



Remplacement du télésiège des Chaudannes

Descriptif de l'installation

Les caractéristiques principales de l'installation :

- Télésiège à attaches débrayables : 6 places
- Longueur suivant la pente : 1 740,00 m
- Dénivelée : 518,00 m
- Pente moyenne : ~31,36 %
- Station motrice : amont
- Station de tension : Aval
- Sens de montée : Droite
- Débit montée provisoire : 1 500 pers/h
- Débit montée pour dimensionnement : ~2 000 pers/h
- Vitesse : 5,5 m/sec maxi
- Nombre de pylônes : 17
- Nombre de sièges (au débit provisoire) : 50
- Niveau d'embarquement : 1 950 m
- Niveau de débarquement : 2 450 m
- Puissance nécessaire : ~532 kW (665 KVA)
- Conditions d'exploitation : 100% montée 25 % descente
- Type d'usagers : skieurs et piétons

Spécificités de l'installation :

- La gare motrice amont ainsi que la gare retour tension sont de type standard avec une couverture complète permettant le stockage de l'ensemble des sièges sous la toiture des gares au débit provisoire. Cette disposition constructive assure une protection suffisante pour les sièges et en particulier les attaches hors exploitation tout en permettant de munir l'installation d'une marche givre pour dégivrage du câble la nuit. Il faut cependant noter que, si le débit doit être augmenté ultérieurement avec ajout de sièges, la marche incendie ne pourra rester opérationnelle qu'avec ajout d'une voie de stockage des sièges excédentaires qui ne peuvent pas être stockés en gare (en fonction des technologies proposés par les constructeurs, les gares peuvent permettre de stocker entre 50 et ~70 sièges).

- Les gares avec une couverture complète permettant d'avoir une bonne intégration des structures dans un milieu boisé comme en gare aval avec réalisation d'un habillage bois (voir annexe 1).

- Positionnement de la gare motrice en amont pour permettre de limiter la tension du câble pour conservation de l'adhérence sur la poulie motrice.

Pour fiabiliser l'installation la motorisation chiffrée est de type double motorisation avec redondance complète de l'appareillage électrique jusqu'aux transformateurs permettant une exploitation à 66 % du débit de l'installation sur un seul moteur en cas de panne (dans ce cas les 2 portillons d'embarquement sont verrouillés pour embarquement de 4 personnes par sièges. Ceci permet aussi de s'affranchir d'un transformateur abaisseur de tension en gare amont pour alimentation des motorisations auxiliaires de la gare ainsi que de l'appareillage électrique domestique et d'avoir des transformateurs qui restent en 410 V et qui peuvent ainsi être rapidement remplacés en cas de panne.

- Pour fiabiliser l'installation la ligne de sécurité est équipée d'un dispositif de contrôle des sécurités de ligne par pylône ce qui permet une détection rapide des défauts fugitifs (double ligne de sécurité ou ligne de type pylône à pylône). Ceci permet aussi de limiter les risques pour le personnel en accédant directement aux bons ouvrages et en évitant les cheminements entre les ouvrages positionnés dans des zones d'accès difficiles

- Les véhicules sont équipés de repose pieds individuels pour empêcher le sous marinage des enfants sous les gardes corps. Toujours dans un but de limiter les risques de chute des usagers, les gardes corps sont équipés d'un dispositif permettant de les verrouiller fermés en sortie de gare aval avec déverrouillage automatique en entrée de gare amont pour empêcher que les usagers puissent les relever en ligne (voir annexe 2).

- L'installation est aussi équipée d'un dispositif d'aide à l'exploitation permettant de contrôler la position du garde-corps avec indicateur sonore au niveau du local d'exploitation aval lorsque cette position n'est pas correcte en sortie de la gare aval.