



CNM Locmiquélic

18 janvier 2019

L'énergie à Bord [de nos voiliers]

Olivier Declaveillère
avec la participation de Pascal Notéris

3 ième édition !

- L'origine : un long retour par vent faible de Brest 2016 qui m'a permis de faire plein de test en situation de charge de batterie via des panneaux solaires.
- 13 janvier 2018 avec Claude Gazeau
- 30 mars 2019
- 18 janvier 2020 avec Pascal Notéris

Pourquoi cette présentation

- Savoir quand et pour quelle durée d'utilisation recharger ses batteries via le moteur au mouillage ou en navigation
- Dois-je remplacer mes batteries sans rien faire d'autre ?
- Est-ce que je vais tomber en panne de batterie cette nuit en allant aux Îles Scilly ou à l'île d'Yeu ?
- J'allume les feux ou pas ?
- Quelle est la consommation de ma pompe de cale automatique après un mois d'absence de charge de la batterie ?
- Comment recharger mon smartphone ou ma tablette ?
- Pourquoi passer aux feux/ampoules LED ?

Quelques rappels ...

- Loi d'Ohm : $U = R \times I$
- Puissance : $P = U \times I$
- Unités : V, A, Ah, mAh, W, Wh, mWh, J
- Courants Continus & Alternatifs
- Utilisation d'un multimètre
- Intensité par mm² : $< 5A/mm^2$
- 48V en milieu mouillé => risque proche de l'ex 110V à la maison

Utilisation d'un multimètre

- En // pour une tension, en série pour une intensité
- Numérique : nécessite une pile ...
- A aiguille : pas de pile pour tension et intensité
- A aiguille plus adapté à évaluer l'intensité pour un pilote automatique
- Aiguille : attention au sens de branchement !!!
- Commencer par le calibre le plus élevé
- En cas de doute continu/alternatif, utiliser le calibre le plus élevé en alternatif
- Permet de tester une continuité électrique
- Pince ampèremétrique

Utilisation de l'énergie électrique

- VHF
- Feux
- Sondeur
- AIS & GPS
- Cartographie
- Centrale de navigation
- Informatique
- Winchs
- E/R HF
- Confort (Groupe eau, réfrigérateur/congélateur, chauffage, désalinisateur, micro onde, TV ...)
- Propulsion (étrave, principal)
- Le 220V comme à la maison ?

Notion de bilan énergétique

- Connaître/Evaluer la consommation de chaque appareil
- Profils de consommation : navigation diurne, nocturne, mouillage, radar, pilote
- Connaître/Evaluer son autonomie
- Connaître/Evaluer la production de chaque source d'énergie. Journée sans soleil et/ou sans vent ...

Quelques exemples

- Un pilote qui consomme 8A (instantané) max : consommera 2 Ah s'il est actif 25% du temps et 0,8 Ah s'il est actif 10% du temps
- Une tablette qui consomme 1 A en 5V consommera $1A * 5V * /0,9 / 12V = 0,46$ Ah en 12V (rendement de 90% du convertisseur 12V/5V)
- Feux de nav : 25W (ampoules classiques) < 5W (LEDs). Attention à la chute de tension (30 m A/R de câble).
- Démarreur : 1 à 2 KW => 83 à 166 A en 12V. Attention à la section des câbles (courts).

Stockage de l'énergie

- Notion d'énergie massique
- Pourquoi faut-il stocker l'énergie ?
- Renouvellement de l'énergie
- La batterie au plomb et ses variantes
- La batterie lithium + variantes (LiFePO_4 , LiNiMnCoO_2)
- Interprétation des données constructeurs
- Les rendements
- Eviter la batterie pas chère à électrolyte liquide (H_2SO_4) avec des bouchons ...
- L'entretien

Une ou plusieurs batterie ?

- Capacité totale du parc
- Facilité de manipulation / optimisation du volume / poids
- Coût global : plus cher si // à capacité globale identique
- Si batteries //, batteries strictement identiques et 4 au maximum !
- Importance et soigner le câblage en //

Batteries Pb GEL/AGM

- AGM 2 x moins chère !!! Résistance interne plus faible, Charge max à 14,8V
- Gel versus buvard imprégné, Charge max à 14,4V
- Les deux sont étanches avec soupape
- GEL tolérante décharge profonde mais charge $C/10$ (attention aux alternateurs (-0,2V) ... et surveiller T°)
- GEL : plus de cycles -> 100% (théorique), AGM -> 80% (théorique)
- GEL : Servitude / AGM : Moteur
- Température froide => baisse de capacité
- Température haute => réduction de la durée de vie
- Sans entretien à vie, tolérance à l'inclinaison
- Ne pas laisser en charge en permanence, mais prévoir une charge après une inactivité prolongée
- Aucune des 2 n'est éternelle ...

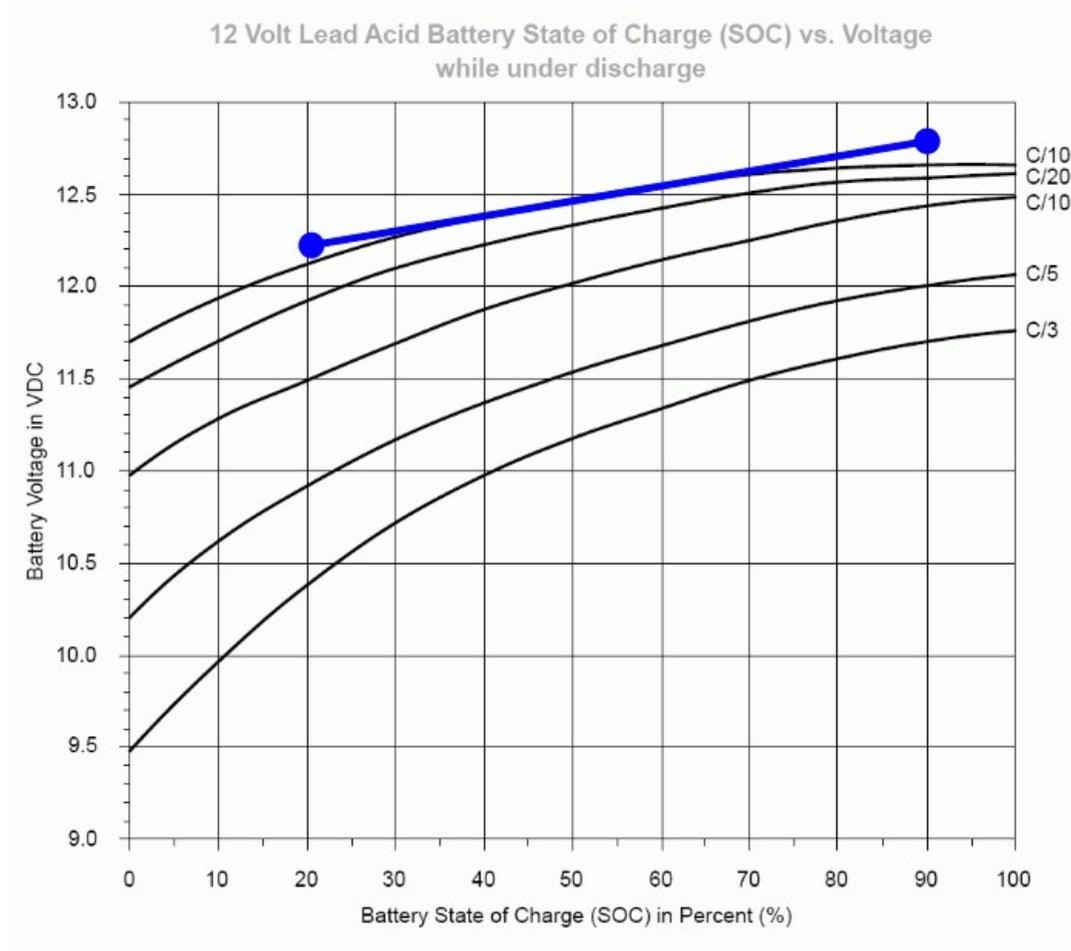
Quelques exemples ?

- AGM 12V 100Ah : 31 Kg (GEL : 33 Kg, LiFePO₄ 17Kg).
LiFePO₄ requiert un BMS et l'équilibrage des cellules.
- Si besoin de 500 Ah en 12V, difficile à trouver si ça existe =>
on prendra 3 x 160 Ah
- On évitera de prendre 3 x 36Ah pour 100 Ah !
- GEL : un peu plus cher que l'AGM
- LiFePO₄ 2 à 3 fois plus cher que le GEL à l'achat, mais
théoriquement moins cher à l'utilisation et sur le long
terme (surtout pour de grosses capacités)
- LiNiMnCoO₂ : moins cher que LiFePO₄
- Si une batterie est KO dans un parc // : remplacement de
tout le parc et recycler ailleurs les batteries survivantes !!!

Combien ca coûte ?

- Etanche 12V 105 Ah (C20) Pb Décharge lente => 113€ (promo) => 0.09€ / Wh
- Victron 12 V 165 Ah (C10) Pb AGM Deep Cycle => 434€ / 0.22€/Wh
- Victron 12 V 165 Ah (C20) Pb Gel Deep Cycle => 545€ / 0.28€/Wh
- Victron 12.8 V 165 Ah (C10) LiFePO₄ BMS intégré => 1345€ / 1.05€/Wh
- Winston LiFePO₄ 12.8V 90Ah => 409,16€ soit 0.36 €/Wh
- Winston LiFePO₄ 12.8V 90Ah + BMS modulaire => 723,96€ soit 0.63 €/Wh
- Winston LiFePO₄ 12V 100Ah + BMS modulaire => 768,97€ soit 0.60 €/Wh
- Winston LiFePO₄ 12V 700Ah + BMS modulaire => 3506.03€ soit 0.39 €/Wh
- Samsung SDI94 LiNiMnCoO₂ 3.7V 94Ah => 154€57 soit 0.44€/Wh
- Batteries plomb : délicat à mettre en // ou série.
- Batteries LiFePO₄ un BMS permet les mises en // et/ou série en sécurité.
- LiFePO₄ 2 à 3 fois plus cher que le GEL à l'achat, mais théoriquement moins cher à l'utilisation et sur le long terme (surtout pour de grosses capacités)
- LiNiMnCoO₂ : comparable au LiFePO₄ mais convertisseur -> 12V => Rendement !!!

Courbes de décharge

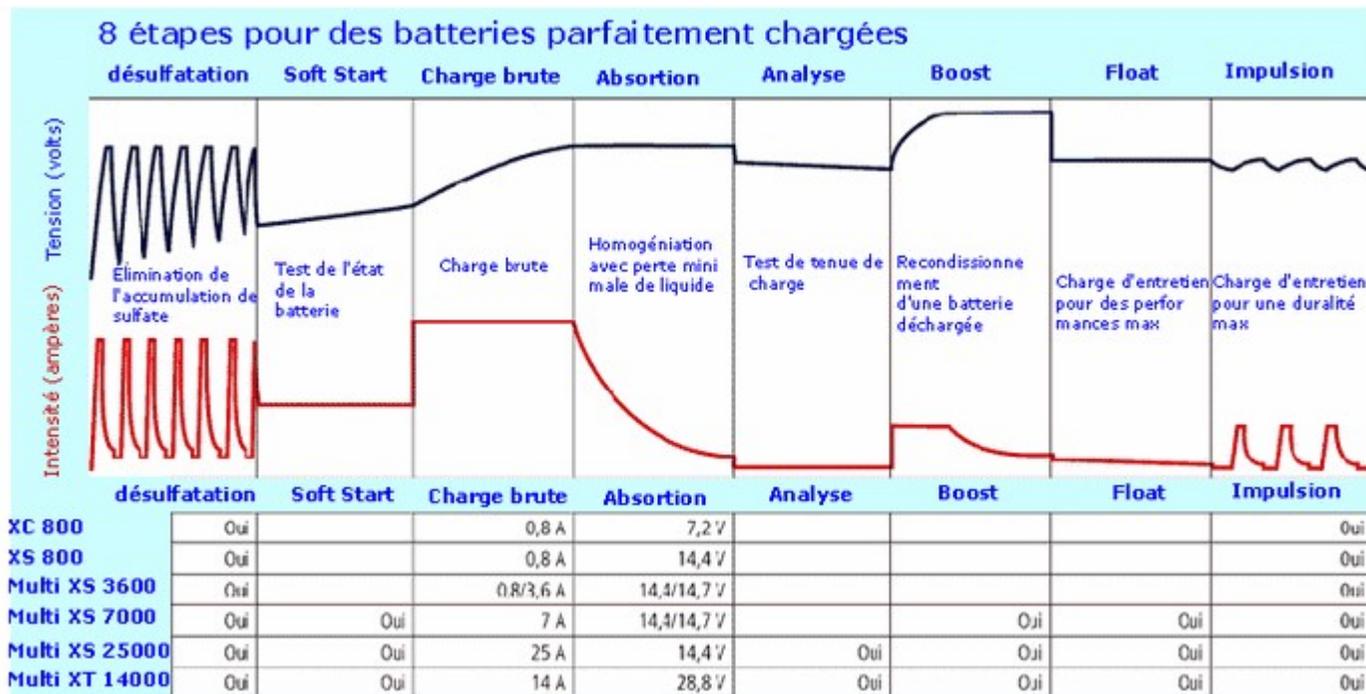


Le chargeur intelligent

- A brancher sur le 220V (pontonn ou autre)
- Pas trop cher (50 € pour 5A)
- Léger, faible volume et ne chauffe pas
- Voyants pour la progression de la charge
- Protection contre l'inversion
- Ne décharge pas la batterie
- Un chargeur par batterie. Il existe des chargeurs *multi-batteries* (souvent plus chers que plusieurs chargeurs ...)

Etapes de Charges

- Chargeur *intelligent*



Batteries Pb : Tensions conseillées

	Utilisation en Floating (V)	Cyclage Normal (V)	Cyclage Recharge rapide (V)
Victron AGM "Deep Cycle"			
Absorption		14,2 - 14,6	14,6 - 14,9
Float	13,5 - 13,8	13,5 - 13,8	13,5 - 13,8
Veille	13,2 - 13,5	13,2 - 13,5	13,2 - 13,5
Victron Gel "Deep Cycle"			
Absorption		14,1 - 14,4	
Float	13,5 - 13,8	13,5 - 13,8	
Veille	13,2 - 13,5	13,2 - 13,5	
Victron Gel "Long Life"			
Absorption		14,0 - 14,2	
Float	13,5 - 13,8	13,5 - 13,8	
Veille	13,2 - 13,5	13,2 - 13,5	

Batterie Pb : Tension indicative !

- Effet de la température : 1,2 mV/°C pour 12V

Charge	Batterie Pb 12V
100%	12,65 V
90%	12,57 V
80%	12,50 V
70%	12,45 V
60%	12,36 V
50%	12,28 V
40%	12,20 V
30%	12,12 V
20%	12,00 V
10%	11,85 V
0%	11,70 V

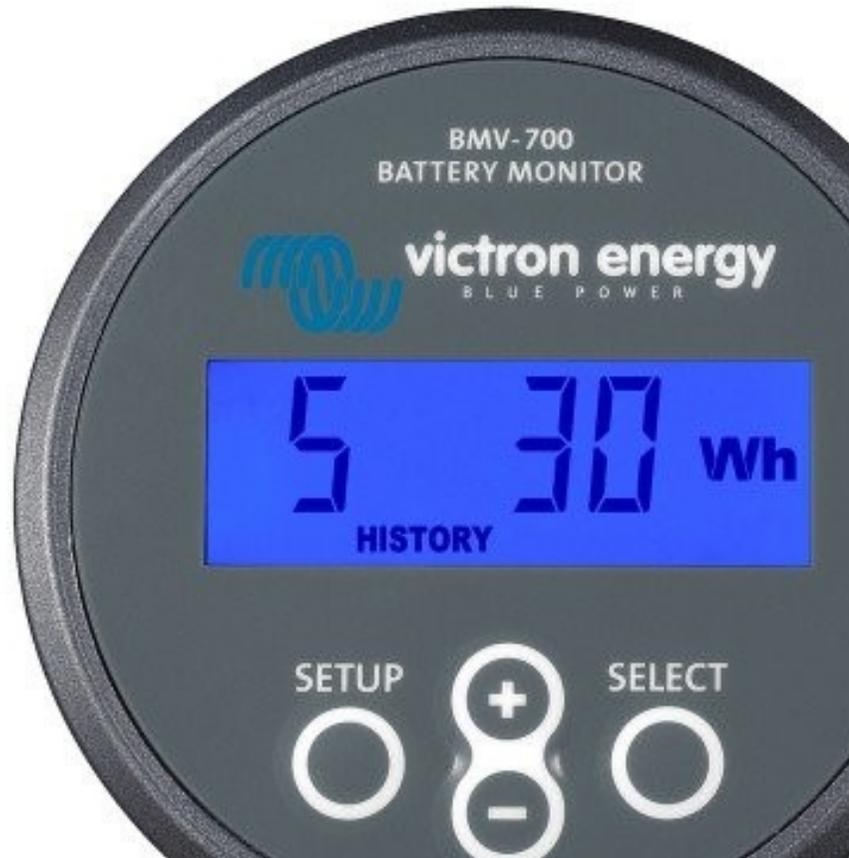
Contrôleur de Batterie & BMS

- Cher par rapport à une batterie premier prix
- Utilise un Shunt (chute de tension maxi de 50 mV à 100mV par exemple à 500A)
- Directement sur la batterie et n'est JAMAIS coupé (risque de perte de l'historique)
- BMS : Battery Management System
- Optimise l'utilisation des cellules
- Protège les cellules

Maîtrise de sa consommation

- Le contrôleur de batterie : utopie ?
- Wh / Kwh ou Ah ?
- Question de compromis
- Notion de rendement
- Savoir où on en est
- Attention à la consommation du contrôleur ou du BMS. 10mA pendant 3 mois => 22Ah !!!

Exemples de Contrôleur de Batterie



Les sources d'énergie

- Le ponton !
- Le (ou les) alternateur(s) du moteur ou groupe
- Les panneaux solaires (PV), PWM, MPPT
- L'éolienne
- L'hydro générateur
- La pile à combustible (méthanol, hydrogène)
- Répartiteur de charges, Coupleurs

Détails sur l'alternateur

- En général, un seul alternateur : pb si batteries moteur + servitude.
- Peut charger avec une intensité trop élevée
- Attention à la tension de maintien en charge. Ne doit pas charger à plus de 14,4 / 14,8 V la batterie ($2 \times H_2 + O_2$!).
- Répartiteur à diodes [schottky] ou transistor MOSFET : 2 à 3 sorties en général
- Attention, la batterie la moins chargée (le répartiteur se base sur la tension) est chargée en premier.
- En cas de forte décharge de la batterie de servitude, la batterie moteur sera rechargée tardivement et lorsque la tension de la batterie de servitude atteindra celle de la batterie moteur
- L'alternateur produit généralement du triphasé BT qui est redressé puis régulé en tension. Panne possible : diodes ou régulateur grillé.

Détails sur les panneaux

- Privilégier un régulateur type MPPT et une tension des PV d'au moins 2X la tension de la batterie.
- Attentions aux raccords
- Prévoir l'orientation car le rendement chute vite dès que le soleil n'est plus perpendiculaire au panneau
- Attention à l'effet nuages, l'ombre du mat, des voiles ...
- En période de non utilisation, bâche sur le panneau (sensible aux UV) (sauf si pompe de cale automatique ...)
- Autonomie => Puissance effective PV/jour
consommation/24h. Si 100 Ah/24h => $100 \times 12 \times 1,2 / 8$ h de soleil => 180 W de PVs. On ciblera 400W pour le risque nuages ...
- Faites des mesures !!!

Détails sur l'éolienne

- Par vent forts, toutes les éoliennes débitent ...
- Privilégier une éolienne qui produit par vent faible
- Privilégier des éoliennes sans balais (aimants permanents)
- Au vent arrière, moins de vent pour l'éolienne
- Il faut un dispositif de blocage/régulation lorsque la batterie est chargée (usure de pales, roulements ...)
- Attention aux pales : danger !!!

Les raccords & protections !

- Fil multi-brins souple (étamé en option)
- Cosse mal serrée ou sertie => perte, sous-tension, échauffement, fonte isolant, court-circuit, incendie ...
- Batterie en court-circuit => Explosion
- Electricité + Eau => $O_2 + 2 H_2$ => Explosion
- Ventilation des batteries
- Choix des sections de câble.
- Dominos ou Wago ? Sertissage ou soudure ?
- Gaine thermo ou ruban adhésif ?
- Fusibles ou disjoncteurs thermiques ?
- Eviter le raccord de la terre du ponton à celle du circuit électrique du navire (risque d'électrolyse) !

Critères de choix des équipements

- Eclairage : LED ou ampoule classiques ?
- Micro ordinateur, tablette ou smartphone ?
- Radar ?
- PV Fixe ou Orientable ?
- Ouverture par le haut ou le côté du réfrigérateur ?
- 12V & 24V à bord ?
- Recharge via le 220V ou par prise USB/12V ?
- Poids
- Croisière ou régates ?
- Régulateur multi-entrées/sorties ou plusieurs régulateurs multi-sorties ?

La propulsion électrique

- Le critère : autonomie en rayon d'action
- 2 L de gasoil : alimentent un moteur diesel de 25 CV pendant 1h (et c'est pessimiste ...) => 18 KW.
60 L de gasoil : 450 batteries de 12V / 100Ah ...
- La durée de recharge
- L'évolution de la facturation dans les ports
- Il est urgent d'attendre ... L'augmentation du gasoil et des batteries d'énergie massique élevée.

Evaluation de la capacité d'une batterie 100% Pb

- La courbe de décharge est modélisée
- Un voltmètre numérique (mV ou 10 mV)
- Idéalement, un moyen de connaître la consommation (A ou W)
- Une décharge (consommateurs ou ampoule) (C/20)
- Un tableur (Excel, Open Office)
- Phase de décroissance rapide en quelques minutes
- Phase de décroissance de plus en plus lente, réduction de la pente de décharge
- Point d'inflexion : on est autour de 50% de la capacité
- Phase de décroissance de moins en moins lente : on arrête la décharge.
- A faire au mouillage (soirée ?) quand on a le temps !

Evaluation de la capacité d'une batterie 100% Pb

- On note le temps, la tension, l'intensité (ou la puissance).
- Si consommateurs variables (Frigo), faire chaque relevé après stabilisation.
- Relever la tension au point d'inflexion et configurer le gestionnaire de batterie
- Si fait une fois par an dans les mêmes conditions, on peut évaluer la réduction de capacité.

Evaluation de la capacité d'une batterie LiFePO4

- La courbe de décharge est modélisée
- Un voltmètre numérique (mV ou 10 mV)
- Idéalement, un moyen de connaître la consommation (A ou W)
- Une décharge (consommateurs ou ampoule) (C/20)
- Un tableur (Excel, Open Office)
- Phase de décroissance rapide en quelques minutes
- Phase de décroissance constante. A tout moment, la capacité peut être connue par projection de la courbe de décharge modélisée en une droite.
- Phase de décroissance rapide : il faut impérativement arrêter la décharge bien avant ce stade
- On ne recherche plus le point d'inflexion (très difficile) mais l'évolution de la tension et l'atteinte théorique d'une tension basse par rapports aux préconisations du constructeur.
- Pendant l'opération, mesurer chaque élément pour vérifier l'équilibrage.
- Recharger la batterie à 50% après l'opération.

Le Raspberry Pi

- Probablement un des moins cher par rapport aux possibilités.
- Plusieurs OS, mais OpenPlotter facilite la mise en œuvre : <http://www.sailoog.com/openplotter>
- Téléchargement -> micro SD (8 Go mini)
- <https://www.kubii.fr>
- <https://www.reichelt.com/fr>
- <https://www.rooco.eu>

Le Raspberry Pi

- Privilégier les modèles avec Wifi intégré
- Ecran HDMI [tactile], clavier, souris
- Alimentation (12V -> 5V)
- Boitier
- Horloge sauvegardée ?
- GPS
- AIS (SDR)
- Tuner TNT
- A partir du modèle 4, choix de la RAM : 1, 2 ou 4 GB

Les sites à parcourir

- <https://www.ev-power.eu>
- <http://www.victronenergy.fr>
- <http://blog.seatronic.fr>
- <http://www.batterie-solaire.com>
- <http://seme.cer.free.fr/plaisance/batteries-marines.php>
- <http://seme.cer.free.fr/plaisance/>
- <http://www.wattuneeed.com/>
- <http://www.voilelec.com/pages/energie.php>
- [https://batteryuniversity.com/learn/article/types of lithium ion](https://batteryuniversity.com/learn/article/types_of_lithium_ion)

A lire ?

- L'énergie à bord (V&V)
- L'énergie à bord (Vagnon)

Questions & Réponses

