, что было не так уж и много, но судя по тому, сколько опыта нужно было системе для поднятия одного уровня с 100-го до 101-го, это действительно было впечатляюще. Первая симуляция с гандикапом в 4 секунды дала мне победу на критическом участке с немного большим сцеплением шин, чем вторая с форой в 5 секунд для Такуми.

Это были определенные победы, но, на мой взгляд, они были слишком близки. Это были победы, из-за которых Такуми все еще оставался в моем поле зрения к тому времени, когда я проехал финишную черту, а этого я не мог допустить. Мне нужно было вступить в эту гонку, проанализировав все возможные результаты и доступные данные, как я всегда это делал. Мог появиться грузовик, который пролил бы на обочину дороги небольшое количество невидимого кулинарного масла, и оно случайно прилипло бы к моим задним колесам и помешало бы мне проехать все участки с нужной мне скоростью.

Добавьте к этому высокую вероятность того, что в случае каких-либо условий, не соответствующих полностью сухой и совершенно спонтанной симуляции, Такуми все равно будет выигрывать гораздо больше, чем несколько долей секунды во время гонки.

Таким образом, помимо улучшения каждого аспекта моего вождения на 5 легендарных уровней, мне нужно было освоить следующее: преследование и лидирования с AE86 спуске Акины, в непредсказуемых условиях, что означало все, от животного любого размера, от крысы до оленя, прыгающего перед моей машиной, а также езда под гору на полной скорости всего около пятнадцати-двадцати минут, не вызывая неисправности ни одной детали в FC.

И это было сделано только для того, чтобы поставить меня на равные позиции для победы, учитывая, как странно проходили гонки в тот момент, когда Такуми начинал проигрывать.

Достичь такого профессионального уровня вождения так быстро было бы сложно, но не невозможно. Даже на 100-м уровне мне пришлось бы тратить каждый возможный час на запуск этих симуляций, чтобы убедиться, что они безупречно чисты, а также практиковаться в том, на освоение чего на спуске потребовались бы годы, а вместо этого – недели, благодаря системе.

Учитывая количество, разнообразие и интенсивность этих тренировок, я буду готов, если продолжу тренироваться так же к 10 сентября, всего за пять дней до гонки. С тех пор, как я проснулся сегодня утром, я только и делал, что тренировался. Либо моделируя гонки на своем компьютере, либо практикуясь в вождении на моделируемом спуске Акины в Бездне.

В течение следующего месяца или около того это будет моя жизнь. Я подумал, что пора закончить медицинский университет. По иронии судьбы, завершение занятий в медицинском университете оказалось самой быстрой и утомительной частью моего дня.

Самым большим препятствием для меня был тот факт, что, если бы я поддерживал передние шины в надлежащей форме для этой гонки, я бы все равно не был готов. Это было только начало. Даже если бы я обновил каждый мельчайший компонент во всех частях FC, что я мог бы легко себе позволить, чтобы один из них мог случайно выйти из строя во время гонки.

Хуже всего было то, что если бы один из полумиллиметровых разъемов интеркулера вышел из строя, это не просто изменило бы температуру, на которой мне нужно было бы поддерживать FC. Тепловая структура всего автомобиля не предназначена для выдерживания уходящего тепла. В случае перегрева, как и любой автомобиль, выпущенный в период с 1987 по 1991 год, вся система двигателя отдает избыточное тепло через выхлопные газы, однако, если его становится слишком много, оно проскальзывает и начинает нагревать салон автомобиля.

Я бы соревновался с Такуми в духовке. Мои шины и подвеска легко справились бы с этим, но я не мог использовать кондиционер в FC, потому что тепло будет исходить изнутри самой машины.

Температура воздуха будет около 38 градусов по Цельсию или около 100 градусов по Фаренгейту, и эта температура будет увеличиваться каждый раз, когда я переключая передачи. Ни в малейшей степени не идеально.

К счастью, главная поворотная система оказалась настолько прочной, что могла нормально работать, да и остальная часть машины была такой же прочной. Но я не из настоящей стали, в отличие от машины, я человек. Я чувствовал летнюю жару в своей машине посреди спуска.

Единственный способ улучшить это - создать навык «Теплостойкость» или «Неблагоприятные погодные условия» в системе и улучшать его до тех пор, пока он не достигнет максимума. Когда мое собственное тело будет серьезно повреждено, и маловероятно, что я потеряю сознание к концу гонки с Такуми, но я был бы на грани того, чтобы это сделать.

А сейчас мне нужно снова отправиться в Акину и попрактиковаться в том, каким будет спуск в Бездне. Только на этот раз мне пришлось снять один из штифтов интеркулера.

III

Тяжело дыша, Рёске покинул поворот весь в поту. Салон FC превратился в изнуряющий

кошмар.

«К счастью, я смог освоить этот навык сопротивления жару. Но ничего себе, начинать с 1-го уровня очень сложно».

Рёске вытащил бутылку с водой, которая была с ним. Он взял с собой достаточно воды, чтобы ее хватило на спуск с горы на полной скорости при температуре более 100 градусов по Фаренгейту в своем FC. На полной мощности казалось, что кондиционер работает менее эффективно. Итак, Рёске просто выключил его.

Тело игрока не сделало его невосприимчивым к ошеломляющему жару внутри машины, но в конце концов он смог пережить это. Хотя его скорость была серьезно снижена, Рёске медленно, но верно смог сосредоточиться.

Прокачав свой навык жаростойкости с 1-го до 18-го уровня примерно за два часа, Рёске смог провести некоторое время в одиночестве на вершине Акины.

III

Я проверил часы. Было всего около 10 утра, и я только начал тренироваться в этот день. Мне еще предстояло выполнить несколько заданий в медицинском университете, а также потренироваться на спуске Акаги с Кёске.

Вытащив из кармана маленькую булавку, я легко вставил ее обратно в интеркулер, устранив весь перекос системы охлаждения FC.

Хотя я наслаждался сигаретой, чтобы расслабиться после двух часов непрерывной езды в изнуряющую жару, я все же вспомнил одну ключевую часть своих тренировок, которая имела большее значение, чем все остальные. Целью было выявить гонщика, который за одно лето все еще поднялся на вершину гоночной сцены Гуммы.

Белая Комета Акаги, загадочный одинокий волк.

Мало кто до сих пор называл меня так, и еще меньше людей помнят то время, когда я был известен как нечто большее, чем лидер «Красных Солнц».

Пока ехал домой в своем FC, я понял, насколько я должен ценить кондиционер FC. Особенно после тренировки по отказу штифта интеркулера.

Однако я знал, что в следующие несколько недель, тренируясь почти без перерыва, я буду полностью готов. Все, что мне нужно сделать, это достичь профессиональной скорости и времени, а также подготовиться к десяткам маловероятных, но возможных неблагоприятных событий.

Мне нужно было поесть, я еще даже не завтракал, хотя тренировался с 8 утра. И хуже всего было то, что я провел десятки часов в Бездне, где могло пройти бесконечное количество времени, и в моем собственном мире не прошло бы ни секунды.

Эта способность системы снова станет решающей в моем развитии на спуске. Когда я вернулся в Бездну, подготовка к гонке с AE86 только началась, и мне оставалось только освоиться с ней, чтобы продолжать развивать свой стиль вождения.

<http://tl.rulate.ru/book/95815/3278336>