

DESCRIZIONE GENERALE

La nuova seggiovia è un impianto monofune ad ammorsamento automatico con seggiole quadriposto carenate, con moto unidirezionale continuo, senso di rotazione antiorario. La stazione a monte sarà motrice, data la disponibilità di energia elettrica ed anche per facilità di gestione, a fianco è previsto il magazzino per il ricovero di tutte le seggiole, i locali tecnici e la cabina di comando, mentre a valle è prevista la stazione di rinvio e tensionamento.

Stazione di valle:

La stazione di valle è prevista in posizione limitrofa a quella della stazione intermedia della funivia Funifor "Alpe Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati" e sarà composta dai soli meccanismi di stazione e dal dispositivo di tensionamento della fune p.t.,
Posteriormente alla stazione si prevede la realizzazione di una superficie piana sulla quale gli sciatori, passando i tornelli, possono accedere comodamente tramite i cancelletti di accesso alla banchina di imbarco.

La stazione di valle avrà la funzione di rinvio e di tensionamento dell'anello fune tramite un dispositivo idraulico con due cilindri operanti in parallelo. La scelta di locazione della tenditrice a valle offre il vantaggio di compensare gli effetti l'aumento delle frecce di linea con l'allungamento elastico nel corso delle svariate condizioni di carico dell'impianto, limitando l'escursione del tenditore con conseguente riduzione del numero di avviamenti a automatici della centralina idraulica.

La stazione avrà una copertura alta integrale per un'adeguata protezione dei meccanismi, del carro tenditore e delle passerelle e pedane di manutenzione. Nel giro stazione è previsto un dispositivo per la messa fuori servizio e la calata a terra di un eventuale veicolo avariato, soluzione ormai standardizzata per questo tipo di impianto.

A fianco della stazione, sul lato salita, è prevista la cabina di comando con un servizio igienico ad esclusivo utilizzo da parte del personale addetto alla seggiovia.

Stazione di monte:

La stazione motrice di monte è prevista poco a monte della stazione di arrivo della funivia Funifor al Passo dei Salati e sarà collocata in una zona pianeggiante a quota di circa 3030 m s.l.m. In adiacenza della stazione di monte, su lato destro guardando verso monte, si prevede la realizzazione del fabbricato che racchiuderà sia il magazzino per il ricovero di tutti i veicoli dell'impianto per la portata massima di 2000 P/h, sia i locali tecnici e la cabina di comando per il macchinista.

Per l'impianto sono state definitive esigenze di alta disponibilità di esercizio, pertanto è prevista l'alimentazione di riserva mediante un gruppo elettrogeno per il caso di mancanza alimentazione di rete. Inoltre per lo scarico della linea l'impianto potrà essere azionato con l'azionamento di recupero azionato da un gruppo termoidraulico.

L'organo motore è posto tra i meccanismi di stazione e alloggiato su un carro a ponte mobile dotato di un puntone spostabile con una corsa di 3 m con la possibilità di recuperare l'allungamento permanente della fune. Lo spostamento del carro ponte avviene comodamente per mezzo di una vite senza fine azionata da un motore elettrico. La stazione avrà una copertura alta integrale per un'adeguata protezione dell'organo motore e dei meccanismi e per permettere l'esecuzione delle opere di manutenzione al coperto.

Linea:

La linea della seggiovia in progetto parte ca. 60 m a monte della stazione intermedia di Cimalegna della funivia Funifor, costruita nel 2004 e si sviluppa parallelamente ad essa con partenza a sinistra, guardando verso monte. La linea della seggiovia prosegue verso monte per ca. 150 m oltre alla stazione di monte della funivia fino a una zona pianeggiante a quota di ca. 3030 m.

A valle c'è un modesto spazio per l'arresto degli sciatori che sarà ampliato verso valle con il riporto di nuove terre per facilitare sia l'arrivo degli sciatori dalla pista di discesa sia il loro accesso all'area d'imbarco della seggiovia.

Lungo la linea sono previsti alcuni leggeri sbancamenti laterali, indicati nel disegno del profilo longitudinale della linea, per garantire i sufficienti franchi verticali minimi delle seggiole dal suolo.

Nella parte terminale la linea sorvola degli ombrelli fermaneve esistenti. Prima dell'arrivo alla stazione di monte è necessario un ulteriore scavo in linea per poi raggiungere gradualmente la quota di sbarco della stazione di monte previsto a ca. 3030 m s.l.m.

Il tracciato si sviluppa in campagna aperta di alta montagna, pertanto non vi è la necessità di disboscamento.

L'andamento della linea è sufficientemente regolare, con una parte di media pendenza per la maggior parte del tracciato. Partendo da valle, vi è un breve tratto leggermente più ripido della media subito dopo la stazione di valle ed uno nella parte alta, poco prima della stazione di monte. In tale tratto nella zona di variazione di pendenza è previsto un sostegno di ritenuta, preceduto da un sostegno dotato di rulliere a doppio effetto.

La nuova seggiovia avrà un intervallo in linea di 5.20 m e prevede 18 sostegni in linea, di cui 3 di ritenuta, 4 a doppio effetto e 11 di appoggio.

Il tracciato è attraversato più volte dalle piste di discesa con franchi verticali sufficienti, essi sono evidenziati sul disegno del profilo longitudinale.

Il tracciato della seggiovia non è interessato dalle tubazioni degli impianti d'innevamento programmato, né da altre tubazioni con liquidi in pressione.

La fune portante-traente è del tipo "cromatico" con l'alternanza di trefoli grezzi e zincati in maniera da aumentarne la visibilità all'aviofauna.

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

• ubicazione della stazione motrice		a monte
• ubicazione della stazione di rinvio e tensione		a valle
• ricovero veicoli		a monte
• senso di marcia		antiorario
• lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione	m	1649.30
• dislivello fra gli ingressi di stazione	m	376.45
• lunghezza sviluppata della linea	m	1702.32
• pendenza media fra le stazioni	%	22.82
• pendenza massima della fune (campata 3)	%	65.88 (64.72)
• capienza di ciascun veicolo	n°	4
• intervallo nella partenze	s	7.2 (9.0)
• potenzialità massima di trasporto	p/h	2000 (1600)
• velocità massima di esercizio	m/s	5.0
• equidistanza fra i veicoli in linea	m	36.0 (45.0)
• tempo di percorrenza fra imbarco / sbarco		6' 01"
• numero max. veicoli in linea per ramo	n°	48 (38)
• numero totale dei veicoli	n°	100 (80)
• diametro della fune portante traente	mm	42
• massa lineare della fune	kg/m	6.40
• massa del veicolo vuoto	kg	360
• massa del veicolo carico	kg	680
• azione del dispositivo di tensione idraulico	kN	280
• velocità max fune con azionamento principale	m/s	5.0
• velocità max fune con alimentazione di riserva	m/s	4.0
• velocità max fune con azionamento di riserva	m/s	2.5
• velocità max fune con azionamento recupero	m/s	0.8
• potenza med. teorica di calcolo a regime	kW	419 (363)
• potenza max. teorica di calcolo in avviamento	kW	569 (505)
• potenza del motore principale (2 x c.c.)	kW	239
• potenza del motore diesel di recupero	kW	138
• intervista in linea e nelle stazioni	m	5.2
• numero complessivo dei sostegni	n°	18
• numero dei sostegni di appoggio	n°	11
• numero dei sostegni di ritenuta	n°	3
• numero dei sostegni a doppio effetto	n°	4
• numero complessivo dei rulli	n°	344
• conduttori di linea		cavi interrati
(fra parentesi i valori per la portata iniziale ridotta di 1600 P/h)		