

**Thème : gestion des batteries pendant l'hiver**

**QUESTION A TOUS**

**De Eric Sauvage, 4/01/25**

Hello,

Bonne année à tous. Bonheur et bonnes conditions.

Question sur hivernage batterie. Je dois laisser mon bateau 4 mois sans y retourner.

Cela vous paraît-il raisonnable de laisser les circuits ouverts pour que le photovoltaïque maintienne la charge des batteries ?

A noter que le bateau est à sec.

Cordialement,

Eric Sauvage

Portable: +33 (0)6 38 92 34 01

**REPONSES**

**André Bénard, 5/04/25**

Bonjour

C'est ce que je fais sur le mien je coupe tous les disjoncteurs sauf le général et celui des panneaux

Depuis 5 ans ça se passe bien

Meilleures salutations.

André BÉNARD

+32 478 733 813

Avenue des CORMORANS 38 1150 BRUXELLES - BE

**Jean Dumazy, 5/04/25**

Bonjour à toutes et tous et bonne année 2025,

Idem pour moi, j'ai branché mes batteries LFO sur les PV début 2018 et depuis ça marche.

Je n'en ferai pas une généralité mais tant qu'il ne fait pas -10°C ni +40°C dans le compartiment, (ce qui n'arrive pas en Bretagne), je ne touche à rien.

Bonne journée

Jean

**Claude Dulait, 5/01/25**

Bonne année et bonnes navs en 2025. Lorsque j'ai remplacé mes batteries de service par une LifePo4 mon super conseiller Philippe Damour m'a suggéré de couper tous les utilisateurs et toutes les charges càd d'aussi débrancher le chargement par mes panneaux pendant l'hiver, mon gestionnaire de batterie (reste branché) faisant le reste. Jusqu'à ce jour tout s'est bien passé.

Nautiquement vôtre.

Claude Dulait

S/Y Wide Awake DF 920

**Laurent Bourgois, 5/01/25**

Hélas mon DF 40 ne tient pas la charge, tous coupe-circuits activés. Limite décharge profonde du parc Lithium en 2 mois.

Reste à trouver la fuite...

Bonnes navigations à tous

**Philippe Damour, 5/01/25**

Bonjour et bonne année.

@ Claude. Il faut effectivement débrancher tous les coupes batterie.

Néanmoins, dans l'installation avec SBMS0 de Electroacus comme ton bateau et le mien, la batterie de service LFP reste connecté au SBMS ainsi que les panneaux solaires.

Sur mon bateau j'ai en plus un petit circuit électronique qui entretient la batterie moteur à partir de la batterie de service.

A+

Philippe

**Jean Dumazy, 5/01/25**

idem Philippe, mon SBMS40 reste branché et ce depuis 7 ans, par contre je coupe le coupe circuit servitude à chaque fois que je quitte le bateau.

Il est conseillé de couper tous les coupe-circuits pour éviter toute fuite de courant.

@Laurent Bourgeois : effectivement tu as un souci, et pas que l'hiver. Ton système électrique est celui d'origine installé par le chantier ?

**Laurent Bourgeois, 5/01/25**

Oui le bateau est quasiment neuf. Le précédent propriétaire n'est jamais monté à bord

Donc investigations à faire mais encore plus pénible sur un bateau neuf

**Jean Dumazy 5/01/25**

Tu as des notions en électricité et un multimètre sous la main ?

En gros il faut tout couper puis se mettre en série sur un coupe circuit avec le multimètre et mesurer le courant

et ainsi de proche en proche => tu sauras quel circuit est fautif (moteur, guindeau, propulseur d'étrave ou servitudes)

Si servitudes, tout disjoncter puis enclencher l'un après l'autre

**Laurent Bourgeois, 5/01/25**

Merci Jean je vais (faire) investiguer de cette façon.

**Philippe Damour, 5/01/25**

@ Claude

Correctif. Nous avons des SBMS40 comme Jean. (Le SBMS0 est plus compliqué à brancher car les shunts et les "relais" pour contrôler les panneaux solaires et la décharge (load) ne sont pas intégrés.)

Il faut effectivement un disjoncteur-coupe circuit entre les panneaux solaires et le SBMS40 car il faut pouvoir les débrancher, mais ce n'est nécessaire que pour des opérations de maintenance, comme par exemple s'il faut déconnecter la batterie.

La charge peut rester branchée 24h/24h. Le SBMS s'occupe de gérer cette charge au mieux pour la batterie LFP.

**André Bénard, 6/01/25**

Bonjour Laurent

Sur mon nouveau bateau équipé d'un Yanmar 40 cv on m'a indiqué que je devais faire très attention de toujours couper l'interrupteur ÉCU car sinon risque de vider la batterie

Je ne sais pas à quoi ça sert car la recommandation était en anglais. (V ChatGPT ci-dessous) et

Voir pj pour visualiser l'interrupteur

Meilleures salutations nautiques.

André BÉNARD

Explications de ChatGPT :

Un interrupteur ECU (Engine Control Unit) sur un moteur diesel, tel qu'un moteur Yanmar, sert à contrôler ou à réinitialiser l'unité de commande électronique du moteur. Voici ses principales fonctions :

1. Activation/Désactivation de l'ECU :

- Certains moteurs sont équipés d'un interrupteur pour couper l'alimentation de l'ECU lorsque le moteur est à l'arrêt ou en cas de maintenance. Cela permet d'éviter toute consommation d'énergie inutile lorsque le moteur ne fonctionne pas.

2. Réinitialisation de l'ECU :

- En cas de dysfonctionnement ou d'affichage d'un code d'erreur, l'interrupteur permet de réinitialiser l'ECU après une intervention ou un diagnostic. Cela peut aider à effacer des erreurs mineures.

3. Mode de diagnostic :

- L'interrupteur peut être utilisé pour passer l'ECU en mode de diagnostic afin de vérifier les capteurs, actionneurs ou codes de panne du moteur.

4. Sécurité :

- En cas d'urgence ou de problème critique, il peut permettre de couper rapidement la gestion électronique pour éviter des dommages au moteur ou au système.

Pourquoi un ECU sur un moteur diesel ?

L'ECU sur les moteurs modernes diesel contrôle plusieurs fonctions, telles que :

- L'injection de carburant (optimisation de la combustion)
- Le régime moteur
- La température et les capteurs de pression
- Les dispositifs de réduction d'émissions (comme les EGR, DPF, etc.)

L'interrupteur ECU facilite donc la gestion et le dépannage de ces moteurs équipés d'un système électronique.



Les mails sont copiés/collés tel quel, les fautes d'orthographe et de syntaxe se sont pas corrigées, seule la mise en page a été revue....