

DESCRIZIONE GENERALE

La nuova seggiovia è un impianto ad ammorsamento automatico con seggiole quadriposto carenate, con moto unidirezionale continuo, senso di rotazione orario.

La stazione a monte sarà motrice, data la disponibilità di energia elettrica ed anche per facilità di gestione, mentre a valle è prevista la stazione di rinvio e tensione più il magazzino per il ricovero di tutte le seggiole.

Stazione di valle:

La stazione di valle è prevista praticamente nella stessa posizione di quella esistente, leggermente più avanzata verso monte per lasciare maggior spazio all'accesso degli sciatori e per poter realizzare il fabbricato del ricovero seggiole maggiormente addossato al pendio esistente.

Saranno smantellati tutti gli elementi sparsi dell'odierna stazione, casetta di controllo biglietti, la garitta del personale, la copertura del pozzo contrappeso e le strutture varie della stazione, mentre i nuovi meccanismi saranno un corpo unico. Oltre al fabbricato laterale per il magazzino seggiole ci sarà addossato un corpo di altezza inferiore comprendente la cabina di comando dei locali tecnici, come Cabina Trafo per la SET, il locale di consegna FFM il locale per le letture, e dei servizi igienici per il pubblico.

La SET, infatti, attualmente ha una cabina a circa 200 m che trasforma in una cabina a torre per i Servizi in bassa, ora ne prevede la demolizione e il nuovo riposizionamento nei locali sopraccitati.

Il magazzino seggiole sarà realizzato in muratura e in gran parte sarà seminterrato e rivestito in pietra naturale faccia a vista, mentre il corpo comprendente la cabina di comando i locali tecnici e accessori anch'essi in cemento armato, saranno rivestiti con pannellatura di rivestimento costituita da listoni in larice naturale, la sola cabina di comando avrà il tetto in legno. Il magazzino veicoli presenta sui tre lati liberi una finestratura continua, mentre la cabina di comando prevede serramenti in alluminio con vetrate a pavimento.

Nella cabina di comando sarà inoltre realizzato un servizio igienico a uso del solo personale di servizio, che come i servizi per il pubblico avranno lo scarico nella fognatura esistente già in uso per la vicina stazione di valle della seggiovia "Piana di Vigo – Pradalago" della Società Funivie Madonna di Campiglio, ed un piccolo ufficio skipass.

Sul lato sinistro, guardando monte, nel tratto iniziale della linea sarà realizzato un livellamento del terreno per permettere ai mezzi battipista di sgomberare la neve sotto la linea dove il franco verticale sarà troppo basso.

Stazione di monte:

E' prevista spostata più a monte di circa settanta metri rispetto a quella esistente, che sarà completamente demolita, subito sotto di essa è prevista la realizzazione di un serbatoio d'acqua completamente interrato per l'innevamento programmato.

La nuova stazione sarà posizionata alla stessa quota della seggiovia esaposto "Orso Bruno" che sale dalla Val Panciana, in una posizione dalla quale gli sciatori in arrivo potranno dirigersi verso tutte le direzioni senza dover percorrere fastidiosi percorsi in contropendenza, si realizzerà così il programma della sistemazione del Monte Vigo programmata già dal 2003.

La stazione sarà addossata al pendio, in una posizione poco esposta paesaggisticamente, sotto il piano d'imbarco saranno realizzati i locali tecnici per la cabina di trasformazione elettrica, per gli armadi dell'azionamento della seggiovia e per il gruppo elettrogeno dell'alimentazione di riserva, e due locali deposito a disposizione della società. Alla quota piano di sbarco oltre alla cabina di comando è previsto un locale adeguato per la squadra addetta al soccorso piste ed un bagno ad uso esclusivo per il personale della Società. Nella cabina di comando è prevista una scala a chiocciola per accedere direttamente ai locali interrati.

La stazione avrà la funzione di motrice con l'argano installato sopra ai meccanismi di stazione con una copertura integrale ad altezza d'uomo.

Questo impianto effettuerà un importante servizio di collegamento, pertanto è previsto l'azionamento di riserva, con alimentazione dal gruppo elettrogeno in caso in caso di mancanza alimentazione dalla rete, inoltre si potrà ulteriormente azionare l'impianto per lo scarico della linea, data la presenza dell'azionamento di recupero alimentato da un motore diesel.

Linea:

Come già anticipato, la linea rimane in sostanza la stessa, a valle c'è un leggero disassamento verso destra guardando a monte, di circa 70cm, per mantenere invariato il lato sinistro della traccia esistente nel bosco d'alto fusto piuttosto fitto nella parte bassa, mentre nella parte centrale e più alta il varco esistente si presenta già più ampio e quindi sarà necessario un taglio di piante decisamente limitato a causa della maggior larghezza trasversale della nuova linea, come indicato nel disegno del profilo longitudinale.

Attualmente in linea esistono 18 sostegni, mentre con il nuovo impianto, anche se più lungo, ci saranno solo 13 sostegni.

Nella parte centrale della linea esiste un'ampia depressione, nella quale sono previsti quattro sostegni con rulliere a doppio effetto, ciò per evitare l'installazione di rulliere di ritenuta, che sono sempre disturbanti per un confortevole passaggio delle morse sotto i rulli corrispondenti.

I sostegni dal n. 10 fino a monte, sono dimensionati in modo tale che, in caso ci fosse un' apposita richiesta, possa esser installata una fune di segnalazione per l'avifauna.

I relativi calcoli della fune di segnalazione stessa sono allegati al calcolo della linea.

CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

• ubicazione della stazione motrice		a monte	
• ubicazione della stazione di rinvio e tensione		a valle	
• ricovero veicoli		a valle	
• senso di marcia		antiorario	
• lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione	m	1159.26	
• dislivello fra gli ingressi di stazione	m	387.40	
• lunghezza sviluppata della linea	m	1230.80	
• pendenza media fra le stazioni	%	33.42	
• pendenza massima della fune (campata 3)	%	73.56	(73.16)
• capienza di ciascun veicolo	n°	4	
• intervallo nella partenze	s	6.0	(6.55)
• potenzialità massima di trasporto	p/h	2400	(2200)
• velocità massima di esercizio	m/s	5.0	
• equidistanza fra i veicoli in linea	m	30.0	(32.73)
• tempo di percorrenza fra imbarco / sbarco		3' 06"	
• numero max. veicoli in linea per ramo	n°	41	(38)
• numero totale dei veicoli	n°	89	(81)
• diametro della fune portante traente	mm	42	
• massa lineare della fune	kg/m	6.40	
• massa del veicolo vuoto	kg	367	
• massa del veicolo carico	kg	687	
• azione del dispositivo di tensione idraulico	kN	260	
• velocità max fune con azionamento principale	m/s	5.0	
• velocità max fune con azionamento recupero	m/s	0.8	
• potenza teorica di calcolo a regime (med.)	kW	402	(381)
• potenza teorica di calcolo in avviamento (max.)	kW	557	(531)
• potenza dei motori principali (2 x 250)	kW	500	
• potenza del motore diesel di recupero	kW	138	
• intervista in linea e nelle stazioni	m	5.2	
• numero complessivo dei sostegni	n°	13	
• numero dei sostegni di appoggio	n°	8	
• numero dei sostegni di ritenuta	n°	1	
• numero dei sostegni a doppio effetto	n°	4	
• numero complessivo dei rulli	n°	260	
• conduttori di linea		cavi interrati	

(fra parentesi i valori relativi alla portata di 2200 P/h)