

Ballaszt alkalmazása az els? légterel? szárnyban

by Papp István - vasárnap, július 24, 2011

<http://www.formula1tech.hu/ballaszt-alkalmazasa-az-első-legterelő-szárnyban/>



A Formula-1 technikai szabályzatában a tavalyi évben bevezetett módosításának megfelelően a versenyautók első gumibroncsainak korábbi 270mm széles futófelületét le kellett csökkenteni 245mm-re. Ez igencsak jelentős változtatásnak mondható ahhoz, hogy a csapatok az autók összeállítása, illetve beállítása során ne vennék ezt figyelembe, hiszen a megfelelő menetstabilitáshoz elengedhetetlen az első gumibroncsok kiváló tapadása.

Az olyan versenypályákon, ahol a lassabb és gyorsabb kanyarok alkotta vonalvezetésnek köszönhetően hirtelen irányváltatásokra van szükség, még inkább fokozottabb odafigyelés szükséges az autó beállítása során. A pilóta csakis abban az esetben képes ugyanis a kanyarok teljesítése közben is megfelelő tempót tartani, ha az autójának elülső része megfelelő tapadással, és a beállítások révén pedig megfelelő egyensúllyal rendelkezik.

A versenyautók stabilitását illetően szintén jelentős változásként említhető a tavalyi évben eszközölt szabályváltozások velejárójaként a megnövelt méretű üzemanyagtartály alkalmazása is, miután az autók többségénél nagyságrendileg 15cm-rel megnőtt a korábban alkalmazott tengelytáv értéke, ami az előzőekhez hasonlóan szintén arra kényszeríti a csapatokat, hogy megfelelő súlyelosztást biztosítsanak az autóknak.

A megfelelő kanyarsebesség elérésének és az alulkormányozottság csökkentésének közkedvelt módja, hogy az első légterelő szárny középső, 500mm hosszú semleges szakaszában ún. fészket, vagy fészkeket alakítsanak ki, amelyek szénszálak kompozit anyagból készült fedelei alatt helyezik el a szükségesnek vélt volfrámacélból készült ballaszt-lapokat. Nem ritka az olyan eset sem, amikor jelentősebb mennyiségű extra súly cipelésére kényszerül az adott konstrukció, mint például a Hispania Racing esetében a 2010-es Ausztrál Nagydíjon közel 10kg plusz súlyt építettek be az első légterelő szárnyba, az autó orrkúpja alatti területen. Az ilyen tekintélyes súllyal rendelkező aerodinamikai elemet annak biztonságos mozgatása miatt általában már két szerelő szokta mozgatni a boxutcában, de természetesen erre más megoldást is lehetett már látni. Az egykori Toyota alakulat például az ily módon súlyozott első légterelő szárnyak

boxban történő mozgatására egy speciális, görgőkön mozgatható tartószerkezetet alkalmazott, és az orrkúp cseréje esetén azzal tolták az autó elé az új elemet.

Képgaléria:



Rating: 5.0/5 (1 vote cast)

Rating: 0 (from 0 votes)