

PHOENIX 6
LA POUSTERLE - LES ORRES
Hautes Alpes - France



POMA



LA POUSTERLE - LES ORRES

PHOENIX 6

dossier de presse

POMA



SOMMAIRE

- Préambule. **A2**
- Le projet. **A3**
- Caractéristiques techniques. **A4**
- La gare SATELLIT. **A6**
- Le siège DOUDOUK 6. **A8**
- Les plus "POMA". **A9**

A1

décembre 2002



LA POUSTERLE - LES ORRES



PHOENIX 6

PRÉAMBULE

Situé dans les Hautes Alpes, à mi-chemin entre GAP et BRIANCON, la station des ORRES poursuit ses investissements en se dotant d'un nouveau télésiège débrayable 6 places pour l'année 2002.

Cette opération d'un montant de 4,1 millions d'Euros, s'inscrit dans un schéma de restructuration et confortement du domaine skiable.

Sous l'impulsion du Syndicat Intercommunal des ORRES / EMBRUN, présidé par Monsieur Charles MULLER, la REGORE sous la présidence de Monsieur Marc AUDIER assisté de Monsieur Gérard GARNIER (Directeur) a conduit le projet suivant plusieurs objectifs.

A2

décembre 2002



photo : Robert BRESSON / POMA





LA POUSTERLE - LES ORRES

PHOENIX 6

dossier de presse

POMA



photo : Robert BRESSON / POMA

LE PROJET

Le projet répond à plusieurs objectifs :

- Fiabiliser l'accès au domaine skiable
- Améliorer le ski d'altitude
- Renouveler le parc des remontées mécaniques

Cet appareil construit dans le prolongement du télésiège débrayable de Prélongis réalisé en 1999 ; par Poma, conforte et assure une meilleure desserte du domaine skiable. Il offre également du confort à l'embarquement et au débarquement ainsi qu'un temps de trajet réduit.

Cet appareil de la nouvelle gamme répond tout particulièrement aux nouveaux textes réglementaires en matière de sécurité du travail.

Le télésiège débrayable PHOENIX 6 avec un débit prévu à terme de 2 400 p/h remplace le télésiège fixe tri places de Pusterle construit en 1977, avec un débit de 900 p/h.

A3

décembre 2002

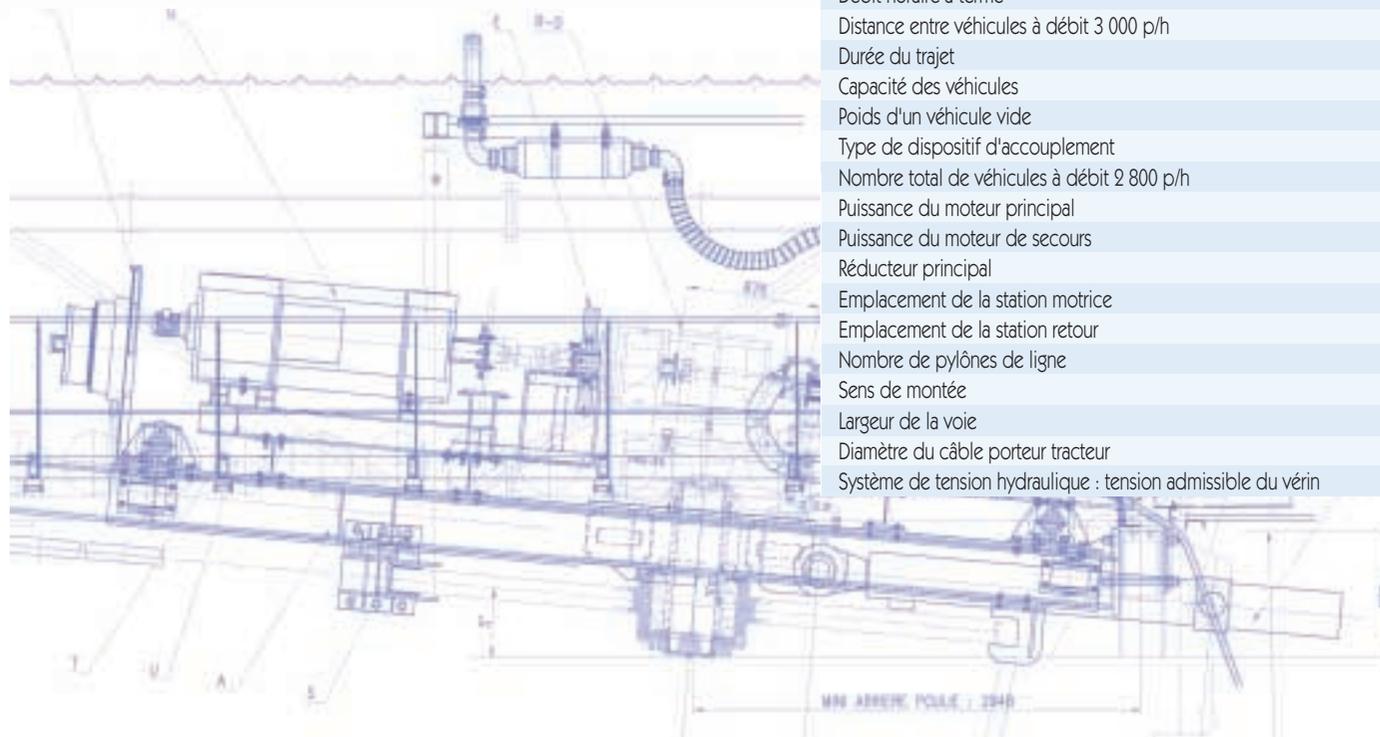


LA POUSTERLE - LES ORRES



PHOENIX 6

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



Type de gare	SATELLIT
Longueur de la ligne	1 873 m
Dénivellation	653 m
Vitesse maxi d'exploitation	5 m/s
Vitesse maxi en marche de secours	1,3 m/s
Débit horaire à terme	2 400 p/h
Distance entre véhicules à débit 3 000 p/h	45 m
Durée du trajet	6 mn
Capacité des véhicules	6 places
Poids d'un véhicule vide	439 daN
Type de dispositif d'accouplement	OMEGA T
Nombre total de véhicules à débit 2 800 p/h	88
Puissance du moteur principal	692 kw
Puissance du moteur de secours	261 kw
Réducteur principal	PK 21-L
Emplacement de la station motrice	amont (2527m)
Emplacement de la station retour	aval (1874m)
Nombre de pylônes de ligne	20
Sens de montée	droite
Largeur de la voie	5,7 m
Diamètre du câble porteur tracteur	47 mm
Système de tension hydraulique : tension admissible du vérin	36 000 daN

A4

décembre 2002

Les Orres





LA POUSTERLE - LES ORRES

PHOENIX 6

dossier de presse

POMA



A5

décembre 2002





LA GARE SATELLIT

Les gares "SATELLIT" de téléportés débrayables que POMA propose se caractérisent principalement par une conception modulaire plus industrielle permettant d'optimiser la qualité, les coûts et les délais de réalisation, une meilleure prise en compte des tâches de maintenance et une couverture qui crée un vaste espace intérieur. Elles reprennent les techniques qui ont fait le succès des gares "Oméga T" :

- Prise en charge des véhicules par des pneumatiques, sans interruption, de l'entrée à la sortie des gares.
- Prise de mouvement des pneumatiques effectuée directement sur des galets entraînés par le câble.
- Contrôle de cheminement piloté par automate.
- Nouvelle pince pour téléporté sans réglage, conçue pour un entretien réduit, montage et démontage rapides, fonctionnement silencieux grâce aux galets non métalliques.
- En cas de défaillance d'un galet de prise de mouvement, un dispositif de secours permet de ramener les passagers immobilisés en ligne.

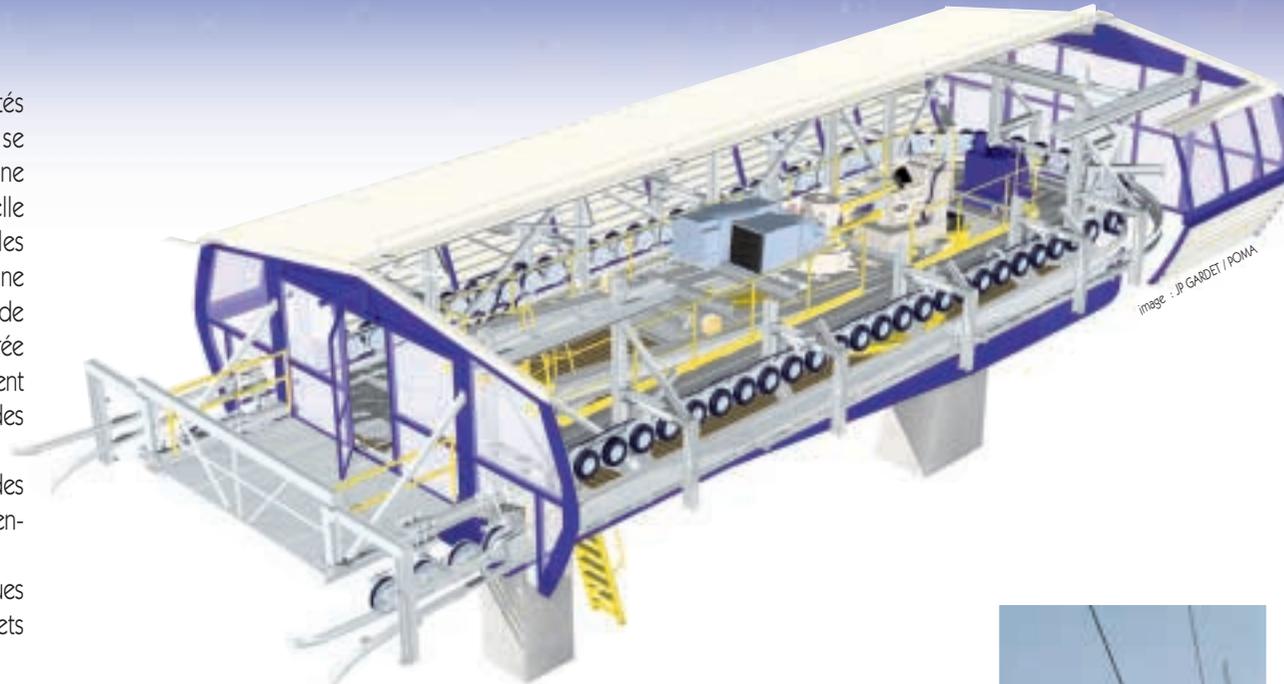


photo : Robert BRESSON / POMA

A6

décembre 2002





LA POUSTERLE - LES ORRES

PHOENIX 6

dossier de presse

POMA



La ligne

Les galets **POMA**, principaux composants de la ligne, présentent de nombreux avantages :

- Roulements graissés à vie, bandage annulaire ininterrompu qui autorise des vitesses de câble élevées dans les meilleures conditions de confort et de fonctionnement.
- Charges admissibles élevées.
- Sécurité des balanciers conçus pour être fiables et efficaces dans des conditions d'exploitation et climatiques sévères.
- Détecteur de déraillement monobloc au montage ultra rapide.
- Butées permettant de pallier aux conséquences d'une perte de galet.
- Grandes rattrapeurs de câble laissant passer une pince en cas de déraillement



La sécurité du personnel

La sécurité du personnel dans l'accomplissement de ses tâches d'entretien est prise en compte puisque le cheminement est assuré depuis le pied des pylônes jusqu'aux extrémités des balanciers, par un jeu d'échelles et de passerelles adapté à tous les cas de figure.



photos : LACAS R / POMA

A7

décembre 2002





LE SIÈGE DOUDOUK 6 Confort des passagers

Les coussins sont rembourrés et recouverts d'une toile enduite à haute résistance traitée anti - UV, noire pour faciliter la fonte de la neige ou du givre.

Le rembourrage des coussins de banquette est réalisé avec une large bordure avant pour assurer une tenue confortable des jambes et amortir les éventuels effets de chocs à l'embarquement.

Les dessous de banquette et dossier sont réalisés en tôle pré-plaquée noire, pour supprimer tout effet miroir et répondre ainsi à des exigences écologiques.

Particularités de la structure

Le garde-corps a une forme de débâtement qui garantit une distance confortable au droit de la tête et des genoux des passagers. Il est équipé de repose-pied.

Les poignées de manœuvre du garde-corps ont une forme ergonomique pour une bonne prise en main, par les enfants en particulier.

L'arceau a une forme enveloppante qui permet de porter directement les supports de dossiers et banquette sans pièces annexes, et qui ne présente pas d'arête agressive susceptible de blesser un skieur à l'embarquement.

Depuis ses premiers télésièges, **POMA** n'a pas cessé de développer les performances et le confort de ses téléportés. Cela s'est traduit par une évolution importante des machineries, des lignes et des dispositifs de sécurité, mais aussi des véhicules. Aujourd'hui, avec une banquette relevable, des coussins individuels pour 6 personnes, une suspente démontable.

Le siège **POMA** est confortable, pratique, sûr et fiable. De plus pour simuler plusieurs dizaines d'années d'exploitation, le siège a subi des essais de fatigue sur la base de mesures effectuées sur une ligne représentative.

La conception du siège et son confort font que l'embarquement et le débarquement des passagers avec ou sans skis aux pieds sont très facile. La banquette et le dossier sont pourvus de dossiers confortables individuels pour aider visuellement

les passagers à bien se placer devant le siège à l'embarquement.



photo : SATRIN P / POMA

Essais de fatigue d'un siège **DOUDOUK** en laboratoire.



image : JP GARDET / POMA



PHOENIX 6

LA POUSTERLE - LES ORRES

dossier de presse

POMA



Le principe du cadencement

Le dispositif de cadencement agit sur la vitesse des véhicules de façon à conserver leur répartition initiale sur le câble. Il est complémentaire au système débrayable afin de garantir un meilleur débit (nombre de pers/h).

Le conducteur de la gare peut savoir à tout moment si les véhicules sont bien cadencés, en regardant le jeu de voyants de contrôle qui est prévu sur l'appareillage électrique. Un voyant lumineux s'allume pour indiquer la position théorique du véhicule.

D'autre part, si le cadencement du véhicule n'est pas dans la tolérance admissible, une alarme et un message sur l'afficheur de défauts permettent au conducteur d'arrêter l'installation. Il peut alors corriger manuellement et avec précision la position théorique du véhicule.

Le cadencement est contrôlé dans la gare de départ et dans la gare d'arrivée. Si la distance entre deux véhicules est hors tolérance, le passage du second véhicule sous le détecteur de contrôle cadence-

ment va déclencher un arrêt. Cet arrêt est destiné à permettre au conducteur d'interdire l'accès des passagers à ce véhicule.



photos : AVAVIAN P / POMA



A9

décembre 2002



LA POUSTERLE - LES ORRES



PHOENIX 6

Le départ cadencé

Ce mode d'embarquement permet de réaliser des débits importants et réguliers. Les passagers arrivent par l'arrière de la poulie, dans l'axe du câble, jusqu'aux barrières de départ cadencé.

Dès l'ouverture de celles-ci (provoquée par des contacts détecteurs de siège), les premiers passagers se mettent simultanément en mouvement sur une faible pente, ou sur un tapis de positionnement jusqu'au point de prise en charge par le siège qui arrivent derrière eux.

Les barrières s'ouvrent sur le plan horizontal devant les passagers ; chacune d'elles est actionnée par un petit motoréducteur-couple qui reste constamment sous tension en exploitation, opposant ainsi une résistance à une poussée intempestive d'un passager sur une barrière fermée.

Le comptage des passagers est réalisé par des cellules optiques placées sur les supports de barrière.



Le système débrayable

Ce système présente l'avantage d'embarquer un public varié grâce au lent déplacement des véhicules en gares, et sa grande vitesse en ligne permet de réduire le temps de trajet.



photos : LACAS R / POMA

A10

décembre 2002

Les Orres

