

SP-Moto
SUZUKI
RACING TEAM

Константин Писарев:

«Чайку вполне реально проехать за 1:16»

Самый быстрый гонщик страны и первый украинский спортсмен в WorldSSP Константин Писарев ответил на наши вопросы. А перед этим с большим отрывом выиграл оба этапа ШКМГ в классе SSP



а своем дебютном этапе в WorldSSP в Брно ты финишировал 19-м. Доволен результатом?

Для дебюта это хороший результат.

Правда, хотелось бы большего прогресса по времени. Со старта я обогнал нескольких гонщиков, потом были сходы и еще обгоны. В результате получилось так, что я попал между двумя группами и ехал сам. Не за кого было цепляться, гонку провел сам с собой.

Какая задача стояла перед этапом?

Задачи как таковой мне никто не ставил. Я сам был достаточно мотивирован. Моя цель была выйти на время 2:07.

Первую свободную практику я проехал со временем 2:09, на первой квалификации улучшился до 2:08. Я пытался удержаться за быстрыми ребятами, но делал довольно глупые ошибки. На соревнованиях такого уровня волнение и мандраж обязательно присутствуют. В целом, чтобы показывать высокие результаты, необходим накат. Надо не вылазить из Европы, ездить на технике, на которой будешь выступать, а не прыгать с байка на байк.

Что тебя удивило в Мировом Супербайке?

Все на гораздо более высоком уровне, чем в том же чемпионате IDM, в частности, организация. Поражает количество звезд МотоГП и Супербайка на квадратный метр – глаза разбегаются! Но я приехал не глазеть по сторонам, а выступать. Поэтому пытался настроиться на гонку.

Твой мотоцикл – такой же, как у Иванова и Джино Ри?

Название такое же. Ребята едут на электронике Moteg, я же ехал на простых как для чемпионата мира «мозгах» HRC. Кроме того, на моем байке был установлен телеметрический блок 2D. Ни трекшн-контроля, ни других «наворотов» не было.

В чемпионате IDM ты едешь на Yamaha, в украинском ШКМГ – на Suzuki, в WorldSSP – на Honda. Как тебе дают переходы с мотоцикла на мотоцикл?

Вообще, это второй раз в жизни, когда я сидел на Хонде. Первое знакомство состоялось зимой на испанском треке Арагон, во время предсезонных тестов команды Step Racing Team. Тот мотоцикл был с абсолютно стоковым двигателем, но с тюнинговой подвеской. В Брно двигатель Хонды был немного доработан, но до первой пятёрки-десятки Суперспорта ему еще очень далеко.

Моей задачей было быстро адаптироваться после R6 к CBR600RR и продемонстрировать достойное время. Ямаха и Хонда – довольно разные мотоциклы. R6 мне больше нра-

вится по мощности и остроте управления, но в плане комфорта посадки и стабильности Хонда вне конкуренции. Возможно, она больше подходит под мой стиль управления.

Когда мы снова увидим тебя в WorldSSP?

На этот год запланирован еще один этап в Портумао – последний в календаре SBK. Сейчас обсуждается возможность моего участия также и в гонке Маньи-Кур во Франции. Это будет в октябре.

Можно ли надеяться, что в следующем году ты проедешь весь сезон мирового чемпионата?

Понятно, что выезды в этом году – это пристрелка на следующий сезон. Но пока я концентрируюсь на IDM, там хорошая атмосфера для личного роста. Я считаю, что еще не готов к полноценному участию в Мировом Суперспорте. Хочется заезжать в очки, и не «на ухах», а стабильно и уверенно. Поэтому надо для начала хорошо проехать в чемпионате Германии.

ЧТОБЫ ПОКАЗЫВАТЬ ВЫСОКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, НАДО НЕ ВЫЛАЗИТЬ ИЗ ЕВРОПЕЙСКИХ ТРЕКОВ

Как ты оцениваешь свои карьерные шансы в дальнейшем? Не считаешь, что слишком поздно начал выступать в Европе?

Хороший пример – Карлос Чека, которому в данный момент под 40. Мы с ним общались, он считает, что именно сейчас находится на пике формы. Думаю, в этом году он выиграет чемпионат WorldSBK. Главное – желание, а возраст – уже второй вопрос. Поэтому я считаю, что в будущем могу бороться за первые места в мировом Суперспорте.

Конечно, это технический вид спорта, и он требует серьезных финансовых вложений. Поэтому все зависит не только от меня, но и от спонсорской поддержки.

Какие у тебя впечатления от первых двух этапов украинского чемпионата по ШКМГ?

После чемпионата мира, конечно, чувствуется разница. Но это мой родной чемпионат, я здесь завоевал первые подиумы и победы. Поэтому для поддержания ШКМГ я готов выступать на «Чайке», лишь бы гонки не совпадали с этапами в Европе. Приятно, что организация чемпионата вышла на новый уровень. Мы двигаемся в правильном направлении.

▼ В дебютной гонке чемпионата WorldSSP Костя стартовал с 32-й позиции, а финишировал 19-м





▲ Пора брать автографы. Через пару лет к Писареву будет не пробиться

Очевидно, что несмотря на огромный отрыв, с которым ты финишируешь в ШКМГ, у тебя есть запас. На сколько процентов ты выкладываешься на «Чайке»?

Конечно, 100% отдачи не было. Во-первых, впереди у меня много гонок в Европе. Надо поберечь себя, ведь «Чайка» не совсем безопасный трек. Все неровности и сюрпризы «Чайки» влекут за собой определенные риски. Во-вторых, без конкуренции нет смысла ускоряться, даже если возможности еще есть.

Перед квалификацией я поставил перед собой задачу улучшить рекорд «Чайки» (1:16,45). К сожалению, судьи не позволили мне сменить резину во время квалификации, и это помешало попытке установить рекорд. На следующем этапе пообещали, что таких недоразумений не будет.

Насколько быстро можно проехать «Чайку»?

Думаю, могу проехать круг за 1:16,2-16,3. Может, даже за 1:16.

Расскажи о своем Джиксере, на котором ты выступаешь в Украине.

Это мотоцикл 2009 года, в нем нет ничего особенного, кроме тюнинговых картриджей вилки Öhlins и заднего амортизатора той же фирмы. Мотор полностью стандартный, заменен только выхлоп и установлен квикшифтер.

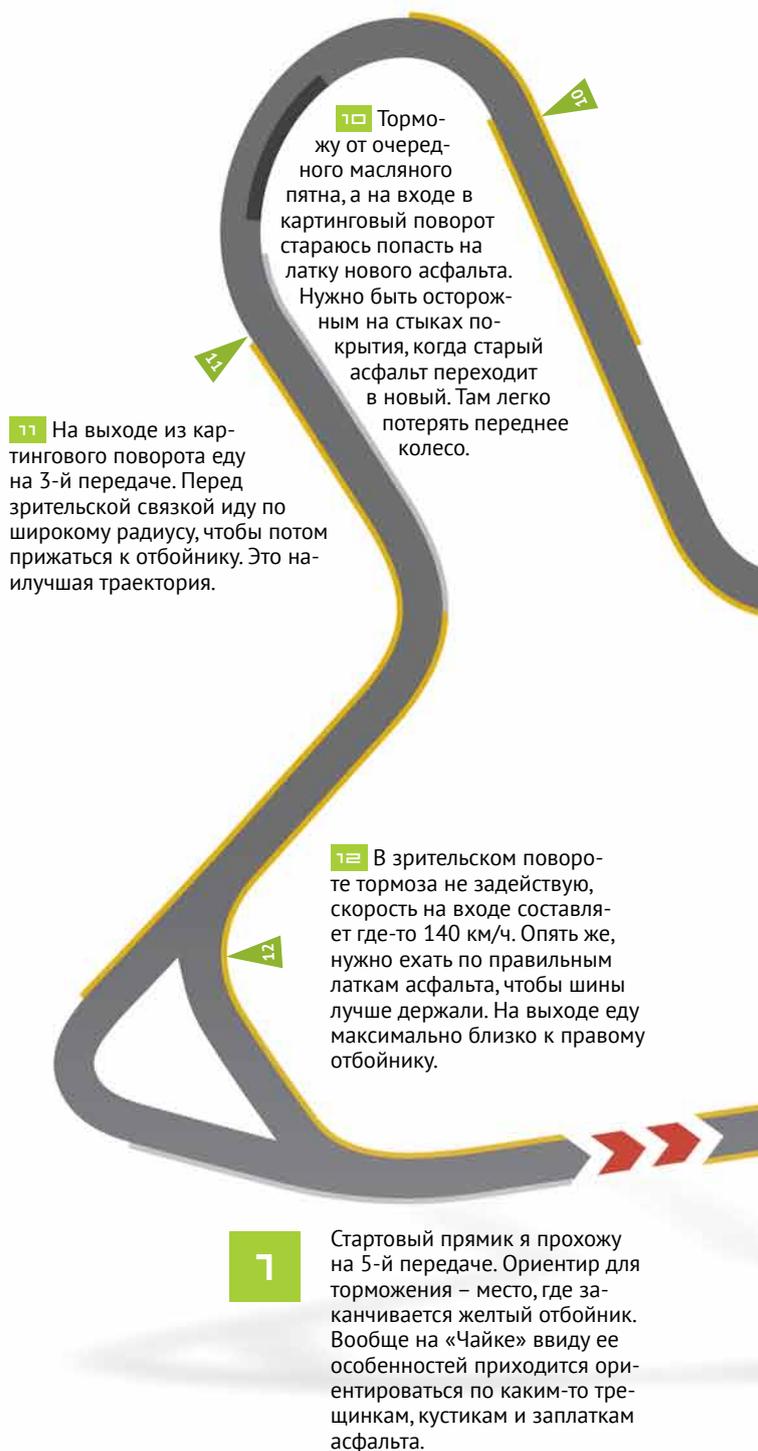
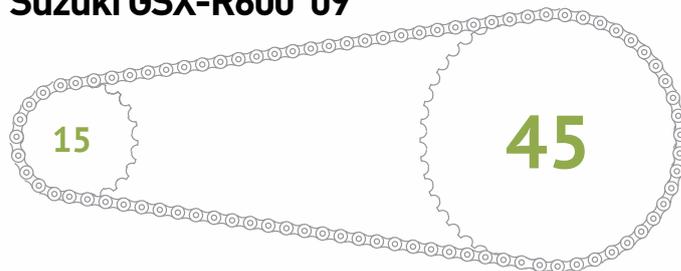
На сколько он дороже стокового мотоцикла?

Думаю, его доработки можно оценить в 5000 евро.

То есть, грубо говоря, можно купить мотоцикл в салоне и побеждать на «Чайке»?

Да. Можно как и раньше гонять на стоковых подвесках и все такое. Просто раньше то же рекордное время проезжали «на ухах». Хорошие подвески позволяют чувствовать себя более уверенно и безопасно 📌

Передаточные числа Костиного Suzuki GSX-R600 '09



Мастер-класс от чемпиона

Костя Писарев поделился секретом,
как быстро ехать по горбатой «Чайке»

9 Перехожу на 4-ю передачу, ориентир торможения – масляное пятно слева от отбойника. Тут я не сразу ныряю внутрь поворота, в апексе стараюсь прижаться к правому поребрику, если его можно так назвать. Он бетонный, заезжать на него нельзя. На выходе разгоняюсь на 3-й передаче.

10 Первый правый поворот прохожу по внутреннему радиусу по латке нового асфальта.

11 На входе перед правым поворотом есть две небольшие ямки. Нужно быть аккуратным на торможении, чтобы вилка не сложилась до упора.

12 На выходе опять агрессивно открываюсь, несмотря на жесткий расколбас. Не обращаю на это внимание, по-другому на «Чайке» ехать нельзя.

13 Оттормаживаюсь с 250 км/ч, сбрасывая скорость до 3-й передачи. Еду там, где меньше колбасит. В середине первого левого поворота – латка нового асфальта, на которой хороший держак. Стараюсь пройти поворот именно по латке.

14 Затем следует один из самых скоростных выходов из поворота на «Чайке». Важно попасть в правильную траекторию. Опять-таки, нужно ехать по новым латкам асфальта.

15 Ориентир торможения перед вторым левым поворотом – трещина в асфальте. До нее я дотягиваю на 4-й передаче, потом сбрасываю передачу вниз.

16 На выходе агрессивно открываюсь. Мотоцикл, конечно же, колбасит, так как попадаешь на неровности. Прохожу прямик до первого правого поворота на 3-й передаче.



parts & accessories

Шлемы и
экипировка VEGA



Запчасти и тюнинг
для скутеров



АКБ

Кofры



SCOOTER-M
parts & accessories

Украина, Одесса,
Пантелеймоновская, 88/1
т./ф.: (048) 737 39 44 (55)
(067) 519 18 66

www.scooter-m.com.ua
e-mail: scooter.m.ukraine@gmail.com