

Потягивая кофе, я выбрал следующие несколько шагов, которые «Красные Солнца» будут тренировать этой зимой, работая над компьютерным моделированием в своей спальне.

Каждый гонщик должен будет достичь установленного для него времени на Миоги, прежде чем перейти к следующему маршруту, который я выбрал для улучшения своего вождения по снегу, - Линии Момидзи.

Якума был единственным гонщиком, который отставал от того, что мне сейчас было нужно. Такихиро, Айсукэ и Кента очень хорошо справились со спуском и очень хорошо адаптировали свое вождение к снегу.

Кёске и Дайто добились сцепления и стабильности на своих FD на уровне, на котором гонщикам FR не следует слишком сильно напрягаться в первый раз.

Все мои симуляции говорили мне одно и то же: точность и эффективность, с которой каждый гонщик «Красных Солнц» улучшал использование педали газа, тормозов, рулевого управления и коробки передач, были лучше, чем когда-либо в сухих условиях.

Было понятно, почему малейшая скорость на снегу так сильно улучшила наше вождение. Без надлежащего сцепления шин вся основа нашей техники выбрасывается из-под нас.

Я уже прокачал [Вождение по снегу] до 36-го уровня, что, по сути, было просто вождением с плохим сцеплением, но навык был приобретен, когда я тренировался на снегу.

Поскольку гонка против Тошии Джошимы должна была довести меня до предела моих возможностей, мне пришлось тренироваться иначе, чем когда-либо.

Когда я тренировался против Такуми Фудзивары, мне нужно было сделать больше, чем просто увеличить скорость на спуске и улучшить сцепление шин. Из-за каких-либо нестандартных условий, таких как лужи масла, упавшие ветки деревьев или животные, которые могли появиться и дать Такуми преимущество, мне приходилось готовиться ко всему.

Мне приходилось тренироваться в чрезвычайно жарких условиях, пока система не избавила меня от всякого утомления и усталости. Мне приходилось стараться поддерживать скорость, когда моя линия могла быть разорвана из-за какого-либо происшествия.

Хоть гонка и не повлияла на перегрев FC и ничего странного не произошло, она дала мне необходимые инструменты, чтобы быть готовым к чему-то подобному в будущем.

Моя гонка против Кёичи Судо была совсем другой. Поскольку это была битва, основанная исключительно на скорости и включавшая немало знаний, мне нужно было поднять управление педалью газа и тормозом на совершенно новый уровень и узнать, какие ловушки Ирохазака спрятала на некоторых участках.

Моя гонка против Томоюки Тачи из Школы Тодо была похожа на битву против Evo III: моя скорость и приспособляемость были ключом к победе.

У всех трех этих гонок было одно общее, несмотря на их различные различия: они никогда не подвергали меня испытаниям, выходящим за мои пределы.

Такуми Фудзивара использовал примерно девяносто пять процентов моей максимальной скорости, Кэйчи Судо - девяносто семь или девяносто шесть или около того, а Томоюки Тачи - немного выше, но все же не сто процентов.

Но доктор Джошима потребовал бы, чтобы я поднял этот предел намного выше. Впервые мне пришлось бы сражаться на сто процентов, используя свои способности. На самом деле, это никогда больше не повторится, потому что ни в одной гонке «Красных Солнц» никогда не будет участвовать гонщик с таким высоким уровнем квалификации.

Мне придется одержать победу, не похожую ни на одну из тех, что у меня когда-либо были. Та, где я выиграл не благодаря обгону или лучшему времени, а исключительно благодаря тому, что мой соперник признал поражение.

Удержаться на высоком уровне было настоящей проблемой, не говоря уже о том, чтобы бороться за лидерство. Существовала вполне реальная вероятность того, что мне будет недостаточно следить за его движением в первом заезде, чтобы соответствовать его темпу и дать ему серьезное преимущество перед вторым заездом, поскольку я не мог определить его слабость или установить ритм.

Это было своего рода проблемой. Ни разу из десятков гонок, которые я принял с момента моего дебюта в уличных гонках в конце 1992 и начале 1993 года, то есть почти четыре года назад, мне никогда не приходилось выжимать газ на максимально возможной скорости во время гонки.

Несколько месяцев назад, в конце лета, когда моя стратегия победы над Такуми и его AE86 полностью сформировалась, и я использовал ее, чтобы тренироваться достаточно хорошо, чтобы победить его, я стал использовать свой самый сильный атрибут, который всегда был на моей стороне:

Мои знания о серии.

Я знал, что могу делать то, что делал до победы над Такуми, потому что на самом деле я уже это сделал. В аниме и манге на протяжении почти двух лет не подвергалось сомнению то, что я был самым быстрым гонщиком в Гумме.

Я также собрал команду из лучших гонщиков, которые были у Гуммы, что в то время казалось трудным, но, оглядываясь назад, это было только начало моих испытаний.

Так что до сих пор я чего-то не осознавал. После победы над Кёичи Судо я остался бы только гонщиком, которого никто никогда не побеждал. Гонщик, который потерпел поражение только благодаря удаче Такуми.

Это подняло вопрос, который определит, смогут ли «Красные Солнца» на самом деле стать самыми быстрыми в Канто или нет. Смогу ли я победить доктора Джошиму?

Ответ, судя по всем данным, которые я собрал, был таким: может быть. Мы были бы настолько равны, насколько это возможно, на спуске. Как и во время моей гонки с Судо и Тачи, я мог значительно повысить свой уровень навыков с помощью практики и более высокой скорости обучения с помощью системы, но гонщик, с которым я столкнулся, был одним из лучших специалистов по спуску во всей серии.

Джошиму никогда не превосходили ни в малейшей степени, никто не был быстрее доктора Тошии Джошимы во всем сериале, за исключением, пожалуй, Бунты, отца Такуми. Если бы Джошима решил тронуться с места раньше на полной скорости, а не позже, как он сделал, Такуми проиграл бы.

Хотя в аниме и манге предполагалось, что Джошима старается, но Такуми смог не отставать, на самом деле он сильно страдал от усталости и пытался найти информацию о его стиле вождения, а не просто закончить гонку и довести ее до конца. чтобы еще больше насладиться своей последней незабываемой гонкой.

Таким образом, победа над таким быстрым и умелым гонщиком означала, что обгон мог быть основан только на выносливости. На любой трюк, который я мог применить к Джошиму, он мог отреагировать достаточно хорошо, чтобы полностью противостоять мне, и даже если бы это сработало, он был бы настолько быстр, что мог бы просто вернуть лидерство или мгновенно накрыть потерянную позицию, если бы ему это было нужно.

Мне нужно будет понаблюдать за вождением Джошимы и внимательно оценить его результаты. Мне нужно будет изучить его рекорд на спуске Цукубы, как я это сделал с Судо.

В отличие от того, что я ожидал ранее, максимальное значение [Теплосопrotivления] на уровне 100 не позволяло сильному жару вызывать чрезмерную или даже легкую усталость. Экстремальная жара, по сути, не повлияла на меня, но это не помешало Джошиму иметь огромный опыт в спуске.

Я не хотел проигрывать, но против любого другого гонщика я бы сказал, что, скорее всего, выиграю. Даже против Синдзи Инуи, Сакамото или любого другого специалиста по спуску я бы определил надежную симуляцию победы, которая гарантированно принесет мне победу. Не в этот раз, к сожалению.

Время следующих нескольких месяцев имело такое же решающее значение для победы над Джошимой, как и подготовка к самой гонке. Если бы я поехал в Сайтаму слишком рано, у меня было бы слишком много времени, чтобы поехать в другую префектуру, а если бы я опоздал, то

мог бы пропустить самый жаркий день лета.

Снег должен начать таять не раньше конца января, а это значит, что у меня есть время до марта или около того, чтобы, по крайней мере, «Красные Солнца» начали тренироваться на дорогах Сайтамы.

Мою работу по разработке стратегии и моделированию можно будет завершить сегодня вечером на тренировке. Было 4 часа, и мне нужно было закончить кое-какую лабораторную работу.

Когда я начал работать над некоторыми лабораторными отчетами, чтобы завершить последнюю часть подготовки к более важным отчетам, которые состоятся позднее в этом месяце, я услышал, как Кёске постучал в мою дверь.

- Аники, ты занят?

- Нет. Заходи. - Сказал я, прежде чем он открыл дверь и вошел в мою комнату.

Пока Кёске говорил, я продолжал заниматься заданиями из медицинского университета. - У меня к тебе несколько вопросов. Ты работаешь над компьютерными симуляциями?

- Просто кое-что для университета. Через несколько недель перед тем, как я уйду на зимние каникулы, мне нужно сдать большую лабораторную работу. Большинство моих профессоров ожидают, что моя работа выделится, поэтому я не планирую их разочаровывать.

- Хорошо. - Сказал Кёске. - Я встречаюсь с той девушкой Кёко, о которой упоминал вчера в эту пятницу, в кафе в Мисато. Просто думаю, что мне надеть.

Я усмехнулся. - Тогда Сайтама? Мудрый выбор, но мне любопытно. Почему ты решил спросить меня?

- Все неделями говорили о том, как ты победил Судо из «Императора» всего за одну тренировку и зашел в каждую кофейню и чайную в Точиги. Думал, что к этому времени ты уже станешь экспертом по кофейням.

- Хм. Разве у тебя раньше не было девушки? Ты уже должен знать, что делать.

- Это не то же самое. Во-первых, это было много лет назад, и Кёко не просто школьница. Ты целую вечность встречаешься с другим уличным гонщиком, таким как мы.

- Ну, если тебе нужно знать. - Я вздохнул. - Надень официальное зимнее пальто Mazda Sport. Оно практично и подойдет вам двоим.

- Отлично, потому что я все равно хотел это сделать, я думаю. - Сказал Кёске.

- Это несколько на тебя не похоже. - Я вводил последние несколько абзацев своей исследовательской работы, продолжая разговаривать со своим младшим братом. - Ты не так уверен в себе, как обычно.

- Я не знаю в чем дело, но мне очень хочется произвести хорошее впечатление на эту девушку.

Я встал из-за стола, найдя подходящее место, чтобы оставить мою работу для медицинского университета. - Я могу закончить все это позже. А сейчас мне нужно позаботиться о некоторых вещах в магазине Фумихиро.

- У тебя есть какой-нибудь совет насчет моего свидания? Или, наверное, кофе.

Я улыбнулся. - Тебе ничего не нужно.

- И все же.

- Тебе придется действовать осторожно, когда дело доходит до обсуждения уличных гонок. Не для нее, а потому, что это действительно может тебя расстроить, если ты поймешь, что она наш противник, защищающий свою родную территорию. - Сказал я, забирая ключи от FC со своего стола.

Я наблюдал, как Кёске потребовалось время, чтобы осознать все это. - Спасибо. Думаю, я слишком много думал об этом.

- Увидимся сегодня вечером на тренировке. Я хочу, чтобы ты размялся, прежде чем кто-нибудь придет, хорошо?

Кёске кивнул, когда я начал спускаться по лестнице к гаражу.

III

Почти вся команда, в зимней одежде, была на вершине горы и слышала приближающийся рев двойных роторов 13B-REW Кёске.

Подъезжая к вершине горы Миоги, двигатель FD3S Кёске заглох, прежде чем он припарковал машину и вышел.

Пока я обращался к «Красным Солнцам», продолжал падать снег.

- Вы все хорошо продвинулись за последние несколько дней в этих ухудшающихся условиях. Все команды механиков проверяют состояние всех машин, прежде чем мы продолжим сегодня вечером. Тогда тренировка пойдет немного по-другому. В целом вы отлично выступили на каждом назначенном участке. Но чтобы по-настоящему усовершенствовать вашу технику, нам придется повторить некоторые повороты.

Я обратился к трем нашим водителям Nissan. - Специалисты по спуску последуют за мной до первой контрольной точки. Я хочу, чтобы вы один за другим прошли поворот на полной скорости, прежде чем снова сбросить его, чтобы сделать это снова. Мне придется внимательно следить за каждым вашим движением и замечать любые ошибки, а через несколько минут это сделают те, кто поднимается в гору. Сейчас 21:10, джентльмены. Я не хочу видеть никого бездействующим до полуночи.

III

Оранжевый S14 выбрасывал большое количество снега, когда Кента сбавил скорость на вершине прямой.

С того момента, как он вышел из угла, Фумихиро щелкнул секундомером.

Когда S14 приблизился к повороту, он начал поворачивать, смещая заднюю часть в дрифт в стиле сцепления. Это требовало от Кенты огромной точности в выборе направления передних шин, чтобы контролировать угол увода.

Несмотря на то, что у него было хорошее время, он стал немного небрежно контролировать распределение веса S14. Даже несмотря на то, насколько хорошо сбалансирована была подвеска, Кента позволял задней части слишком сильно раскачиваться.

Когда он проехал мимо члена экипажа, Кента на полном газу остановился. Когда Кента опустил боковое окно со стороны водителя, выпало немного снега. - Ну, как я справился?

Я говорил с правой стороны S14, далеко за ограждением. - Исполнение было хорошим. Но ты немного небрежно выполнил вход, держи его крепче, не беспокойся о том, чтобы пожертвовать некоторой скоростью, чтобы задняя часть не скользила так сильно. Ты можешь наверстать упущенное позже, если твоя техника улучшится.

Кента кивнул, прежде чем сделать разворот, чтобы вернуть свой S14 обратно в позицию, чтобы возобновить попытку поворота.

- Должен быть лучший способ сделать S14 Кенты более стабильным в такую погоду. - Сказал Мацумото.

Я оглядел остальных механиков. Никто из них не поддержал предложение Мацумото даже

шёпотом согласия, и, вероятно, желал моего одобрения с гораздо большей важностью, поскольку они, так сказать, не имели такого высокого ранга в составе команды.

- Каждая машина в нашей команде была куплена с хорошей ABS и, по крайней мере, приличным самоблокирующимся дифференциалом. Даже S13 Такихиро имеет ASB и самоблокирующийся дифференциал. Эти две системы должны быть хорошо сделаны, чтобы они могли служить платформой для прохождения поворотов. Так что нет, с точки зрения подвески или торможения, здесь невозможно улучшить сцепление с дорогой или скорость.

Мацумото вздохнул. - Я просто не хотел, чтобы Кента толкал свою машину больше, чем ему нужно.

- И я нет. - Сказал я. - На данный момент S14 невозможно улучшить.

- Он прав. - Вмешался один из наших механиков с каштановыми волосами и в очках, Миягути.
- ABS и дифференциал повышенного трения каждой из машин команды, судя по записям Рёске, были хороши, судя по их серийному состоянию. И судя по тому, насколько хорошо они держатся в поворотах, сейчас мы мало что можем сделать для улучшения механики.

Небрежность Кенты при входе в повороты начала уменьшаться по мере того, как он больше концентрировался и старался держать линию более туго.

Команда издали услышала громкий рев SR20DE, а затем появился оранжевый S14, летящий по сильному снегу на полной скорости.

Учитывая опыт Кенты в сценариях с плохим сцеплением и то, насколько хорошо сбалансирован был S14, поворот Кенты прошел идеально и очень быстро. Он начал смотреть внутрь примерно за полторы секунды до входа в шпильку, держа шины как можно меньше направленными, чтобы контролировать сцепление с дорогой в сочетании с дрифтом.

Его контроль над углом увода передних шин S14 и его улучшенный контроль над скольжением задних колес при входе в поворот были безупречны во всех отношениях. Когда S14 повернул в шпильке, техника Кенты значительно улучшилась по сравнению с его первым спуском с Миоги по снегу.

Снег летал в воздух, и хотя поворот с более высоким сцеплением был бы намного быстрее, навыки Кенты были очевидны и мне, и всей команде. Его повороты были превосходны, и их острее делало полное отсутствие сцепления с дорогой, которое он всегда обожал, когда мчался под дождем.

Такихиро усмехнулся, щелкнув секундомером. - Он почти сэкономил целую секунду на этом участке.

Примерно через пятнадцать минут и несколько попыток угол Кенты на первом контрольном пункте оказался более чем удовлетворительным.

Когда Айсукэ и Кента поменялись местами, тренируясь на спуске Миоги, я отвел Якуму в сторону и заговорил с ним.

- Рёске, если дело в моей скорости на подъеме, прости. - Сказал он.

- Все в порядке. - Сказал я. - Мне нужно помнить о чем-то, чтобы двигаться вперед во время этих следующих несколько месяцев. Если ты толкнешь свою Supra в гору по снегу, ей это не повредит.

- Что ты имеешь в виду?

Я засунул руки в карманы зимнего пальто. - В таких условиях повороты на высокой скорости почти гарантируют разворот или столкновение. Но ты видел, как хорошо все остальные ведут себя на снегу. Доверься себе, Якума, и ты не повредишь свою машину, я обещаю.

Якума воспользовался моментом, чтобы заметить это, оглянулся на свою белую Supra, а затем снова на меня. - Хорошо.

III

Турбокомпрессор кристально-белого JZA80 Supra Якумы затрепетал, глушитель слегка покачивался, когда через него проходил горячий воздух.

Фумихиро заговорил из-за ограждения. - Начало через пять! Четыре! Три! Два!

Якума переключился с нейтральной передачи на первую передачу.

- Один! Старт!

Якума сбавил газ на подъеме, игнорируя мгновенный страх, возникший из-за потери сцепления с дорогой и пробуксовки шин при ускорении по снегу.

A80 начал ускоряться медленнее, чем Якума когда-либо ездил на нем раньше, но он не сдерживался. Только условия дороги заставили Якуму ехать медленнее, чем он мог бы, не опасаясь повредить Supra.

Из-за того, как мало сцепления с дорогой это давало ему, Якума сразу же переключился на вторую передачу, приближаясь к последней трети дистанции.

Ближе к повороту, когда большая часть команды наблюдала за ним с галерей, включая Рёске, Якума убрал ногу с газа, затормозил, переключился на пониженную передачу и направился ближе к внутренней части, чтобы завершить забег.

Однако из-за того, как мало сцепления ему давал снег, задняя часть Supra выскользнула, и машина начала скользить на поворотах.

Команда наблюдала, как Якума умело предотвратил столкновение задней части своей машины с ограждением, спокойно выполнив упражнение «Красного Солнца» по восстановлению положения, используя рулевое управление и педаль газа для восстановления сцепления с дорогой.

Завершив разгон, Якума нажал на газ, и ему пришлось еще немного подождать, прежде чем переключиться на вторую передачу.

III

Я посмотрел на секундомер Такихиро. – Неплохо, – признал он.

– Действительно. – Сказал я. – Это немного, но это начало.

III

В остальной вечер команда меня ничуть не разочаровала.

Это заняло около трех дней, но подъем Миоги под сильным снегопадом не сильно повлиял на технику команды. «Красные Солнца» были медленнее, чем обычно, но они очень хорошо адаптировались к снегу, даже Якума старался изо всех сил, и хотя я знал, что, должно быть, было стрессом чувствовать, что Supra скользит, как и все другие машины нашей команды, на поворотах, он все еще усердно тренировался.

В поворотах Кенты не было даже малейшей неряшливости, его траектория была чище, его торможение эффективно, а рулевое управление точным. Что касается угла входа и управления шинами, Кента был безусловно лучшим в команде.

Но с точки зрения скорости Айсукэ и Такихиро были немного быстрее его. Торможение Такихиро из чуть выше среднего превратилось в феноменальное.

Езда под гору с сильным газом по сильному снегопаду сделала именно то, что мне было нужно для Такихиро. Из-за низкого сцепления шин S13 нужно было управлять гораздо точнее, чтобы проехать любую быструю трассу. Такихиро адаптировался к этому семимильными шагами, и полное отсутствие сцепления заставило его взглянуть на спуск по-другому.

Я видел это по тому, как он проходил повороты, как он тормозил и управлял автомобилем. Его сцепление полностью изменилось. Его скорость была лучше, но меня интересовало то, как он явно не боялся выскользнуть и удариться о ограждение из-за того, как быстро он преодолевал повороты.

Такихиро всегда был немного бесстрашным, но с его новым уровнем контроля над газом и тормозами казалось, будто снега вообще не было, когда он ехал. Все, что ему нужно было сделать, это быть более точным и немного замедлиться, и он продолжал тренироваться как обычно.

Айсукэ явно немного устал от того, что его стиль торможения менялся каждые несколько недель, но адаптивность сделала его вождение очень устойчивым. Как и у Такихиро и Кенты, его торможение было значительно улучшено. Поскольку на дороге почти не было сцепления, Айсукэ пришлось научиться держать линию туже, а действия – чище.

Он не мог тормозить, переключать передачи и управлять автомобилем, как обычно. Потому что, как и любая другая машина при движении по снегу, его 180SX не был таким отзывчивым, но что сделало Айсукэ по-настоящему выносливым, так это то, что он использовал отсутствие сцепления с дорогой в своих интересах.

Айсукэ по-другому подходил к гонкам по снегу, особенно по такому сильному снегу, как тот, который мы испытали сегодня вечером. Вместо того, чтобы замедлиться и ждать, чтобы действовать, как Кента и Такихиро, Айсукэ вместо этого использовал снег для создания своей техники прохождения поворотов, а не наоборот.

Учитывая, насколько сильное торможение или рулевое управление создавало заднее скольжение, Айсукэ точно предсказывал, когда задняя часть его 180SX будет скользить, корректируя это с помощью рулевого управления, чтобы сбалансировать и сохранить контроль. Я не говорил ему этого делать, и я не учил его подобным упражнениям. Стандартное упражнение «Красных Солнц» по восстановлению сцепления с дорогой отличалось тем, что гонщику не удавалось восстановить контроль за счет резкого использования газа.

Было некоторое ускорение, но в тот момент, когда Айсукэ, казалось, соскользнул на 180SX, он мгновенно восстановился, резко нажав на педаль газа. Поскольку 180SX поворачивал передней частью внутрь, если задняя часть скользила больше, чем нужно, сильное нажатие на газ действительно создавало некоторую пробуксовку колес, но также отлично справлялось с контролем поворота.

Айсукэ создавал свою собственную технику. Намеренно вызывал контролируемые скольжения, которые были достаточно быстрыми, насколько хорошо он мог их выполнить. Он значительно модифицировал упражнения «Красных Солнц», которые включали восстановление сцепления шин с дорогой, и большинство других гонщиков были бы очень расстроены необходимостью так часто менять свою технику, но он воспринял это спокойно, и его время значительно улучшилось.

На подъеме Дайто и Кёске вели себя одинаково гладко. Несмотря на то, что они ездили на очень похожих машинах и по-разному агрессивно преодолевали подъемы, их техника была хорошей.

Ездить с почти полным отсутствием сцепления с дорогой было довольно сложно, на подъеме FD ехали медленнее, чем обычно, но все равно очень плавно. Кёске использовал меньше газа, но его рулевое управление и торможение улучшались из-за того, насколько по-разному реагировал FD.

Поскольку подъем в гору во многом зависел от того, насколько хорошо машины сцеплялись с землей, а сильный снег практически полностью удалял его, Кёске и Дайто пришлось использовать сцепление, смешанное с дрифтом, чтобы адаптироваться.

Якума тоже адаптировался. Он значительно ограничил свой страх повредить машину или, по крайней мере, смог забыть об этом во время тренировок.

Все гонщики прошли отличную подготовку, и к вечеру все устали от постоянной езды по снегу.

- Хорошая работа. - Сказал я. - Как только механики завершат вторичную проверку, вы все сможете отправиться домой.

Айсукэ посмотрел на меня, опираясь на бок своего 180SX. - Итак. Мы уже не вернемся сюда завтра вечером?

- Да. Вы узнали все, что вам нужно, от Миоги, и теперь мы отправимся на Линию Момидзи, чтобы продолжить тренировки там через некоторое время. Вы все хорошо справились сегодня вечером, я с нетерпением жду возможности увидеть, как вы прогрессируете.

Команда зашумела и перестала слушать меня, когда все начали расходиться по домам на ночь.

III

Кёске вошел в кафе, оглядываясь в поисках столика, чтобы сесть, прежде чем увидел, что Кёко улыбается и машет ему рукой.

Когда он сел перед ней, Кёко заговорила. - Надеюсь, поездка сюда, в Сайтаму, не была для тебя слишком утомительной. Я уже заказала тебе кофе, не знаю, какой тебе нравится, поэтому я купила тебе обычный эспрессо. Я заказала его примерно несколько минут назад, но еще не должен был остыть.

- Поездка прошла нормально. - Кёске пожал плечами. - Что касается кофе, то, по моему мнению, любой кофе подойдет. - Сделав глоток, Кёске заговорил. - Не остыл, да. В любом случае, я всегда хотел увидеть Сайтаму зимой. И тут действительно приятно.

- Хотя мне никогда особо не нравился холод. Даже если со снегом все выглядит красивее.

Кёске тихо рассмеялся. - Хотелось бы, чтобы мой брат Рёске чувствовал то же самое. - Сказал Кёске, глядя за окно кафе на снег. - Мой брат всю неделю заставлял нас тренироваться на горе Миоги. Очевидно, он действительно хочет, чтобы мы тренировались на снегу. По его словам, у гонщиков не бывает межсезонья.

- Ну, похоже, ты серьезно относишься к своей команде. - Сказала Кёко. - Что ты любишь делать в свободное время?

- Раньше я тренировался в боксерском зале и работал в веломагазине. С тех пор, как начались тренировки, и мне захотелось проводить за рулем как можно больше времени, я стал брать больше ночей отдыха. За несколько недель с этого момента единственное, что я буду делать после захода солнца, это, наверное, водить машину.

- Так тебе действительно нравится этот твой FD?

Кёске кивнул. - Конечно, нравится.

- Мне тоже нравится моя. У меня никогда не возникало никаких интересов, кроме работы с автомобилями, поэтому двигатели и все такое было моим единственным хобби в течение многих лет. Я работаю в механическом цехе недалеко отсюда, кроме того, мне просто нравится ездить по горным перевалам в свободное время.

- Действительно? - Кёске скрывал свое удивление. - Ты участвуешь в гонках здесь, в Сайтаме?

- Да. Я езжу здесь с еще несколькими людьми. Но в основном я делаю это просто потому, что это весело, команда много для меня значит, но все же. - Прежде чем заговорить, Кёко зачесала часть волос назад. - Чем ты занимаешься вне своей команды?

- Ну, иногда я хожу завтракать с командой. Иногда обедаю. Ужинаю большую часть времени после тренировки. И я... - Кёске вздохнул. - Теперь, когда я думаю об этом. Я так долго был сосредоточен на команде, что больше ничем, кроме этого, не занимался. Главным образом потому, что я хочу когда-нибудь стать профессиональным гонщиком.

- Это здорово. Большинство людей сдаются после того, как понимают, сколько времени и усилий нужно на это потратить.

Кёске пожал плечами. - Я надеюсь оставить уличные гонки позади, когда мой брат распустит команду. Тогда я смогу отправиться на трассу K2, которую они строят в следующем году.

Кёко улыбнулась. - Я слышала, что они приглашают для участия в гонках лучших со всего мира. Не только из таких стран, как Китай и Корея.

- Я с нетерпением жду возможности пройти квалификацию, - сказал Кёске. - Но последние два года у меня не было жизни вне команды. До этого я особо не вникал в то, что можно было бы назвать чем-то стоящим.

- Итак. У тебя ведь раньше была девушка, да?

Кёске кивнул. - Да. Еще в старшей школе. Но ничего не вышло, ей никогда не нравились люди, с которыми я тогда дружил.

- Что с ними было не так?

- Они были людьми, которых бы ты назвала довольно неприятными.

Кёко прочистила горло. - Ох. Хм. Жаль слышать об этом.

Кёске тихо кивнул, и они немного помолчали.

Он наблюдал, как Кёко взяла чашку кофе и отпила из нее. - «Она игнорирует слона в комнате. Мы оба знаем, что наши команды собираются участвовать в гонках. Возможно, из-за этого я начинаю чувствовать себя неловко, лучше решить эту проблему, даже если Рёске сказал мне не делать этого».

- Итак, если тебе нравятся гонки по горам. Что ты предпочитаешь: подъем или спуск? - Спросил Кёске.

Кёко поставила чашку с кофе. - Спуск - это весело. Но я действительно предпочитаю подъем. После того, как я решила сосредоточиться на этом, я сформировал неофициальную команду с другими гонщиками на перевале Садаине. Мы даже не придумали названия, пока все в Сайтаме. - Кёко вдруг прервалась.

- Пока все в Сайтаме не сделали что?

- Пока все команды со всей префектуры не собрались вместе. Мы создали новую команду. В которой мы обменивались стилями и учились друг у друга.

Кёске отпил кофе из чашки. - Когда вы все попали в эту команду?

- Скорее недавно.

- Хм. - Кёске поставил чашку кофе на стол. - Ты кажешься милой девушкой. Так что я не собираюсь обходить это стороной. Ты ведь знаешь, что мой брат планирует в нашей следующей

экспедиции отправиться в Сайтаму, верно?

- Да.

- И ты знаешь, что мы оба, скорее всего, будем соревноваться друг с другом, верно?

Выражение лица Кёко изменилось. - Да, я знала это.

- Не то чтобы я не оценил этот жест. Но почему ты пригласила меня выпить кофе?

- Помимо того факта, что прошлой ночью ты починил мою машину, - сказала Кёко. - Честно говоря, ты выглядел отличным парнем, с которым можно было познакомиться поближе. Я просто думаю, что очень жаль, что нам пришлось встретиться так, как мы это сделали.

- Я не собираюсь лгать. Мне не нравится, что ты, вероятно, была на Миоги и наблюдала за нами той ночью. Мой брат сказал мне, что ты часть команды, или, ну, команды, с которой мы столкнемся в следующий раз через несколько месяцев после таяния снега. Но в этом-то и дело.

- В чем? - Спросила Кёко.

- Для наших команд. Для нашей семьи, для наших друзей. Мы все делаем то, чего иначе не хотели бы делать. Я понимаю, почему ты это сделала. Мне было бы совсем не весело шпионить за группой людей, которых я не знал и смотрел, как они едут, просто чтобы получить преимущество над ними. Но я чувствую, что могу позволить этому пройти.

- Ух ты. Это очень любезно с твоей стороны.

Кёске усмехнулся. - Конечно, я понимаю. Я имею в виду, что мой собственный брат заставил всю команду тренироваться на перевале в самый сильный снегопад, который выпадает за весь год. Но есть кое-что, в чем я должен тебе признаться.

Кёко кивнула.

- Пожалуйста, больше не разведывай нашу команду, если ты действительно этим занималась. Я был бы очень признателен.

- Хорошо, тогда я не буду.

Кёске вздохнул с облегчением. - Ну, если это не так, мне тоже интересно. Какие еще у тебя интересы, помимо твоей команды?

- На самом деле не так много. У меня есть старая школьная подруга. Мы все время обедаем и все такое вместе. Кроме разговоров с ней и, возможно, время от времени походов в кино, я особо ничем другим не занимаюсь. чем смотреть старые фильмы и телепередачи.

- Честно говоря, это не похоже на плохое хобби. Я стараюсь узнать как можно больше о том, как работает мой FD, и это все, кроме работы и тренировок.

- Ты упомянул об этом, когда ремонтировал мою машину. Как так вышло?

Прежде чем ответить, Кёске допил кофе. - Ну, сначала мой брат отказался. Сказал, что мне это не нужно. Но после того, как он понял, что другие подъемщики в нашей команде знают, как работают их машины, намного лучше, чем я, он сдался.

- Ты часто упоминаешь своего брата. - Сказала Кёко.

- Он потрясающий, - сказал Кёске. - Отличный парень. Ты допила кофе?

- Да. А что, ты хочешь еще?

Кёске покачал головой. - Может быть, здесь и уютно, но я предпочитаю гулять в такую погоду. Нам это не обязательно, я знаю, ты не любишь холод.

- Все в порядке.

Кёске вышел на заснеженный тротуар, а Кёко последовала за ним. - Так это Мисато, да? Выглядит иначе, чем другие города вокруг Гуммы.

- Какие там хорошие места для посещения?

- Озеро Акина. Наверное, уже немного замерзло, но все равно приятно. - Сказал Кёске. - А еще есть гора Акаги. Вид с вершины позволяет увидеть всю префектуру ночью. Ну, большую ее часть.

Кёко улыбнулась. - Звучит неплохо, да. Тебе и твоему брату нравится жить в Гумме?

- Не могу особо жаловаться, нам с братом повезло больше, чем большинству. Хм, я хотел кое-что сказать, когда ехал сюда сегодня. Кое-что я сейчас вспоминаю.

Кёко тихо кивнула.

- Я думаю, это здорово наконец встретить девушку, которая занимается уличными гонками. Не

говоря уже о том, что она является еще одним гонщиком FD. Просто почувствовал себя немного странно, когда узнал, что ты, вероятно, приехала в Гумму, чтобы помочь своей команде.

- Я сожалею о том, что-

Кёске слегка улыбнулся. - Я думал, что никогда не встречу уличного гонщика, который был бы девушкой. Единственная женщина-гонщик, которую я знаю, уже некоторое время встречается с моим братом.

- Твой брат встречается с уличным гонщиком?

Кёске рассмеялся.

- Что? - Спросила Кёко.

- Извини. Но когда ты так привык к тому, что все, кого ты встречаешь, слышат об этом в таблоидах и колонках сплетен, приятно видеть, что люди не знают об этом. Так что да, тогда, когда мой брат участвовал в гонках самостоятельно более трех лет назад, он заставлял самых разных девушек приходить на автомобильные встречи только для того, чтобы посмотреть, как он водит.

Кёко продолжала слушать. - На одной встрече со своей подругой Саюки была одна девушка по имени Мако. Видимо, Мако была настолько вдохновлена наблюдением за рулем моего брата, что стала самой быстрой гонщицей на спуске Усуи.

- Это невероятно! Твой брат, должно быть, очень хороший гонщик, чтобы вдохновлять кого-то подобного.

Кёске усмехнулся. - Тогда я был не в лучшем положении. В то время я промочил ноги в мире гонок, впервые вообще по-настоящему водил машину. И я думал, что она просто еще одна фанатка Рёске, просто с интересом к Nismo. Но потом она оказалась одной из самых приятных людей, которых я когда-либо встречал.

- Просто удивительно это слышать. Я никогда не слышала, чтобы гонщик был настолько талантливым, что вдохновлял других становиться уличными гонщиками. - Сказала Кёко. - И тот факт, что она отлично водит машину, кажется чем-то особенным.

Кёске продолжил. - Ну да. В первую очередь из-за него я стал уличным гонщиком.

Хотя Кёко внимательно слушала, пока они шли по улице, Кёске вздохнул. - Извини, это, вероятно, не те вещи, о которых ты ожидала бы поговорить на первом свидании.

- Я не знаю. Это первое свидание, на котором я когда-либо была.

Кёске посмотрел на нее. - Эм. Что?

- Да. Когда я училась в школе, я так интересовалась машинами и всем остальным, что парни никогда особо не приглашали меня на свидание. А когда приглашали, мне никогда не хотелось идти туда. А так практически все более медленные гонщики, чем я, в Сайтаме, сейчас я тоже не получаю много предложений.

- Рад встретить еще одного человека, который очень уважает скорость. - Кёске признался.

- Кажется, они уважают ее больше, чем я. Единственный человек в Альянсе, который может не отставать от меня на подъеме, - это Ватару, и он, кажется, не интересуется кем-либо или чем-либо, кроме гонок.

- Ватару Акияма? Ты с ним гоняешься?

Кёко кивнула. - Я встретил его всего несколько недель назад. Хороший парень, хотя иногда и немного язвительный.

- Мы начали с плохой ноги, - сказал Кёске. - Однажды ночью он подошел к Акаги и попросил бросить вызов. Ситуация вышла из-под контроля, и я пригрозил ему.

- Может быть, вы, ребята, сможете уладить дела на подъеме. Положить конец вражде.

Посмеиваясь, Кёске потер подбородок, пока они продолжали идти мимо заснеженной улицы. - Да. Обычно это лучший способ уладить дела.

Они подошли к парку с фонтаном с замерзшей водой посередине, снег и лед не мешали детям бегать по детской площадке.

- Итак, сегодня вечером ты много-много раз упомянул своего брата. - Сказала Кёко. - Ты им очень восхищаешься.

- Опять же, благодаря ему у меня вообще есть цель - участвовать в гонках в K2. Хотя, судя по тому, насколько это конкурентоспособно и высокоуровнево, у меня было бы больше шансов выступать в GT или Формуле 1.

Кёко снова улыбнулась. - На самом деле мне это даже нравится. Я действительно восхищаюсь идеей попытаться довести регулярные кольцевые гонки на простых спортивных автомобилях до такой скорости.

- Я тоже. Но у меня очень сжатые сроки для квалификации в следующем году. Пробы в стартовую таблицу начнутся в августе. До этого осталось всего несколько месяцев.

- Я еще не видела, как ты водишь машину, но. - Кёко остановилась. - У меня создается впечатление, что ты достигаешь своих целей, если действительно хочешь приложить к этому все усилия.

- Мой брат часто говорит то же самое. - Кёске и Кёко сели на деревянную скамейку в парке, а Кёске засунул руки в карманы куртки и заговорил. - Мы были на свидании около пятнадцати минут и говорили только о гонках. Я думал, что даже для девушки, которая занимается уличными гонками, это будет слишком много.

- Мы говорили о других вещах. Мы говорили о наших интересах. Что касается автомобилей. Мы говорили о твоих целях. Что касается автомобилей. О, и о девушке твоего брата. Что включает в себя... Хорошо, я понимаю, к чему ты клонишь.

- Ты увлекаешься кино, верно? Какие старые фильмы тебе нравятся?

- Ну, фильмы о гонках. - Кёко и Кёске немного посмеялись. - Но мне нравятся другие. Какие-то тупые мыльные оперы из 80-х и все такое. Они, как правило, ужасны и настолько дрянны, что хочется выключить их, но именно поэтому они мне нравятся.

- Хм. Я мало что знаю о кино. - Пробормотал Кёске. - Все, что я знаю, это то, что мой брат сказал всем в команде, особенно мне, держаться как можно дальше от кино и телевидения.

Кёко наблюдала, как Кёске снова рассмеялся. - Ух ты. Прошло всего двадцать секунд, прежде чем я снова упомянул о своем брате или о гонках. Должно быть, это было ужасное первое свидание.

Кёко пожала плечами, наблюдая, как ребенок в торговом центре скатился со снежной горки за считанные секунды, мальчик громко аплодировал от скорости.

- Интересно. Может быть, именно здесь я когда-то полюбил гору? - Пошутил Кёске.

Кёко улыбнулась и тихо рассмеялась. - Хм. Думаю, мы никогда этого не узнаем. Но нет, это свидание совсем не было плохим. Почему ты думаешь, что оно плохое?

- Нет, все в порядке, я просто имею в виду, что немного волнуюсь. На самом деле я ни с кем не был на свидании около четырех лет или около того.

- До сих пор все было здорово.

III

Примерно через час Кёске проводил Кёко до ее машины.

- Я признаю это. - Сказала Кёко. - Я не ожидала, что все пройдет так хорошо.

- Правда? Я не хотел произвести на тебя такое впечатление. Извини.

Кёко прочистила горло. - Я очень нервничала, обсуждая это. Опять же, никогда не была на настоящем свидании.

- Это было не настоящее свидание.

Кёко выглядела одновременно разочарованной и удивленной. - Разве?

Кёске покачал головой. - Нет. Я думаю, ты делаешь что-нибудь веселое на свидании. Ты вместе смотришь фильм или слушаешь музыку. Может быть, катаешься.

- Все это звучит великолепно.

- Да, это так. - Сказал Кёске, прежде чем посмотреть Кёко в глаза. - Рёске так часто заставляет меня тренироваться, что у меня есть только дневное время, чтобы заняться чем-нибудь веселым. Я хочу сделать это снова, у меня есть твой номер телефона, нам нужно что-нибудь организовать.

- Хорошо! - Сказала Кёко, прежде чем попытаться сдержать свою реакцию. - Я имею в виду, конечно, да, ты прав. Это было не свидание. - Кёко начала говорить нервно и быстро, а Кёске сохранял спокойствие. - Просто скучный кофе в скучном парке. В следующий раз должно быть веселее. Так и должно быть.

- Увидимся. Я тебе позвоню. - Сказал Кёске, кивнув.

- Ага-ага. - Сказала Кёко. - С нетерпением жду этого.

Ярко улыбаясь, Кёко села в свой FD.

III

Несколько часов спустя Кёске был засыпан вопросами от своих товарищей по команде о том, как прошло свидание за чашкой кофе.

- Черт возьми, ты правда сказал, что твое свидание не было настоящим свиданием!? Молодец, отличный способ обрести уверенность. - Сказал Такихиро, прежде чем Якума вздохнул.

«Красные Солнца» ели картошку фри в своей обычной кабинке семейного ресторана.

- Он не это имел в виду. Он просто хотел создать с ней что-то значимое. - Сказал Якума. - Просто выпить кофе и оставить все как есть, создается впечатление, что он делает ей одолжение.

- Ты слишком усложняешь ситуацию. - Сказал Айсукэ. - Я думаю, они поладили, верно?

Кёске пожал плечами. - Было здорово. Могло быть и хуже.

- Он один из братьев Такахаша. Я имею в виду, что он - Брат Ротари, с супермоделями и известными парнями из журналов. Он получает предложения о свиданиях с носа, я уверен, эта девушка благодарит свою счастливую звезду.

Айсукэ покачал головой. - Она из Сайтамы. Вероятно, ничего из этого не знает.

- Она не знала. - Сказал Кёске. - Я не могу передать вам всем, как приятно встретить девушку, которая не вскрикивает и не хихикает мгновенно, когда видит меня.

- Тебе все равно придется соревноваться с ней, когда мы поедem в Сайтаму. Маленький улов. - Сказал Такихиро, слегка встряхнув руку, прежде чем Айсукэ пнул его под стол. - Ой! Чувак, какого черта?!

Айсукэ посмотрел на часы и проигнорировал это. - Практика начнется через полтора часа. Слышал, что на пути к Точиги могут быть пробки. Линия Момидзи - это большой шаг, а это значит, что мы наконец-то сможем двигаться дальше от Миоги. Я не хочу опоздать.

- Рёске, вероятно, не будет счастлив. - Сказал Кёске. - Я упоминал, что мы пьем кофе, но не говорил ничего о том, чтобы приготовить что-то большее.

- Конечно, он бы не стал, ты встречаешься с девушкой, с которой нам придется соревноваться. Что ж, тебе придется соревноваться. - Сказал Такихиро.

Кёске покачал головой. - Нет, у меня не будет столько времени на тренировки, если мы будем гулять по ночам. Я и так беру достаточно времени на работе.

Айсукэ встал и жевал картошку фри. - Я не хочу опаздывать. Нам пора идти.

- Да. Нам пора. - Сказал Кёске, когда последние несколько картошек фри в их корзинах были съедены.

«Красные Солнца» вышли из своей кабинки, заплатили за еду у стойки регистрации и ушли.

III

На вершине линии Момидзи собралась вся команда. Все семь машин и их водители, а также многие механики нашей команды.

- Это будет последняя гора, на которой вы будете тренироваться перед последним испытанием на перевале Шомару в следующем месяце. После этого вы будете готовы принять Канагаву или любой вызов, необходимый для того, чтобы стать легендой.

Я кивнул. - Это будет последняя зима, которую «Красные Солнца» проведут в команде. Имейте в виду, до конца месяца, каждый день с девяти часов до часа ночи вы все будете встречаться здесь и тренироваться. Вы будете тренировать ваше торможение, ваше покрытие трассы, все. И если вы готовы, вы сможете преодолеть перевал Шомару с сильным снегопадом. То, на что не способен ни один другой гонщик. Теперь Такихиро будет первым, остальные из вас подготовят курс.

- Эта гора идеально подходит для такого рода тренировок. Она идеально подходит для улучшения вашей скорости, выносливости и рефлексов. Но, прежде всего, она сделает вас более бесстрашными, чем когда-либо. Вот чем запомнятся «Красные Солнца». Канагава и Ибараки становятся ближе с каждым днем. Мне нужно, чтобы вы все действительно настаивали на этом.

III

Декабрь был самой тяжелой тренировкой, которую когда-либо проходили «Красные Солнца».

Вверх и вниз по Линии Момидзи «Красные Солнца» ездили либо парами, либо самостоятельно, гонка на полной скорости по снегу была практически невозможна.

Им не хватало знаний курса и поначалу адаптируемости. Повороты Момидзи были трудными, и казалось, что лучшая линия всегда менялась каждый раз, когда «Красное Солнце» выезжали на курс.

Такихиро ускорялся, давил на газ, пока турбокомпрессор CA18DET шипел, поршни набирали обороты, а стрелка тахометра начинала ползти вверх.

С трудом Такихиро контролировал дрифт, зная, что промахнулся на сантиметры от лучшей линии. Серебристый S13 посыпал шлейфами снега на выходе из поворота, Такихиро всего на

мгновение сбросил давление на педаль газа, прежде чем снова нажать на газ и за долю секунды использовать сцепление, чтобы переключиться на повышенную передачу.

При его переключении передач не было потери устойчивости или сцепления, «Красные Солнца» наблюдали с галерей, впечатленные его скоростью и балансом на прямых.

Но повороты были чудовищными: каждый раз, когда Такихиро приходилось входить в поворот, он пытался сбалансировать изучение лучшей траектории и того, как ее пройти, а также сцепление с дорогой, компенсируемое снегом.

Он снова боролся, теряя время, поскольку S13 скользил гораздо больше, чем ему хотелось.

Такихиро хмыкнул, понимая, что его время уже нуждается в улучшении, а его нынешний забег усугубил ситуацию.

Когда Silvia проехала половину спуска Момидзи, секундомеры дали хороший пример того, насколько хорошо Такихиро мог ехать на медленной скорости, но насколько плохо он понимал трассу.

Якума не сильно отличался при подъеме. Его Supra была тяжелой, и снег не помогал ему в поворотах.

Из-за необходимости быть очень точным в торможении и рулевом управлении, темп Якумы замедлился, и постепенно, по мере продолжения бега в гору, он выигрывал больше времени.

Выйдя из поворота, Якума переключился на повышенную передачу и подъехал прямо к стене горы. Прорезая снег, шины Якумы визжали не так громко, как обычно, поскольку были покрыты снегом.

Едва имея хоть какое-то сцепление с дорогой, Якума с трудом вошел в следующий поворот, избежав полного разворота, пройдя поворот под прямым углом. Осознание того, что ему казалось, что он скользит на своей машине по катку, не помогло его страхам, но Якума прорвался вперед, снова стараясь изо всех сил на следующем повороте.

На прямых JZA80 выглядел медленнее, чем когда-либо, но Якума следил за дорогой, а не за его товарищами по команде, рассчитывающими время его пробега по галереям. Благодаря своей огромной концентрации Якума начал по-другому смотреть на повороты.

Вместо того, чтобы на полной скорости въехать в поворот в надежде использовать восстановление после того, как он потерял сцепление с дорогой, чтобы завершить его, Якума разворачивал машину перед входом, замедляя восстановление сцепления по мере продолжения поворота и выходил из шпильки там, где он мог бы использовать более прямой участок в своих интересах.

Повернув переднюю часть Surга назад в гору, лицом к внутренней части горной стены, скорость Якумы на поворотах улучшилась, и теперь он знал, как лучше справляться с подъемом.

Белый А80 сразу начал ускоряться, Якума держал ногу на газе и отпускал ее только в повороте, чтобы слегка затормозить, и вместо этого использовал рулевое управление, чтобы позволить задней части скользить, поскольку из-за снега полное сцепление с дорогой было невозможным.

Его задние колеса скользили, когда он смотрел внутрь, Якума хорошо контролировал скольжение в шпильках, а Surга скользила быстро. Якума переключился на повышенную передачу прямо перед тем, как достичь вершины поворота, в результате чего передняя часть Surга повернула назад в гору, прежде чем ускориться.

Якума был одет в полную зимнюю одежду в своей Surга и вспотел от усилий, которые он прилагал во время тренировок. Он ехал на полной скорости, но снег замедлял его, почти лишив сцепления с дорогой.

К концу пробега Якума и Такихиро были истощены. Сосредоточенность на скоростных гонках по самому сильному снегу зимнего сезона довела их до предела.

Пока они отдыхали, Рёске ознакомил их со стратегиями, Кента и Айсуке вместе спускались с горы, а Такихиро и Якума слушали.

Рёске использовал свой ноутбук и несколько небольших досок, чтобы обрисовать лучшие способы прохождения поворотов, как уменьшить потерю сцепления с дорогой, как улучшить торможение и некоторые аспекты вождения.

Двигатели SR20 180SX Айсуке и S14 Кенты гудели в унисон, когда они ехали по снегу на спуске Момидзи, единственной звуковой разницей между ними было отсутствие турбокомпрессора в S14 Кенты.

При входе в поворот за линией Кенты стало очень сложно следить, и к моменту окончания поворота Айсуке почти потерял пространство на всю длину машины между ним и S14.

Из-за того, сколько снега было на дороге, Айсуке не мог сразу отыгаться на трассе благодаря своей превосходящей мощности.

Кента даже не взглянул ни на одно из своих зеркал, оставаясь полностью сосредоточенным на своей линии.

Легкий визг шин и гул двигателей предупредили членов экипажа за ограждением о приближении Кенты и Айсуке.

Судя по секундомерам, Айсуке уже отставал от Кенты на целую секунду.

Айсуке ехал на полной скорости, пытаясь не отставать, не сводя взгляда с задней части S14 Кенты.

Белый 180SX и оранжевый S14 пролетели так быстро над большой кучей снега, что его отбросило в гору, засыпав снегом всю скалу на склоне горы.

Кента знал, что Айсуке приближается, услышав, насколько громче стал его двигатель и насколько ближе оказались его фары при входе в поворот.

Кента проигнорировал нервозность, которая выросла в нем, когда он услышал позади себя громкий свист турбокомпрессора Айсуке.

«Он дышит мне в шею. Давай, давай!»

Кента переключился на более высокую передачу, еще больше увеличив темп.

Наблюдавший за ними экипаж был встревожен их скоростью, обеспокоенный тем, что они так быстро движутся по снегу. Тем не менее, и Кента, и Айсуке завершили двойной дрифт идеально синхронно, контролируя скольжение в сочетании с небольшим сцеплением с отличным контролем угла скольжения.

На выезде их шины прорезали снег, S14 вылетел из поворота, а за ним мгновенно последовал белый 180SX.

К тому времени, когда они достигли подножия, Кента и Айсуке не осознавали, сколько усилий они вложили в свою скорость, технику и прохождение поворотов.

Они вышли из машин уставшие и отчаянно нуждающиеся в воде, которую хранили в консервных банках внутри фургонов, чтобы она не замерзла на морозе.

Когда Фумихиро дал Кенте и Айсуке полную информацию об их времени на запасном компьютере, который принес Рёске, Дайто последовал за Кёске в гору, зеленый FD преследовал желтый FD.

Оба роторных двигателя гудели, 13B-REW пели, шипели турбокомпрессоры.

Их тяжелая дуэль на снегу продемонстрировала прогресс обоих гонщиков с тех пор, как они впервые начали выступать за «Красные Солнца». Их прохождение поворотов было идеальным, и Кёске, и Дайто быстро входили в повороты, но даже из-за снега они не теряли контроля над поворотами.

Оба FD шли на полной скорости после второго поворота, и хотя из-за снега они только замедлялись, их торможение и рулевое управление были настолько отточенными благодаря езде по снегу, что они ни разу не допустили ошибок.

Их шины никогда не скользили, если они этого не хотели, и FD продолжали подниматься в гору на высоких скоростях.

К концу месяца стало ясно, что единственный способ адаптироваться к суровому снегу – это повторяющиеся пробежки. Поскольку с каждым днем количество снега на дороге увеличивалось, гонщики «Красных Солнц», бегая так быстро и часто, поняли, что у них больше шансов нагреть шины и немного устранить количество снега на дороге, если бы они просто ездили все больше и больше.

Как бы утомительно это ни было поначалу, все семеро гонщиков адаптировались.

За гонками Рёске на его Spec III FC3S, оснащённом углеродным волокном, было невероятно наблюдать каждому гонщику «Красных Солнц».

Стало ясно, что он значительно превзошел Кенту и всех остальных гонщиков, которых они знали, в том, насколько хорошо он понимал сценарии низкого сцепления, такие как снег, а некоторые предполагали, что дождь.

Якума стал выглядеть на снегу другим гонщиком. Раньше нервный и чрезмерно осторожный гонщик на снегу теперь стал более бесстрашным и агрессивным, его скорость не изменилась за ночь, но после нескольких дней тренировок он начал делать повороты все быстрее и быстрее, и его время начало улучшаться.

Его белый JZA80 Supra начал набирать скорость, показывая улучшение Якумы, и многие члены экипажа были удивлены тем, насколько сильно секундомеры показывали изменения в его вождении.

Надеясь подавать пример, Рёске каждые две ночи атаковал спуск на высоких скоростях, просто чтобы создать шаблон для трех других спусков. Скорость FC на поворотах оставалась такой же высокой, как и прежде, а контроль Рёске на снегу вдохновлял каждого гонщика команды и давал им возможность многому научиться.

Рёске не выбрасывал заднюю часть и не позволял ей скользить при входе в поворот, его прохождение поворотов включало небольшое торможение, вместо этого, казалось, он адаптировал свое сцепление и плавно бежал по снегу. FC дрифтил, а не скользил, и сцепление всех четырех шин никогда не менялось, несмотря на то, насколько хорошо он контролировал FC на снегу.

Все «Красные Солнца» сидели в ковшеобразных сиденьях с дугами безопасности, надлежащими системами отопления и охлаждения, с большим количеством воды, закусок и

других вещей, чтобы держать их в безопасности и сосредоточиться, но постоянные пробеги на полной скорости по сильному снегопаду начали истощать их силы.

Как будто бег по снегу уже не был достаточно тяжелым, Такихиро, Кенте и Айсукэ с течением времени приходилось бороться с усталостью и потерей концентрации. Риск вылета увеличился, поскольку интенсивность забегов должна была оставаться прежней, но им все равно приходилось спускаться с Момидзи в том же темпе, чтобы поработать над своей выносливостью.

Трое участников подъема столкнулись с аналогичной проблемой. Особенно Якума, который обнаружил, что тяжесть его машины не принесла ему пользы на заднеприводной машине в условиях большого количества снега.

Углы казались все более и более устрашающими по мере того, как шел секундомер. Во время каждого заезда гонщики сокращали время, гонщики выходили за рамки своих возможностей.

Когда специалисты по спуску, S14, S13 или 180SX, достигали подножия горы, у них было время и подготовленная бутылка с водой, чтобы освежиться, пока сражалась пара подъемщиков. То же самое произошло и с подъемщиками.

Кента и Такихиро снова провели свои дуэли с Silvia на снегу, всегда находя новые линии и способы улучшить свою технику. Борясь с усталостью и часами интенсивных тренировок по снегу, Такихиро и Кента все же старались изо всех сил.

Они толкали друг друга, пытаясь увеличить максимальную скорость на снегу, сохраняя спокойствие и пытаясь лучше читать дорогу. После первой недели повороты всегда были одинаковыми, и изучение трассы помогло, но количество и расположение снега менялось, что приводило к небольшим дырам в технике.

Кента проигнорировал тот факт, что Такихиро начал выигрывать у него заезды чаще, чем проигрывать, пытаясь сосредоточиться на собственном вождении. Примерно через две недели декабря Такихиро полностью оторвался от Кенты на пробежке за три часа до ночи тренировки.

«Красные Солнца» находились за ограждением, в нескольких поворотах ниже контрольно-пропускного пункта два, и были шокированы: при входе в поворот Такихиро торможение, угол дрифта и контроль дрифта настолько превосходили Кенту, что даже знаменитая скорость входа S14 и превосходная низкая скорость Кенты вместе с адаптивностью сцепления не смогла помешать S13 получить огромное преимущество при входе в поворот.

Такихиро переключился на повышенную передачу и предотвратил пробуксовку задних колес, определив правильное время и величину давления на педаль газа, необходимые для газа на максимальной скорости в условиях большого количества снега.

S13 увеличил расстояние по сравнению с S14, и преимущество Такихиро значительно

усилилось. Даже Кента хорошо понимал, что для быстрой гонки не хватает сцепления, и не смог угнаться за ним, и вскоре Такихиро достиг последней трети спуска Момидзи, опередив его на целых две секунды.

Кента не смог вернуть себе позиции, и победа решительно досталась Такихиро.

На подъеме Кёске был быстрее после каждого забега. Его FD начал двигаться так быстро, что его шинам понадобилось совсем немного времени, чтобы прогреться, и большая часть снега почти не повлияла на них. В то время как холод и отсутствие сцепления с дорогой вынудили Кёске сильно снизить максимальную скорость, его техника стала настолько острой, что его работа по торможению и ускорению достигла точки совершенства.

Кёске нажимал на газ, поднимаясь по прямой, на входе в поворот он слегка снижал скорость легким нажатием на тормоз и поворачивал ближе к внутренней части, чтобы пройти поворот. Хотя Кёске не мог поворачивать так быстро, как обычно, из-за такого количества снега на шпильке, его рулевое управление и контроль газа были настолько хороши, что он едва ли потерял больше времени, чем обычно.

FD был плавным на поворотах, FD проскальзывал в поворотах и на прямых друг за другом без какого-либо скольжения, несмотря на то, что в середине зимы выпал самый сильный снег.

Потребовалось много дней, чтобы визуализировать лучшую траекторию для прохождения поворотов, прежде чем адаптироваться к той скорости, которая ему действительно была нужна, но когда Кёске достиг ее, его FD начал выглядеть неудержимым на подъеме.

После нескольких недель тренировок на снегу техника торможения и газа Кёске вышла на совершенно новый уровень, и он был очень последовательным. Во время заезда, как и просил Рёске, Кёске никогда не терял времени, разница между его пробегами составляла не более секунды или около того.

Но на спуске Такихиро быстро оставил позади Айсукэ и Кенту.

Во время двойного забега Такихиро следовал за Айсукэ на спуске, а S13 преследовал 180SX.

Несмотря на то, что он старался изо всех сил, S13 был повсюду.

Айсукэ рулил, пытаясь сразу же прикрыть линии.

Такихиро убрал ногу с газа и знал, насколько опасно быстро он ехал из-за большого количества снега. Но для него это не имело значения: Такихиро, бесстрашный, как всегда, вытацил свой S13 обратно на прямую, прежде чем войти в поворот так быстро, что преодолел большое расстояние.

На выходе из поворота, поскольку выходная мощность была очень похожей, но Такихиро имел гораздо лучший контроль над педалью газа, S13 пролетел сквозь снег и прижался прямо к заднему бамперу 180SX.

Айсукэ безуспешно боролся, и на следующем повороте Такихиро взял внутреннюю часть и обогнал его во время поворота.

При входе в правый L-образный поворот торможение и рулевое управление Такихиро были очень острыми, и он начал проходить поворот на более высокой скорости, чем Айсукэ. S13 вошел в поворот быстрее, чем 180SX, и уже занял линию, обогнав 180SX по мере продолжения поворота.

Когда поворот закончился, Такихиро уже был далеко впереди, и ему нужно было только переключиться на повышенную передачу и ускориться, чтобы полностью обогнать Айсукэ и выйти вперед.

Айсукэ преодолел шок, хорошо сконцентрировавшись после столь долгих тренировок на снегу. Хотя ему удалось остаться в гонке и не потерять хладнокровия, Такихиро увеличил свое преимущество, а Айсукэ не смог преодолеть дистанцию, поскольку S13 летел вниз.

Такихиро достиг второго участка спуска Момидзи на две с половиной секунды раньше, чем Айсукэ на 180SX. На протяжении всего забега Айсукэ не мог выиграть время, как бы он ни старался.

В последнюю неделю декабря снег стал сильнее, чем когда-либо, но это не остановило «Красных Солнц». Судя по тому, насколько они привыкли к снегу, совершенно новый слой снега на Момидзи не помешал им тренироваться усерднее, чем когда-либо.

Кента был уставшим от многих предыдущих заездов на протяжении всего забега, но Такихиро чуть не поднял его, опираясь на свой S14, и почти толкнул его в Silvia.

Два водителя Silvia сражались в самом густом снегу, который они когда-либо видели. Учитывая густоту снега, оба гонщика игнорировали страх, почти мгновенно возникающий при торможении, ускорении или повороте.

Вместо этого они были настолько спокойны и собраны, что ни на мгновение не теряли контроль. Они завершили спуск нормально: Кента последовал за Такихиро на пробежку во время тренировки, от которой почти вся команда была измотана.

Обе Silvia, оранжевая S14 и серебристая S13, проходили повороты бок о бок, Такихиро был явно быстрее на входе и выходе, но новое количество снега способствовало предыдущему опыту Кенты под дождем.

Однако, когда они приблизились ко второй трети спуска Момидзи, Такихиро адаптировался во время боя, и преимущество начало становиться заметным.

Как бы он ни старался не отставать, Кента не мог сократить отставание. Несмотря на то, что битва велась хорошо, Такихиро достиг последней трети спуска по линии Момидзи на полторы секунды впереди.

Увидев, как Такихиро пересекает финишную черту у подножия горы, Фумихиро щелкнул секундомером и проверил на своем ноутбуке ранее записанное время.

Его глаза расширились. – «Помимо пробега Рёске, это лучшее время, которое мы зафиксировали для любой из трех других машин на спуске. Теперь ясно, что Ицу только что стал нашим новым лучшим специалистом по спуску после Рёске».

III

Я просматривал тренинг по данным, проведенный в моей комнате за последние полтора месяца. Все время записывалось по дате и времени записи, а также, конечно же, по водителю, который их выполнил.

Из них больше всего меня впечатлили Якума и Такихиро. Якума прошел путь от того, кто так боялся повредить свою Supra, что едва мог заставить себя подняться на заснеженную гору, до действительно бесстрашного гонщика, настолько хорошо контролирующего свою машину, что было бы странно думать, что страха никогда в нем не было.

Но улучшение Такихиро перевернуло всю команду с ног на голову. Когда «Красные Солнца» впервые собрались вместе, очень быстро стало ясно, что Такихиро не обладает теми навыками, которые есть у остальной команды.

Понятно почему. Дайто и Айсуке привыкли к трассам или, скорее, к тестированию трасс в случае Айсуке. Три года назад Якума был гораздо более известным и талантливым уличным гонщиком. Кента тоже имел опыт работы в картинге, и даже Кёске чрезвычайно быстро учился.

Такихиро старался изо всех сил, но так и не достиг чьего-либо уровня. Когда я впервые встретил его, он действительно был опытен только в гонках на сцепление, но теперь он был значительно быстрее, чем Кента и Айсуке.

Хотя все трое были довольно схожи по уровню навыков, Такихиро теперь имел в среднем преимущество в одну секунду за все время, начиная с семнадцатого числа этого месяца.

Учитывая то, насколько быстрой и умелой стала вся команда из-за снега, перевал Шомару будет непростым, но они должны быть в состоянии преодолеть его.

Цель заключалась в том, чтобы команда была не более чем на пять секунд медленнее в обычных условиях на снегу, а затем, по крайней мере, на четыре секунды с течением времени. Самым медленным гонщиком по сравнению с обычным временем был Якума: на снегу он был на три с половиной секунды медленнее.

Это означает, что когда снег растаял, и мы все вернулись к использованию обычных шин в нормальных условиях, команда, включая меня в некоторой степени, улучшила бы наше время на много секунд. В противном случае мы бы не выиграли секунды.

Снег начнет таять примерно в середине января, а к началу февраля должен начать полностью исчезать.

Я дал команде простые упражнения на Акине и Миоги, чтобы немного отдохнуть на неделе перед тестами на Шомару на следующей неделе.

Мне дали две недели отпуска в медицинском университете, поскольку начались зимние каникулы. Они продолжались с двадцатых чисел этого месяца по третье января следующего года.

После того, как все проехали Шомару, что, судя по их времени в этом месяце, они, конечно, сделают, мы могли бы перейти к поездке по другим горам Сайтамы по снегу. Мы не собирались бросать вызов каким-либо командам, а скорее ездили по довольно уединенным горам, чтобы узнать, чем трассы отличаются от перевалов в Гумме и Точиги, с которыми мы все были знакомы.

В мою дверь постучали.

- Заходи, Кёске.

Кёске открыл дверь и вошел. - Ты знаешь ту девушку, с которой я пил кофе несколько недель назад?

- Кёко. Что насчет нее?

- Ну, я надеялся использовать эту более тяжелую тренировочную неделю, чтобы, возможно, сходить с ней в кино или что-то в этом роде. Мы планировали это уже давно, но из-за того, что я был занят тем, как часто ты заставлял нас тренироваться, нам пришлось отложить это.

Я улыбнулась. - Кёске, тебе не нужно мое разрешение, чтобы встречаться с этой девушкой. Но если тебе интересно, я, конечно, одобряю.

- Ты не беспокоишься, что это мешает мне сосредоточиться?

- Я взял нас в нашу первую экспедицию на Миоги в начале этого года, примерно в то же время, когда я начал встречаться с Мако. Честно говоря, я не думаю, что свидания могут помешать гонкам, если только ты этого не позволишь.

- Но ты настолько сосредоточен, что... Подожди, что? - Спросил Кёске. - Ты прав. Итак, у тебя перерыв. Что ты планируешь делать?

- Ну, я пообещал Мако прогуляться на природе по снегу. Учитывая, как красиво выглядят некоторые части города и страны, было бы стыдно не воспользоваться этим.

- А Шомару?

- Я также рассматривал использование Усуи как хороший способ проверить вас всех, на самом деле я все еще мог бы это сделать. Моя единственная проблема в том, что технически часть этого не находится в Гумме или Канто. Это действительно сложная часть.

- Ты действительно любишь этику и детали, да? - Кёске усмехнулся. - Поскольку Линия Момидзи и перевал Миоги практически вжились в наши мозги, я думаю, что Усуи и Шомару могут стать хорошей сменой темпа.

- Другие горы Сайтамы могут нам пригодиться после зачистки префектуры. - Сказал я. - Потребуется только половина февраля, чтобы привыкнуть к ним, а затем март, чтобы победить команды. После этого останется всего несколько недель подготовки до Ибараки в первых нескольких днях июня.

- Похоже, ты пропускаешь несколько месяцев. Как все это будет работать?

- Отличный вопрос. - Сказал я. - Седьмого февраля завершаются наши зимние тренировки. Все мы должны быть в хорошей форме, чтобы сразиться с Канагавой и Ибараки. Затем наступает трудная часть, которая фактически обыгрывает эти команды. Сайтаме понадобится февраль, чтобы привыкнуть, а затем март, чтобы зачистить ее.

- Правда? Два месяца для префектуры, которая, как ты признал, не будет такой уж конкурентоспособной?

- Дело не в гонщиках, Кёске. Это трассы, которые, возможно, гораздо сложнее. Нам не только нужно вести там записи трасс, но и сами перевалы дают нам инструменты, которых нам не дает никакой другой горный перевал в Точиги или Гумме. Там очень уникальные горы, ты поймешь, что я имею в виду, когда мы туда отправимся. К концу мая мы должны быть готовы к Ибараки.

- Но ты сказал, что отборочные пройдут в июне.

- На самом деле, начало июня. - Сказал я. - Май - идеальное время для сброса настроек всех автомобилей в Канагаве и Ибараки. Полтора месяца - это достаточно времени, чтобы потренироваться и привыкнуть к последней части настройки, прежде чем мы возьмемся за выполнение самых сложных префектур. Например, я продолжаю говорить, что ничто не сравнится ни с одним из этих гонщиков.

- Так когда же наша гонка с Альянсом Сайтамы?

- Ночь седьмого марта. Учитывая, сколько тренировок мы прошли и сколько практики нам пришлось бы иметь в Сайтаме, Альянс будет довольно простым.

- Но кажется, что это так далеко... - Сказал Кёске.

Я вздохнул, поворачиваясь в кресле за столом и наблюдая, как Кёске смотрит на одну из диаграмм своего FD на стене моей спальни. - Я так понимаю, ты действительно хочешь поучаствовать в гонках с Кёко.

- Да, но. Я имею в виду, если в феврале снега уже не будет, зачем ждать?

- Расписание. - Сказал я. - Если мы очистим Сайтаму слишком рано, у нас будет слишком много времени, чтобы поехать в Ибараки. А слишком много тренировок в ожидании лета выходит за рамки безделья для меня. Проблема, Кёске, в том, что здесь осталось не так много высококвалифицированных гонщиков, которых мы еще не победили. А тех, что остались, победить крайне сложно.

- Думаю, это имеет смысл. Ты ведь сказал, что единственная префектура, наполненная опытными гонщиками, - это Канагава, а в Ибараки есть только два парня, с которыми мы собираемся участвовать в гонках.

- Конец зимы знаменует собой новый шаг для нас. Ты можешь позвонить ей, младший брат. Поверь мне, я одобряю. - Я кивнул, когда Кёске начал выходить из моей комнаты.

Мне нужно было позвонить Мако и встретиться с ней. Я тренировался не так усердно, как остальные участники «Красных Солнц», но именно я организовывал тренировки и выполнял всю симуляционную и техническую работу, чтобы гарантировать, что они смогут улучшить свое время, какими бы небольшими ни были изменения.

Эти две недели зимних каникул могут стать для меня временем, чтобы начать расслабляться перед потоками тренировок, поисков и подготовки, ведущих к завершению проекта «Самый быстрый в Канто» и теории самого быстрого гонщика.

«Красные Солнца» всегда были отличными гонщиками, даже когда несколько лет назад я впервые набрал их всех в команду. Но теперь они действительно становились теми людьми,

которыми я хотел, чтобы они стали, гонщиками, которых Канто не забудет на протяжении всего поколения.

Я был рад, что «Красные Солнца» приблизились к уровню навыков, необходимому для зачистки оставшихся трёх префектур региона Канто. Это было первое, чего я желал с того момента, как стал одиноким волком Акаги, Белой Кометой, сделавшей «Красные Солнца» легендарными.

«Красные Солнца» начали совершенствоваться в том, чего большинство уличных гонщиков никогда бы не смогли. Такие вещи, как угол дрифта и мастерство управления педалью газа и тормозами находится на уровне выше того, который, по мнению большинства, можно освоить в горах. И я невероятно гордился ими всеми, не только из-за того, что сейчас анализировал, но и потому, что они понимали.

Они поняли, почему им приходилось так усердно тренироваться. Наше время, чтобы сделать «Красные Солнца» лучшими, было ограничено. Мы все еще были непобежденными, но Канто не завершил и половины пути. Часть меня хотела, чтобы снег растаял как можно скорее, чтобы команда могла стать звездой.

1997 год станет годом, когда «Красные Солнца Акаги» станут легендами, установив рекорды дистанции, которые никто никогда не сможет побить. Все до сих пор было подготовкой к реальным испытаниям, и судя по тому, что я видел в росте «Красных Солнц», в их вождении и менталитете, это обязательно произойдет.

<http://tl.rulate.ru/book/95815/3294223>