

# WIR

La rivista per i clienti del Gruppo Doppelmayr/Garaventa Numero 2/2016

 Doppelmayr®

  
GARAVENTA

Anno 41/no. 199

## Benvenuti nella First Class

Doppelmayr presenta una nuova generazione di impianti a fune

## Nuova Kirchenkarbahn: più veloce e più comoda

A Hochgurgl in funzione la prima cabinovia D-Line

## Pronti per le Olimpiadi 2018

La Downhill Gondola inizia puntualmente le sue prime corse di prova

# 6



## Benvenuti nella First Class

D-Line è la nuova generazione di agganciamenti automatici - potente, orientata al futuro e colpisce per il design innovativo.



# 11

## Nuova Kirchenkarbahn: più veloce e più comoda

A Hochgurgl si trova il primo impianto della nuova generazione D-Line; la stazione a valle è un vero e proprio centro di svago.



# 18

## La più lunga linea del mondo

Sul Pico Espejo, in Venezuela, Doppelmayr/Garaventa hanno completato un altro progetto faro: dalle nuove funivie, lunghe 12,5 km, traggono profitto turismo e popolazione.



### Impianto combinato mobile nell'Aletsch Arena

La nuova funivia Riederalp-Blausee-Moosfluh si adatta metro per metro allo spostamento delle masse del ghiacciaio dell'Aletsch, garantendo così un'infrastruttura ideale per le piste anche per i prossimi 25 anni.



### Terreno fertile per le nuove leve dello sci

Le piccole aree sciistiche nelle immediate vicinanze di centri abitati o aree ad alta densità abitativa rivestono un significato notevole per le nuove leve dello sci, e quindi anche per il turismo.

## Un anno di novità



**Il progresso è coraggio, competenza e spirito pionieristico. Il 2015 ha dimostrato con forza che ciò è vero non solo per noi, ma anche e soprattutto per i nostri clienti.**

Anche una piccola idea può avere grandi effetti, purché sia straordinaria. La funivia più lunga del mondo, un impianto combinato con una seconda sezione spostabile, una cabinovia per le Olimpiadi: sono solo alcuni esempi dei 103 impianti realizzati l'anno scorso dal Gruppo Doppelmayr/Garaventa. Ogni singolo impianto che abbiamo potuto costruire testimonia la nostra aspirazione alla qualità, la lungimiranza dei nostri clienti e le prestazioni che insieme riusciamo a raggiungere.

All'inizio della stagione invernale abbiamo potuto presentare con orgoglio lo sviluppo più recente della nostra azienda. La D-Line definisce nuovi standard in termini di tecnologia, comfort e design e rappresenta una pietra miliare nel settore. Abbiamo rielaborato tutti i componenti di un aggancio automatico, ottimizzandoli per il comfort di passeggeri e personale operativo. La D-Line è la nuova generazione di impianti a fune - la First Class - e apre possibilità completamente nuove.

Continueremo a mantenere alta l'asticella per tutti i nostri prodotti e servizi, affinché i passeggeri di un impianto Doppelmayr/Garaventa possano sperimentare anche in futuro la massima qualità funiviaria. Cominciando dalla sciovia, che porta in pista le nuove leve dello sci, e dagli impianti a fune nelle aree sciistiche di tutto il mondo, che promettono il massimo comfort, passando dalle cabinovie urbane, che semplificano la vita delle persone, fino alle funivie per il turismo estivo, che diventano di per sé attrazioni, e molto altro.

La passione e l'entusiasmo con cui costruiamo i nostri impianti vengono trasmessi ai clienti, che con la loro ricchezza di idee e apertura alle novità scrivono la storia delle funivie. Per questo li ringraziamo di cuore.

**Michael Doppelmayr**  
Direttore Generale



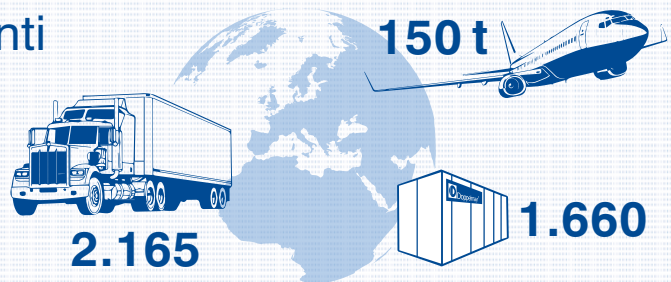
## Nuovo record raggiunto!

Il 12 febbraio 2016 è stato registrato il 40 milionesimo passaggio nella rete funiviaria più grande del mondo a La Paz, Bolivia.

## Il 2015: 103 impianti per 85 clienti

Nell'anno 2015, il Gruppo Doppelmayr/Garaventa è riuscito a costruire un totale di 103 impianti per 85 clienti in tutto il mondo. Anche quest'anno in cima alla classifica si trovano gli impianti ad ammortamento automatico, soprattutto le seggiovie, con 34 impianti realizzati. Inoltre, sono stati realizzati due spettacolari impianti 3S, una funifor e un Cable Liner. Tra i nuovi impianti figurano altresì nove funivie, tre funicolari e due monorack, accanto a 13 sciovie e nove seggiovie ad ammortamento automatico.

Circa 1.660 container e 2.165 camion carichi di componenti Doppelmayr sono partiti dagli stabilimenti di Wolfurt verso i diversi cantieri e le filiali. Una competenza funiviaria per un peso totale di circa 150 tonnellate ha raggiunto per via aerea destinazioni di tutto il mondo, tra cui Bolivia, Cina, Georgia, Nord America, Svezia, Vietnam e Venezuela. | ↴



### IMPIANTI DOPPELMAYR/GARAVENTA 2015

Funicolari:	3	Cabinovie ad ammortamento automatico:	24
Funivie:	9	Seggiovie ad ammortamento fisso:	9
Funifor:	1	Sciovie:	13
Impianti 3S:	2	Cable Liner:	1
Impianti combinati:	5	Monorack:	2
Seggiovie ad ammortamento automatico:	34		

## 5. Pieno successo del World Snow Day

Nel 2016, il World Snow Day, un'iniziativa della FIS, è giunto già alla sua quinta edizione. L'evento, che si svolge nel mondo intero, fa parte del programma FIS „Bring Children to the Snow“, il cui obiettivo è suscitare in famiglie e bambini la passione per gli sport della neve. Organizzatori e partner, con 620.000 partecipanti, si sono nuovamente superati.

### Dal Canada al Sudafrica

Tra i partecipanti non figuravano solamente i noti „El Dorado“ degli sport invernali, come Austria, Canada e Stati Uniti, ma anche, ad esempio, Sudafrica e Peru, paesi in cui gli appassionati di sport della neve usano le dune di sabbia come piste. | ↴

**620**  
mila  
partecipanti



**625**  
eventi in tutto  
il mondo

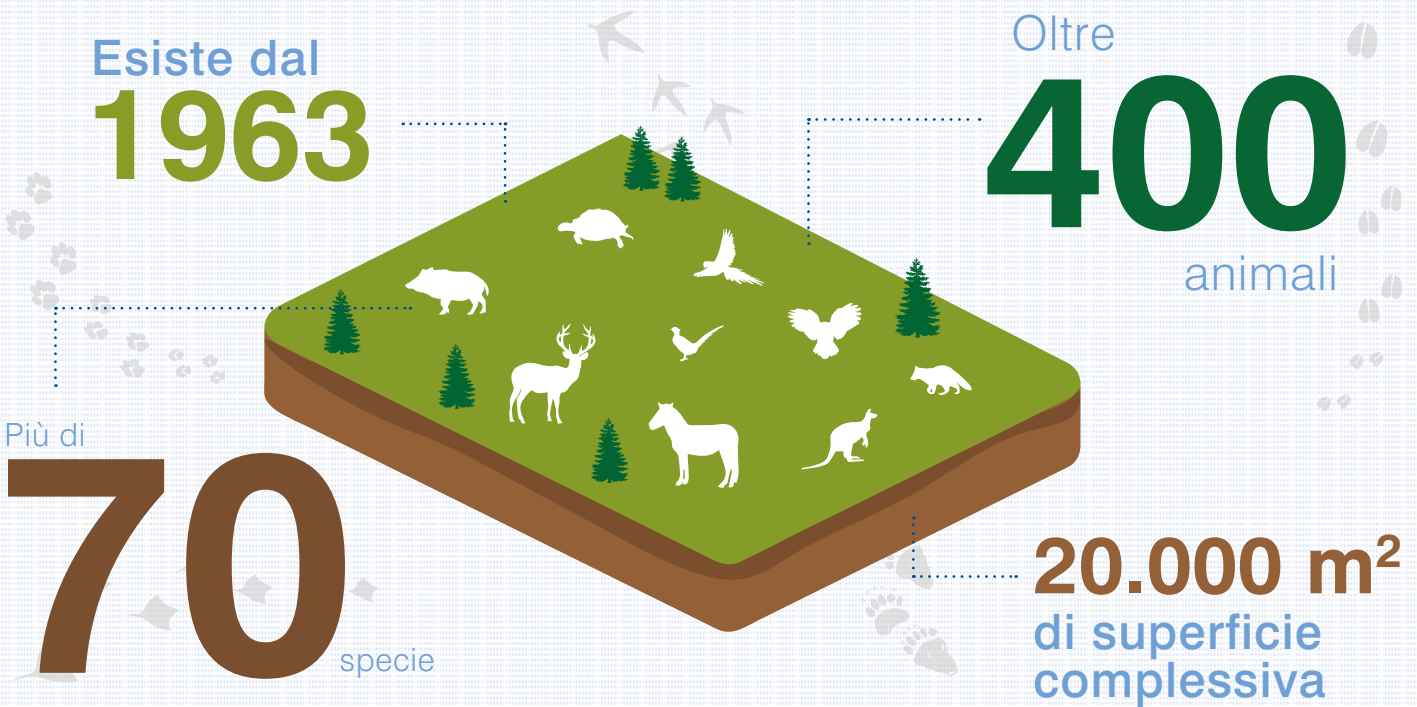
**42**  
paesi partecipanti



## Il parco faunistico privato più grande del Vorarlberg

Lo zoo Doppelmayr di Wolfurt è il parco faunistico a gestione privata più grande del Vorarlberg. Su 20.000 metri quadrati vivono oltre 400 esemplari di 70 diverse specie, tra cui zebre, isticri, testuggini, procioni, asini e canguri. Accanto agli uccelli locali, come i gufi delle nevi e i fagiani, qui trovano casa anche pappagalli esotici come i cacatuidi o specie rare di anatra.

Lo zoo, esistente dal 1963, è un'attrazione per molte famiglie, soprattutto in primavera: in quella stagione, infatti, si possono contemplare numerosi esemplari giovani. Le ampie recinzioni all'aperto retrostanti l'area aziendale Doppelmayr si prestano ad una piacevole passeggiata attraverso il parco. Gli alpaca, i daini, le zebre di pianura e i nandù non vengono ammirati solamente dai bambini. | 1

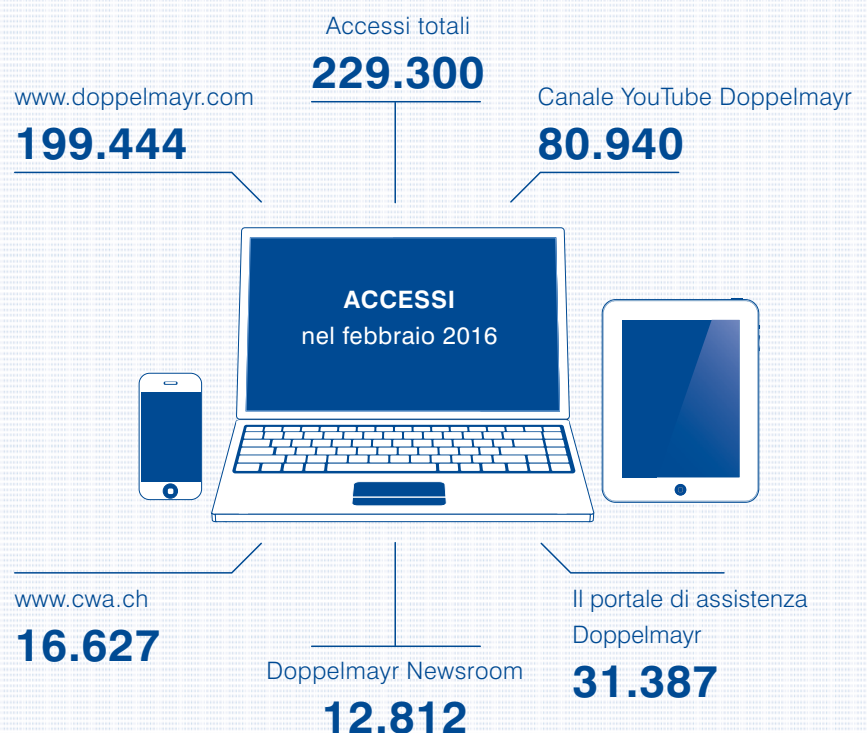


## Cifre da record per i siti web Doppelmayr

L'ingresso in Internet del Gruppo Doppelmayr/Garaventa, con homepage, Newsroom, portale di assistenza e canale YouTube, viene apprezzato come non mai e ha segnato nel febbraio 2016 un numero di visite a livello aziendale senza precedenti. Il totale di 229.300 pagine viste da parte di circa 45.000 visitatori unici al sito web del Gruppo Doppelmayr/Garaventa rappresentano il record attuale. Anche per il canale YouTube Doppelmayr il mese di febbraio 2016 è finora il mese più intenso, con 80.940 visite.

### Service e News sono ben accolti

I visitatori della homepage [www.doppelmayr.com](http://www.doppelmayr.com) in febbraio 2016 sono stati particolarmente interessati alla Newsroom, visitata 12.800 volte. Anche il portale di assistenza interno registra un record nello stesso mese. Gli utenti hanno richiamato la pagina delle offerte del servizio clienti 31.390 volte. Questa cifra sottolinea l'importanza per i clienti dell'elevata disponibilità dei servizi. | 1



# Benvenuti nella First Class

---

Doppelmayr presenta la nuova generazione di ammortamenti automatici.

**N**egli ultimi 15 anni, i requisiti del mercato degli impianti di risalita si sono profondamente trasformati. I sistemi, ma anche le esigenze di passeggeri e operatori cambiano continuamente. Doppelmayr ha sempre riconosciuto molto precocemente i trend tecnologici e sociali, potendo così lanciare le proprie innovazioni molto prima che si determinassero le grandi domande sul mercato.

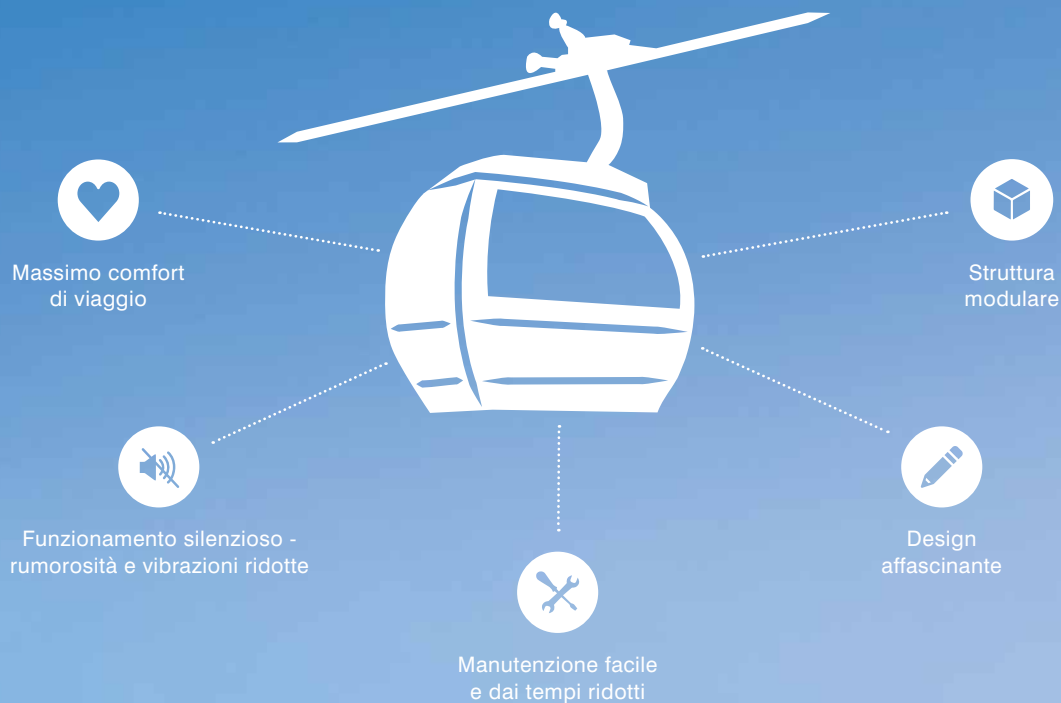
Come si è arrivati alla D-Line?

All'interno di un esaustivo processo strategico di Doppelmayr e Garaventa, la gamma di prodotti e servizi esistenti è stata studiata, definendo scenari futuri e nuovi obiettivi. Qualche anno fa, quindi, Doppelmayr ha dato il via al maggiore progetto di sviluppo dalla propria fondazione. Il risultato è la nuova generazione di impianti a fune - la D-Line.



# La funivia del futuro

Una generazione di impianti  
a fune potenti e orientati al futuro



Il design della D-Line comprende sia la conformazione visiva generale, ma anche la nuova configurazione dei componenti tecnici, come pure la loro funzionalità.



“Con la D-Line siamo riusciti a incrementare ulteriormente il nostro vantaggio come leader di mercato negli impianti a fune e a dimostrare nuovamente la nostra competenza. In breve: straordinariamente comoda, potente, di facile manutenzione e silenziosa”

**Christoph Hinteregger,**  
Direttore Reparto Tecnico,  
Doppelmayr Seilbahnen GmbH



#### La funivia del futuro

Lo scopo dell'estensivo processo di ottimizzazione era creare una generazione di impianti a fune estremamente potenti ed orientati al futuro, rispondente ai diversi requisiti del prodotto funivia.

“Nella rielaborazione del nostro paniere e l'installazione della D-Line abbiamo implementato un totale di 205 novità, di cui 31 sono da considerarsi innovazioni e 14 sono oggetto di domanda di brevetto”. | DI Christoph Hinteregger, Direttore reparto tecnico, Doppelmayr Seilbahnen GmbH

#### Test fino al minimo dettaglio

Modificando un componente del sistema, si hanno ripercussioni sull'intero sistema: un'otti-

mizzazione influenza tutti gli altri componenti, come ingranaggi che si azionano a vicenda. Per non affidarsi al caso e testare la tecnologia fino al minimo dettaglio, Doppelmayr ha costruito a Wolfurt un impianto di prova. Solo in questo modo è stato possibile analizzare i nuovi componenti della D-Line in condizioni reali e durante il servizio regolare. Pulegge, morse, rulliere, ecc. rappresentano un pacchetto completo di tecnologia funiviaria al massimo livello di innovazione.

#### Gli impianti della D-Line uniscono in sé diversi vantaggi

Con l'implementazione della D-Line, Doppelmayr ha puntato l'obiettivo verso tre importanti target: i clienti /investitori, i passeggeri e gli operatori/addetti alla manutenzione.

La D-Line porta nuovi e grandi vantaggi per tutti. Grazie al nuovo design ottimizzato, l'intero sistema è gestibile in modo intuitivo e i componenti sono meglio accessibili. Sia la manutenzione che l'azionamento dell'impianto vengono così sensibilmente semplificati e l'impegno operativo si riduce. I componenti intelligenti della D-Line sono stati ricostruiti sulla base dell'esperienza accumulata in passato. Quindi, alcuni racchiudono la funzione di più predecessori. La nuovissima e fortemente migliorata morsa D, ad esempio, unisce i vantaggi della morsa a barre di torsione (morsa DT) a quelli della morsa a molle (morsa A) in un'unica elegante soluzione. Grazie alla D-Line, i clienti godono di un margine di manovra per la personalizzazione ancora superiore. Svariati elementi e componenti






Nell'impianto di prova di Wolfurt, la D-Line è stata testata, analizzata e controllata fin nel minimo dettaglio. In condizioni reali, essa ha già dimostrato in fase di prova i propri vantaggi.

possono essere armonizzati al corporate design della società o dell'area sciistica.

#### Il design come elemento centrale

Il nuovo design, fatta eccezione per il tetto della stazione con lastre in policarbonato della GP designpartners, è stato creato in collaborazione con i designer e architetti della Werner Sobek Design. Il team interdisciplinare che accompagna il Direttore Generale Albert Schuster è un pluriennale partner progettuale di Doppelmayr e ha elaborato, ad esempio, gli edifici delle stazioni della 3S di Coblenza. L'integrazione di un design continuo e pregiato è stata possibile solamente attraverso una stretta collaborazione tra il team progettuale e il team di sviluppo di Doppelmayr. "I componenti devono mantenere una linea progettuale principale - senza tuttavia

dover cedere a compromessi in termini di qualità, pieno sviluppo e funzionalità. L'obiettivo del design elaborato era trasmettere la precisione tecnica di Doppelmayr attraverso linee chiare e tranquille, riducendo all'essenziale e ammorbidendo le forme. A causa della lunga durata di una funivia, è stato utilizzato un design senza tempo e longevo. Non da ultimo, il design è stato influenzato dal motivo sportivo: oggi, gli impianti a fune vengono sempre più spesso utilizzati nelle aree urbane come mezzo di trasporto pubblico, ma il campo di impiego più frequente rimane nelle aree sciistiche. Di conseguenza, accenti sportivi sottolineano le precise e chiare forme tecniche, per ottenere un design armonizzato al mercato", così Albert Schuster illustra il background. | 

"Era importante sviluppare per i nostri clienti un prodotto che non solo garantisse ai viaggiatori il massimo confort, ma potesse soddisfare anche tutti i requisiti dei gestori. Con la D-line abbiamo fatto - e superato - proprio questo".

**Thomas Pichler,**  
Amministratore Delegato,  
Doppelmayr Seilbahnen GmbH

# Un sistema di punta perfezionato a Hochgurgl

WIR ha intervistato Alban e Attila Scheiber, Direttori Generali di Liftgesellschaft Hochgurgl.



**WIR.** La Kirchenkarbahn è la prima linea dove Doppelmayr ha installato la nuova D-Line. Come ci si è arrivati?

**Alban Scheiber:** Di fatto, per la Kirchenkarbahn avevamo dei normali rapporti commerciali con Doppelmayr, finché nel corso di un viaggio d'affari insieme il Direttore ci chiese se non avessimo voglia di implementare il primo impianto D-Line del mondo. Naturalmente, per noi da un lato fu un grande onore, mentre dall'altro sapevamo inoltre di poter contare sulla qualità Doppelmayr. A tale riguardo, Doppelmayr gode della nostra totale fiducia. Eravamo sicuri di ricevere un sistema di punta perfezionato, ed è quello che è successo. Un ulteriore motivo per tale decisione è che tra due o tre anni la Kirchenkarbahn avrà una seconda sezione. Con la D-Line ci siamo assicurati di utilizzare il sistema più moderno disponibile sul mercato.

**WIR.** Come descrivereste la collaborazione tra la vostra società, Doppelmayr e il progettista?

**Attila Scheiber:** Ci eravamo immaginati che il processo fosse piuttosto complicato, ma con nostra sorpresa, l'interazione è stata estremamente fluida, addirittura come nessun impianto precedente. Forse perché abbiamo impiegato il personale migliore (ride). Lo svolgimento dei lavori è stato esemplare, con alcune tappe addirittura due o tre settimane in anticipo rispetto ai programmi, ma durante l'installazione non vi è stata inoltre alcuna difficoltà tecnica, i trasporti sono stati generalmente buoni e, per una volta, anche il tempo atmosferico ha collaborato. L'architetto ha prescritto i colori e ha dettato disposizioni anche in relazione alla corporate identity, alle quali abbiamo dovuto attenerci. Ma tutto ciò non ha rappresentato un problema e si adattava inoltre al principio delle stazioni.

**WIR.** Quali sono le reazioni dei visitatori al nuovo impianto e al Top Mountain Crosspoint?

**Alban Scheiber:** Naturalmente, è stato positivo inaugurare puntualmente la nuova Kirchenkarbahn all'inizio della stagione, ovvero alla fine di novembre. Il progetto ha avuto un'evoluzione positiva oltre le nostre aspettative: sia la funivia che il ristorante del Top Mountain Crosspoint. Abbiamo osservato che molti passeggeri utilizzano la nuova cabinovia ripetutamente. Il ristorante opera su un livello qualitativo elevato e registra un notevole afflusso di visitatori - la simbiosi tra l'impianto moderno e l'edificio multifunzionale è spettacolare e ha avuto un impatto sensazionale.

**WIR.** Che cosa vi aspettate dalla nuova funivia?

**Attila Scheiber:** Siamo fiduciosi che questo principio, in combinazione con le piste allettanti, comporti nei prossimi anni un ulteriore incremento delle presenze. L'installazione della seconda sezione e una possibile apertura dell'impianto anche d'estate forniscono ulteriori impulsi positivi.

**WIR.** Quali progetti avete per l'area sciistica nei prossimi anni?

**Alban Scheiber:** In futuro, investiremo ancor più nella qualità degli impianti a fune e sostituiremo quelli vecchi con impianti moderni. Per quanto riguarda Doppelmayr, posso solo dire: siamo aperti a tutte le nuove idee, anche in relazione all'estate.

**WIR.** Grazie mille per la chiacchierata. | 1



„Abbiamo costruito un impianto straordinario, poiché le piste in quest'area sono molto apprezzate“.

Alban Scheiber, Direttore Generale di Liftgesellschaft Hochgurgl

## Nuova Kirchenkarbahn: più veloce, più comoda e semplicemente bella


A Hochgurgl, Doppelmayr presenta per la prima volta un impianto a fune di nuova generazione, con una stazione a valle che è un vero e proprio centro di svago.

L'area di Kirchenkar, al confine tra Nord e Sud Tirolo fa parlare di sé: nell'area, finora accessibile solamente con sciovie, gli appassionati di sport invernali salgono con la nuova cabinovia da 10 posti a un'altezza di quasi 2.630 m in circa quattro minuti. Qui è stata utilizzata per la prima volta la nuova generazione D-Line di Doppelmayr. Oltre a un comfort notevolmente superiore, essa presenta un design razionale e moderno, unico nel mondo degli impianti a fune, soprattutto in termini di rumorosità a velocità elevata e semplicità di manutenzione. La capacità di trasporto è di 2.400 persone l'ora, la velocità delle ampie cabine CWA con riscaldamento panche è di 6 m/s.

### Una combinazione armonica di forme, materiali e funzioni.

L'innovativa tecnologia funiviaria della Kirchenkarbahn proviene da casa Doppelmayr. Ma di straordinario nella nuova cabinovia c'è anche la stazione a valle, a 2.174 m, che presenta solo il meglio e la cui architettura ricorda l'aspetto di cumuli di neve. Nella scelta dei materiali e nella progettazione delle forme, i responsabili si sono fortemente orientati verso

la natura circostante e hanno lavorato molto con il legno. La stazione si trova nella Timmelsjoch-Hochalpenstraße (il Passo del Rombo che scende a Merano) e forma, insieme a un ristorante, un museo di motociclette ed il casello per il pagamento del pedaggio, un complesso multifunzionale: il cosiddetto „Top Mountain Crosspoint“, un vero e proprio centro di svago.

Grazie al nuovo design, l'accesso alla funivia è estremamente agevole per i passeggeri e con la D-Line anche la manutenzione da parte del personale tecnico risulta semplificata. La stazione a monte, a circa 2.630 metri sul livello del mare, è concepita in modo tale da poter essere convertita, dopo un'ulteriore fase di costruzione, in stazione intermedia della seconda sezione in progetto. In essa è alloggiato l'argano a ponte. Le cabine vengono immagazzinate nella stazione a monte. Dopo una fase di progettazione pluriennale e un tempo di costruzione insolitamente breve per una tale altitudine, soli sette mesi, la prima sezione dell'impianto a fune è entrata in servizio nel dicembre 2015. 



### 10-MGD Kirchenkarbahn

Committente	<b>Hochgurgler Lift GmbH &amp; Co KG</b>
Ubicazione	<b>Hochgurgl, Tirolo (AUT)</b>
Lunghezza inclinata	<b>1.511 m</b>
Dislivello	<b>456 m</b>
Velocità	<b>6,0 m/s</b>
Capacità di trasporto	<b>2.400 p/h</b>
Veicoli	<b>43 cabine CWA con riscaldamento panche per 10 persone cad.</b>
Durata corsa	<b>4,34 min</b>
Lavori	<b>7 mesi</b>



Render di un nuovo impianto a Zell am See - anno di costruzione 2016

# D-Line: tecnologia funiviaria orientata al futuro

La nuova generazione di agganciamenti automatici Doppelmayr/Garaventa supera maggiori dislivelli con una capacità di trasporto e un comfort senza precedenti.


**L**a D-Line è la nuovissima generazione di funivie del Gruppo Doppelmayr/Garaventa e colpisce su tutta la linea: maggiori dislivelli, maggiore capacità di trasporto, maggiore comfort e molto altro.

## Nuova tecnologia per nuove possibilità

La D-Line consente di implementare impianti a fune e affrontare sfide fino a oggi irrealizzabili e inaffrontabili. Si tratta di un progresso tecnologico che definisce nuove frontiere. Tuttavia, la nuova generazione di impianti a fune colpisce non solo per prestazioni e funzionalità, ma anche per un grande plus in termini di comfort e per la spettacolare modernità del design.

## Accesso migliorato per una manutenzione più semplice

In termini di manutenzione, le promesse di comfort si manifestano in una più agevole accessibilità generale e in una semplificazione

dell'utilizzo da parte degli operatori. Ad esempio, ora non solo la passerella principale è priva di gradini, ma per le operazioni di manutenzione ci sono delle pedane dedicate (presso le prese di moto). Così, diverse aree sono più facilmente raggiungibili. In dettaglio, vi sono ulteriori innovazioni: le coperture delle meccaniche possono essere facilmente ribaltate, rimanendo così aperte. | 

Il tensionamento delle cinghie non è mai stato così semplice.



## La D-Line a colpo d'occhio

Design	<b>Werner Sobek Design GmbH</b> <b>GP designpartners gmbh (versione tetto in policarbonato)</b>
Velocità	<b>fino a 7 m/s</b>
Nuovi scartamenti	<b>fino a 6,4 m per 10-MGD e 6-CLD (+0,3 m); fino a 7,7 m per 8-CLD (+0,4 m)</b>
Diametro funi	<b>fino a 64 mm</b>
Campate	<b>fino a 1 km</b>

➔ Scopri maggiori dettagli sulla D-Line su YouTube



## Dettagli tecnici dei nuovi componenti della D-Line

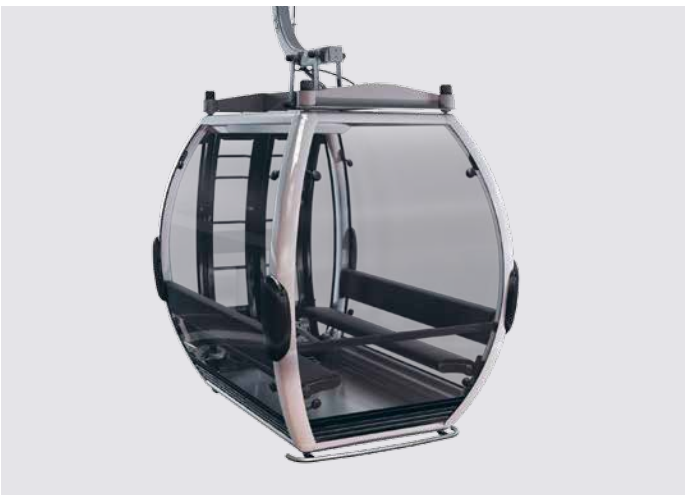


### Stazione D

Nel contesto della D-Line, anche le stazioni sono state rielaborate, design compreso. Il pilastro posteriore in calcestruzzo della stazione D è stato ulteriormente semplificato, mentre l'accesso alla stazione avviene, più semplicemente che mai, attraverso una scaletta nella struttura anteriore. La passerella della stazione è priva di gradini. Anche la parte inferiore della stazione è di nuova concezione, come i convogliatori a pneumatici con tenditori per le cinghie - gli aspetti notevoli sono una manutenzione estremamente agevole e un aspetto estetico gradevole.

La stazione D presenta due moderne opzioni per il tetto: la versione ottimizzata per il carico neve con lastre di policarbonato e forme arrotondate ed il tetto cubico in vetro neutro. Le ampie superfici di questa versione sono utilizzabili anche come schermi multimediali per pubblicità esterna. Per un migliore comfort dei passeggeri, i due tetti coprono l'intero veicolo. Naturalmente, è sempre disponibile anche una versione senza copertura.

Accesso	attraverso una scaletta a gradini
Tetto in vetro	singole lastre 2 x 3 m, intera superficie della stazione utilizzabile anche come schermo multimediale
Tetto in policarbonato	ottimizzato per le sollecitazioni da neve



### OMEGA IV-10 SI D

Il modello di cabina CWA per la D-Line, grazie a uno scartamento di 6,4 m, è concepito con dimensioni generose e un comfort ancora superiore. La nuova cabina da 10 posti dispone di panche di notevole larghezza, 460 mm, offre un comodo spazio per le gambe ed è generalmente alta 2,22 m. Il peso del veicolo, oppure il carico utile, è di circa il 13% superiore e ammonta a 1.800 kg. Anche il trasporto di pallet risulta più semplice. Inoltre, vi è un nuovo design per le sospensioni.

Altezza	2,22 m
Larghezza panche	460 mm (in precedenza 416 mm)
Spazio libero per le gambe	2.656 mm (in precedenza 2.436 mm)
Peso veicolo/carico utile	1.800 kg (precedentemente 1.600 kg)
Capacità di trasporto	fino a 4.500 persone per ora e direzione (sedute)
Produttore cabine	CWA



### Morsa D

La nuova morsa consente diametri fune fino a 64 mm nonché un'inclinazione dell'impianto del 100 per cento con un peso del veicolo di 1.800 kg. La geometria ottimizzata della morsa determina una riduzione del rumore e aumenta il comfort di viaggio, in particolare al passaggio sulle rulliere di ritenuta. Anche la morsa D è ora di più semplice manutenzione.

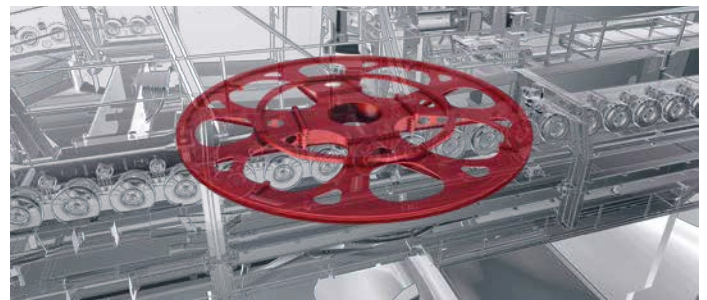
La morsa a punto morto consente diametri fune fino a 64 mm e un'inclinazione del 100% dell'impianto con veicoli del peso di 1.800 kg



### Rulliere D

Insieme alla nuova morsa, le rulliere provvedono a una marcia ancor più silenziosa. Anche in questo caso sono possibili diametri funi fino a 64 mm, nonché capacità maggiori con dislivelli ancora superiori. Il carico dei rulli e del vento è stato incrementato sia per le rulliere di appoggio, che di ritenuta che a doppio effetto.

Nuove dimensioni rulli	Ø 550 mm; larghezza 110 mm
Rulliere di appoggio	+ 30% carico rulli e + 42% carico per il vento
Rulliere di ritenuta	+ 14% carico rulli e + 16% carico per il vento
Rulliere a doppio effetto	+ 25% carico rulli e + 16% carico per il vento



### Emissioni sonore fortemente ridotte

Le funivie della nuova generazione sono particolarmente silenziose anche a velocità elevate. Ciò è garantito, ad esempio, da guide di scorrimento rivestite in gomma, una guida esterna ammortizzata e una puleggia di forma speciale per una bassa rumorosità. Ad una marcia silenziosa provvedono inoltre un nuovo profilo della morsa e rullieri di entrata in stazione su bilancieri.

## Una cabina per due funivie



Gli appassionati di sport invernali in visita all'area sciistica del Kitzsteinhorn, grazie ai due nuovi Gletscherjet arrivano in pista in modo ancor più comodo e veloce.

Il nuovo impianto combinato Gletscherjet 3 e la cabinovia Gletscherjet 4 a Kaprun portano a destinazione gli appassionati di sport invernali e gli amanti della montagna in modo ancora più comodo e veloce. I due impianti a fune sono collegati da una stazione intermedia. L'elemento straordinario di questo collegamento è lo speciale sistema di transito, utilizzato per la prima volta: le cabine da 10 posti del nuovo impianto combinato Gletscherjet 3 attraversano la stazione intermedia, arrivando fino alla cima del Kitzsteinhorn. Esse vengono integrate senza soluzione di continuità nel Gletscherjet 4. Per contro, le seggiole da 8 posti del Gletscherjet 3 circolano solo nel primo tronco e vengono utilizzate soprattutto per le discese di ricircolo. Per lo "smistamento" dei veicoli vengono utilizzati in totale 6 scambi veloci. Quattro nella stazione intermedia comune, e due nella stazione a valle dell'impianto combinato a doppio imbarco.

### Comfort di salita mediante doppio imbarco

Per rendere la salita dei passeggeri particolarmente semplice e intuitiva, le aree di imbarco del Gletscherjet 3 nella stazione a valle sono separate l'una dall'altra. Un sofisticato sistema a scambi rapidi provvede affinché seggiole e cabine raggiungano aree separate. In tal

modo, sia i passeggeri con sci o snowboard che coloro che preferiscono viaggiare in cabina possono usare l'impianto senza difficoltà. D'estate sono in servizio solo le cabine.

### Elevata capacità di trasporto, maggiore comfort

Questo speciale sistema è stato elaborato da Doppelmayr in collaborazione con Gletscherbahnen Kaprun AG.

"Era l'unico modo di ottenere questa notevole capacità di trasporto. Inoltre, deve esservi la possibilità, oltre alla modalità mista, di azionare i due impianti separatamente. In tal modo è possibile reagire con la massima flessibilità ai carichi massimi ed alle condizioni ambientali. Doppelmayr ha trovato una soluzione elegante".

**Prok. Ing. Günther Brennstener,**  
Direttore Tecnico di  
Gletscherbahnen Kaprun AG



Nel primo mese di servizio, fino all'inizio di marzo 2016, sono stati trasportati nel massimo comfort oltre due milioni di passeggeri soddisfatti. Tutti i veicoli sono dotati di riscaldamento panche e le seggiole dispongono inoltre di cupole bubble.

### A stretto contatto con il ghiacciaio

La cabinovia da 10 posti Gletscherjet 4 si libra alta sul ghiacciaio Schmiedingerkees fino ai



### 8/10-CGD Gletscherjet 3

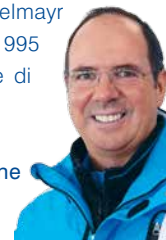
Committente	<b>Gletscherbahnen Kaprun AG</b>
Ubicazione	<b>Kaprun, Salisburgo (AUT)</b>
Lunghezza	<b>1.010 m</b>
Dislivello	<b>179 m</b>
Capacità di trasporto	<b>3.603 p/h</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>
Veicoli	<b>18 cabine 36 seggiole</b>

### 10-MGD Gletscherjet 4

Lunghezza	<b>1.150 m</b>
Dislivello	<b>298 m</b>
Capacità di trasporto	<b>2.772 p/h</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>
Veicoli	<b>48 cabine</b>


„La partnership con Doppelmayr ha una lunga storia. Dal 1995 abbiamo installato un totale di dodici impianti“.

**Ing. Norbert Karlsböck,**  
Consigliere d'amministrazione  
di Gletscherbahnen  
Kaprun AG



piedi della cima Kitzsteinhorn, a quasi 3.000 metri. Essa colpisce per l'insolito andamento del percorso: il Gletscherjet 4 dispone di un pilone alto 65 m e anche di una notevole campata di 550 m. All'inaugurazione del Gletscherjet 3+4 ha partecipato anche il Presidente Federale, Dott. Heinz Fischer.

### Spazio sciistico di nuova conformazione

La salita con le Gletscherjet 3+4 porta a un'area sciistica centrale sul ghiacciaio di strutturazione completamente nuova, poiché oltre all'installazione dei nuovi impianti si è provveduto alla combinazione ed al riposizionamento delle sciovie esistenti Kitzlift e Keeslift in una sciovia doppia, gli impianti Magnetköpft 1-2 sono stati smantellati e sostituiti da un nuovo impianto a 100 m di distanza verso sudovest, sul piano del ghiacciaio. Queste riconversioni sono state eseguite da Doppelmayr contemporaneamente alla costruzione del nuovo impianto. 

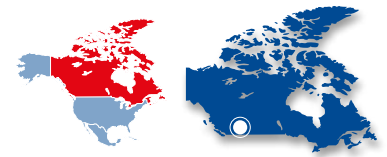
## Progetto faro nel parco nazionale canadese Banff



**Massimo comfort nel massimo rispetto dell'ambiente: la prima seggiovia del Canada con sedili riscaldati.**

La Teepee Town LX è la prima seggiovia con riscaldamento sedili e cupole bubble arancioni del Canada. Sostituisce una seggiovia biposto del 1978 e porta il massimo comfort per i passeggeri. „Siamo molto contenti del nuovo impianto e dal feedback che riceviamo dai clienti. Il riscaldamento sedili e le cupole bubble sono accolte molto favorevolmente, come si nota in particolare nei giorni freddi“, riferisce Rod Chisholm, Vice President Mountain

Operations and Maintenance. Una delle sfide della costruzione era data dall'ubicazione dell'impianto all'interno di un parco nazionale: i camion potevano arrivare solo alla stazione a valle. Di conseguenza, è stato necessario trasportare i componenti mediante gatto delle nevi, elicottero o a piedi. Gli specialisti funiviari di Doppelmayr Canada hanno seguito la completa pianificazione e costruzione dell'impianto. Nell'estate 2015, hanno consegnato all'area sciistica Skigebiet Sunshine Village un impianto di risalita „chiavi in mano“. Da subito, i clienti e i visitatori del luogo in Canada sperimentano la più moderna tecnologia funiviaria. | ↴



### 4-CLD-B Teepee Town LX

Committente	<b>Sunshine Village Corporation</b>
Ubicazione	<b>Banff, Alberta (CAN)</b>
Tipo di impianto	<b>Seggiovia quadruposto ad ammassamento automatico con riscaldamento sedili e cupole bubble</b>
Capacità di trasporto	<b>1.800 p/h</b>
Dislivello	<b>395 m</b>
Lunghezza inclinata	<b>1.340 m</b>
Lavori	<b>dall'autunno 2014 all'estate 2015</b>

„Per noi era molto importante costruire un impianto particolarmente efficiente e rispettoso del parco nazionale. Con Doppelmayr abbiamo trovato il partner perfetto, che è riuscito a soddisfare tutte le nostre aspirazioni in termini di qualità di prodotto e servizio“. **Rod Chisholm, Vice President Mountain Operations and Maintenance, Sunshine Village Corporation**

## Una funicolare in Spagna: la tecnologia incontra la nostalgia

**Doppelmayr/Garaventa ha realizzato nuove carrozze per una funicolare di 90 anni a Barcellona.**

A fine maggio 2015, presso Montserrat, a Barcellona, nella provincia spagnola di Catalogna, è stata riaperta la rimodernata funicolare Sant Joan-Montserrat. Essa porta visitatori ed escursionisti dal convento ai piedi del Monte Montserrat alla cima, a 1.000 m di altezza. La vista sul monastero, sulla Catalogna e sui Pirenei è unica. La sfida durante la costruzione è stata rappresentata dall'adattamento dei nuovi veicoli al tracciato esistente, con pendenza del 65 per cento, risalente al 1926, nel rispetto dei volumi e quindi il loro posizionamento. Le carrozze, pesanti quasi nove tonnellate, sono state posate sui binari con un'autogru da 300 tonnellate, coprendo una distanza di 50 metri. La modernizzazione dell'impianto verrà eseguita in due fasi: Nella fase 1, gli specialisti funiviari di Doppelmayr/Garaventa hanno consegnato due veicoli completamente nuovi,

comprensivi di centralina di comando e impianto idraulico. Entro il 2017, nella fase 2, la funicolare riceverà un nuovo azionamento. | ↴



### 62-FUL Sant Joan-Montserrat

Committente	<b>Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya</b>
Ubicazione	<b>Barcellona, Catalogna (ESP)</b>
Tipo di impianto	<b>Funicolare per servizio estivo/invernale</b>
Lunghezza tratta	<b>499 m</b>
Dislivello	<b>245 m</b>
Capacità di trasporto	<b>366 p/h</b>
Velocità	<b>1,5 m/s</b>
Lavori	<b>da maggio 2014 a maggio 2015</b>
Inaugurazione	<b>fine maggio 2015</b>


## A 6 metri al secondo verso le 3 Vallées

**Veloce ed estremamente comodo - il nuovo St. Martin Express di Les Menuieres.**

Per la costruzione del St. Martin Express, SEVABEL si è affidata a Doppelmayr France. La nuova seggiovia da 6 posti ad ammortamento automatico sostituisce una seggiovia da 4 posti ad ammortamento fisso del 1997 e offre ai passeggeri una velocità elevata e il massimo comfort: le moderne seggiole sono dotate della nuova sospensione Doppelmayr e di poggiatesta individuale autobloccante. Le cupole bubble proteggono da vento e pioggia. L'impianto trasporta 3.200 persone l'ora verso

monte; durante il servizio estivo, inoltre, 800 persone l'ora possono viaggiare verso valle.

**Importante per la regione: un asse strategico**  
Il nuovo impianto unisce St. Martin de Belleville all'area sciistica 3 Vallées e rappresenta quindi un collegamento importante per la regione alpina di Savoyen. Il St. Martin Express è stato puntualmente inaugurato nonostante il tempo di costruzione ristretto di soli sette mesi e sfide geotecniche nell'area inferiore dell'impianto, con una piena soddisfazione del cliente. "Non siamo stati convinti solo dalla soluzione funiviaria. Anche il rispetto dei tempi e del budget

nonché il perfetto servizio post-vendita ci hanno confermato di aver fatto con Doppelmayr la scelta giusta", così riassume Sébastien Pascal, Direttore Tecnico di SEVABEL, lo svolgimento del progetto. | 

 Al canale YouTube „Les 3 Vallées“



### 6-CLD-B St. Martin Express

Committente	<b>SEVABEL</b>
Ubicazione	<b>Les Menuires, Savoyen (FRA)</b>
Lunghezza	<b>2.454 m</b>
Dislivello	<b>608 m</b>
Capacità di trasporto	<b>3.200 p/h verso monte, 800 verso valle</b>
Velocità	<b>6,0 m/s</b>
Veicoli	<b>129 seggiole con cupole bubble e poggiatesta centrale</b>
Inaugurazione	<b>12 dicembre 2015</b>


## Una nuova funivia per PyeongChang 2018



La nuova cabinovia da 8 posti Downhill Gondola ha preso puntualmente servizio per le prime gare di Coppa del Mondo FIS nel febbraio 2016 ed è quindi già pronta per i Giochi Olimpici Invernali del 2018.

Puntualmente per le gare della Coppa del Mondo FIS, prova generale per i Giochi Olimpici Invernali 2018 di Pyeongchang, Corea del Sud, Doppelmayr ha completato la nuova cabinovia Downhill Gondola. Nell'area alpina di Jeongseon, in cui si svolgono le gare di discesa libera e il super-G, oltre alla cabinovia ad ammortamento automatico, Doppelmayr sta realizzando altre due seggiovie da quattro posti. La Downhill Gondola ha una stazione intermedia con puleggia a doppia gola, che aziona gli anelli di fune dei due tronchi. Doppelmayr ha seguito la completa fornitura funiviaria e offre inoltre la formazione degli addetti, nonché assistenza durante le gare di Coppa del Mondo.

Per riuscire a completare l'impianto entro i tempi stabiliti, Doppelmayr ha sfruttato tutte le

risorse, con squadre in azione sia con il freddo gelido che a tarda notte. | 



### 8-MGD Downhill Gondola

Committente	<b>GANGWON PROVINCE</b>
Ubicazione	<b>Jeongseon, Gangwon-do (KOR)</b>
Lunghezza inclinata	<b>3.548 m</b>
Dislivello	<b>952 m</b>
Capacità di trasporto	<b>1.600 p/h</b>
Durata corsa	<b>13,62 min</b>
Veicoli	<b>90 cabine</b>
Lavori	<b>3 mesi</b>
Inaugurazione	<b>gennaio 2016</b>



# Seggio-cabinovia mobile nell'Aletsch Arena



La nuova funivia Riederalp-Blausee-Moosfluh si adatta metro dopo metro allo spostamento delle masse del ghiacciaio dell'Aletsch.

La sede del nuovo impianto combinato Riederalp-Blausee-Moosfluh nel Canton Vallese svizzero presenta una sfida particolare: si trova in un'area soggetta a profondi movimenti di masse glaciali. Secondo le previsioni, nei prossimi 25 anni la stazione a monte si sposterà di un massimo di undici metri in senso orizzontale e sette in senso verticale. Al fine di mantenere comunque il collegamento e l'infrastruttura delle piste anche nei prossimi anni, Garaventa ha costruito per la prima volta un impianto combinato in due sezioni, le cui stazioni e i piloni sono parzialmente orientabili in modo flessibile.



La posizione di stazione e pilone cambia premendo un pulsante

Il ghiacciaio arretra e la funivia lo accompagna: la stazione a monte e il pilone superiore sono stati realizzati all'interno di un'enorme vasca di cemento, con cilindri idraulici che

bilanciano l'intera struttura alla pressione di un pulsante. La stazione intermedia ha una struttura spostabile, e con una variazione dell'asse fune nella seconda sezione può orientare di conseguenza la parte di edificio a monte.

Su tutte le rulliere della sezione superiore, dei sensori RPD provvedono al monitoraggio della posizione fune. La posizione dei piloni e della stazione a monte viene controllata permanentemente da ricevitori GPS. I movimenti geologici vengono misurati continuamente.

## Una funivia per tutte le pretese

I passeggeri hanno da subito la scelta di raggiungere la propria destinazione sulle seggiole a 6 posti con cupole bubble blu o nelle cabine da 8 posti. Il nuovo impianto combinato del ghiacciaio dell'Aletsch è il primo impianto in Svizzera che dispone di un'area di doppio imbarco per il massimo comfort e sicurezza dei passeggeri. | [↓](#)

"I diversi tipi di veicoli arrivano alla stazione a valle in aree separate. Da ciò traggono vantaggio soprattutto i bambini e i loro sorveglianti - i vantaggi di due impianti sono combinati in uno".



**Valentin König,**  
Direttore Generale di  
Aletsch Riederalp  
Bahnen AG

## 6/8-CGD Riederalp-Blausee-Moosfluh

Committente	<b>Aletsch Riederalp Bahnen AG</b>	
Ubicazione	<b>Riederalp, Wallis (CHE)</b>	
Veicoli	<b>18 cabine da 8 posti Sci trasportabili all'interno ed esternamente in appositi portasci</b>	
	<b>70 seggiole da 6 posti con cupole bubble blu e poggiatesta individuale</b>	
<b>Sezione</b>	<b>Riederalp-Blausee</b>	<b>Blausee-Moosfluh</b>
Lunghezza inclinata	<b>1.083 m</b>	<b>671 m</b>
Dislivello	<b>322 m</b>	<b>128 m</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>	<b>5,0 m/s</b>
Fune traente	<b>47 mm</b>	<b>47 mm</b>
Capacità di trasporto	<b>2.400 p/h</b>	<b>2.400 p/h</b>

## Altre apparecchiature

- Rope Position Detection System (RPD) combinato con le aste sezionatori
- Accesso a doppio imbarco nella stazione a valle
- Tappeto di imbarco regolabile in altezza alla salita
- Accesso alle cabine a livello




## Quattro nuove funivie al Pico Espejo, in Venezuela.

Il grande progetto viene inaugurato dopo un periodo di costruzione pluriennale.

A Mérida, nel Venezuela occidentale, in una peggine delle Ande, Doppelmayr/Garaventa ha recentemente realizzato quattro nuove funivie. Il committente, l'organizzazione statale VENTEL, come parte del Ministero per il Turismo MINTUR, doveva procurarsi un sostituto per l'impianto messo fuori servizio nel 2008. Il Gruppo Doppelmayr/Garaventa ha convinto con la propria pluriennale esperienza ed è stata infine incaricato come general contractor per la pianificazione e della realizzazione dell'opera. Dalla funivia più lunga del mondo, con 12,5 km, divisa in più sezioni, traggono vantaggio sia il turismo che la popolazione regionale.

Con la nuova costruzione, nelle cinque stazioni è nata una nuova infrastruttura con negozi, ristoranti e un museo. A tale scopo è stata edificata una superficie totale di grandezza pari a due campi di calcio.

### Una sfida logistica

Per la costruzione, una delle maggiori sfide è stato trasportare gli operai e un totale di 34.000 t di materiale sulla montagna - da 1.600 m fino a un massimo di 4.800 m sul livello del mare: nove piloni, più di 210 km di funi portanti e oltre 110 m di funi traenti. Per rispondere in modo efficiente e sicuro ai requisiti logistici, sono stati dapprima riparati i quattro impianti a fune esistenti, costruiti nel 1958, per il trasporto materiali. 



### 60-ATW Mérida–Pico Espejo

Committente	<b>Venezolana de Teleféricos (VENTEL) – Ministerio del Poder Popular para el Turismo (MINTUR)</b>
Ubicazione	<b>Mérida (VEN)</b>
Dislivello	<b>3,2 km</b>
Lunghezza inclinata	<b>12,5 km</b>
Veicoli	<b>8 cabine per 60 persone (40 posti a sedere)</b>
Ø funi portanti	<b>46 mm</b>
Ø funi traenti	<b>35 mm</b>



Con 12,5 km di lunghezza totale, la funivia Mérida-Pico Espejo è l'impianto in più sezioni più lungo del mondo.

### Panoramica dei dati tecnici di tutte le sezioni

Sezione	Barinitas–La Montaña	La Montaña–La Aguada	La Aguada–Loma Redonda	Loma Redonda–Pico Espejo
Lunghezza inclinata	<b>3.427 m</b>	<b>3.273 m</b>	<b>2.756 m</b>	<b>3.041 m</b>
Dislivello	<b>864 m</b>	<b>1.010 m</b>	<b>593 m</b>	<b>722 m</b>
Capacità di trasporto	<b>330 p/h</b>	<b>330 p/h</b>	<b>330 p/h</b>	<b>330 p/h</b>
Max. Velocità	<b>7 m/s</b>	<b>7 m/s</b>	<b>7 m/s</b>	<b>7 m/s</b>
Durata corsa	<b>9,6 min</b>	<b>9,2 min</b>	<b>8 min</b>	<b>8,6 min</b>
Numero piloni	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>nessuno</b>

## Seggiovia sicura per i bambini nell'area sciistica polacca di Białka Tatrzańska



La seggiovia da 6 posti ad ammortamento automatico Remiaszów, con seggiole sicure per i bambini, trasporta fino a 3.000 persone l'ora.

Nel 2015, Doppelmayr Polska ha realizzato la nuova seggiovia esaposto con cupole a Białka Tatrzańska, una delle maggiori e più moderne aree sciistiche polacche. L'anno precedente, Doppelmayr aveva già realizzato un impianto del medesimo tipo - il Jankulakowski. Le due seggiovie da sei posti con cupole bubble portano ciascuna fino a 3.000 persone l'ora comodamente sulle piste. Le seggiole per bambini modello CS10 consentono il trasporto

di un massimo di cinque bambini per ogni accompagnatore adulto: le barre di chiusura con poggipiedi centrale si chiudono e bloccano in modo completamente automatico. Il tappeto di imbarco regolabile in altezza supporta i piccoli durante la salita.

Doppelmayr Polska ha seguito la completa realizzazione di entrambi gli impianti: dalla costruzione delle fondamenta e degli edifici delle stazioni fino alla consegna, assemblaggio e messa in servizio. Oltre alle due seggiovie da 6 posti, Doppelmayr ha già costruito altri tre impianti nell'area sciistica Białka Tatrzańska, tutti progetti importanti per Doppelmayr Polska. 📌



“I nuovi impianti che Doppelmayr ha realizzato per noi rappresentano un grande passo verso un trasporto funiviario moderno in Polonia. Entrambi gli impianti ci riempiono di orgoglio, poiché abbiamo ricevuto numerosi feedback positivi dai nostri passeggeri. In qualità di operatori, possiamo riassumere così: gli impianti Doppelmayr sono sinonimo di perfezione, comfort e funzionalità ad alto livello”.

**Tomasz Paturej,**  
Presidente del Consiglio  
d'Amministrazione dell'area  
sciistica KOTELNICA  
BIAŁCZAŃSKA Sp. z o.o.



### 6-CLD-B Remiaszów

Committente	<b>Ośrodek Narciarski Kotelnica Białczańska Sp. z o.o.</b>
Ubicazione	<b>Białka Tatrzańska, woj. małopolskie (POL)</b>
Tipo di impianto	<b>seggiovia ad ammortamento automatico con seggiole modello CS10, DSD</b>
Lunghezza inclinata	<b>901 m</b>
Dislivello	<b>175,5 m</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>
Capacità di trasporto	<b>3.000 p/h</b>
Inaugurazione	<b>autunno 2015</b>

### 6-CLD-B Jankulakowski

Lunghezza inclinata	<b>792 m</b>
Dislivello	<b>151 m</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>
Capacità di trasporto	<b>3.000 p/h</b>
Inaugurazione	<b>inverno 2014</b>



## Realizzazione in soli quattro mesi: una seggiovia ad Andermatt

La seggiovia Gurschen-Gurschengrat è stata festosamente inaugurata come primo nuovo impianto del grande progetto nella Skiarena Andermatt-Sedrun.

La seggiovia da 6 posti ad ammortamento automatico con cupole bubble Gurschen-Gurschengrat è il primo impianto realizzato del grande progetto nell'area sciistica svizzera di Andermatt. Per la prima volta in Svizzera è stata elaborata una procedura completa di concessione per un'intera area sciistica, compresi l'innevamento e gli impianti infrastrutturali. Garaventa ha supportato Andermatt-Sedrun Sport AG non solo nella progettazione e installazione dell'impianto, ma anche nella burocrazia. Il periodo disponibile per la costruzione e l'assemblaggio, di soli quattro mesi, era estremamente ridotto, ma l'impianto era comunque

pronto per entrare puntualmente in servizio all'inizio della stagione invernale 2015/16. In occasione dell'inaugurazione, i rappresentanti di politica, economia e turismo si sono dimostrati colpiti dai segnali di effetti positivi per lo sviluppo della regione di Andermatt-Sedrun.




### 6-CLD-B Gurschen-Gurschengrat

Committente	<b>Andermatt-Sedrun Sport AG</b>
Ubicazione	<b>Andermatt, Uri (CHE)</b>
Tipo di impianto	<b>Seggiovia ad ammortamento automatico con cupole bubble</b>
Velocità	<b>5,0 m/s</b>
Lunghezza tratta	<b>901 m</b>
Dislivello	<b>266 m</b>
Lavori	<b>da luglio a novembre 2015</b>
Inaugurazione	<b>novembre 2015</b>



Da sinistra a destra: Marzell Camenzind, Pfarrer Andermatt; Franz-Xaver Simmen, CEO Andermatt Swiss Alps AG; Heidi Z'graggen, Regierungsrätin Kanton Uri; Samih Sawiris, Chairman Andermatt Swiss Alps AG; Peter Furger, Direttore generale del progetto di espansione dell'area sciistica Andermatt-Sedrun; Silvio Schmid, CEO Andermatt-Sedrun Sport AG

La collaborazione tra Doppelmayr/Garaventa e le aree sciistiche Gemsstock-Nätschen e Sedrun procede con successo da lungo tempo: negli ultimi 25 anni, Doppelmayr/Garaventa ha installato tutti gli impianti di quella zona. La realizzazione della seggiovia Gurschen-Gurschengrat segna l'inizio di una serie di ambiziosi progetti a seguito del collegamento delle aree sciistiche Andermatt-Sedrun, che fa parte dello sviluppo di Resorts Andermatt Swiss Alps. Essa sostituisce una seggiovia da due posti ad ammortamento fisso e una scivola. Nel 2016 seguiranno altri tre impianti. | 

„Doppelmayr/Garaventa ha portato a termine in modo esemplare un compito con enormi pressioni in termini di tempo e ha consegnato velocemente un impianto moderno con la consueta elevata qualità. Già in fase di progettazione abbiamo potuto trarre profitto dalle esperienze dell'azienda, ottenendo un grande supporto nelle procedure di concessione. Il nuovo impianto viene vivacemente frequentato dai passeggeri e lodato“. | Dott. Peter Furger, Direttore dell'intero progetto di collegamento Andermatt-Sedrun




## Lo Skicircus è l'area sciistica più grande dell'Austria

La nuova cabinovia da 10 posti TirolS non collega solamente tra loro due aree sciistiche, ma anche due land federali.

A dicembre è stata inaugurata la più grande area sciistica interconnessa austriaca: un nuovo impianto Doppelmayr e la pista Vierstadelalm, lunga 3,5 km, uniscono l'area sciistica tirolese di Fieberbrunn allo Salzburger Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang della regione di Salisburgo. Il TirolS va dalla stazione a valle di Reckmoos Süd sul versante tirolese fino alla Hörndlingergraben, più bassa di 200 m, dove si trova la stazione intermedia. Da lì si procede fino al Reiterkogel, nella regione di Salisburgo -

il valico di frontiera si trova circa 200 m prima della stazione a monte.

### Big White Bang

Nella costruzione dei nuovi impianti a fune è stato utilizzato un gran numero di imprese locali: più di tre quarti delle aziende incaricate provenivano da quella regione. Circa 100 collaboratori hanno lavorato per otto mesi per l'inaugurazione dell'impianto, festeggiata con il "Big White Bang", una lotta con i cuscini sulla cima del Reiterkogel. | 



"Ci fa particolarmente piacere che Doppelmayr abbia trovato una soluzione razionale in termini di ecologia ed economia. In tal modo, si realizza per noi un sogno coltivato da 30 anni".

**Toni Niederwieser, Direttore Generale di Bergbahnen Fieberbrunn**



### 10-MGD TirolS

Committente	<b>Bergbahnen Fieberbrunn GesmbH</b>
Ubicazione	<b>Fieberbrunn, Tirolo (AUT)</b>
Unione sciistica	<b>Skicircus Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn</b>
Lunghezza	<b>totale 2.785 m</b>
Dislivello	<b>524 m</b>
Velocità	<b>6,0 m/s</b>
Numero piloni	<b>17</b>
Capacità di trasporto	<b>2.630 p/h</b>
Lavori	<b>da maggio a dicembre 2015</b>
Primo giorno di servizio	<b>4 dicembre 2015</b>
Big White Bang	<b>19 dicembre 2015</b>

## Raddoppio della capacità in Nuova Zelanda




La seggiovia Easy Rider trasporta 2.000 persone l'ora.

La Easy Rider è la prima seggiovia della regione sciistica di Porters a Springfield, Nuova Zelanda, e rappresenta un nuovo polo di attrazione per gli appassionati di sport invernali. Sostituisce una seggiovia, incrementandone il comfort e raddoppiandone la capacità di trasporto oraria. Poiché l'impianto di risalita attraversa un'area a rischio slavine, Doppelmayr ha costruito dei piloni speciali, che sono stati posizionati al di fuori dell'area di pericolo. Il nuovo azionamento elettrico è stato alloggiato

nella stazione a monte. Doppelmayr ha seguito la progettazione e l'installazione della funivia e ha fornito l'intera tecnologia funiviaria.

### Succursale in loco

La seggiovia Easy Rider è già il quinto progetto che Doppelmayr ha realizzato nella regione sciistica neozelandese attraverso la succursale locale. Porters è l'area sciistica più vicina a Christchurch, la città più grande dell'isola meridionale, ed è particolarmente gradita dalle famiglie. Il Vicecancelliere neozelandese, Bill English, ha inaugurato di persona l'Easy Rider nel giugno 2015. | 



### 4-CLF Easy Rider

Committente	<b>Porters Ski Area Ltd</b>
Ubicazione	<b>Springfield, Canterbury (NZL)</b>
Tipo di impianto	<b>Seggiovia ad ammassamento fisso</b>
Lunghezza inclinata	<b>680 m</b>
Dislivello	<b>215 m</b>
Capacità di trasporto	<b>2.000 p/h</b>
Veicoli	<b>93 seggiovie da 4 posti ad ammassamento fisso</b>
Lavori	<b>dall'autunno 2014 all'estate 2015</b>

"La nostra nuova seggiovia Easy Rider trasporta un numero doppio di persone rispetto a prima e ha valorizzato fortemente la nostra area sciistica. Ora stiamo al passo anche di regioni più grandi".

**Uli Dinsenbacher, General Manager di Porters Ski Area Ltd**





# Doppelmayr France

La filiale del Gruppo Doppelmayr porta avanti lo spirito dell'innovazione industriale.

**L**a competenza di Doppelmayr France, con sede a Modane, Savoia, è riconosciuta a livello internazionale. La storia di successo iniziò come ramo di ricerca di Doppelmayr per una nuova concezione di seggiovie ad ammortamento automatico. Oggi, Doppelmayr France offre la gamma completa di prodotti Doppelmayr.

Nel 1987, Doppelmayr fonda a Nizza una società affiliata per la ricerca e sviluppo di nuovi prodotti per l'esportazione: Études de Transport (EdT). Inizialmente, Études de Transport è specializzata soprattutto nella rielaborazione delle seggiovie ad ammortamento automatico. Già nel 1991, gli specialisti usano in Val d'Isère una nuova tecnologia, che un anno dopo viene usata in Canada nella loro prima seggiovia al

mondo a sei posti. Questo successo e l'aspirazione a soddisfare i desideri dei clienti direttamente in loco portano nel 1991 alla fondazione di una succursale di produzione francese a Modane, successivamente ulteriormente espansa. Nel 1994, anche la sede aziendale centrale gli uffici di Nizza si trasferiscono a Modane. La scelta strategica della sede francese ha rafforzato l'intera azienda.

#### Pionieri degli impianti a fune

Nel 2002, Doppelmayr e Garaventa si uniscono per formare la più grande azienda produttrice di impianti a fune del mondo. EdT e Doppelmayr Service, un'unità di vendita di Grenoble, si fondono in Doppelmayr France. La succursale offre oggi in territorio francese la gamma completa di prodotti e servizi Doppel-

mayr: dalla progettazione, al montaggio e alla costruzione degli impianti a fune fino al servizio clienti e all'assistenza - per tutti i sistemi funiviari. Modane, nel Département Savoie, è per Doppelmayr una sede ideale: quasi il 40 per cento delle aree sciistiche francesi si trova nella zona circostante. Numerose rinomate aree sciistiche francesi, come Tignes, Val d'Isère, Val Thorens, Les Angles o anche ad Andorra si affidano da anni all'esperienza degli esperti funiviari.

#### Spirito d'innovazione

Ancora oggi, ricerca e sviluppo rivestono in ruolo centrale nella sede francese di Doppelmayr: circa una dozzina di ingegneri e tecnici esperti lavorano in aree speciali dei settori engineering, ingegneria edile, ingegneria mec-

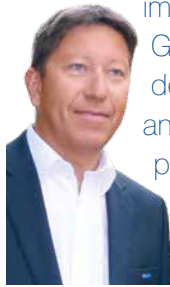


## Doppelmayr France

Fondazione	<b>1987</b>
Fusione	<b>2002</b>
Sede	<b>Modane, Savoia (FRA)</b>
Dipendenti	<b>45</b>
Mercato principale	<b>Francia</b>
Attività	<b>Progettazione, vendita, produzione, assemblaggio, messa in servizio, servizio clienti</b>
Certificazioni	<b>Qualità (ISO 9001) Sicurezza (OHSAS 18001) Ambiente (ISO 14001)</b>

„Doppelmayr France è una delle principali aziende di progettazione e produzione di impianti a fune e tecnologia funiviaria in Francia. Dal 1991 abbiamo costruito 180 impianti, di cui 87 in Savoia.

Grazie a una crescita costante del fatturato, nel corso degli anni siamo riusciti a creare 45 posti di lavoro fissi“.



**Bernard Teiller,**  
Direttore Generale di  
Doppelmayr France

canica, elettrotecnica, meccanica e idraulica. Ma a Modane, come generalmente presso Doppelmayr, viene attribuita grande importanza anche al servizio post-vendita. I clienti hanno accesso a un servizio web personalizzato, in cui è possibile richiedere ricambi, documentazione tecnica, manutenzione e consulenza. Doppelmayr France è strettamente interlacciata con tutte le succursali del Gruppo nonché con le proprie società affiliate. |



**1987**

Fondazione di Études de Transport, società affiliata Doppelmayr per ricerca e sviluppo



**1991**

Fondazione dello stabilimento di produzione a Modane



**2015** Prima seggiovia da 6 posti con velocità di 6 m/s a Les Menuires, (FRA)



**2007** 8-MGDs Caron e Cairn in Val Thorens (FRA), con novità mondiale: prima cabinovia a 2 sezioni con funzionamento senza operatore (ESO – Exploitation Sans Opérateur)



**2002** Prima seggiovia da 8 posti con imbarco tangenziale, 8-CLD Tommeuses a Tignes (FRA)



**2002** Cabinovia 3S L'Olympique a Val d'Isère (FRA)



**2002** Fusione di EdT e Doppelmayr Service in Doppelmayr France



**1998** Prima Funitel in due sezioni a Encamp (AND) con una lunghezza totale di 6 km



**1996** Elaborazione del primo sistema a doppio imbarco in collaborazione con l'area sciistica francese Val Thorens (brevettato da Val Thorens)



**1992** Realizzata la prima seggiovia da 6 posti ad ammortamento automatico del mondo Mont Orignal, Quebec (CAN)





# Novità nel consiglio d'amministrazione di Doppelmayr

Michael Doppelmayr e Hanno Ulmer si ritirano dalla direzione generale di Doppelmayr Seilbahnen GmbH.

L'esercizio 2015/2016 è stato caratterizzato da molti entusiasmanti progetti e sviluppi tecnici; anche a livello dirigenziale di Doppelmayr Seilbahnen GmbH per il 31.3.2016 è stato stabilito un cambiamento: Michael Doppelmayr e Hanno Ulmer si ritirano dalla direzione generale di Doppelmayr Seilbahnen GmbH e trasferiscono le rispettive mansioni ad Anton Schwendinger e Thomas Pichler. Essi sono e permangono consiglieri d'amministrazione di Doppelmayr Holding AG.

Il passo era definito da qualche tempo ed erano state avviate misure per la transizione. Anton Schwendinger era già stato nominato come Direttore Generale nel gennaio 2013 successore di Hanno Ulmer. Fino ad allora, egli era da molti anni direttore dei reparti Produzione e Logistica a Wolfurt e già da decenni attivo nell'azienda.

Dal 1° settembre 2015, Thomas Pichler è Amministratore Delegato di Doppelmayr Seil-

bahnen GmbH e successore designato di Michael Doppelmayr. Anche lui è da molti anni dipendente del Gruppo Doppelmayr/Garaventa. Da ultimo è stato Direttore Vendite e Vicedirettore Generale di Doppelmayr Italia Srl. Nella sua nuova funzione a Wolfurt è essenzialmente responsabile dei reparti Vendite e Tecnica.

Il nuovo esercizio commerciale promette ancora molte nuove sfide, che gli specialisti funiviari accettano volentieri. | [↓](#)



# Con Doppelmayr fino alla sede della Coppa del Mondo.

Jeongseon è stata sede di svolgimento della Coppa del Mondo di Sci FIS.



Il Presidente del Comitato Organizzatore dei Giochi Olimpici e Paraolimpici Invernali 2018 di Pyeongchang, sig. Yang Ho CHO, ha ringraziato in una lettera personale a Michael Doppelmayr per l'enorme impegno del Gruppo

Doppelmayr. Nella sua lettera, egli indica l'impiego di lavoratori locali e la competenza della soluzione di Doppelmayr come elementi decisivi per la decisione della FIS di assegnare a Jeongseon le gare di Coppa del Mondo del

febbraio 2016. La nuova cabinovia è un segno della straordinaria partnership che ha consentito di raggiungere questo obiettivo. | 1



## Terreno fertile per le nuove leve dello sci

Le piccole aree sciistiche nelle immediate vicinanze di centri abitati o aree ad alta densità abitativa sono fondamentali per le nuove leve dello sci.

Le più piccole aree sciistiche, spesso composte solamente da 1 o 2 sciovie, risultano di notevole significato sia per la pratica sportiva agonistica che per quella ricreativa. In Austria, il turismo dipende in misura rilevante dagli sport invernali. Con il sette per cento circa del prodotto interno lordo, contribuisce notevolmente al benessere del paese e lo stesso vale per altre nazioni legate agli sport invernali, come ad esempio Svizzera, Francia e Italia.


### La promozione delle nuove leve comincia dalla conservazione dei piccoli impianti di risalita

Per lo sport agonistico vale quanto segue: i successi sportivi, in passato come in futuro - dipendono fortemente dalla coltivazione delle nuove leve di un paese. Ciò comincia il più delle volte con i piccoli impianti di risalita. Ma anche per le generazioni future di sciatori e snowboarder nello sport ricreativo sono molto importanti tali piccole aree. Esse svolgono inoltre un'importante funzione sociale: consentono un semplice accesso agli sport invernali. Garantiscono che bambini e famiglie prendano in considerazione discipline sportive

quali sci e snowboard. Poiché nell'area immediatamente circostante non vi sono offerte di impianti di risalita convenienti e facilmente raggiungibili, sempre meno persone apprendono tali discipline e gli sport invernali stanno diventando attività d'élite.

### Circa 150 delle 430 aree sciistiche in Austria sono piccoli centri.

Secondo Skiresort.de (versione marzo 2016) in Austria ci sono circa 430 aree sciistiche. Circa 150 di esse sono piccole aree con biglietti giornalieri di prezzo inferiore a 20 Euro per gli adulti. Esse garantiscono che le famiglie possano seguire un hobby interessante e sano facendo poca strada e a un prezzo conveniente. Anche i giovani sfruttano volentieri questa offerta, spesso anche subito dopo le lezioni scolastiche. Molti di questi skilift vengono gestiti da comuni e/o associazioni che spesso non ne ricavano alcun utile.

Il team Doppelmayr si toglie il proverbiale cappello davanti all'enorme impegno dei molti appassionati di sport invernali e volontari. A tutti loro va il nostro ringraziamento. 



„Senza sovvenzioni, nonché migliaia di ore prestate volontariamente e senza remunerazione da parte di membri onorari dell'associazione, molti di questi skilift non esisterebbero più. Anche il nostro impianto sul Bazora vive da quasi 70 anni grazie al supporto di collaboratori volontari. Ogni anno, essi sono attivi part-time per oltre 50 giornate di funzionamento dell'impianto nonché fino a 500 ore ulteriori, il tutto nonostante il nostro impianto funzioni solamente nei fine settimana e nei giorni festivi“.

Hubert Gstach, Società degli Operatori dello skilift di Bazora nel Vorarlberg (AUT).



## La storica scivola Elfer festeggia il 50° anno di servizio

L'area sciistica di Neustift in Stubaital nel Tirolo festeggia questa stagione un notevole giubileo con cifra tonda: la scivola del centro per il tempo libero che porta all'Elferhütte festeggia i propri 50 anni d'esistenza. Da novembre 1966, l'impianto di risalita Doppelmayr, che si trova ancora nelle condizioni originali, inverno dopo inverno trasporta gli sportivi alla loro destinazione: una dimostrazione di qualità „viva“ che non si incontra ogni giorno. Solamente il riduttore dell'impianto è stato sostituito per la prima volta tre anni fa. La costruzione della scivola Elfer è stata all'epoca un'impresa pionieristica, che ha dato un forte impulso al turismo e ha dato il via a un'ondata di ampliamenti degli impianti della zona. | [📄](#)

## Warren Sparks onorato

Il 23 novembre 2015, Warren Sparks, Executive Vice President di Doppelmayr Canada è stato insignito del Lieutenant Governor Safety Award per il proprio impegno verso una maggiore sicurezza, soprattutto negli impianti a fune per trasporto persone. La giuria quindi ha onorato l'opera di una vita dei tecnici Doppelmayr che da lungo tempo con spirito pionieristico hanno contribuito alla sicurezza degli impianti a fune odierni e si sono intensamente impegnati per migliorare la formazione tecnica. In qualità di membro della dirigenza di Doppelmayr Canada, Warren ha determinato delle importanti svolte aziendali e tecniche. Dopo 32 anni di successi, Warren Sparks va ora in pensione. Gli siamo riconoscenti per il suo impegno. | [📄](#)



Da sinistra a destra: Richard Ballantyne, Consigliere d'Amministrazione BC Safety Authority; Warren Sparks; Judith Guichon, tenente governativo della British Columbia, e Catherine Roome, Presidentessa e CEO di BC Safety Authority

➤ BC Safety Authority's Lieutenant Governor Safety Awards 2015 | Warren's Video



## Doppelmayr premiata come campione negli „Hidden Market“

A metà novembre 2015, la Fachverband für Maschinen-, Metallwaren und Gießereindustri (Associazione Tecnica per l'Industria dei Macchinari, della Ferramenta e delle Fonderie) ha assegnato a Doppelmayr il titolo di „Champion in Hidden Markets“. L'istituto, una delle maggiori associazioni tecniche austriache, ha inteso così riconoscere il maggiore progetto funiviario urbano del mondo in quel periodo: gli impianti urbani di La Paz ed El Alto. L'attestato premia progetti straordinari e impressionanti in mercati „sconosciuti“, come quello di Doppelmayr in Bolivia: in quel paese, gli specialisti funiviari hanno installato una rete di impianti che collega dal 2014 le grandi città di La Paz ed El Alto. Attualmente vi sono tre linee in servizio, entro il 2019 ve ne saranno altre sei. La consegna dell'attestato si è tenuta nell'ambito della giornata dell'ingegneria meccanica presso la Camera di Commercio di Vienna. | [📄](#)



10-MGD Linea Amarilla, La Paz, BOL

## In memoria di Bernard Chabbey



Bernard Chabbey, nato nel 1943 e da ultimo Presidente della succursale spagnola di Doppelmayr, Transporte por Cables, è venuto a mancare il 28 gennaio 2016 a causa di una grave malattia. Nato nel Canton Vallese, negli anni '70 stava lavorando per Von Roll, in Spagna, quando conobbe Artur Doppelmayr. Bernard Chabbey ha offerto un contributo significativo alla realizzazione e all'espansione di molte aree sciistiche in Spagna. L'opera della sua vita è stata determinante per lo sviluppo di Doppelmayr. Un esempio eclatante delle sue creazioni è stato l'impianto EXPO di Lisbona, un modello precursore dei successivi impianti BUGA di Rostock, Monaco e Coblenza. Con Bernard perdiamo un collaboratore stimato, che resterà sempre nella nostra memoria per la sua lungimiranza, competenza e cordialità. | [📄](#)

## Impressum

Titolare dei diritti ed editore: Doppelmayr Seilbahnen GmbH, Postfach 20, Rickenbacherstraße 8-10, 6922 Wolfurt, Austria, dm@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com; Testo e redazione: Doppelmayr Seilbahnen GmbH in collaborazione con ikp Vorarlberg GmbH, www.ikp.at; Grafica e impaginazione: Doppelmayr Seilbahnen GmbH in collaborazione con KONZETT BRENDÖRFER, www.agenturkb.com; Foto: Doppelmayr; Stampa: Thurnher, Rankweil; Linea editoriale come da § 25 della Legge sui media: informazioni aggiornate per clienti, partner e dipendenti del Gruppo Doppelmayr/Garaventa; Modalità di pubblicazione: il periodico viene pubblicato tre volte l'anno e viene distribuito gratuitamente a clienti e partner del Gruppo Doppelmayr. La riproduzione è consentita unicamente con indicazione della fonte e autorizzazione esplicita per iscritto; versione: aprile 2016, fatti salvi eventuali errori di composizione e stampa, si applicano le condizioni commerciali generali (AGB).

[www.doppelmayr.com](http://www.doppelmayr.com)

# Grazie!

Visioni, che ci spingono a salire verso nuove cime. Idee, che ci fanno lottare per l'eccellenza. Sono le vostre visioni ed idee che abbiamo realizzato nel 2015. In tutto il mondo. La vostra fiducia è la nostra forza per il futuro. Ed è per questo che vi ringraziamo.

[www.doppelmayr.com](http://www.doppelmayr.com)



**↗** ... alla soluzione ideale.

**↗** Dall'idea ...