

FIA endurece controles y ajusta reglamento para el GP de China

La FIA implementa una nueva directiva técnica para el GP de China, reduciendo el margen de flexión permitido. Los equipos trabajan contra reloj para adaptarse. La flexibilidad de los alerones traseros sigue en el ojo de la tormenta.

La controversia sobre la flexibilidad de los alerones traseros sumó un nuevo capítulo en el GP de Australia, lo que llevó a la FIA a tomar cartas en el asunto antes del Gran Premio de China. Con la directiva técnica TD0055A, el ente regulador endurece los controles para evitar que los equipos aprovechen la flexión aerodinámica para obtener ventaja en velocidad punta.

Según informa AutoRacer.it, los equipos cuentan con poco tiempo para modificar los alerones, por lo que recurrirán a soluciones rápidas como inyecciones de resina en puntos críticos o el procedimiento "cleating", que consiste en añadir capas de carbono adicionales para reforzar la estructura. También podrán usar refuerzos metálicos en la parte exterior del ala principal, medida excepcionalmente permitida por la FIA para esta carrera, aunque con restricciones en su diseño.



FIA endurece controles y ajusta reglamento para el GP de China
El detonante de este ajuste reglamentario fue la sospecha de Christian Horner, director de Red Bull, quien durante la pretemporada en Baréin señaló posibles irregularidades en los alerones traseros de McLaren, Ferrari, Haas y Alpine. Este episodio recuerda al caso del “mini DRS” de McLaren descubierto en Azerbaiyán 2024, que obligó a la escudería británica a modificar su diseño.

En Australia, la FIA utilizó cámaras 4K y miras adhesivas para analizar la flexión de los alerones en plena acción. A raíz de los hallazgos, la separación máxima permitida entre el plano principal y el flap con una carga de 75 kg se reduce de 2 mm a 0,75 mm en China, y a 0,5 mm en Japón.

Los cambios no se limitan a la parte trasera. La FIA ya advirtió que a partir del GP de España aplicará nuevas regulaciones sobre la flexión de los alerones delanteros, reduciendo la deformación máxima permitida bajo carga de 100 kg. Esto obligará a los equipos a rediseñar sus elementos aerodinámicos, lo que podría alterar el equilibrio de la temporada.