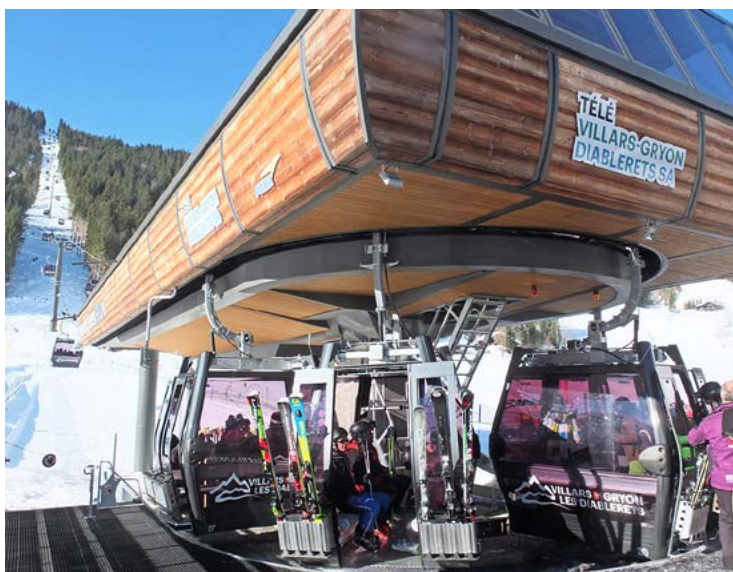


Nouvelle télécabine de Poma aux Diablerets

La société de remontées mécaniques Télé-Villars-Gryon-Les Diablerets a remplacé un des quatre télésièges embrayables existants par une nouvelle télécabine de 10 places de Poma sur le tronçon Les Diablerets-Jorasse-Mazot. Un système d'entraînement «DirectDrive» a, à cette occasion, été utilisé pour la première fois en Suisse romande.



La nouvelle remontée mécanique Les Diablerets-Jorasse-Mazot transporte skieurs, marcheurs et lugeurs depuis cet hiver.

Texte et illustrations:
Damian Bumann

Cette nouvelle remontée Les Diablerets-Jorasse-Mazot ne constitue pas seulement une installation de transport pour parvenir au domaine skiable de Villars et de Gryon, mais est également utilisée par de nombreux lugeurs qui empruntent la large piste de luge de la route du Col de la Croix aux Diablerets. Le col est fermé à

la circulation routière en hiver et les skieurs peuvent directement emprunter les magnifiques pistes à la station intermédiaire Jorasse. La société des remontées mécaniques a chargé le fabricant de la remontée, Poma, représenté en Suisse par Baco AG, Patrick Schibli, de la nouvelle construction d'une télécabine de 10 places, de manière que les amateurs de sports d'hiver puissent parvenir au Mazot sans temps d'attente.

Croissance intense des investissements

Etant donné que les prochains jeux olympiques d'hiver de la jeunesse auront lieu en 2020 dans les alentours de Lausanne et que des compétitions seront également organisées aux Diablerets, l'offre de pistes a été optimisée, en plus de la nouvelle construction de remontées mécaniques. La descente dans la vallée de Jorasse aux Diablerets a été élargie et dotée de conduites pour l'enneigement technique, ainsi que de pylônes d'éclairage. L'ancien télésiège à quatre places de Rotz & Wiedemar AG a déjà été démonté à la fin de la dernière saison d'hiver et deux des trois stations ont été montées par cette société. A cet effet, on a pu utiliser le véhicule spécial «Castor et Pollux» qui a permis de transporter sans difficulté avec une grue, les éléments de la remontée mécanique aux endroits correspondants. La Société Von Rotz & Wiedemar AG a participé au montage des 14 pylônes réalisés par Heliswiss International



Le DirectDrive de la maison Leitner a, pour la première fois, été appliqué en Suisse romande.



La commande de Semer est compacte et claire.



Les 64 cabines de Sigma sont rangées dans un garage de la station d'altitude Mazot.



De la station intermédiaire Jorasse, les skieurs parviennent directement aux pistes de ski sophistiquées.



Patrick Schibli, représentant de Baco Suisse, montre sa satisfaction devant la réussite de cet ouvrage.

qui a également effectué le tirage des câbles. Le fabricant de câbles Fatzer de Romanshorn a livré le câble de transport de 52 mm.

Le premier Direct-Drive en Suisse romande

La station d'altitude, y compris le garage des 64 cabines de Sigma, a été réalisée par la société de montage Ropeway Technology de Lourtier en Bas-Valais. Ludovic Troillet assume la responsabilité de cette entreprise. La manutention du DirectDrive d'un poids de 16 tonnes, qui a dû être levé avec une grue pour charges lourdes, s'est avérée particulièrement délicate. Le concept d'entraînement DirectDrive de la maison Leitner a, pour la première fois, été appliqué en Suisse romande. Le DirectDrive de Leitner est un développement propre du sud-tyrolien. Ce DirectDrive est constitué par un moteur synchrone à rotation lente, dont

l'arbre de sortie est directement relié à la poulie. L'entraînement est constitué uniquement de trois parties mobiles (rotor et deux paliers), qui tournent au régime de la poulie. Le moteur électrique se distingue par une redondance et une disponibilité absolues. Le rotor est doté d'aimants permanents, le stator est réalisé dans une construction segmentée et est au total constitué de huit segments indépendants les uns des autres avec respectivement trois unités d'enroulement dont chacune peut être échangée séparément.

Le système de freinage est constitué par un frein principal et un autre de sécurité, agissant directement sur la poulie d'entraînement et équipés de deux systèmes hydrauliques indépendants l'un de l'autre. La poulie d'entraînement est reliée au moyen d'un accouplement à denture droite rapidement désaccouplable, à l'arbre de sortie de la transmission et peut, en cas de besoin, être

simplement séparée de la chaîne cinématique en quelques opérations. Une station équipée du DirectDrive offre une régularité de fonctionnement finale, des frais d'entretien minimum et des coûts d'exploitation réduits (pas de révision de la transmission, pas de vidange d'huile). La construction des segments du moteur, en combinaison avec une exécution redondante de la commande et l'électronique de puissance garantissent une disponibilité maximale de l'installation. Le châssis d'entraînement du DirectDrive est réalisé de façon coulissante et peut simplement et rapidement compenser les allongements possibles du câble de transport avec un minimum de travail. Ceci est commandé avec une commande de la Société Semer, une filiale de Poma à proximité de Chamonix. Avec cette nouvelle installation, la région de sports d'hiver Diablerets-Villars-Gryon a créé pour ses touristes une plus-value confortable.



Une grue pour charges lourdes a été nécessaire pour le transport sur la station du DirectDrive.



La station inférieure, et intermédiaire ont été construites en utilisant l'engin spécial «Castor et Pollux».