

Tisztázták a hátsó szárnyak anomáliáit

Írta: Fartik András

2019. augusztus 08. csütörtök, 16:48 - Módosítás: 2019. augusztus 20. kedd, 15:57



Miután anomáliák derültek ki a Finn Rally-n, a Nemzetközi Automobil Szövetség utasította a rali világbajnokságon részt vevő gyártókat, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket arra, hogy World Rally Car-jaik megfeleljenek a hátsó szárnyra vonatkozó klarifikációs dokumentumnak.



Miután anomáliák derültek ki a Finn Rally-n, a Nemzetközi Automobil Szövetség utasította a rali világbajnokságon részt vevő gyártókat, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket arra, hogy World Rally Car-jaik megfeleljenek a hátsó szárnyra vonatkozó klarifikációs

dokumentumnak.

Az autósportok felügyelő testülete hangsúlyozta, hogy nem futott illegálisan egy alkatrész sem – rendben volt mindegyik gyártó World Rally Car-ja a homologizációs dokumentumokat illetően –, az aerodinamikára vonatkozó előírásokat ugyanakkor tisztázni kellett.

Az FIA a szeptemberben sorra kerülő Török Rally-ig adott időt a csapatoknak, hogy megfeleljenek az új értelmezésnek. Az autosport.com értesülései szerint a Toyota hátsó szárnya volt a kétségek középpontjában, a klarifikációra pedig azért volt szükség, hogy pontosítsák a specifikációt és a méreteket.

A sugallatok szerint, melyekről az autosport.com értesült, a Toyota kérdéses eleme kívül esett a szabályok adta kereteken, jöllehet a Yaris WRC hátsó szárnya a 2017-es homologizáció óta nem változott. A kifejezetten a Toyotára vonatkozó kérdésre Yves Matton, az FIA rali igazgatója a következőket válaszolta: „Nincs sztori a Toyota hátsó szárnyáról. Történt egy klarifikáció a World Rally Car-ok hátsó szárnyával kapcsolatosan. Megkértük az összes gyártót, hogy végezzék el a munkát és hogy tegyék megfelelővé a hátsó szárnyat a Török Rally-ra. Van egy akcióterv, és megkértük az összes gyártót, hogy feleljenek meg ennek.”

A Finn Rally-n pénteken késő este történt két megbeszélést követően a csapatok közös közleményt adtak ki: „Valamiféle probléma van a hátsó szárny homologizációjával. Meg kell oldanunk ezt együtt, mivel nem igazán tiszták a dolgok, és meg kell oldanunk mindezt a Török Rally-ig. Tenni kell valamit, hogy megoldódjon a homologizáció minden csapat számára a hátsó szárny tekintetében.”

A Toyota elutasította, hogy a közleményen túl bármit is mondjon, egy forrás azonban a következőket árulta el az autosport.com-nak: „Mi okozta a zavart? Bemutatták az autót az FIA-nak a homologizáció érdekében 2017 elején. Az FIA átvette az autót a homologizáción. Ezek tények. Azóta az autó átment minden átvételen, miután a hátsó szárny megfelel a homologizációs dokumentumnak.”

Matton elfogadta, hogy az FIA hibázott az eredeti homologizációs folyamatban. „Azt mondanám, ha van hibás, akkor az az FIA” – magyarázta a rali igazgató. „Nem a Toyota az, hanem elmondtam, az összes autó része ennek az akciótervnek.”

Yves Matton a témáról

- Miért volt szükség erre a klarifikációra?

- Amikor egy homologizációs folyamatot csinálsz, a gyártóknak különböző értelmezéseik vannak, és ez volt a helyzet itt is. Ezért kérték a klarifikációt.

- Ha méreteket adnak meg, hogy azokkal dolgozzál, hogyan lehet azokat különbözőképpen értelmezni?

- Ez nem ilyen egyszerű. Ez nem olyan, hogy kapsz egy méretet... Ez egy aero szabály, ami eléggé bonyolult, különféle adatokon alapul, különféle méreteken és feltételeken. Ez nem csak annyi csupán, hogy 'ez a méret ettől eddig'. Figyelembe kell vened mindezen feltételeket, és lehetnek különböző értelmezések. Ez az oka, hogy le kellett ellenőriznünk ezt, és ez az, amiért ezt a klarifikációt kérték.

- A szabályok azonban nem engedik meg a harminc milliméternyi túlnyúlást, amivel a Toyota rendelkezik.

- Ha megnézzük a szabályokat, ez bonyolultabb ennél.

- Semelyik másik autónak nem volt gond a hátsó szárnyával?

- Nem ez a valóság. Megkértük mindegyik gyártót, hogy alkalmazkodjon a homologizációjával.

- Ez azt jelentette tehát, hogy a négy gyártó közül egyik sem felelt meg a szabályoknak?

- Nem. Mind a négy gyártó megfelel a homologizációs dokumentumának.

- Megszegték tehát az előírásokat, az FIA azonban homologizálta az autójukat?

- Nem.

- Akkor kinek a hibája, hogy a klarifikációra volt szükség?

- Azt mondanám, ha van hibás, akkor az az FIA. Nem a Toyota az, hanem elmondtam, az összes autó része ennek az akciótervnek.

- Mi van az akciótervben?

- Ez maradjon köztünk és a gyártók között.

- Nincs hely innentől kezdve különbözőképpen értelmezni a klarifikációt?

- Tisztáztuk, hogyan kell a szöveget olvasni.

Tisztázták a hátsó szárnyak anomáliáit

Írta: Fartik András

2019. augusztus 08. csütörtök, 16:48 - Módosítás: 2019. augusztus 20. kedd, 15:57

- Miért nem írták meg elég pontosan a szabályokat elsőre?

- A szabályok nem változtak.

- Oké, miért volt szükség a klarifikációra?

- Ezt megelőzően senki sem kérdezett erről a szabályról. Ez talán a mi hibánk, hogy nem láttuk, hogy különféleképpen lehet értelmezni ezt a szabályt. Most már azonban világos.

Andrew

2019. augusztus 8.

A WRC-k hátsó szárnyainak méret- és formaproblémája

Tisztázták a hátsó szárnyak anomáliáit

Írta: Fartik András

2019. augusztus 08. csütörtök, 16:48 - Módosítás: 2019. augusztus 20. kedd, 15:57

Amint az autohebdo.fr, az autosport.com és a rallye-magazin.de is beszámolt róla a hét elején, úgy tűnik, probléma van a jelenlegi WRC-k hátsó szárnyainak méretével és/vagy homologizációjával a szabályok tekintetében (melyek 2017-ből erednek). A probléma oka abból ered, hogy az egyik rali világbajnoki csapat (a Citroen) kérdést tett fel az FIA-nak, hogy tisztázzák a szabályokat, mielőtt új kivitelű hátsó szárnyat vetnek be.

A fentebb említett cikkek szerint a megbeszélések után, melyben minden csapatok részt vett, arra jutottak, hogy át kell tekinteni a kérdést, hogy tisztázzák, megfelel-e mindenki a szabályoknak, és szükség esetén tisztábbá kell tenni a homologizációt, miután úgy tűnik, a jelenlegi formátum különféle értelmezéseket tesz lehetővé.



Jari-Matti Latvala és Juho Hanninen, Toyota Yaris WRC,

Katalán Rally verseny előtti teszt, 2018. október 9.; fotó: Illuis555

Tisztázták a hátsó szárnyak anomáliáit

Írta: Fartik András

2019. augusztus 08. csütörtök, 16:48 - Módosítás: 2019. augusztus 20. kedd, 15:57

Az aerodinamikai elemek méreteit és homologizációját a Homologizációs kiterjesztések 400/01 WRC formátuma részletezi, ez az FIA J függelék 255A fejezet speciálisan WRC-kre vonatkozó szabályainak kiterjesztése, és sajnos az FIA ezt sosem publikálta. Az egyetlen rendelkezésre álló információ az, amit a 2017-es év elején tettek nyilvánossá, az újgenerációs WRC autók bajnokságba történő megérkezésekor.

Azt tudni, hogy a 2017-es szabályok a hátsó spoiler/szárny néhány jellemzőjét írják le, úgymint

- ötven milliméterrel magasabb és ötvenöt milliméterrel szélesebb lehet az a korábbinál (2016-osnál), rögzített profillal,

- maximum ötven milliméterrel túlnyúlhat a karosszérián (hátsó lökhárítón),

míg függőleges elemekkel nem rendelkezhet a felső szárnyelem középső részén, csak a két szélén (a minimális távolság egy méter közöttük).

A tegnap kiadott információ szerint a jelenlegi probléma egyrészt az lehet, hogy további harminc milliméter túllógás van a Toyota Yaris WRC esetében a szabályok által megengedett ötven milliméteren felül.

Az alábbi kép mutatja a négy jelenlegi WRC autó hátsó szárnyait a múlt szezonból, ezek azóta nem kerültek semmiféle módosításra.



Fotók a 2018-as Katalán Rally 7. gyorsasági szakaszáról (La Fatarella – Vilalba 2); fotó: Illuis555

Az igaz, hogy a Yaris hátsó szárnya áll ki a fenti képek alapján a leginkább, bár attól függ mindez, hogy milyen szögből nézzük. Az is igaz ugyanakkor, hogy ezeket az eszközöket az FIA 2017-ben homologizálta, és minden versenyt átnézték és elfogadták őket.

Az ellentmondás második pontja, melyeket ezek a cikkek állítanak, a szárny formája. A szabályok értelmében a hátsó szárny ugyanolyan formájú kell, hogy legyen, mint az alap utcai autó hátsó lökhárítójának formája.

Míg az első pontot könnyebb leellenőrizni, mivel az méréseken alapul, a második nyitottabb értelmezést enged, miután az a szárny formájára vonatkozik, összehasonlítva az utcai autó hátsó szárnyának formájával. Ugyanakkor minden esetben minden autót leellenőriztek az előző versenyeken, úgyhogy valószínűleg a szabályok értelmezésében rejlik a probléma, nem pedig a jelenlegi WRC autók bármelyikének lehetséges szabálytalanságában.

Mindez felveti, mi lehet a lehetséges haszna a cikkekben említett szabálytalanságoknak?

A hátsó szárny extra túlnyúlása azt jelentheti talán, hogy hosszabb lehet az, mint ami megengedett. Amennyiben ez így van, a lehetséges haszon az lehet, hogy további leszorítóerő ébred, köszönhetően a szárny nagyobb felületének.

A különbségek az utcai változat hátsó lökhárítójának formájában az egyes autóktól függenek. A hátsó lökhárító minden esetben sík, mint ahogyan a hátsó szárnyak is... kivéve a Yaris WRC esetében, mely kerekesebb hátsó szárnyal rendelkezik. A lehetséges haszon ebben az esetben nem világos: nagyobb leszorítóerő keletkezik kanyarodáskor a kerek formának és a döntött véglapoknak köszönhetően, ugyanakkor kisebb leszorítóerőt érnek el az egyenesekben,

Tisztázták a hátsó szárnyak anomáliáit

Írta: Fartik András

2019. augusztus 08. csütörtök, 16:48 - Módosítás: 2019. augusztus 20. kedd, 15:57

köszönhetően a szárny kisebb felületének. A kisebb homlokfelület miatt viszont kisebb a légellenállás is.

Meg kell azonban jegyezni ismét, hogy újbóli vizsgálat és megerősítés szükséges, mielőtt bármilyen következtetés megfogalmazódik. Várnunk kell, hogy megnézzük az FIA hivatalos magyarázatát. Ha semmilyen magyarázatot nem adnak és módosítások kerülnek bevetésre a Török Rally előtt, egy kockázatos ajtó fog kinyílni, megkérdőjelezve a korábbi eredményeket és címeket.

Forrás: wrcwings.wordpress.com

2019. augusztus 7.

Fordította: Andrew