

AVRIL 2010

Partenaire de l'O.I.T.A.F.

ISR

www.isr.at

Congrès mondial
de l'O.I.T.A.F. Rio 2011

REVUE INTERNATIONALE
DES TÉLÉPHÉRIQUES

Spécial SAM



Saint-Lary, Pyrénées Multix 8/10... Le câble roule pour vous.

Quand une station village s'engage dans une démarche de réduction de ses émissions carbone, quand sa réussite passe par une baisse du trafic sur la route d'accès au domaine skiable ; POMA innove avec le concept " d'ascenseur valléen " .
Rapide, disponible, le Multix 8/10 séduit par sa capacité d'intégration environnementale. Alternative performante à la route, " l'ascenseur valléen " conjugue accueil idéal, et bilan carbone durablement allégé.
Ensemble, nous irons plus loin... Vers demain.



www.poma.net



Good, better, BEAST.



> 40%

PRINOTH France S.A.S. F-73802 Montmelian Cedex, Tel. +33 (0) 479 84 76 76



Augmentation de 40% de la surface travaillée et de la force de poussée. Des performances et des équipements uniques en leur genre : largeur de travail, vitesse de damage, capacité ascensionnelle, nouvelle lame Master PRINOTH, confort de cabine, configuration personnalisable et finition parfaite des pistes. www.prioth.com

Prinoth

A New York, l'événement du printemps c'est le tramway aérien!

Le premier mars dernier, les médias américains ont suivi en direct un événement attendu de tous les new yorkais : Steve Shane Président de RIOC (Roosevelt Island Operating Corporation) mettait officiellement fin à l'activité de l'Aerial Tram qui relie depuis plus de trente ans l'île de Roosevelt sur l'East River à Manhattan... Ce faisant, il donnait à Poma le top départ des travaux du nouveau tramway aérien.

«Manhattan, c'est vraiment un autre monde, affirment de concert Jean-Paul Huard et Philippe Adrien... Nous voilà face à un challenge technique et humain incroyable.

Songez que Rosina Abramson, Vice Présidente de RIOC, va être décorée parce qu'elle s'est battue pour la modernisation de ce téléphérique qui survole le fleuve : l'East River !

C'est l'événement dont tout le monde parle dans la ville. Maintenant, à nous de jouer, nous allons devoir faire renaître de ses cendres, dans les quelques mois qui viennent, un appareil que les clients américains ont choisi après avoir vu les performances du Vanoise Express. Pour eux, pas de doute : c'était le système le plus moderne et le plus adapté. Les deux véhicules indépendants qui offrent une disponibilité parfaite, et une sécurité hors pair, grâce au sauvetage intégré, ont séduit les responsables de RIOC. C'est la démonstration flagrante que le transport par câble est très adapté à l'environnement urbain. Quoi de plus urbain que cette partie de New York, au cœur de Manhattan, avec ce téléphérique qui se faufile entre les immeubles et qui franchit les eaux de l'East River ?

Un chantier hors norme au dessus du fleuve et au milieu des immeubles

Cet appareil implique une organisation opérationnelle exceptionnelle. Poma doit montrer sa capacité et sa promptitude à s'adapter à l'environnement. Le montage du pylône qui surplombe la sortie de l'autoroute du Queensboro Bridge est par exemple, un véritable casse-tête. Nous ne disposerons que de quatre heures, chaque nuit durant le week-end, (inclus l'installation et le repli d'une grue



de plus de cent tonnes) pour réaliser cette opération. Pas moins de 25 policiers vont devoir régler la circulation durant ce court laps de temps. Inutile de dire que nous n'allons pas passer inaperçus ! Tout est millimétré, tout doit être organisé pour que ça passe dans les délais et ce, en toute sécurité ! Il n'existe pas de zone de stockage : tout doit être approvisionné à flux tendu. Nous devons transformer les gares et, si les pylônes côté Roosevelt Island se situent dans une zone relativement dégagée, il en va tout autrement côté Manhattan, puisque nous nous glissons littéralement entre les rues, le pont et les immeubles. Nous prenons même soin des arbres, puisqu'il nous faut être en mesure de bouger un arbuste dans un square minuscule.

Sur le SAM, un petit air de New York

Ce téléphérique démontre de façon flagrante que le transport par câble n'est pas réservé à des environnements exotiques, des cités bâties à flanc de montagne.

A l'occasion du SAM, en vous invitant à découvrir une des deux cabines, avant qu'elles ne traversent l'Atlantique, nous avons le sentiment de vous faire partager ce joli rêve américain et surtout vous dire que chez Poma nous avons le goût du challenge. Et le savoir-faire !»

EDITORIAL

Je demandais l'autre jour à un collègue de la maison d'édition adorant skier en France ce qui l'attirait plus précisément dans les stations françaises. Il répondit à ma question par un débordement d'enthousiasme.



Christian Amtmann,
chef d'équipe

Il est avant tout fasciné par la dimension des domaines skiables et apprécie que, précisément en raison de ces dimensions, on se bouscule moins sur les pistes. Comme de nombreux domaines skiables sont situés au-dessus de la limite de la végétation, les skieurs ont le choix entre différentes variantes et, autre avantage, de nombreux domaines disposent de plusieurs télécabines. Pour lui, une seule ombre au tableau : les prix dans les restaurants.

En somme, un beau compliment pour les stations françaises !

Lorsqu'on désigne les installations de transport à câbles comme le moteur du tourisme d'hiver, il ne s'agit pas seulement d'une façon de parler mais d'un fait réel reposant sur des chiffres. En France comme en Autriche, le tourisme d'hiver joue un rôle important pour la création d'emplois. Et comme en Autriche aussi, il existe en France de nombreuses entreprises s'occupant de réaliser les infrastructures (remontées mécaniques, équipements d'enneigement, protection contre les avalanches, etc.) nécessaires pour le bon fonctionnement d'un domaine skiable. Voilà ce qui explique que, tout comme l'Interalpin en Autriche, le SAM de Grenoble attire des visiteurs du monde entier.

Quant à nous, à la rédaction d'ISR, nous considérons que c'est notre tâche d'offrir une plate-forme d'information à ces entreprises dont les produits concourent à la qualité des domaines skiables et de présenter comme elles le méritent leurs réalisations et leurs innovations.

*Christian
Amtmann*

Saison 2009-2010

Les stations de montagne résistent bien à la crise et profitent d'un excellent enneigement.

Les professionnels de la montagne affichent une réelle satisfaction concernant la fréquentation des stations au cours des vacances d'hiver qui viennent de s'achever. A ce stade, la saison hivernale 2009-2010 est jugée globalement identique à la précédente qui fut un « très bon crû ».

Les vacances de février 2010 ont été caractérisées par un enneigement excellent, régulièrement renouvelé, mais conjugué à des conditions météorologiques souvent difficiles. Au final, les stations ont enregistré un bon niveau de fréquentation au cours de cette période, avec des remplissages optimaux au cours des deux semaines centrales. Traditionnellement, les vacances d'hiver sont très attendues et constituent le cœur de la saison touristique. Elles peuvent en effet représenter des recettes de l'ordre de 50 % du chiffre d'affaires de la saison pour un grand nombre de stations. Pour la poursuite de la saison, les prévisions du mois de mars sont plutôt prometteuses, avec des remplissages compris entre 50 et 70 % et jugés en progression par rapport à l'an passé. L'activité de cette période à venir devrait rapidement évoluer grâce aux ré-

servations de dernière minute, qui peuvent représenter aujourd'hui jusqu'à 25 % des séjours.

Très bon enneigement

Globalement, ces vacances d'hiver 2010 ont été marquées par de nombreuses chutes de neige qui ont permis d'alimenter le manteau neigeux déjà conséquent ainsi que par des conditions météorologiques dégradées, associant froid, vent et brouillard. Les stations ont en définitive pu assurer l'ouverture de plus de 90 % de leurs domaines skiables pour cette période.

Fréquentation légèrement supérieure à la moyenne

Selon le SNTF, au sortir des vacances d'hiver, la fréquentation globale des domaines skiables, toutes tailles et tous massifs confondus, est légèrement supérieure à la moyenne des quatre dernières saisons, les do-

POWER

pour chaussées, rails et pistes!

Nos produits respectent l'environnement et sont pionnier dans le monde entier.

ZAUGG SA EGGIWIL
CH-3537 Eggwil
Tél. 0041 (0)34 491 81 11
www.zaugg-ag.ch

en France

maines skiabiles du Massif Vosgien, du Massif Central et des Alpes du Sud tirant leur épingle du jeu. La saison reste donc marquée par la bonne résistance du ski dans un contexte économique défavorable. En ce qui concerne les domaines skiabiles, les stations petites et moyennes avaient pris un retard très important aux vacances de Nouvel An du fait de l'enneigement souvent déficitaire en basse altitude et des conditions météorologiques défavorables. Beaucoup de ces stations ont aujourd'hui bien rattrapé ce mauvais départ, à la faveur d'un mois de janvier et de vacances de février malgré tout satisfaisants. Les très grands domaines skiabiles, dont la clientèle est pour moitié étrangère, ont quant à eux connu des vacances de février convenables. Les 4 semaines de vacances françaises concentraient également les principales vacances étrangères.

Lisez l'article complet sous
<http://www.isr.at/index.cfm/lang/3>

(Source : Agence dognin communication)

Photo: Agence dognin communication

Editorial

Si la mauvaise météo a freiné la fréquentation des clientèles de proximité depuis le début de l'hiver 2009-2010, la crise en tant que telle n'a pas pesé sur les départs à la neige. Pour la deuxième année consécutive depuis l'arrivée de la crise sur l'Europe et sur le monde, le marché de la glisse en hiver témoigne de sa solidité.

C'est l'occasion de souligner l'importance du ski pour les régions de montagne.

En France, 100 000 personnes travaillent chaque année en station. Les retombées, notamment fiscales, de cette activité sont essentielles pour les territoires support, lorsque le reste de l'activité industrielle connaît parfois des difficultés.

Pour solides que soient les fondamentaux de notre activité, la concurrence est vive, et le succès n'est assuré pour personne. Les comportements des clientèles évoluent, la structure des charges des entreprises se modifie : ces changements impliquent une adaptation permanente du management de l'entreprise et des hommes.

Le SAM 2010 sera l'occasion de partager les expériences, d'échanger des idées et de rencontrer des amis, pour que la profession progresse collectivement.



Photo: SNTF

Laurent Reynaud
Directeur SNTF

Laurent Reynaud

SAM 2010: STAND 645 **JUNGFRAU, SUISSE**



**DESIGN CRÉATIF
POUR STATIONS DE VACANCES
D'ENVERGURE MONDIALE**

En Suisse, Ecosign prépare actuellement une Évaluation Technique et Conceptuelle pour la rénovation de Grindelwald First, Männlichen, Kleine Scheldegg et Schilthorn dans la région de la Jungfrau ainsi qu'un nouveau schéma directeur pour la station d'Andermatt.

En Espagne, une étude de liaison pour la région de l'Aragón et un village d'athlètes pour les Universiades d'hiver 2015 à Grenade sont en cours de réalisation.

AMÉRIQUE DU NORD
8073 Timber Lane P.O. Box 63
Whistler BC Canada V0N 1B0
tel: 604.932.5976 fax: 604.932.1897
email: info@ecosign.com

ECOSIGN EUROPA
Konrad Doppelmayr Str. 17 Wolfurt
Austria A-6960
tel: +43.5574.90.6.90
email: info@ecosign.at



ecosign
Mountain Resort Planners Ltd.

Visitez Notre Site: www.ecosign.com

50^{ème} anniversaire de l'O.I.T.A.F.

L'Organisation internationale des Transports par câbles, O.I.T.A.F., a célébré son 50^{ème} anniversaire à Rome avec une réunion du Comité de direction et une soirée de gala le 23 octobre, et une excursion aux Castelli Romani le 24 octobre 2009.

Rome, ville combien riche en histoire, a été pendant deux jours le rendez-vous de la profession. Presque toutes les personnes invitées étaient présentes pour la 119^{ème} réunion du Comité de direction et la soirée de gala. Quelques noms seulement parmi tant d'autres : Jean Charles Farauo, le président de l'O.I.T.A.F. , bien sûr, le vice-président Werner Inderbitzin, le secrétaire général Heinrich Brugger, les membres du comité de direction comme Hans Hohener ou Jörg Schröttner, les commissaires aux comptes comme Michael Seeber ou Roar Moe, les présidents des commissions d'étude comme Fredy Lang ou Michael Manhart. Parmi les membres honoraires, Artur Doppelmayr, Herbert Frank, Karl Trütsch, Jean Charles Simiand et Horst Kühschelm avaient répondu à l'invitation.

Sandro Lazzari, président de l'ANEF, Ama-deo Fumero, directeur au ministère des transports à Rome et Alessandro D'Armini, fils du fondateur de l'O.I.T.A.F. étaient également présents à la Réunion anniversaire. Le président et le secrétaire général avaient rendu visite le matin à Gilberto Greco empêché pour des raisons personnelles.

Outre les rapports des commissions d'études, la Réunion du Comité de direction avait entre autres à son ordre du jour le X^{ème} Congrès mondial des transports câbles, de l'O.I.T.A.F. , qui se tiendra du 25 au 27 octobre 2011 à Rio de Janeiro, et le Séminaire O.I.T.A.F. sur l'Environnement qui aura lieu à Grenoble dans le cadre du SAM 2010. ISR qui est depuis 50 ans partenaire de l'O.I.T.A.F. avait été invitée à cette réunion anniversaire pour présenter les statistiques

2009 de l'O.I.T.A.F., qu'elle vient de rééditer après les avoir actualisées, 10 ans après la dernière édition. La présente édition qui réunit les statistiques de 28 pays exploitant des installations de transport à câbles constitue une bonne base pour d'autres analyses intéressantes le secteur des transports à câbles.

Lors de la soirée de gala à l'Hôtel Cicerone, le président Jean Charles Farauo a retracé les 50 ans d'histoire de l'O.I.T.A.F. en rendant hommage aux anciens présidents et secrétaires généraux, avec une mention particulière pour Heinrich Brugger qui s'emploie depuis 25 ans au service de l'organisation. Le rapport sur les activités de l'O.I.T.A.F. de 1959 à 2009 présenté ci-dessous est le fruit d'un travail minutieux de recherches de Heinrich Brugger.

Josef Schramm



Jean Charles Simiand, Ellen Brink, Jean Charles Farauo



Pierpaolo Siazzu, Sandro Lazzari, Giorgio Paolini, Heinrich Brugger



Peter Feuz, Fredy Lang, Pieter Zeilstra, Hans Höhener, Werner Inderbitzin



Herbert Frank, Horst Kühschelm, Jörg Schröttner

Photos: J. Schramm

Rapport sur les activités de l'O.I.T.A.F. depuis sa fondation en 1959, à l'occasion de son cinquantenaire, le 23 octobre 2009.

par le Dr. Ing. Heinrich Brugger



Dr. Ing. Heinrich Brugger
Secrétaire général de l'O.I.T.A.F.
depuis 1984

1957

1^{er} Congrès international des transports par câbles, à Rome
Lors de ce congrès, Mme Gertrude Stolpe de la F.A.O. (Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture) présente un rapport très apprécié sur la nécessité de fonder une organisation internationale pour les transports par câbles en décrivant avec précision les tâches qui lui incomberaient. L'idée est lancée et toutes les délégations et personnes participant au congrès sont prêtes à apporter leur appui.

Par la suite, le Prof. Pietro d'Armini et le Prof. Gilberto Greco, hauts fonctionnaires du ministère des Transports à Rome, sont chargés d'élaborer un projet de statuts pour la future organisation.

1959

Une fois rédigé le projet de statuts, l'assemblée de fondation et 1^{re} assemblée générale est convoquée au Musée des bateaux à Milan. Cette assemblée réunit 27 membres fondateurs appartenant aux pays suivants : Italie (8), France (10), Autriche (2), Suisse (2), Allemagne (3), Pologne (1), Espagne (1). Ils viennent des différents secteurs des transports à câbles : autorités de surveillance, exploitants, fabricants et particuliers (ingénieurs).

On retrouve des noms connus tels que D'Armini † (I), Schlägelbauer † (A), Jarisch † (A), Rebuffel † (F), Rumilly † (F), Winkler † (CH), Krolikowsky † (PL), Greco (I), et bien d'autres. Pietro D'Armini, haut fonctionnaire au ministère des Transports à Rome, sera le premier président de l'O.I.T.A.F., élu à l'unanimité pour trois ans.

Le premier secrétaire général sera Gilberto Greco.

L'O.I.T.A.F. s'étant donné entre autres pour mission principale la rédaction de recommandations techniques pour la construction et l'exploitation d'installations de transport à câbles, trois commissions d'étude sont créées :

Commission d'étude pour l'élaboration de dispositions internationales sur les transports à câbles, membres : Carlevaro (I), Hennebert (F), Zuberbühler (CH), Winkler (CH) ; Commission d'étude pour la terminologie des transports à câbles, membres : Zuberbühler (CH), Winkler (CH), Greco (I) ; Commission d'étude pour les câbles et le contrôle magnéto-inductif des câbles, membres : Greco (I), Winkler (CH), Wolff (D)

Sont nommés présidents honoraires de l'O.I.T.A.F. : Anastasio Anastasi (I) et André Rebuffel (F).

1960

Création des commissions d'étude suivantes :

Commission d'étude s'occupant des câbles et fils ;

Commission d'étude s'occupant des différents éléments et ensembles d'une installation de transport à câbles.

Adoption des "Recommandations techniques relatives à la construction de téléphériques du système à va-et-vient" (Cahier N° 1)

1961

Adoption des "Recommandations techniques pour la construction de téléphériques monocâbles à mouvement continu avec véhicules fixés à demeure au câble et véhicules à enclenchement automatique" (Cahier N° 2)

Désignation d'autres experts pour les commissions d'étude "Câbles" et "Eléments d'installations de transport à câbles" créées en 1960.

1962

2^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Munich

Pietro d'Armini est réélu président et Gilberto Greco reste Secrétaire général.



Prof. Pietro D'Armini
Président de l'O.I.T.A.F.
de 1959 à 1971

André Rebuffel (F) est nommé président de la commission d'étude "Câbles".

Josef Wolff (D) est nommé président de la commission d'étude "Contrôle magnéto-inductif des câbles".

1963

2^{ème} Congrès de l'O.I.T.A.F. à Paris

3^{ème} Assemblée générale extraordinaire de l'O.I.T.A.F. à Paris

Création d'une commission d'étude pour le signalement des installations de transport à câbles en tant qu'obstacles pour l'aviation, membres : Marhold (A), Fumet (F), Gross (D), Clayton (GB); Carlevaro (I), Perret (CH) ; Elargissement des attributions de la commission d'étude pour la terminologie des transports à câbles en incluant les statistiques

Publication de statistiques des installations de transports à câbles dans le cadre du congrès.

1964

Approbation des Recommandations techniques (cahiers 1 et 2) par la Commission Economique Européenne (CEE)

Josef Schrödl (D) est nommé président de la commission d'étude "Eléments d'installations de transport à câbles et groupes de composants".

Carry Gross (D) est nommé président de la commission d'étude "Le signalement des installations de transport à câbles en tant qu'obstacles pour l'aviation".

1965

4^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Munich

Pietro D'Armini est réélu président et Gilberto Greco reste Secrétaire général

Publication du document : "Le contrôle magnéto-inductif des câbles - description et appareils" (Cahier N° 3)

Publication par ISR de la Terminologie des installations de transport à câbles élaborée par le Prof. Karl Bittner (A)

Réédition du Cahier N° 1 révisé (Recommandations techniques relatives à la construction de téléphériques du système à va-et-vient)

Création d'un groupe de travail pour la lubrification des câbles au sein de la Commission d'étude "Câbles", président : Max Clayton (GB)

Création d'un groupe de travail pour la collecte de données statistiques au sein de la commission d'étude "Terminologie et statistiques des transports à câbles", membres : Greco (I), Rumilly (F), Wolff (D), Zuberbühler (CH).

1966

Création de la commission d'étude "Téléphériques à matériaux", président : Maurizio Primo (I).

Publication des "Recommandations internationales pour la construction et l'exploitation d'installations de transport à câbles pour le transport public de personnes, 8^{ème} partie : Exploitation" (Cahier N° 14).

1968

5^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Turin

Pietro D'Armini est réélu président et Gilberto Greco reste Secrétaire général

Adoption du Cahier N° 2 révisé concernant les téléphériques monocâbles à mouvement continu avec véhicules à enclenchement automatique (Cahier 2.2)

Création de la commission d'étude "Archivage des publications", président : Maurizio Primo (I).

1969

3^{ème} Congrès de l'O.I.T.A.F. à Lucerne

6^{ème} Assemblée générale extraordinaire de l'O.I.T.A.F. à Lucerne

Nouveau président de la commission d'étude "Câbles" : Italo Bertolini (I)

Nouveau président de la commission d'étude "Téléphériques à matériaux" : Max Clayton (I/GB)

LES 50 ANS DE L'O.I.T.A.F.

1970

Restructuration des commissions d'étude sur la base des conclusions du congrès et de l'assemblée générale de Lucerne : les commissions d'étude existantes sont dissoutes, les commissions d'étude suivantes sont créées avec les groupes de travail correspondants :

Commission d'étude I : Recommandations techniques, président : Paul Zuberbühler (CH)

Groupe de travail : Elaboration de recommandations techniques pour les téléphériques bicâbles avec véhicules découplables, président : Paul Zuberbühler (CH)

Groupe de travail : Elaboration de recommandations techniques pour les téléphériques à matériaux, président : Max Clayton (GB)

Commission d'étude II : Propriétés et contrôle des câbles, président : Italo Bertolini (I)

Groupe de travail : Contrôle magnéto-inductif des câbles, président : Italo Bertolini (I)

Groupe de travail : Résistance des câbles à la fatigue, président : Italo Bertolini (I)

Commission d'étude III : Questions techniques relatives aux installations de transport à câbles, président : Friesenecker (D)

Commission d'étude IV : Affaires juridiques, administratives, économiques et statistiques, président : Herbert Frank (A)

Publication des "Recommandations générales pour la lubrification des câbles en acier destinés au transport par câble" (Cahier N° 4).

1971

6^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Munich

Gilberto Greco est élu nouveau président et Eugenio Massara (autorité de surveillance italienne) est nommé secrétaire général

Pietro D'Armini (I) et Paul Zuberbühler (CH) sont nommés présidents honoraires de l'O.I.T.A.F.



Prof. Gilberto Greco
Président de l'O.I.T.A.F.
de 1971 à 1984

1972

Constitution des groupes de travail suivants au sein de la Commission d'étude III Questions techniques relatives aux installations de transport à câbles,

Groupe de travail 1 : Le freinage du câble porteur et les oscillations des câbles

Groupe de travail 2 : Véhicules de sauvetage automobiles

Groupe de travail 3 : Appareils de sauvetage

Groupe de travail 4 : L'influence du vent sur les câbles

Groupe de travail 5 : Les équipements électriques pour la télécommande, président : W. Ott (CH)

Groupe de travail 6 : Transmission hydraulique de la force
Fritz Winkler (CH) est désigné comme nouveau président de la Commission d'étude I "Recommandations techniques" et du groupe de travail "Elaboration de recommandations techniques pour les téléphériques bicâbles avec véhicules à enclenchement automatique"

Attribution à la Commission d'étude IV du sujet : Statistiques des installations de transport à câbles et des accidents.

1975

4^{ème} congrès de l'O.I.T.A.F. à Vienne

8^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Vienne

Gilberto Greco est réélu président et Eugenio Massara reste secrétaire général

Adoption des "Recommandations techniques pour la construction de téléphériques bicâbles à mouvement continu unidirectionnel avec véhicules à enclenchement automatique" (Cahier N° 5)

Adoption des "Etudes et suggestions pour les appareillages de sauvetage pour les téléphériques" (Cahier N° 7)

Création de la section continentale de l'O.I.T.A.F. -NACS aux Etats-Unis

Création d'un groupe de coordination entre l'O.I.T.A.F. et l'O.I.P.E.E.C. chargé de l'échange d'expérience et d'études menées conjointement sur la durée des câbles ; Pietro D'Armini représente l'O.I.T.A.F. au sein de ce groupe.

Robert Stanfel est nommé président honoraire de l'O.I.T.A.F.

Franz Zbil (D) est le nouveau président de la Commission d'étude III.

1976

Création d'un groupe de travail pour la rédaction de nouveaux statuts, Herbert Frank (A) est nommé président du groupe de travail.

Création d'un groupe de travail pour la Création d'un centre de documentation et d'information, Josef Wolff (D) est nommé président du groupe de travail.

Publication des "Etudes et suggestions pour les appareillages électriques et électroniques" (Cahier N° 6)

1978

9^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Turin

Gilberto Greco est réélu président et Eugenio Massara reste secrétaire général

1979

Publication du "Report about the state of investigation in the field of steel ropes" (Cahier N° 17)

Josef Wolff (D) est nommé président honoraire

Giorgio Paolini (I) est choisi comme nouveau président de la Commission d'étude II "Propriétés et contrôle des câbles". C'est désormais lui qui représentera l'O.I.T.A.F. au sein du groupe de coordination l'O.I.T.A.F.-O.I.P.E.E.C.

1980

Adoption des "Recommandations sur la construction et l'exploitation de téléphériques à mouvement unidirectionnel à va-et-vient, blondins et funiculaires destinés au transport de matériaux" (Cahier N° 8)

1981

5^{ème} Congrès de l'O.I.T.A.F. à Munich

10^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Munich

Gilberto Greco est réélu président et Eugenio Massara est confirmé dans les fonctions de secrétaire général

Publication par l'O.I.T.A.F., à son propre compte, des statistiques des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 1980).

1982

André Rumilly (F) est nommé président honoraire

1983

11^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Barcelone

Adoption des nouveaux statuts de l'O.I.T.A.F.

Andrea Marasca (Ministère des transports, Rome) est nommé nouveau secrétaire général.

1984

12^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Vienne

George Derron (Association suisse des exploitants d'installations de transports à câbles) est élu nouveau président et Heinrich Brugger (autorité de surveillance de la Province autonome de Bolzano (I)) est nommé nouveau secrétaire général.



Dr. George Derron
Président de l'O.I.T.A.F.
de 1984 à 1993

1985

Erwin Wrбка (A) est désigné comme nouveau président de la Commission d'étude I "Recommandations techniques"

1987

6^{ème} congrès de l'O.I.T.A.F. à Grenoble

13^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Grenoble

George Derron est réélu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général

Horst Kühschelm est désigné comme nouveau président de la Commission d'étude IV

Gilberto Greco (I), Herbert Frank (A) et Fritz Winkler (CH) sont nommés présidents honoraires de l'O.I.T.A.F.

1988

Réorganisation des Commissions d'études : les Commissions d'études et groupes de travail suivants sont maintenus ou créés :

Commission d'étude I "Recommandations techniques", président Erwin Wrška
Groupe de travail au sein de la Commission d'étude N° I : Téléskis. président : Wolfgang Allgeuer (A)

Commission d'étude N° II : "Propriétés et contrôle des câbles", président : Giorgio Paolini (I)

Commission d'étude III e : "Installations électrotechniques, groupes de composants des téléphériques", président : Ruedi Schüle (CH)

Commission d'étude III m : "Problèmes généraux des ensembles mécaniques sur les installations de transport à câbles", président : Achille Bonini (I)

Commission d'étude IV : "Affaires juridiques, administratives, économiques et statistiques", président : Horst Kuhschelm (A)

Commission d'étude V : "Résistance à la fatigue", président : Esslinger (D)

Commission d'étude VI : "Dysfonctionnements, pannes et récupération des passagers"

Commission d'étude VII : "Promotion pour les systèmes de transport à câbles en tant que moyens de transport public", président : Francis Crouzet (F)

Publication par ISR des Statistiques des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 1986).

1989

1^{er} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Dispositifs de tension hydrauliques pour les téléphériques à mouvement continu", le 31 mars 1989 à l'EPF de Zurich (CH)

Adoption de la version révisée des "Recommandations techniques pour la construction et l'exploitation de téléphériques monocâbles à mouvement continu avec véhicules fixés à demeure au câble"

(Cahier 2.1)

Adoption des "Recommandations pour les conditions de transport sur les installations de transport à câbles"

Création de la commission d'étude VIII : "Assurance qualité sur les installations de transport à câbles", président Dieter Krischke (D)

1990

14^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F.

George Derron est réélu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général

Publication par ISR des statistiques des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 1988).

Prise de contact personnelle avec l'UE à Bruxelles concernant l'adoption de la directive relative aux installations à câbles et l'association éventuelle de l'O.I.T.A.F. aux travaux.

Admission de l'O.I.T.A.F. comme membre permanent consultatif du Comité technique 242 du CEN (TC 242), l'organe compétent du CEN pour la rédaction des exigences de sécurité des téléphériques et téléskis transportant des personnes. Max Clayton (GB) est nommé membre honoraire de l'O.I.T.A.F.

1991

2^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Contrôles non destructifs pour la maintenance de remontées mécaniques", le 19 avril 1991 à la Chambre économique fédérale à Vienne (A)

1992

Interruption des travaux des commissions d'étude III m, VI, VIII, parce qu'elles s'occupent de l'élaboration de projets de normes dans le cadre du CEN TC 242. Les autres commissions d'étude à l'exception de la commission IV ont réduit leurs travaux du fait de leur participation aux groupes de travail du CEN.

Adoption des "Recommandations techniques pour la construction et l'exploitation des téléskis" (Cahier N° 10). Ce texte est mis à la disposition du CEN qui l'a intégré presque entièrement dans les normes CEN.

Adoption des "Recommandations techniques pour les freins de poulie des téléphériques" (Cahier N° 13)

Création du groupe de travail "Téléphériques non-publics" au sein de la commission d'étude I, président : Wolfgang Allgeuer (A)

Création de la Commission d'étude IX : "Remontées mécaniques touristiques et environnement", président : Ekkehart Ulmrich (D)

1993

7^{ème} Congrès de l'O.I.T.A.F. à Barcelone

15^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Barcelone

Karl Trütsch (association suisse des fabricants d'installations de transport à câbles) est élu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général

Publication par ISR des Statistiques des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 1992). George Derron (CH) et Roberto Jaumandreu (E) sont nommés membres honoraires.



Karl Trütsch
Président de l'O.I.T.A.F.
de 1993 à 1999

1994

3^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Mesures de sécurité pour les galets de téléphériques monocâbles", le 27 avril 1994 à Zurich

Dissolution des commissions d'étude V Résistance à la fatigue et VII Promotion des systèmes à câbles en tant que moyens de transport public, en raison de leurs activités au sein du CEN

1996

4^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Qualité totale pour les remontées mécaniques - une démarche innovante pour l'avenir", le 30 septembre 1996 à Munich

15^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Munich

Karl Trütsch est réélu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général.

Adoption des "Recommandations pour la construction et l'exploitation d'installations de téléphériques servant au transport non public de personnes et de marchandises - téléphériques à va-et-vient -" (Cahier N° 11).

Peter Sedivy (A) est nommé nouveau président de la Commission d'étude I.

1997

5^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Fiabilité des téléphériques et exigences de sécurité avec considération particulière des commandes programmables", le 16.10.1997 à Bolzano (I). Adoption des innovations suivantes :

Site Internet de l'O.I.T.A.F. en 9 langues www.oitaf.org

Organisation de séminaires annuels de l'O.I.T.A.F.

Publication du bulletin d'information semestriel O.I.T.A.F. NEWS

Création d'un groupe de travail pour la révision des Recommandations techniques pour les téléphériques destinés au transport de matériaux (Cahier N° 8)

Restructuration partielle et modification des attributions des commissions d'étude en fonction des travaux du CEN :

La Commission d'étude I s'intitule désormais "Technique des transports à câbles et recommandations", président Peter Sedivy (A)

Groupe de travail: Téléphériques non-publics ; nouvelle attribution : révision des recommandations techniques pour les téléphériques destinés au transport de matériaux (Cahier N° 8), président : Achille Bonini (I)

Commission d'étude II : pas de modification, président Giorgio Paolini (I)

Commission d'étude III m : le sujet Problèmes généraux des ensembles mécaniques sur les installations de transport à câbles est supprimé, ce sujet passe dans les attributions de la Commission d'étude I, président : Ruedi Schüle (CH)

Commission d'étude III : s'intitule désormais "Installations électrotechniques resp. groupes de composants des téléphériques", président : Ruedi Schüle (CH)

Commission d'étude IV : pas de changement, président : Horst Kuhschelm (A)

Commission d'étude VI : s'intitule désormais "Optimisation de l'exploitation sur les téléphériques et téléskis", président : Francis Crouzet (F)

Commission d'étude VIII : "Assurance-qualité sur les installations de transport à câbles" : supprimée

Commission d'étude IX : "Remontées mécaniques touristiques et environnement" : supprimée ; ce sujet est repris par la Commission d'étude IV.

1998

6^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. "Remontées mécaniques et domaines skiables en Europe - conséquences économiques, financières et juridiques du droit communautaire", le 23 avril 1998 à Grenoble (F)

Adoption des "Recommandations techniques pour la construction et l'exploitation de téléphériques servant au transport de marchandises avec charge utile jusqu'à 2000 kg" (Cahier N° 12)

Création du groupe de travail Forum de l'environnement au sein de la Commission d'étude IV, président : Michael Manhart (A)

LES 50 ANS DE L'O.I.T.A.F.

1999

“ Les 40 ans de l'O.I.T.A.F. ”. Une soirée de gala est donnée à Rome sur invitation de l'ANEF pour fêter cet anniversaire.

7^{ème} congrès de l'O.I.T.A.F. à San Francisco

17^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à San Francisco

Horst Kühschelm (autorité de surveillance autrichienne) est élu nouveau président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général.

Publication par ISR des Statistiques mondiales des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 1998).



Dr. Horst Kühschelm
Président de l'O.I.T.A.F.
de 1999 à 2005

2000

8^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Organisation de la sécurité du travail dans l'exploitation des transports à câbles ” le 27 avril 2000 à Grenoble

Elargissement du Comité de direction jusqu'à concurrence de 5 membres sans droit de vote ; admission de représentants de la Pologne, de la Slovaquie et de Slovaquie ;

les statuts prévoient la représentation de l'O.I.T.A.F.-NACS au comité de direction sans droit de vote.

Troisième prise de contact personnelle à Pékin avec des autorités chinoises, des exploitants de remontées mécaniques et des entreprises de tourisme en vue de l'éventuelle création d'une section de l'O.I.T.A.F. pour le continent asiatique.

Adoption des “ Recommandations pour la construction et l'exécution de tapis d'embarquement pour télésièges ” (Cahier N° 16)

Adoption des “ Recommandations pour la conception et la construction de tapis roulants en tant que remontées mécaniques pour les sports d'hiver ”

Enrico Bazzaro (I) est nommé nouveau président de la Commission d'étude II

2001

9^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Les conséquences et effets des limites techniques actuelles pour la construction des installations à câbles ”, le 12 octobre 2001 à Bolzano (I)

Adoption des “ Recommandations pour les exigences imposées par les particularités techniques des téléphériques doubles monocâbles ” (Cahier N° 18)

Fredy Lang est nommé nouveau président de la Commission d'étude III.

L'O.I.T.A.F. est admise en tant que “ partenaire ” au sein du Comité permanent de l'UE concernant la directive 2000/9/CE

2002

10^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Questions juridiques et économiques spécifiques des transports à câbles ” le 9 octobre 2002 à Innsbruck (A)

Séance commune du Comité de direction de l'O.I.T.A.F. et des organes directeurs de la section nord-américaine O.I.T.A.F.-NACS à Girdwood (Alaska/USA)

18^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Grenoble

Horst Kühschelm est réélu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général.

Laurent Reynaud (F) est nommé nouveau président de la Commission d'étude N° II

2003

11^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Optimisation de l'exploitation des remontées mécaniques ” le 3 octobre 2003 à Bolzano (I)

Adoption du glossaire juridique (Cahier N° 19)

Restructuration de la Commission d'étude II avec de nouvelles attributions

2004

L'O.I.T.A.F. organise le 22 avril 2004 à Grenoble une “ Table ronde sur la directive 2000/9/CE - De la théorie à la pratique ”

2005

8^{ème} Congrès de l'O.I.T.A.F. à Innsbruck

19^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Innsbruck

Charles Faraudo est élu nouveau président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général.

Adoption des Recommandations pour la prévention et la lutte contre les incendies dans l'exploitation et la maintenance des installations de transport à câbles (Cahier N° 20).

Karl Trütsch (CH), Horst Kühschelm (A) et Jean Charles Simiand (F) sont nommés membres honoraires.



Jean Charles Faraudo
Président de l'O.I.T.A.F.
depuis 2005

2006

12^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Caractéristiques des câbles et inspection ” le 27 avril 2006 à Grenoble

Création d'un groupe de travail ad hoc auprès du Comité de direction pour la rédaction de recommandations concernant le déplacement d'installations de transport à câbles existantes.

Adoption du cahier N° 8 revu et corrigé : “ Recommandations pour la construction et l'exploitation de téléphériques à mouvement unidirectionnel et à va et vient, blondins et funiculaires destinés au transport de matériaux ” (Cahier N° 8) ;

Adoption des “ Recommandations pour le Transport des enfants de taille inférieure à 1.25 m avec télésièges ” (Cahier N° 9).

2007

13^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ La sécurité sur les télésièges ; comment pourront-ils rester un moyen de transport fiable ” le 18 avril 2007 à Innsbruck

Prise de contact directe à Rio de Janeiro avec des représentants d'autorités de surveillance, d'instituts de normalisation et d'exploitants d'installations de transport à câbles du Brésil, du Venezuela, du Chili et d'Argentine en vue de la création éventuelle d'une section continentale sud-américaine ;

Adoption du Guide pour la re-lubrification des câbles des installations de transport à câbles (Cahier N° 21) ;

Adoption des “ Recommandations pour la définition des aspects fondamentaux de sécurité des installations à câbles à mouvement unidirectionnel et aspects concernant la sécurité dont il faut tenir compte pour une analyse de la sécurité d'éléments de structure pour une installation de transport à câbles unidirectionnelle ” (Cahier N° 22) ;

Eric Premat (F) est nommé président de la Commission d'étude II.

2008

14^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ L'importance économique des installations à câbles ” le 27 juin 2008 à Oslo (N)

20^{ème} Assemblée générale de l'O.I.T.A.F. à Oslo

Jean Charles Faraudo est réélu président et Heinrich Brugger confirmé dans ses fonctions de secrétaire général ;

Adoption des “ Recommandations relatives à la protection de l'environnement dans le domaine des transports à câbles ” (Cahier N° 23) ;

Adoption des “ Recommandations relatives au déplacement des installations à câbles existantes transportant des personnes (téliski à câble haut, installations à mouvement unidirectionnel à attaches fixes ou découplables ” (Cahier N° 24) ;

Le groupe de travail Forum de l'environnement devient la Commission d'étude VII “ Environnement ” ;

Rio de Janeiro est choisie pour accueillir le prochain congrès mondial de l'O.I.T.A.F. en 2011 ;

Création du Comité d'organisation pour la préparation du congrès de l'O.I.T.A.F. à Rio de Janeiro en 2011

Artur Doppelmayer est nommé membre honoraire de l'O.I.T.A.F.

2009

15^{ème} Séminaire de l'O.I.T.A.F. “ Directive 2009/9/CE : Expériences dans l'application de la directive pour les équipements électriques des installations de transport à câbles ” le 24 avril 2009 à Innsbruck (A)

Adoption des “ Recommandations pour la définition des aspects fondamentaux de sécurité des téléphériques bicâbles à va-et-vient et des facteurs de danger dont il faut tenir compte dans une analyse de sécurité des constituants des téléphériques bicâbles à va-et-vient ” (Cahier N° 25)

Le 50^{ème} anniversaire de l'O.I.T.A.F. est célébré avec une soirée de gala à Rome sur invitation de l'ANEF ;

Publication par ISR des Statistiques des installations de transport à câbles de l'O.I.T.A.F. avec les caractéristiques techniques (chiffres de 2006/2008)

Cabines à plancher de verre pour Ngong Ping 360

36 cabines de l'installation bi-câble réalisée par Leitner sur l'île de Lantau à Hongkong ont un plancher de verre

Les « Cabines de Crystal » du Ngong Ping ont un énorme succès. Le plancher de verre des cabines panoramiques dont la hauteur de survol atteint jusqu'à 120 m permet en effet aux passagers de voir le paysage qui défile sous leurs pieds. La traversée de la travée de près de 1,5 km de long du second tronçon qui passe au-dessus d'une baie est particulièrement impressionnante. On avait prévu au début 12 cabines à plancher de verre. Mais les passagers étaient tellement nombreux à vouloir embarquer dans une « Crystal Cabin » qu'il a bientôt fallu porter leur nombre à 36. Elles se présentent désormais à intervalles réguliers entre les autres cabines. Le fabricant de cabines Sigma a effectué les

travaux d'adaptation du plancher nécessaires en collaboration avec l'exploitant. Il a supprimé la barre verticale au centre de la cabine pour ne pas gêner la vue à travers la surface de verre. La plaque de verre trempé de 4,5 cm d'épaisseur a été fabriquée en France ; un film transparent, qui peut être remplacé si nécessaire, la protège des égratignures. En 2008, la télécabine « Ngong Ping 360 » a transporté 1,6 millions de personnes. L'affluence est particulièrement importante les week-ends : on compte dans les 8.000 personnes pour une journée, dont 2.000 pour les « Crystal Cabins ».

JN

„The sense of safety“

N'avez-vous jamais été saisi par cette sensation inhabituelle d'inconfort en montant dans une télécabine bondée? Ou en conduisant par de fortes bourrasques de vent sur un long pont suspendu ? Que vous survoliez un paysage hivernal pittoresque ou que vous soyez transporté instantanément au 31ème étage d'un gratte-ciel, c'est dans ces moments que votre vie dépend des câbles en acier.

Heureusement, les producteurs de ces câbles en acier ont mis l'accent sur l'aspect sécurité. Notre société Redaelli, est un des leaders mondiaux dans la production des câbles en acier. Elle repose sur une expérience bicentenaire dans ce secteur, ce qui lui permet de jouir d'une excellente réputation internationale notamment pour sa politique de sécurité rigoureuse. "Le sens de la sécurité" est notre mission. Nous prenons ces mots très au sérieux à chaque étape de la production et de la chaîne de services. Sécurité ne signifie pas simplement faire des produits sûrs. Pour nous, garantir la sécurité signifie également calculer la durée de vie d'un produit en pleine opération.

Nous voulons que tous ceux qui prennent un téléphérique, traversent un pont ou travaillent sous une grue se sentent parfaitement en sécurité. Parce qu'ils savent que la sécurité est notre priorité absolue.

Maurizio Prete

The sense of safety

Nous sommes leader mondial

dans la production de câbles d'acier.

Nous voulons que tous ceux qui prennent un téléphérique, traversent un pont ou travaillent sous une grue se sentent parfaitement en sécurité. Parce qu'ils savent que la sécurité est notre priorité absolue.

Redaelli

Inauguration du deuxième Cable Liner Shuttle de Las Vegas



Photo: Doppelmayr

Le DCC Cable Liner devant les gigantesques immeubles du MGM City Center

La nouvelle navette APM de Doppelmayr Cable Car (DCC) est l'épine dorsale du méga projet City Center à Las Vegas

Le plus grand projet de travaux financés par des fonds privés aux Etats-Unis a été inauguré le 16 décembre 2009 : le City Center à Las Vegas. Un système de navette Cable Liner de DCC Doppelmayr Cable Car fait partie intégrante de ce projet. DCC est une entreprise du groupe Doppelmayr/Garaventa ; elle a réalisé cet APM (Automated People Mover) destiné au transport de proximité en collaboration avec le groupe MGM-Mirage ; la part de DCC dans ce marché représentait 66 millions de dollars (45 millions d'euros). Le Cable Liner Shuttle qui affiche un débit horaire de 3000 personnes dans chaque sens relie les actuels MGM Mirage Hotelcasinos " Monte Carlo " à " Bellagio ", avec une station intermédiaire au cœur du City Center. Le premier Cable Liner Shuttle de Las Vegas, le " Mandala Bay Tram ", réalisé en 1998 pour le même client, a transporté entre temps plus de 250 millions de personnes en toute sécurité et tout confort. *JN*

Kettingbahn un maximum de sécurité pour un télésiège

Le nouveau télésiège 6 places débrayable montant au Schmitzen (Salzbourg) est l'un des trois télésièges équipés par Doppelmayr d'un nouveau système d'arceaux verrouillables avec repose-pieds.



Photo: Doppelmayr

Si la sécurité est un impératif, les passagers attendent aussi d'une remontée mécanique un maximum de confort. Le télésiège 6 places réalisé par Doppelmayr au cours de l'été 2009 répond à cette attente avec ses coques qui les protègent contre les intempéries et ses sièges chauffants. Sur le plan de la sécurité, les sièges 6 places sont équipés d'arceaux verrouillables avec repose-pieds. Avant de sortir de la gare, le siège passe sur un rail de fermeture et l'arceau se ferme automatiquement ; six secondes environ après que le passager s'est installé, l'arceau est verrouillé et il est impossible de l'ouvrir en cours de trajet. Il n'est déverrouillé qu'à l'entrée à la gare aval et se relève automatiquement en arrivant au point de débarquement.

Avantage pour le transport d'enfants

Le gros avantage d'un siège pourvu d'un arceau verrouillable est de pouvoir transporter jusqu'à 5 enfants à partir d'une taille de 90 cm accompagnés d'un seul adulte. Sans cet équipement, il faut un adulte par enfant mesurant de 90 à 125 cm, un problème parfaitement insoluble pour les cours de ski. Ce système de sécurité avec arceaux verrouillables et repose-pieds est également utilisé sur deux autres nouveaux télésièges 6 places : le télésiège du Riffelsee, dans le Pitztal (Tyrol) et le télésiège de SunnAlm à Steibis dans l'Allgäu.

Deux nouvelles installations pour la Savoie

Doppelmayr vient de remplacer les deux tronçons de la télécabine 6 places de Valfréjus à Punta Bagna (2737 m), en service depuis 26 ans, par une télécabine 8-MGD moderne et un télésiège 6-CLD à haut débit. Ces deux installations fonctionnent en chaîne.

La station de sports d'hiver de Valfréjus, à 4 heures en voiture de Paris, est située à 1500 m d'altitude dans le Alpes de Savoie, à proximité de la frontière italienne.

L'ancienne télécabine 6 places montant à Punta Bagna, construite en 1983, était extrêmement sensible aux vents latéraux et, certains hivers, on déplorait jusqu'à 40 jours de fermeture pour le tronçon supérieur. En divisant le parcours entre un tronçon télécabine et un tronçon télésiège, il est désormais plus facile de s'adapter aux conditions atmosphériques, que ce soit le vent ou la neige.

La télécabine monte de la vallée à la station intermédiaire (2200 m). Elle est très pratique pour les nombreux cours de ski pour jeunes enfants qui utilisent les pistes du Plateau d'Arrondaz.

Le système de sécurité pour enfants "Magnetstik"

La deuxième partie du trajet se fait en télésiège. Pour assurer la sécurité des enfants, les sièges sont munis du système "Magnetstik", un gilet de sécurité fixé par aimants au dossier. Le tracé et les stations de ces deux installations sont entièrement nouveaux, l'ancienne station intermédiaire a été transformée en dépôt pour le matériel et les dameuses, plusieurs pistes ont été élargies ; le câble d'alimentation de 20.000 volts, près du sommet, est désormais enterré, mesure répondant à un souci d'éliminer l'impact optique sur l'environnement, fait remarquer M. Michael Pasquet, directeur de la société d'exploitation SEDS.

La nouvelle société d'exploitation SEDS

Valfréjus a connu une période agitée. Après la liquidation du groupe Transmontagne qui avait exploité la télécabine pendant 15 ans, les installations ont été reprises par SEDS.

SEDS est une entreprise privée. Mais étant donné qu'en France un domaine skiable est considéré comme une entreprise d'intérêt public, SEDS, la commune de Modane et le département de la Savoie ont constitué un groupement décidant des investissements et intervenant en régie. SEDS est chargée de la gestion. Si SEDS a confié la réalisation de cette double installation à Doppelmayr, c'est, affirme Michael Pasquet, parce qu'elle était sûre de faire ainsi pour Valfréjus le choix de la qualité et de la modernité mais aussi parce que cette société est connue pour sa disponibilité, son sérieux, son savoir-faire et sa compétence. Il apprécie par ailleurs que l'équipe Doppelmayr se soit montrée extrêmement sensible à l'environnement de la région.

Quatre des sept installations implantées en 2009 dans le département de la Savoie ont été réalisées par Doppelmayr. La plus importante pour les dimensions est celle de Valfréjus.



8-MGD Valfréjus – Punta Bagna

Photos: Doppelmayr

FICHE TECHNIQUE

8-MGD VALFRÉJUS – PUNTA BAGNA

Débit	2.550 p/h
Durée du trajet	7,0 min
Vitesse	6,0 m/s
Nombre de cabines	74
Intervalle	11,3 s
Longueur selon la pente	2.150 m
Dénivelée	667 m
Nombre de pylônes	14
Motrice	gare amont
Tension	gare aval

FICHE TECHNIQUE

6-CLD VALFRÉJUS – PUNTA BAGNA

Débit	2.400 p/h
Durée du trajet	5,1 min
Vitesse	5,0 m/s
Nombre de sièges	67
Intervalle	9,0 s
Longueur selon la pente	1.420 m
Dénivelée	511 m
Nombre de pylônes	13
Motrice	gare amont
Tension	gare aval

25 bougies pour les cabines OMEGA

La société CWA à Olten fête cette année le 25^e anniversaire de la cabine OMEGA



La cabine OMEGA est le gros succès de CWA, Olten. Depuis 1985, 34.000 cabines de ce type ont été livrées dans plus de 45 pays. Depuis son lancement en 2006, le modèle actuel OMEGA-IV (réalisable en 4 ou 6 places en différentes versions d'équipement jusqu'à la cabine VIP) a été vendu à plus de 3.500 exemplaires.

68 OMEGA IV-8 LWI de luxe pour Singapour

Le modèle le plus demandé de cette gamme est la OMEGA IV-8 LWI (level walk in) avec embarquement à niveau. 120 cabines de ce type avec sièges chauffants équipent depuis le 8 décembre 2009 la nouvelle télécabine du Stubnerkogel à Bad-Gastein. Mais les cabines OMEGA ne sont pas réservées aux stations de sport d'hiver traditionnelles. CWA a livré à la mi-janvier 68 cabines OMEGA IV-8 LWI à aménagement intérieur spécial, avec nouvelle alimentation embarquée, à Singapour qui avait déjà acheté en 1972 les premières cabines 4 places DE LUXE. La télécabine de Singapour relie Mount Faber à Sen-

tosa Island en passant au-dessus du port et en traversant un gratte-ciel. Outre sa situation particulière et son tracé inhabituel, c'est dans la possibilité de « faire restaurant » que réside son originalité : le soir un dîner est servi aux passagers. Toutes les cabines, à plancher de verre, sont équipées d'une table avec porte-bouteilles et d'un éclairage spécial (à l'intérieur et à l'extérieur).

Supercaps : une nouvelle alimentation embarquée

Pour doter ses cabines d'une alimentation électrique ultramoderne à la fois puissante, légère et se rechargeant rapidement, CWA a adapté aux transports à câbles une technique déjà utilisée par les transports publics. Les batteries sont remplacées par les « Supercaps » (condensateurs à double couche) qui sont 4 fois plus légers et peuvent être rechargés à chaque traversée de station. Les cabines de Singapour seront en service 17 heures par jour, les Supercaps devraient avoir une durée de vie de 9 ans environ. Une des cabines de Singapour est équipée en version « Jewel Box » avec multimédia, réfrigérateur, téléphone, etc.. Cette édition VIP qui est le haut-de-gamme des modèles OMEGA est de plus en plus demandée par les exploitants désireux d'offrir aux passagers un luxe exceptionnel.

Véhicule pour le nouvel APM de Las Vegas

Le 16 décembre 2009 le CityCenter de « MGM Mirage Group » était inauguré à Las Vegas. Deux navettes APM de DCC (Doppelmayr Cable Car), équipées de cabines CWA, relient Les Casinos Monte Carlo à Bellagio, avec une station intermédiaire, Sobella, au CityCenter. Le trajet dure 2 minutes. Deux trains de 4 wagons 33 places (132 personnes/train) sont en circulation, soit un débit de 3.000 p/h. JS



Omega IV -VIP, dite « Jewel Box », avec équipement SuperCap



Cabine spéciale Omega IV-8 LWI avec SuperCap destinée à Singapour

Projets actuels de téléphériques à va-et-vient



Deux cabines KRONOS (25+1) en construction à Olten sont destinées au téléphérique à va-et-vient de 7,5 km actuellement réalisé par Doppelmayr/Garaventa pour relier la ville de Halidzor au couvent de Tatev (Arménie).

Les deux cabines KRONOS (30+1) en cours construction pour le nouveau téléphérique qui reliera Dubrovnik au Mont Srđ devront répondre à des exigences particulières. Le client avait des idées très précises concernant tant le design intérieur que la couleur – presque la routine pour l'équipe CWA.



Depuis 2009, deux nouvelles cabines KRONOS 125 places + 1 cabinier sont en service sur le téléphérique de Verbier (Les 4 Vallées). Cette année, CWA livrera deux autres cabines KRONOS (45+1) pour le téléphérique de Mont-Fort II.

Cette année, CWA livrera deux cabines VAROS (60+1) pour le téléphérique du Copper Canyon à Divisadero (Mexique). Le groupe Doppelmayr/Garaventa réalise dans le Copper Canyon un téléphérique d'une portée de 2750 m et une hauteur de survol de 200 m. Le Copper Canyon est le plus grand canyon du monde, laissant loin derrière lui le Grand Canyon aux Etats-Unis

NOUVEAU GÉRANT CHEZ CWA



Photo: CWA

Raimund Baumgartner

Après avoir conduit les destinées de CWA pendant huit ans avec succès, Félix Rhyner a passé les commandes le 8 mars 2010 à M. Raimund Baumgartner.

Cette décision a été prise en accord avec le conseil d'administration. Félix Rhyner a pu remettre entre les mains de son successeur une entreprise modèle dotée de structures et de processus de production professionnels et fabriquant des produits de qualité.

M. Raimund Baumgartner qui a fait des études de gestion et de constructions mécaniques à l'Ecole Polytechnique fédérale de Zurich peut se prévaloir d'une longue expérience internationale de l'industrie et de la gestion, en particulier dans les domaines de la construction d'installations et de la réalisation de projets.

ISR souhaite à M. Baumgartner beaucoup de succès dans ses fonctions et tient à remercier vivement Félix Rhyner pour son aimable coopération. Nos meilleurs vœux l'accompagnent.



Streamline III



Photo: Luftseilbahn Engelberg-Brunni

Du sur-mesure venant de Berne

Cette année encore, Marc Pfister, propriétaire de Gangloff Cabins AG, réalise des projets intéressants

Pour le moment, la société travaille à la construction des deux cabines destinées au funiculaire d'Ortisei au Val Gardena. Ce funiculaire de 2400 m de long, doté de deux véhicules 90 places + 1 cabinier, est destiné à relier Ortisei à l'Alpe di Resciesa, en remplacement d'un télésiège monoplace datant de 1952. Cette installation construite par Doppelmayr/Garaventa sera mise en service en juin 2010. Rappelons que la Sessellift Raschötz GmbH avait été fondée en 1950 par Leo Demetz et Luis Trenker.

Deux autres cabines (110+1) destinées au 2^e tronçon du funiculaire de la Parsenn à Davos seront elles aussi livrées cette année, la mise en service étant prévue pour la fin de l'été.

Encore des cabines de funiculaire – d'Ocean Park au Pays de Zoug

En nous faisant faire le tour des ateliers de production, Marc Pfister évoque la satisfaction exprimée par les exploitants de l'Ocean Express à Hongkong. Depuis son inauguration le 9 septembre 2009, les cabines Gangloff dont le design s'inspire de Jules Verne sont empruntées par les visiteurs de l'un des plus grands parcs de loisirs du continent asiatique. L'Ocean Express transporte jusqu'à 5000 personnes/h dans chaque sens sur un trajet entièrement souterrain et il lui suffit de trois minutes pour parcourir les 1,3 km de tunnel séparant les deux principales attractions du parc. C'est également en 2009 qu'ont été livrées (pour être mises en service le 27 décembre 2009) les deux cabines (110+1) du funiculaire de Champoluc Frachey – Alpe Ciarcero, dans le Val d'Aoste, construit pour remplacer un télésiège qui avait déjà 30 ans d'existence. Le défi majeur pour l'équipe de Gangloff était dans ce cas le délai extrêmement court à respecter entre commande et livraison.

Alors qu'il aurait normalement fallu compter 8 mois, les deux cabines y compris l'ingénierie ont été réalisées en la moitié de ce temps. Cette rapidité est due à un système très étudié d'éléments standards, qui permet en même temps à Gangloff de proposer de nombreuses solutions individuelles. Les cabines à vitrages panoramiques ont un toit en verre avec vitrage thermo-isolant spécial. Le film isolant intégré dans le verre feuilleté réduit l'insolation de 50%. Le funiculaire du Val d'Aoste construit par Leitner et que les touristes peuvent également emprunter pour des trajets nocturnes, a un débit de 1500 p/h. Le poste de conduite est intégré mais le funiculaire peut aussi fonctionner en mode automatique. Deux cabines panoramiques d'équipement similaire mais de capacité réduite (80+1) ont par ailleurs été livrées fin novembre 2009 à Zugerland Verkehrsbetriebe. Le funiculaire qui monte au Zugerberg offre une impressionnante vue panoramique sur le Lac de Zoug. Ces cabines qui représentent déjà la seconde génération après 1984 ont été dotées de grandes ouvertures de portes pour permettre le passage des fauteuils roulants. Les cabines du funiculaire du Niesen qui fête cette année son centenaire sont actuellement en cours de révision à Berne. Avec ses 3500 m de long, sur deux tronçons, le funiculaire du Niesen est l'un des plus longs d'Europe. Après avoir subi elles aussi les transformations nécessaires pour faciliter l'accès des handicapés et avoir été repeintes, les cabines seront fin prêtes pour reprendre leur service le 1^{er} mai 2010.

Cabine de téléphérique Streamline III

Avec la nouvelle cabine de téléphérique Streamline III, utilisée la première fois en

2008 sur le téléphérique d'Engelberg-Brunni, Gangloff imposait de nouveaux critères, tant sur le plan technique que pour le design. Les nouvelles cabines à vitrage panoramique, dans lesquelles on peut installer un bar pour les trajets nocturnes, offrent 65 places plus une, mais permettent également le fonctionnement sans cabinier. Modeste Jossen, gérant de la société d'exploitation, déclare : « En exploitation, cette cabine est un véritable bijou. Sa forme spéciale fait paraître la cabine plus petite et moins massive qu'elle n'est en réalité. Ses lignes arrondies épousent celles de son environnement si bien qu'elle ne donne jamais l'impression d'un corps étranger. Et pour ce qui est de l'utilisation au quotidien, nous apprécions le raffinement technique et la qualité typique de Gangloff. »

Cabines Spacecab pour Taiwan

Les réalisations spéciales, telles que les 40 cabines Spacecab destinées à la grande roue spectaculaire sur le toit d'un Mall à Kaohsiung, la deuxième ville de Taiwan, illustrent bien la confiance témoignée aux produits de Gangloff Cabins.

Cabines d'ascenseur pour la tour Eiffel

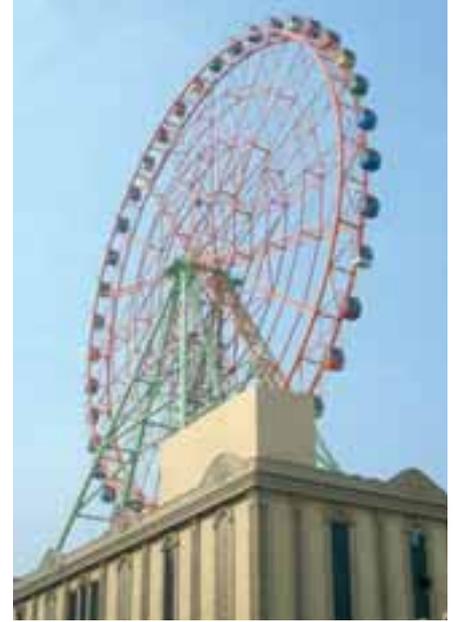
Les cabines destinées à la Tour Eiffel : voilà un projet dont Marc Pfister est particulièrement fier. Déjà au moment de la construction de la Tour, en 1889, on avait fait appel à des spécialistes suisses. La décision de confier à Gangloff la fourniture des nouvelles cabines d'ascenseur remonte déjà à un certain temps. Les deux premières cabines, pour le pilier ouest, seront livrées cette année ; en 2011 ce sera le tour des deux suivantes, pour le pilier est.

JS

Photo: J. Schramm



Une des deux cabines (90+1) destinées au funiculaire de Resciosa dans le hall de production



La Grande roue de Kaohsiung équipée de 40 cabines Spacecab

Photo: Ocean Park



Le design de l'Ocean Express à Hongkong a été inspiré par Jules Verne



Le funiculaire de Zoug en service depuis novembre 2009

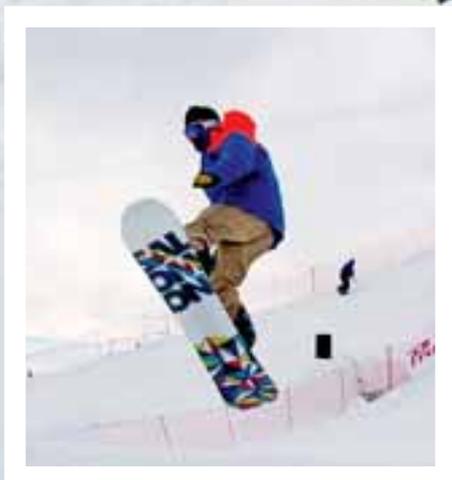
Photos: Gangloff Cabins



Le funiculaire de Champoluc Frachey dans le Val d'Aoste



Cabines d'ascenseur pour la Tour Eiffel



Oskar Schenk fait remarquer que les enfants ont souvent leur mot à dire quand il s'agit de choisir une destination de vacances. Les snowparks parfaitement modelés sont donc un must.



Bison X Park-Show à Plan de

Gros succès pour le Park-Show Bison X à Plan de Coronas, Tyrol du Sud. La présence de plus de 200 participants dépassait toutes les espérances.

« **Plus qu'une démonstration,** plus qu'un évènement » – tel était le slogan choisi par Prinoth pour cette rencontre du 29 janvier. Il s'agissait, dans le cadre d'un paysage de montagne prestigieux, de montrer aux participants comment préparer un snowpark selon toutes les règles de l'art. Le travail était confié au Bison X, le spécialiste de l'aménagement et de l'entretien de parcs. Plus de 200 spectateurs professionnels ont pu voir deux Bisons X transformer l'étendue neigeuse en snowpark, avec explications techniques à l'appui.

Un « Show » spectaculaire

A peine les Bison X avaient-ils terminé leur travail, le snowpark frais émoulu était testé par des professionnels. Tout au long d'un extraordinaire spectacle de Snowboard et de Freestyle, les visiteurs ont pu se rendre compte de la qualité exceptionnelle du snowpark. Les « freestylers » de F-Tech eux-mêmes n'étaient que louanges pour les kickers et autres modules parfaitement conformés. De nombreux participants ont profité de l'occa-



Le Beast attire aussi l'attention des skieurs.



Ischgl avait envoyé toute une délégation au Park-Show Bison X.

Corones

sion pour tester le Bison X et se faire par eux-mêmes une idée des avantages de cet engin. Ils avaient également l'opportunité de voir de près le Beast qui ne fut pas sans impressionner aussi un certain nombre de skieurs. En l'espace d'un moment des douzaines de skieurs s'étaient rassemblés le long des filets pour observer le Beast en train de damer une piste. L'équipe Prinoth rassemblée autour d'Oskar Schenk avait organisé une journée parfaitement réussie, apportant une foule d'informations et de conseils venant de spécialistes du travail dans les snowparks, le tout dans la bonne humeur.

CA



Photos: C. Ammann

Helmut Messner et Christine Vareschi étaient responsables de la coordination. Tout était prévu pour que les conducteurs de dameuses et les shapeurs puissent profiter d'un maximum d'informations et de divertissement.

Les grands classiques ... et du nouveau

Kässbohrer présentera au SAM 2010 toute sa palette de dameuses pour l'entretien des pistes de ski alpin et de ski de fond.

Du PistenBully 400 au PistenBully 600 W Polar, sans oublier, dans une autre catégorie, le PistenBully Paana, spécialiste des pistes de ski de fond : voilà une gamme où chacun trouvera l'engin convenant le mieux à ses besoins. En même temps, il sera intéressant de regarder de plus près pour découvrir toutes les nouveautés.

PistenBully 600 W Polar

Les PistenBully continuent bien sûr à monopoliser l'attention. Le PistenBully 600 W Po-

lar avec commande active du treuil à action progressive témoigne une fois de plus de la somme d'expérience résidant dans chaque détail. N'oublions pas que ce fut Kässbohrer qui lança sur le marché, il y a plus de 25 ans, la première dameuse à treuil.

Le PistenBully 400 Park et le Formatic 350 complètent la gamme des dameuses conçue pour répondre en toute occurrence à l'application demandée dans les limites du budget disponible. Il va de soi que tous les engins proposés par Kässbohrer Geländefahrzeug

AG sont extrêmement économiques en exploitation.

Le PistenBully Paana est le plus petit engin de préparation des pistes de ski de fond proposé par Kässbohrer.

Innovation

Comme toujours, l'innovation va se nicher dans les moindres détails. Les conseillers de SNOWsat montreront tout ce qui est désormais possible en matière de mesure de la profondeur de la neige et de navigation GPS.



Le spécialiste des pistes de fond : le Formatic 350 également présent au SAM 2010.



Le PistenBully 300 Green Tech - un visage connu dans un environnement inattendu.

La famille des PistenBully s'agrandit

On pourra voir aussi à Grenoble le PistenBully Scout, idéal pour transporter personnel et matériel partout où l'on en a besoin. Aucun problème pour charger jusqu'à 750 kg. La cabine spacieuse, confortable et dotée de toute la sécurité souhaitée peut accueillir aisément 5 personnes. Il existe également en option une cabine 10 places. La cabine est évidemment certifiée ROPS, comme toutes les cabines de Kässbohrer Geländefahrzeug AG destinées au transport de personnes. Le PistenBully Scout est idéal aussi bien pour les gardiens de refuges que pour les entreprises de distribution d'eau, fioul, gaz, ou sociétés de télécommunication qui doivent installer ou entretenir des réseaux sur les terrains difficilement praticables.

Après avoir fait le tour des engins neufs des gammes PistenBully et Formatic, les visiteurs intéressés pourront se renseigner à un stand séparé sur les engins d'occasion – leur prix, leur état, les catégories de réparation,...

Le PistenBully Green Tech peut s'utiliser pratiquement partout

Si le PistenBully en général est idéal pour travailler économiquement l'hiver, le PistenBully 300 Green Tech montre que l'on peut mettre à profit l'expérience amassée au cours de l'utilisation hivernale pour déplacer sans peine autre chose que la neige, que ce soit terre ou autre biomasse.

PistenBully Top Service

Le SAV de Kässbohrer est toujours là pour intervenir et conseiller en cas de besoin. Au stand du SAV, les visiteurs pourront se convaincre de la qualité des pièces de rechange d'origine ; il y trouveront également des conseils pratiques et des informations concernant les travaux à effectuer, précisément au moment où il convient de songer aux révisions annuelles. Selon une habitude déjà établie, Kässbohrer proposera de nouveau des cours d'été spéciaux concernant les révisions annuelles.

Laupheim s'apprête à accueillir les athlètes de biathlon

La troisième édition de l'AfterWork-Party PistenBully aura lieu du 18 au 20 mai 2010 à Laupheim

Un des points forts de cette manifestation sera de nouveau le Biathlon PistenBully, disputé cette année pour la troisième fois. Tous les participants sont donc invités à commencer à s'entraîner pour battre le record de l'année dernière.

Les concurrents s'affronteront par équipes de deux. Chaque domaine skiable peut inscrire une équipe. Pour garantir une compétition équitable, celle-ci est ouverte exclusivement aux personnels de stations de ski. Comme l'année dernière, les domaines de ski de fond et de ski alpin feront l'objet de catégories séparées. Un PistenBully sera mis pendant quatre semaines gratuitement à la disposition des gagnants. Cette compétition permet donc à la fois aux concurrents de gagner des prix intéressants, et aux sociétés d'exploitation de profiter de l'énergie déployée par leurs dâmeurs à l'AfterWork-Party.

Gamme de produits actuelle

En marge des compétitions sportives, Kässbohrer présentera comme toujours sa gamme

actuelle d'engins. Mais, à la différence d'un Salon, l'AfterWork-Party est l'occasion non seulement de regarder mais aussi d'essayer et de juger par soi-même. À côté des produits actuels, les acheteurs intéressés trouveront aussi des modèles d'occasion plus anciens. Par ailleurs, les engins exposés à Laupheim ne tournent pas tous autour de la neige. Le visiteur qui jetera un coup d'œil sur la production des Pistenbully sera fasciné en découvrant tout ce qu'il y a de nouveau. Enfin l'équipe très compétente du Top Service PistenBully se tiendra à la disposition des visiteurs pour leur donner des conseils pratiques et fournir toutes informations utiles. Et bien sûr, tout le monde se retrouvera en fin de journée pour une soirée pleine d'entrain.

Inscriptions avec nomination des deux participants par équipe et du domaine skiable, par télécopie : +49 (0)7392/900-445 ou par courriel : silke.held@pistenbully.com. Les autres visiteurs envoyés par les stations sont les bienvenus (on voudra bien les annoncer en même temps si possible).



AfterWork-Party 2008 - Comme dans une « vraie » épreuve de biathlon, les athlètes donnent leur maximum. Il faut dire que l'enjeu en vaut la peine : un PistenBully mis à disposition pendant 4 semaines !

Réouverture d'Abondance ...

... avec un équipement d'enneigement Sufag

Le Val d'Abondance est un petit domaine skiable de Haute-Savoie, près de la frontière suisse, aussi connu pour ses fromages. Il y a trois ans, Abondance a dû fermer son télésiège en raison du manque de neige, ne recevant aucune aide financière du gouvernement pour aménager de nouvelles pistes et installer un équipement d'enneigement.

Pour la première fois dans l'histoire, une station de ski a réouvert après deux ans d'inactivité. Trois hommes ont sauvé Abondance : Christian Vigezzi (entraîneur de l'équipe française de ski), Didier Bouvet (adjoint au maire d'Abondance et médaillé d'argent aux Jeux olympiques) et Woody Sherwood (homme d'affaires américain). Woody Sherwood a fondé la société « Ski Valley Abondance » et investi dans un équipement d'enneigement et l'exploitation du télésiège. Christian Vigezzi est le nouveau gérant de la société et, grâce à l'initiative de Didier Bouvet, la commune d'Abondance a construit une nouvelle station de pompage et réalisé l'infrastructure nécessaire pour l'enneigement de la piste.

Sufag allait être le premier partenaire de ce projet. La piste de Fremoux dispose désormais de deux Sufag Power, un Sufag Eco, un Areco Supersnow, deux lances S 10-44 et une

station de pompage avec deux pompes haute pression pour la production de neige de culture. Pour la saison prochaine, Abondance prévoit, toujours avec Sufag, d'aménager une seconde piste avec les équipements d'enneigement et l'infrastructure nécessaire et projette la réalisation d'une retenue d'eau.

L'ouverture de « Ski Valley Abondance » est un signal pour toutes les petites stations de ski et laisse présager d'une évolution positive pour l'avenir.



Le salon InterAlpin se présente au SAM

Plus que 18 000 ont visité le salon InterAlpin en 2009, le grand salon autrichien de la branche téléphérique. Son équipe informera en français, allemand et anglais, au SAM, stand N° 712, Allée 7. Malgré les travaux de reconstruction au Parc des Expositions d'Innsbruck le salon InterAlpin y aura lieu du 4 au 6 mai 2011 sans restrictions et en 2013 il se présentera dans des nouvelles halles. <http://www.interalpin.eu>

IMPRESSUM

Medieninhaber (Verleger) ● Edition: Bohmann Druck und Verlag, Gesellschaft m.b.H. & Co. KG, A-1110 Wien, Leberstraße 122, Telefon: +43(1)740 95-0, Telefax: +43(1)740 95-537, DVR 0408689

Herausgeber ● Publication: Komm.-Rat Dr. Rudolf Bohmann

Geschäftsleitung ● Administration: Dr. Gabriele Ambros, Gerhard Milletich

Redaktion ● Rédaction: Chefredakteur Mag. (FH) Josef Schramm; Leitender Redakteur Mag. Christian Amtmann; Fachtechn. Redakteur Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Josef Nejez;

Redaktionsassistentin & Anzeigenverwaltung: Birgit Holzer; E-Mail: isr.zv@bohmann.at; Internet: www.isr.at

Anzeigenverkauf ● Démarchage publicité: Mag. (FH) Josef Schramm, Dietrich Kops

Layout & electronic Publishing: Markus Frühwirth, Michael Stanek, Thomas Weber

Umwelt ● Environnement: Dipl.-Ing. Dr. Maria Nejez, Landschaftsarchitektin

Autoren und Mitarbeiter ● Collaborateurs: Burgi Triendl-Schwetz, Innsbruck; Dr. Ing. Heinrich Brugger, Bozen; Dr. Gabor Kovacs, Zürich; Ing. Reijo Riila, Helsinki; Resham Raj Dhakal, Nepal

Frankreich ● France: Alain Soury-Lavergne, 40 chemin de Malanot, F-38700 Corenc, Tel.: +33(0)4.76.88.03.10, E-Mail: a.soury-lavergne@experts-judiciaires.org

Italien ● Italie: Dr. Ing. Heinrich Brugger, Claudia de Medicis, 19, I-39100 Bozen, Tel. +39/0471/300 347, Mobil +39 347 5907305 E-Mail: h.brugger@alice.it

USA – Canada: Beat von Allmen, 2871 South 2870 East, Salt Lake City, Utah 84109, Tel. +1/801/468 26 62, e-Mail: beat@alpentech.net

Tschechien, Slowakei und Polen ● Rép. tschèque, Slovaquie et Pologne: Dipl.-Ing. Roman Gric, Haškova 14, CZ-638 00 Brno-Lesná, Tel. +420/5/41 637 297 E-Mail: gric@seznam.cz

CEI: Dr. David Patarala, Shertavastr. 18/16, Tbilissi-0160, Georgien, Tel. & Fax +995/32/373 785, E-Mail: david.patarala@gmail.com; Maya Semivolosova

Rumänien und Bulgarien ● Roumanie et Bulgarie: Dipl.-Ing. Petre Popa jr., str. Lunga 53 c/7, RO-500035 Brasov, Tel. & Fax +40/268/5436 98, E-Mail: petre.popa@gmail.com

China ● Chine: Dr. Ou Li, Dr. Schober Str. 84 199, A-1130 Wien, Tel. +43/1/889 74 10, Fax+43/1/889 87 19, E-Mail: unicom@aon.at; Erwin Stricker, I-39012 Meran-Bz, Postbox 144, Tel. +39/0473/210220, Fax +39/0473/256220, E-Mail: erwinstricker@hotmail.com

Autorisierte Übersetzer ● Traductrices autorisées: André Pazmandy, Lic. ès. L., Dr. Chris Marsh, Federico Dalpiaz, Mag. Hubert Rinner

Vertriebsleitung ● Direction de la distribution: Gabriele Huber, Tel.: +43/1/740 95-462, Erscheint 6 mal jährlich/6 numéros par année

Inland ● Autriche: Einzelpreis: € 19,60; Jahresbezugspreis: € 105,40 (inkl. 10 % MwSt)

Ausland ● Étranger: Einzelpreis/prix du numéro: € 22,80; Jahresbezugspreis/prix de l'abonnement complet: € 124,60 (inkl. MwSt, inkl. Porto u. Versandkosten), Die Abonnementgebühr ist im Voraus zu entrichten. Das Abonnement ist spätestens 30 Tage vor Bezugsjahresende schriftlich kündbar.

Bankverbindungen ● Comptes bancaires: Bank Austria Creditanstalt AG 653-092-700;

Östern: Postsparkasse 1732 755; PSK Frankfurt/Main 300028-600; PSK Zürich 80-54683-5

Druck ● Impression: AV+ Astoria Druckzentrum, A-1030 Wien, Faradaygasse 6

Druckauflage 2. Halbjahr 2009 ● Tirage 2nd semestre 2009: 5.125 Ex.

BOHMANN
Verlagsgruppe



P D N PARTNER UMWELTZEICHEN

transformingtomorrow



ArcelorMittal Wire France
Special Wires Ropes
25, av de Lyon | F - 01000 Bourg-en-Bresse
T +33 474 32 82 16 | **F** +33 474 32 81 05
cableway.ropes@arcelormittal.com
www.arcelormittal.com


ArcelorMittal

La famille TechnoAlpin s'agrandit : voici le nouveau T40 !

TechnoAlpin investit chaque année plus d'un million d'euros en recherche et développement.

Le département R&D compte aujourd'hui 12 personnes et a produit, au cours des dernières années, une série de progrès et de brevets. L'équipe dirigée par le responsable produits Juris Panzani vient de marquer un nouveau point : le dernier générateur à hélice T40. Le T40 est le perfectionnement logique du M18. On retrouve dans le T40 des éléments qui ont fait leurs preuves comme la technologie Quadrijet. D'autres aspects ont été modifiés et optimisés. Le résultat est un générateur à hélice de la dernière génération qui séduit par ses composants parfaitement synchronisés.

Des composants parfaitement synchronisés

Le T40 est la symbiose parfaite entre une technologie confirmée et une innovation tournée vers l'avenir. TechnoAlpin fait une fois encore appel aux gicleurs Quadrijet résistants à l'usure avec insert céramique. La nouveauté : le porte-gicleurs désormais produit en fonte d'aluminium. Il améliore le flux de l'eau et simplifie le démontage des résistances. Comme dans tous les générateurs de neige TechnoAlpin, depuis 1999 un compresseur sans huile qui réduit au minimum l'entretien de la machine dans le respect de l'environnement est également incorporé dans le T40. Des modifications ont été apportées au filtre à eau désormais en acier chrome-nickel. Le profil Wedge Wire du filtre lui

confère une résistance élevée et en facilite le nettoyage.

Intuitivité maximale

Le nouveau panneau de commande est extrêmement intuitif. Il dispose d'un afficheur couleurs et d'un éclairage par LED. Le T40 est commandable par télécommande Bluetooth particulièrement pratique (option). L'accès sur le même côté de la machine au déverrouillage du balayage, au réglage en hauteur et au bloc vannes avec filtre améliore le confort d'utilisation. Il en va de même avec les habillages légers en PE, qui peuvent être démontés rapidement en quelques gestes simples.

Mobilité et polyvalence

La réduction des dimensions et du poids n'est pas visible à première vue, mais elle est plus significative : avec une hauteur totale de 2,45m, une largeur de 2,2m et une longueur maxi. de 2,6m, le T40 automatique mobile est extrêmement compact. Grâce à un poids de la machine réduit à 600 kg, le T40 est maniable et transportable par hélicoptère. Le T40 est également disponible dans la version sur bras avec les longueurs standard de 10m et 6m et sur tour avec une hauteur de 1,6m. De plus, le T40 est livré avec un appareil mobile léger qui reconvertis la machine lift : la partie avant du chariot en deux parties spéci-



Le T40 peut aussi être fourni avec la télécommande Bluetooth particulièrement pratique.

fiquement étudié pour le T40 est démontée en quelques gestes, et l'engin est arrimé et fixé directement à la luge du lift. Les stabilisateurs et la partie arrière du chariot peuvent alors être démontés. Le générateur de neige est ensuite connecté et mis en position de travail ; le chariot complet est simplement évacué par le véhicule sur chenilles.

20 ans d'expérience

TechnoAlpin est née il y a 20 ans. Depuis, cette société offre ses compétences dans la production de neige technique avec des générateurs à hélice et des lances présents dans le monde entier. Le fournisseur d'installations d'enneigement complètes a permis à 936 clients répartis dans 41 pays de garantir la présence de neige. Plus de 200 employés et 25 filiales réparties dans le monde entier assurent la proximité aux clients et un excellent niveau de service.

PRÉSENTATION

Le T40 sera présenté pour la première fois aux deux grandes foires de printemps :

Alpitec, Bolzano, 13 – 15 avril 2010
au stand n° B08/10
SAM, Grenoble, 21 – 23 avril 2010
au stand n° 707

Le nouveau T40 de TechnoAlpin



GOSTINY DVOR
EXPO CENTRE
MOSCOW RUSSIA

OCTOBER
29 - 31
2010



MOSCOW SKI & BOARD SALON

ski build expo

SPECIALIZED SECTION OF SKI & BOARD SALON

EQUIPMENT AND SERVICES
FOR SKI AREAS

Organizer:

SalonExpo
Ertzog-Expo

tel: +7(926) 448 - 02 - 10

NASTYA@skiexpo.ru parafilo@mail.ru

www.skiexpo.ru

Optimisme pour l'année 2010

En effet, le constructeur français a mis en œuvre plusieurs initiatives pour aborder sous les meilleures conditions cette nouvelle saison. Johnson Controls Neige a défini sa feuille de route et les axes stratégiques que la société va poursuivre pour les mois à venir, tant au niveau organisationnel qu'au niveau de son offre produits et services.

Déploiement d'une nouvelle organisation

Suite à l'intégration des équipes de Johnson Controls Engineering (une société sœur sur le marché français) en 2009, Johnson Controls Neige a engagé une réflexion de fond au cours du second semestre 2009 sur la manière de bâtir une nouvelle organisation qui puisse à la fois valoriser et marier les savoir-faire présents dans les 2 entités et de créer des synergies permettant de redéployer les équipes sur le marché français, ainsi que sur les marchés étrangers.

La nouvelle organisation poursuit un triple objectif : d'une part renforcer l'efficacité des équipes commerciales sur le terrain, afin d'apporter plus de disponibilité auprès des clients et du marché, d'autre part faciliter la réalisation des projets, au travers d'une transmission de l'information plus fluide entre services, enfin permettre d'optimiser les fonctionnements des bureaux d'études chargés de la conception des installations.

Un autre élément lié à la réflexion sur une nouvelle organisation pour Johnson Controls Neige tenait également à la conservation de la souplesse et la réactivité qui caractérisaient les équipes de Johnson Controls Engineering, notamment au travers de l'interlocuteur 'unique' chargé de suivre une affaire dans son intégralité.

La réflexion a abouti au mois de janvier 2010 avec la présentation d'un nouvel organigramme dans lequel les équipes commercial et réalisation ont des liens plus resserrés que par le passé. La transversalité des compétences a également été mise en avant, avec des collaborateurs ayant une mission principale, mais aussi des missions annexes définies par leurs domaines d'expertise propres.



Photo: Johnson Controls

Johnson Controls Neige se positionne avec sérénité et optimisme pour l'année 2010.

Une dynamique produit renforcée

En termes d'innovation et de produits, Johnson Controls Neige se place dans la dynamique engagée en 2009 avec le lancement en présérie de 2 nouveautés, le Rubis Evolution et la vanne YB. Après une première saison d'exploitation pendant laquelle ces produits ont été testés et ont dépassé les attentes, ils seront lancés officiellement à l'occasion du SAM. Le Rubis Evolution sera généralisé à l'ensemble de la famille des enneigeurs Rubis, il devient le cœur de gamme pour Johnson Controls Neige. La vanne YB, avec ses caractéristiques innovantes de fermeture par manque de tension assurée par des supercapacités, ainsi que son moteur pas à pas à faible consommation ou l'alimentation en 24V pour une exploitation avec plus de sécurité, va succéder à la vanne YA après une année de transition, la saison prochaine.

En première mondiale, sur le SAM 2010, Johnson Controls Neige dévoilera également le dernier né de ses enneigeurs. Un nouveau produit, basé sur la technologie du Safyr et le principe de la buse à débit variable, qui sera lancé en présérie pour la saison 2010/2011.

Johnson Controls Neige présentera également au SAM 2010, les évolutions les plus ré-

centes de son logiciel de pilotage des installations, la suite logicielle Liberty. Les équipes de développement ont activement travaillé sur plusieurs niveaux, comme l'architecture interne du logiciel, l'interface utilisateur, l'ergonomie et l'accessibilité des applications périphériques. Au final, 2 écrans dédiés pour la partie « piste », 1 écran pour la représentation des salles des machines, une refonte des applications périphériques dans un environnement unique baptisé Liberty Surfeur, lequel permet de lancer les différents programmes présents dans la suite Liberty : SnoReport, Alert etc. En coulisse, une architecture de programme qui permet d'accélérer les temps de réponse et qui ouvre la voie aux solutions de mobilité, comme le pilotage des enneigeurs à distance.

Coté Service, la nouvelle version de l'outil informatique de suivi de maintenance sera dévoilée au SAM : Le Snow Maintenance System. Avec une ergonomie profondément revue, une grande souplesse de paramétrage, ainsi qu'une accessibilité renforcée via l'utilisation d'un serveur centralisé. Cette solution de maintenance construite en collaboration étroite avec les nivoculteurs devrait séduire un grand nombre d'exploitants.

Vous découvrirez l'ensemble de ces nouveautés avec l'équipe de Johnson Controls Neige sur le stand 318.

Neige garantie

Avec une conduite d'alimentation en fonte ductile de Buderus TRM

S'éclater dans la poudreuse par un soleil radieux, sous un ciel d'un bleu profond – un scénario idyllique pour les vacances d'hiver. Quiconque a trouvé ces conditions dans une station est définitivement contaminé par un « agréable virus » qui éveille en lui l'envie de revenir et renforce continuellement cette envie. C'est ce « virus » qui est finalement responsable du tourisme d'hiver constituant la base économique de nombreuses régions de montagne. Réchauffement du climat - pas de neige - pas de touristes - pas d'investissements : un cercle vicieux qui peut sonner le glas de l'économie d'une région. Le remède : la fabrication de neige sur place. Pour le fabricant des conduites destinées à l'alimentation en eau, le choix des tuyauteries les mieux adaptées aux conditions spécifiques liées à la topographie et au profil de l'installation est d'une importance décisive.

Les équipements d'enneigement sont le plus souvent installés dans les zones d'altitude sur des terrains accidentés, difficultés qui viennent s'ajouter aux pressions élevées nécessaires pour leur fonctionnement. Les conduites doivent donc répondre à des exigences bien définies. Les principales exigences imposées aux conduites destinées à une installation d'enneigement sont les suivantes :

- La conduite doit pouvoir être montée facilement et avec toute la sécurité voulue sur le terrain, même si l'on ne dispose pas d'un personnel spécialement formé ;
- La conduite doit supporter des pressions jusqu'à 100 bars ;
- Ces pressions exigent des systèmes de raccordement mobiles et résistants aux forces longitudinales ;

Un entrepôt bien fourni en tuyaux et pièces façonnées : livraison rapide (Photo: Buderus)

- Le tuyaux doivent être robustes pour garantir l'alimentation – ils doivent avoir une longue durée de vie ;
- Le matériau des tuyaux doit résister aux basses températures.

Les propriétés des tuyaux en fonte ductile de Buderus TRM répondent de façon idéale à cet ensemble de conditions. Ce n'est donc pas un hasard si, en Autriche, la part de marché des tuyaux en fonte ductile pour installations d'enneigement est actuellement de plus de 90%.

Quelque 1000 domaines skiables de par le monde font confiance aux tuyaux de fonte de Buderus TRM.

Profiter de la neige en toute circonstance!

Avec un réseau en fonte ductile et avec le système de verrouillage VRS®-T jusqu'à 100 bar.



Buderus

TIROLER RÖHREN

www.trm.at

Buderus

G U S S

www.gussrohre.com



Solution de transport High-Speed

Val Thorens mise sur les tapis roulants de SunKid

Deux Tapis magiques SunKid dans un paysage non moins magique

Photo: SunKid



SunKid France a été fondée l'été dernier pour permettre à la société d'être encore plus proche de ses clients existant en France. Outre sa centrale, la société dispose de ressources suffisantes pour assurer directement sur place un service après-vente parfaitement efficace. La cellule de vente très compétente réunie autour de Michel Jourdan a pu inscrire dès la première année une importante commande sur les carnets de SunKid France : deux Tapis magiques High-Speed de respectivement 222m et 192m de long ont été installés à Val Thorens. Une réalisation unique en son genre caractérisée par la galerie recouvrant tout le parcours, par le nouveau mode de sortie combiné ainsi que par la vitesse portée à 1,2m/s.

Val Thorens mise sur les performances de SunKid

La zone de pratique pour débutants de Val Thorens est à la libre disposition de tous les skieurs. Depuis le début de la saison, la station propose sur cette aire une offre nettement améliorée. Deux tapis roulants SunKid sont venus remplacer les anciens téléskis. Le gros avantage pour les néophytes : les tapis roulants sont plus faciles à utiliser, plus confortables, le passager peut mieux se détendre pendant la montée et de ce fait il prend

un plus grand plaisir au ski. En outre, l'exploitant, SETAM Val Thorens, profite du plus grand débit assuré par cette nouvelle solution (suppression des files d'attente) et d'une minimisation des arrêts. En décembre, on comptait jusqu'à 6500 passages sur tapis roulants SunKid et, même dans les périodes plus calmes, la moyenne est de 4000 à 5000 personnes par jour. Le tapis roulant ne requérant pas les zones de récupération et de sécurité nécessaires autour d'un télésiège pour débutants, la superficie disponible peut être utilisée de façon optimale pour le transport. Autres arguments convaincants en faveur du tapis roulant : la réduction des frais de personnel et les coûts d'investissement en partie moins élevés.

Une solution spéciale : la galerie SunKid

Le toit recouvrant tout le parcours permet de réduire les frais de maintenance et de nettoyage des Tapis magiques SunKid. En même temps, la galerie protège les passagers du vent, de la pluie, de la neige et du froid. Et sa conception permet par beau temps de profiter pleinement du paysage environnant.

La galerie réalisée pour les tapis roulants de Val Thorens a été développée individuellement selon les vœux du client et en collabo-

ration avec les autorités françaises ; elle est certifiée. Des portes de sécurité sont prévues tous les 50 m (standard tous les 1,8 m) et les stations d'entrée et de sortie sont entièrement recouvertes. La conception du toit de la station de sortie posait un problème particulier en raison du nouveau type de sortie : la sortie combinée.

Sortie combinée - une solution nouvelle

La sortie combinée est la dernière innovation de SunKid pour permettre aux passagers de quitter plus facilement le tapis. Avec cette solution qui combine sorties latérales et sortie en ligne droite, le skieur décide s'il veut quitter le tapis sur la droite, sur la gauche ou tout droit. L'intéressant avec la solution proposée par SunKid est le fait de pouvoir utiliser les trois en même temps. L'exploitant a néanmoins la possibilité de bloquer la sortie en ligne droite et, grâce à un porte de sécurité, d'utiliser le tapis uniquement pour la sortie latérale.

Vitesse accélérée pour le Tapis magique

En accord avec les autorités d'autres pays, SunKid avait déjà pu, sur des projets anté-

rieurs, augmenter la vitesse du tapis jusqu'à 1,2 m/s (standard 0,6 m/s). Cette vitesse a été réalisée maintenant pour la première fois en France et SETAM Val Thorens possède les deux premiers tapis roulants SunKid sur lesquels la vitesse a été doublée. Ceci est possible grâce à un clapet d'arrêt de sécurité de conception nouvelle, installé dans la zone de sortie. Après avoir obtenu la certification de l'autorité française, le nouveau système de sécurité est opérationnel à Val Thorens depuis le début de la saison d'hiver. La vitesse désormais autorisée permet de parcourir sur un tapis roulant un trajet plus long dans un temps mieux adapté. Ceci présente en particulier de l'intérêt pour les transports urbains auxquels le tapis roulant offre une solution attrayante pour le transport de personnes.

L'équipe jeune et innovante de SunKid France a mis en œuvre toute son énergie et son enthousiasme pour réaliser en collaboration avec son client, SETAM Val Thorens, ce nouveau type de remonte-pente. Les nombreux avantages d'un tapis roulant SunKid pour transporter les skieurs ont convaincu usagers et exploitants dès le début de la saison.

FICHE TECHNIQUE

Tapis roulants SunKid à Val Thorens
 Longueur : 222 m / 192 m
 Motrice : 37 KW / 30 KW
 Vitesse : 1,2 m/s
 Débit : pointe : 6.500 pers. par jour (moyenne : 4.000 à 5.000)
 Pente moyenne : 15%
 Courroie :
 Largeur : 750 mm
 Surface : SunKid Blue Eye
 Combinaison de caoutchouc naturel durci et de pastilles d'entraînement souples
 Résistance au froid jusqu'à -40° C
 Vulcanisée en ruban sans fin à quatre couches
 Résistance à la rupture : 500 N/mm (soit > 30 t)
 Sortie latérale SunKid "KOMBI" (combinant sortie latérale et en ligne droite)
 Élément "Radius" permettant de faire tourner plus facilement les skis
 Sortie en ligne droite avec deux systèmes de barrières optiques
 Sortie en ligne droite avec nouvelle conception du clapet d'arrêt de sécurité
 Porte de sécurité pour utilisation en sortie latérale seule (sans sortie en ligne droite)
 Minimisation des arrêts
 Galerie SunKid recouvrant tout le parcours, réalisée individuellement
 Portes latérales tous les 50 m
 Possibilité d'ouvrir les portes latérales de l'intérieur et de l'extérieur
 Entrées et sorties entièrement recouvertes d'un toit
 Portes d'extrémité verrouillables
 Station de retour :
 Course du système de tension à la station de retour : 2,36 m
 Station de tension hydraulique active permettant l'adaptation aux changements de longueur dus aux variations de la température et de la charge
 Puissance de tension de la station de tension hydraulique active: 4 t

Systemes d'accès

Des cartes ski entièrement compatibles, pour tous types de forfaits, à la journée comme à l'année

Un grand progrès a été accompli pour parvenir à rendre entièrement compatibles les systèmes de cartes à puce des principaux fournisseurs. Les domaines skiables de la Région italienne de Lombardie, notamment les grandes stations bien connues de Livigno, Bormio, Valdidentro et Madesimo, ont joué à cet égard un rôle de pionniers avec leur appel d'offres lancé au cours de l'été 2009 et sont parvenus à définir un standard compatible pour le codage des cartes ski. Toutes les sociétés qui souhaitaient participer à cette mise au concours pour un nouveau système de carte ski devaient faire la preuve de leurs qualifications techniques avant d'être admises à soumettre leur offre.

Comment fonctionne la compatibilité du nouvel « Open Pass » ?

La condition préalable est une carte à puce aux normes ISO-15693. La carte est alors codée pour une autorisation unique qui peut

être lue et exploitée de la même façon par tous les systèmes de tous les fabricants. Ceci permet d'utiliser la carte alternativement pour tous types de forfaits (à la journée, saisonnier,...) dans différents domaines skiables, que les systèmes soient groupés en réseau ou non. La sécurité est assurée par un codage RSA. L'écriture de données nécessite une « clé privée » générée par le système de billetterie émetteur. Une « clé publique » permet la lecture et l'interprétation de l'information codée. Le codage est ainsi effectué selon une méthode répondant aux « règles de l'art », robuste, publiée et compréhensible.

Dans un second temps, l'Open Pass sera complété d'interfaces pour données photos et de verrouillage, données personnelles et données de transaction. On utilisera à cet effet l'interface actuellement existante entre les systèmes Axess et Skidata. Le sujet brûlant des dix dernières années, la compatibilité entre les systèmes, en particulier ceux des deux leaders dans ce domaine, Axess et Skidata, a donc fait



Les nouveaux portillons Smart Gates d'Axess sont certifiés « Open Pass »

un grand pas en avant. Avec une solution qui fait école dans toutes les régions de ski, des Alpes à la Scandinavie, où il existe des forfaits communs. Car avec ce nouveau standard, la compatibilité est accessible à tous.

Il revient désormais aux domaines skiables de profiter de cette nouvelle liberté et de l'exploiter. En s'assurant, la prochaine fois qu'ils s'équiperont, que le système qu'ils choisiront est compatible « Open Pass », qu'ils prévoient le remplacement partiel ou entier de leur système dans l'immédiat ou dans quelques années seulement. C'est aux exploitants de décider s'ils veulent à l'avenir s'en tenir à un modèle ou avoir la liberté de choix.

Présentation de la Turbo-fraises à neige au SAM



Photo: Zaugg

Zaugg Snow Beast avec le Zaugg-X-Designer, outil de construction et d'entretien pour les pistes de tubing, de boarder cross, de carving et les modules de funparks.

Basé sur les turbo-fraises à neige éprouvées Zaugg-Lateral et Twinblower, ce modèle grande largeur engendre des rendements optimisés pour le déblaiement professionnel et économique utilisant des véhicules de piste. La machine peut être montée et démontée en un tour de main, à l'aide de raccords rapides, sur n'importe quel véhicule de piste conventionnel. Le Catblower exige une puissance d'environ 140 kW. Les tambours de fraisage sont logés sur le côté et les doubles cheminées en acier inoxydable disposent chacune de 4 clapets pour le réglage de la sphère d'éjection à large échelle. Grâce à la commande confort au pied, les cheminées sont activées en mode synchrone ou individuel. Le Catblower peut être équipé sur demande d'un système de déplacement latéral.

d'éjection extrêmement étendue et permettent de ce fait un déblaiement efficace et précis de la neige. L'effet de tassement dynamique donne des pistes très compactes et résistantes aux redoux. Les turbo-fraises à neige ont une transmission hydrostatique et disposent de deux turbines hydrauliques à haut rendement. Les deux tambours de fraisage sont sécurisés par des disjoncteurs automatiques.

Caractéristiques de rendement

Pour pouvoir calculer un tonnage/heure, autrement dit le rendement d'une turbo-fraise à neige, il est nécessaire de tenir compte de toutes les données techniques du véhicule porteur et de la turbo-fraise. Par ailleurs, il y a également lieu de prendre en considération

Caractéristiques générales des turbo-fraises

Ces turbo-fraises à neige spéciales sont pourvues de deux cheminées d'éjection rotatives et inclinables par hydraulique avec une sphère

de fait que la densité de la neige varie fortement en fonction de l'humidité et de la température de l'air. Les spécialistes de Zaugg sont en tout temps à la disposition du client pour le conseiller à ce sujet.

Fraiseuse à neige Snow Beast

Le Snow Beast et son petit frère Bulldogg, des machines destinées aux professionnels, sont les plus puissantes de leur catégorie dans la classe des fraiseuses à neige accompagnées. En attaquant la masse neigeuse sur un front de 1 ou 1,2 mètre, la capacité de déneigement atteint au minimum 290 tonnes à l'heure. Elles sont montées sur des chenilles actionnées au moyen d'un dispositif hydrostatique, ce qui en fait la particularité.

Le Snow Beast peut être équipé en option du Zaugg-X-Designer. C'est un outil de construction et d'entretien pour les pistes de tubing, de boarder cross, de carving et les modules de funparks.

La maison Zaugg AG Eggwil, Suisse, est le partenaire innovant des régions de sport d'hiver les plus renommées d'Europe et d'outre-mer.

Elle propose, par ailleurs, une vaste gamme de produits pour le service hivernal qui comprend essentiellement des accessoires pour le déneigement des routes et des voies ferrées. C'est, entre autres, avec une technologie de lame à neige unique en son genre et porteuse d'avenir que l'entreprise s'est forgé cette renommée dans le monde entier. Le développement et la production de lames à neige et de turbo-fraises à neige font partie, depuis des décennies, des activités centrales de la maison Zaugg. Les produits sont connus pour leur remarquable qualité suisse, leur sécurité de fonctionnement exceptionnelle, leur confort de travail inégalé, leur longue durée de vie et offrent, de ce fait, un maximum de rendement (au travail de déneigement) et de rentabilité.

SAM
Allée 3
Stand 321

BILEXA AG

Sihlrainstrasse 18 · CH-8002 ZÜRICH
Tel. +41 44 208 20 20 · Fax +41 44 208 20 22
www.bilexa-ag.com · mail@bilexa-ag.com

Caisnes encastrées • Interphone Public III • Passe-voix
Assiette tournante avec chauffage incorporé et/ou commande électrique • Systèmes de billetterie
Tourniquets • Systèmes d'automatisation pour les télésièges et les piscines • Nouveau: Tapis roulante KASER

FROM 21 TO 23 APRIL 2010
ALPEXPO GRENOBLE FRANCE

SAM2010



Come and exhibit at The SAM
Präsentieren Sie Ihre Firma auf der SAM

THE MOST IMPORTANT MEETING OF THE MOUNTAIN ECONOMY
DIE BEDEUTENDSTE FACHMESSE FÜR RAUMPLANUNG UND ENTWICKLUNG IN GEBIRGSREGIONEN

500 EXHIBITORS AND INTERNATIONAL BRANDS

500 UNTERNEHMEN UND
INTERNATIONALE MARKEN

14100 TRADE VISITORS

14100 FACHBESUCHER

43 000 M2 OF EXHIBITIONS SPACE

43 000 M2 AUSSTELLUNGSFLÄCHE

58 COUNTRIES REPRESENTED

58 VERTRETENE LÄNDER



**WORLD EXHIBITION OF SUSTAINABLE
MOUNTAIN DEVELOPMENT**

WELTMESSE FÜR NACHHALTIGE RAUMPLANUNG UND ANLAGEN IN BERGGEBIETEN

QUICK QUOTE / EXPRESS-KOSTENVORANSCHLAG

Get an instant online quote for taking part in the exhibition !
Rechnen Sie online sofort aus, wie viel Ihre Teilnahme an der
Messe kosten würde !

► www.sam-grenoble.com



21 TO 23 APRIL / AVRIL 2010
ALPEXPO GRENOBLE FRANCE

SEM2010
MONDIAL DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE EN MONTAGNE
WORLD EXHIBITION OF SUSTAINABLE MOUNTAIN DEVELOPMENT
WELTMISSE FÜR BERGBAU, ANLAGEN UND ANLAGEN IN BERGGEBIETEN

RUBIS EVOLUTION

Neue Hochleistungs-Nukleation
Start bei -2° Feuchtkugel und optimiertem Druck

Nouvelle nucléation haute performance
Démarrage à -2°C TH et pression optimisée

SNOW PROCESS

Johnson
Controls 

www.johnsoncontrolsneige.com