

Red Bull-Renault RB7: Új f?profil és lépcs?s szárny

by Papp István - hétf?, október 10, 2011

<http://www.formula1tech.hu/red-bull-renault-rb7-uj-foprofil-es-lepcsos-szarny/>



A Szingapúri Nagydíjon a jelent?sebb fejlesztéseket felsorakoztató csapatok, mint például a Team Lotus, a Marussia Virgin Racing és a Lotus Renault GP mellett a Red Bull Racing is pályára vitt egy-két módosított aerodinamikai elemet. Ezek között szerepel többek között az RB7-es konstrukció módosított első légterelő szárnya, amelynek kialakítása egyértelműen igazolja, hogy az energiatalososok f?zsenije, Adrian Newey és az aerodinamikai részleg vezetője, Peter Promodrou eltöltöttek néhány órát a tervez?asztal felett.

Az első légterelő szárnyat illet?en elvégzett módosítás kapcsán az orrkúp alatti 500mm hosszú semleges szakasz mindkét végén a f?profil és a mögötte elhelyezett légterelő lap ún. csavart keresztmetszettel kapcsolódik össze. Ezen a részen a felfelé ível? rész közel 90°-os szögben indul, amely egy új megjelenés? belép? élt kölcsönöz a f?profilnak. Az így kialakított légcsatorna révén megfelelő módon kontrollálhatóak az előlr?l érke? légáramlatok turbulens hatása, amely tisztább áramlásképet eredményez a padlólemez elüls? élénél.

Az utcai szakaszokból álló szingapúri versenypálya által megkövetelt magas szint? leszorító erőhöz igazodva Red Bull Racing mérnökei módosították a f?profil felett elhelyezked? lépcs?s szárnyelemek kialakítását is. Az ezt megelőz? konstrukcióval ellentétben a kiegészít? profilkok és a szárny tartókonjolja között elhelyezett, a McLaren Mercedes MP4-26-os autókön is megjelent, „L” alakra emlékeztető légterelő ezúttal elmaradt. Helyette viszont a 2x2db dupla légterelő lemezzel rendelkező lépcs?s szárny belső eleme egy hosszabb kialakítású idommal bővült, amely már-már a 2008-as szezonban használt hídszárnyak megjelenését idézi. Ezen kiegészít? szárnyelem kilép? éle leginkább egy ellipszishez hasonlítható vonalvezetést kapott, amelynek köszönhetően csökkent az aerodinamikai hatékonyságot negatívan befolyásoló örvénylés, és egy viszonylagosan véve tisztább áramlási jellemzőket biztosított az első kerekek irányába.

A fentiekben ismertetett módosításokkal a sz?k kanyarokban szükséges minél jobb menetstabilitás, és nem utolsó sorban az autó alulkormányozottságának a csökkentése volt a csapat célja. Mindez pedig azt is

jelenti, hogy a kanyarok teljesítése során a pilóta mindvégig az ideális íven tudja tartani az autót úgy, hogy közben megfelel? tempót képes diktálni.

(Technikai fejlesztés – Red Bull Racing – Szingapúri Nagydíj, 2011)

Rating: 5.0/5 (1 vote cast)

Rating: +1 (from 1 vote)