

Továbbfejlesztett DRS-sel próbál javítani a Renault

by Papp István - kedd, június 21, 2011

<http://www.formula1tech.hu/tovabbfejlesztett-drs-sel-probal-javitani-a-renault/>



A 2011-es Formula-1-es világbajnoki sorozat nyolcadik állomásaként megrendezésre kerül Európában a Renault alakulat további újítással igyekszik majd javítani eddigi teljesítményén. Az R23-as névre hallgató konstrukció aerodinamikai csomagját illetően az első légtérrel szembe fordított szárny, valamint a diffúzort érintő fejlesztések mellett a hátsó légtérrel szembe fordított szárny felső profilja is átalakuláson fog átesni.

Mint ismeretes, a két héttel ezelőtt megrendezett Kanadai Nagydíj volt a szezon első olyan versenye, ahol a pilótáknak a pálya két szakaszán lehetett aktiválni a [Légellenállást Csökkentő Rendszernek](#) is nevezett DRS-t. Az idei szezonban érvényesített technikai szabálmódosítások egyik leglényegesebb részének is mondható, menetközben állítható hátsó szárny jelentősége tehát megnőtt a montreali futamon, és az FIA legutóbbi határozatának értelmében a hétvégi Európa Nagydíjon is hasonló lesz a helyzet. Ahogyan arról egy korábbi [bejegyzésben](#) már lehetett olvasni, a valenciai versenypályán is egyetlen egy mérőpont, és két olyan szakasz került megjelölésre, ahol a szabályok teljesülése mellett a versenyzők aktiválhatják majd a futamon a hátsó szárny dőlésszögét változtató mechanizmust.

A Lotus Renault GP alakulat vezetője, Eric Boullier elárulta, hogy az utcai szakaszokat tartalmazó valenciai versenyhétvégén a hátsó szárny felső profilját át fogják alakítani. Elképzelhetem tartom, hogy a felső elem a korábbiakban alkalmazott, és egyben elterjedtebb megoldással ellentétben ezúttal nem egyenes kialakítást fog kapni, hanem a szárny felületén keletkező aerodinamikai leszorító erő megfelelő megosztásának érdekében ívelt szakaszokat fog tartalmazni. A Renault módosításának célja ugyanis az, hogy a DRS aktiválásával még nagyobb sebességkülönbséget tudjanak majd elérni az eddigi, nagyjából 12...15km/h-ás értéknél.

Az ívelt formával ugyanis elérhető, hogy a felfelé ívelt szárnyszakasznak köszönhetően a profil alatt és felett elhaladó levegőnyomásából eredő különbség meglehetősen lecsökken, amely végül kis leszorító erőt, és nagyobb elérhető sebességet eredményez. Ezzel szemben viszont a szárnyelem mélyebbre ívelt kialakításával a szárny felett átáramló levegőnyomása megnő, és a szárny alatt elhaladó levegő aerodinamikai nyomása pedig lecsökken, amely ezeken a részekén nagyobb leszorító erőt állít el,

fokozva ezzel az autó menetstabilitását.

Mindez természetesen csak egy lehetséges alternatíva, de az enstone-i gárda valódi fejlesztését és annak várható hatását hamarosan megismerhetjük a hétvégi Európa Nagydíjon.

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: 0 (from 0 votes)