



*Vue du parc à charbon actuel. Au stade final, il sera complété, sur la droite, par une deuxième bande transporteuse avec roue pelleuse-jeteuse. La capacité atteindra alors 600.000 tonnes.*

## L'automatisation de l'approvisionnement en charbon de la centrale électrique "EBES RODENHUIZE"

Dans la nouvelle zone industrielle située sur la rive droite du canal maritime Gand-Terneuzen, vient d'être achevée une partie de ce qui sera, dans un proche avenir, une des plus grandes centrales électriques de notre pays, à savoir « EBES Rodenhuize ». Au stade final, la puissance de cette centrale sera de 1 000 MW. Un premier monobloc de 125 MW est déjà en service et un second, de même puissance, est en voie d'achèvement. L'approvisionnement en charbon de cette centrale est principalement axé sur le chemin de fer et ce, pour des motifs d'ordre purement économique.

L'on est arrivé à la conclusion, après avoir pris en considération tous les frais d'investissement, d'entretien et de main-d'œuvre, que le transport par fer était le plus avantageux en l'occurrence, vu la régularité et la sécurité qu'il offre.

L'EBES décida alors de faire assurer son appro-



1



2



3

visionnement au moyen des wagons Intercom auxquels nous avons consacré un article détaillé aux pages 16 et 17 de notre dernier numéro. L'utilisation de ce matériel permet de décharger journalièrement plusieurs milliers de tonnes pratiquement sans intervention de main-d'œuvre. Les trains de charbon passent sur une fosse de déchargement et y déversent leur contenu sans même s'arrêter.

L'installation peut traiter en une heure une rame de wagons de 1 000 tonnes. Il a été prévu que les locomotives qui remorquent les rames seront ultérieurement conduites automatiquement à partir d'un poste de commande se trouvant à proximité.

Les trente roues à vis sans fin installées dans le fond de la fosse amènent le charbon sur une bande transporteuse unique de 1 200 mm de largeur, à l'intervention de laquelle le charbon est évacué avec un débit horaire maximum de 1 000 tonnes, soit directement vers la centrale, soit vers le parc à combustibles. Dans ce dernier cas, intervient un dispositif de déversage et ramassage par roue pelleuse-jeteuse (photo n° 2). Cette même roue qui peut se déplacer le long d'une voie de 350 m, reprendra, en cas de besoin, le charbon stocké et le renverra vers la centrale.

La capacité d'emmagasiner de charbon pouvant être repris au stock par la roue pelleuse-jeteuse, sans utiliser de bulldozer, atteint dès à présent 110 000 tonnes. Au stade final, cette capacité n'atteindra pas moins de 600 000 tonnes. Ces divers chiffres illustrent de façon saisissante l'importance des masses de combustibles, qui seront acheminées, traitées et consommées à EBES Rodenhuize.

1. Vue, prise du parc à charbon, des 2 monoblocs de 125 MW existants. Celui de droite est déjà en service; celui de gauche sera terminé prochainement.

2. La roue pelleuse-jeteuse évoluant au-dessus de la bande transporteuse, sur une voie longue de 350 m. La longueur totale des bandes transporteuses qui se succèdent est de 830 m.

3. Train de charbon passant sur la fosse de déchargement à Rodenhuize. Le chargement d'un wagon vient de tomber dans la fosse; la paroi latérale du wagon est encore ouverte. Dans un instant, le dispositif « crocodile » actionnera le mécanisme à levier des parois latérales qui se refermeront automatiquement.