**Vögele** | **Massima collaborazione per il ripristino del circuito di Formula 1**

**Le macchine del Wirtgen Group posano in opera il nuovo manto d’usura sul circuito di Spa-Francorchamps**

**L’impegnativo circuito di gara nella belga Spa-Francorchamps è stato modificato con l’obiettivo di aumentare l’attrattività per gli spettatori e, soprattutto, di garantire maggiore sicurezza ai piloti.**

L’intervento di modifica del circuito di Spa-Francorchamps ha posto tutti gli interessati dinnanzi a sfide davvero particolari, poiché il circuito di gara non è stato realizzato, come di consueto, al tavolo da disegno, bensì è nato oltre 100 anni fa dall’unione di normalissime strade. Jarno Zaffelli, CEO dell’azienda Dromo Circuit Design che ha realizzato il progetto, sottolinea che il risanamento è stato molto difficoltoso soprattutto per via delle salite e delle discese presenti. Il circuito, infatti, presenta tratti con pendenze estreme del 20 % in salita, come, ad esempio, la leggendaria combinazione di curve Eau Rouge e Raidillon.Un’altra sfida è il tornante La Source, chiamato così perché questo tratto viene lambito da acqua di sorgente. Per garantire la maggiore sicurezza possibile ai piloti sul difficilissimo circuito di Spa-Francorchamps, si è cercato di soddisfare soprattutto i requisiti di planarità e grip del manto d’asfalto.

**Corse finalmente di qualità grazie a esperienza e know-how**

Per la stesa dei conglomerati bituminosi è stata incaricata l’azienda belga Bodarwé. Le differenze di altezza nel percorso ricco di curve non rappresentano una sfida solamente per i piloti, bensì anche per la squadra di stesa. “Lavoriamo da tanti anni con imprese di costruzioni stradali che utilizzano le macchine del Wirtgen Group. Conosciamo benissimo le macchine e sappiamo cosa sono capaci di fare in termini di qualità e affidabilità”, spiega Zaffelli.

**Requisiti elevati per risultati ottimali nella stesa del manto d’usura**

Dalla ripida Eau Rouge salendo fino alla chicane più famosa della Formula 1, la curva parabolica Raidillon, si doveva stendere un nuovo manto d’usura di 505 metri. A questo si aggiungevano i 206 metri in prossimità della curva di Formula 1 T9Car a nord nonché le nuove curve dedicate alle moto T8Moto e T9Moto su una lunghezza di 701 metri. Per realizzare questi tratti con la qualità ottimale, la squadra di stesa doveva soddisfare i seguenti requisiti: la stesa doveva avvenire no-stop con una velocità che andava da 3 a 4 metri al minuto. La temperatura della miscela di conglomerato doveva essere di 180 °C per garantire una finestra di compattazione sufficientemente ampia anche alle basse temperature invernali esterne. Inoltre, controllo e documentazione scrupolosi della temperatura del manto d’usura steso.

Impianto **Benninghoven per un conglomerato speciale**

Per garantire la qualità della pavimentazione di un circuito di Formula 1 è fondamentale la composizione del conglomerato. La ricetta, dal nome in codice “Le Noir”, è stata creata da Dromo appositamente per il circuito di Spa-Francorchamps attenendosi al regolamento della federazione sportiva internazionale FIA. È un segreto gelosamente custodito. La mescola è stata effettuata nell’impianto della consociata della Bodarwé, la Boreta S.A. L’impianto Benninghoven tipo TBA 4000 si distingue per i suoi elevatissimi standard di qualità e produzione, nonché per la vasta gamma di opzioni.

**Tre Vögele SUPER 1800-3i equipaggiate anche con il Big MultiPlex Ski**

Dopo aver rimosso il manto d’usura dei corrispondenti tratti di linea con una fresa Wirtgen del tipo W 220i – con regolatore della profondità di fresatura LEVEL PRO ACTIVE e il controllo 3D, sono state utilizzate tre Vögele SUPER 1800-3i. Sono state stese tre strisciate da 4,1–4,3 m con il comprovato metodo caldo-caldo, senza giunti.

Le tre finitrici erano dotate ciascuna di un banco estensibile AB 500, TV e Big MultiPlex Ski per una planarità massima in direzione longitudinale. Sui supporti variabili del Big MultiPlex Ski sono stati montati tre sensori a ultrasuoni multipli, ciascuno dei quali scansionava il binder e il manto d’usura adiacente, garantendo così una stesa di alta precisione.

**Totale controllo con WITOS Paving Docu e Roadscan**

Per il controllo e la documentazione della temperatura di stesa, le tre finitrici sono state dotate di WITOS Paving Docu incluso il sistema di rilevamento della temperatura RoadScan. Oltre alla temperatura del conglomerato bituminoso, il sistema ha consentito di registrare altri parametri di stesa come geometria, superficie, tracciato e quantità di conglomerato bituminoso stese. Il direttore dei lavori, Sébastien Dandrifosse di Bodarwé, si è mostrato soddisfatto: “WITOS Paving Docu è davvero perfetto per controllare la temperatura direttamente sul cantiere, perché è qui che abbiamo bisogno di informazioni per poter reagire immediatamente in caso di variazioni”.

**Lavoro di squadra per la classe regina**

Macchine e persone hanno lavorato ai massimi livelli sul leggendario circuito di gara nelle Ardenne belghe. I requisiti erano elevati, tuttavia gli operatori con le loro macchine e la loro tecnica hanno gestito al meglio le sfide. Anche l’assistenza del Wirtgen Group ha conquistato i designer del circuito, come riepiloga Jarno Zaffelli: “Il supporto dei tecnici è stato ottimo ed estremamente importante. È molto rassicurante avere al proprio fianco tecnici così durante una stesa che sappiamo di non poter ripetere facilmente.”

**Foto:**

  
**V\_1355\_264\_PR.jpg**

La leggendaria chicane di Formula 1 Raidillon con il 20 % di salita rappresenta una delle sfide principali della stesa. In cima al Raidillon, la nuova tribuna.

  
**V\_1355\_053\_PR.jpg**

Livellazione ottimale: tutte le tre finitrici Vögele sono dotate di un Big MultiPlex Ski che garantisce la massima planarità.

  
**V\_1355\_099\_PR.jpg**

Con WITOS Paving Docu, la squadra di stesa mantiene sempre il totale controllo della logistica e della temperatura di stesa.

  
**V\_1355\_195\_PR.jpg**

Standard di qualità e produzione massimi per la miscela asfaltica: l’impianto Benninghoven tipo TBA 4000 è stato il primo ad essere prodotto nel nuovo stabilimento Benninghoven a Wittlich.

  
**V\_1355\_002\_PR.jpg**  
Vista aerea delle nuove curve dedicate alle moto T8Moto e T9Moto sullo storico circuito di Spa-Francorchamps: Il manto d’usura viene steso mediante tre SUPER 1800-3i con metodo caldo-caldo senza giunti.

*Nota: queste foto fungono unicamente da anteprima. Per la stampa nelle varie pubblicazioni siete pregati di utilizzare le foto da 300 dpi di risoluzione, che possono essere scaricate dai siti web del* Wirtgen Group*.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Per ulteriori informazioni**  **rivolgersi a:**  WIRTGEN GROUP  Public Relations  Reinhard-Wirtgen-Straße 2  53578 Windhagen  Germania  Telefono: +49 (0) 2645 131 – 1966  Telefax: +49 (0) 2645 131 – 499  e-mail: PR@wirtgen-group.com  www.wirtgen-group.com |  |