

Sujet zéro

2I2D Enseignement spécifique
Énergies et environnement

Solar Impulse 2



Constitution du sujet :

- Dossier sujet et questionnement Pages 26 à 31
- Dossier technique..... Pages 32 à 37
- Document réponse Pages 38

Dans cette partie spécifique, vous devez choisir de traiter la partie B (choix 1) ou la partie C (choix 2). Les autres parties, A et D, sont à traiter obligatoirement.

Le document réponse DRS1 est à rendre agrafé avec votre copie.

Mise en situation

La première problématique est la collecte d'énergie. L'avion a été conçu pour pouvoir voler 24 heures sur 24 dans des conditions favorables, et il faut avoir une majorité de ciel bleu pour collecter un maximum d'énergie et pouvoir passer la nuit.

Les ingénieurs de l'équipe Solar Impulse 2 ont pour mission de trouver la meilleure route pour l'avion, afin d'optimiser les périodes de charge solaire entre 9 h et 23 h. L'idée est qu'il puisse ensuite continuer de voler la nuit en mode propulsion, avec des batteries en décharge, jusqu'au lever du jour.

« La météo est un élément critique et doit être préparée, calculée, évaluée, planifiée, réestimée, soupesée », détaille le responsable de la stratégie et des prévisions de vol pour Solar Impulse.

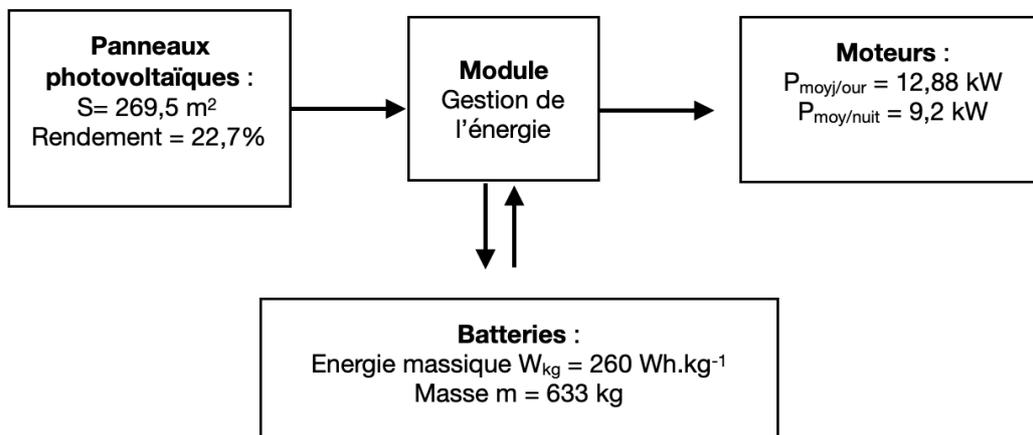
Aucune situation n'est identique à la précédente. « Les calculs dépendent de la latitude de vol, de la saison, du profil de vol, de très nombreux facteurs. »

<https://ignition.altran.com/fr/article/solar-impulse-5-challenges-pour-reussir-le-tour-du-monde/>

Le choix des constituants de la chaîne de puissance est essentiel pour mener à bien ce projet. Il nécessite la prise en compte de paramètres dont l'influence serait négligeable dans d'autres circonstances.

Une connaissance des variabilités des performances de ces éléments et une gestion des puissances échangées entre générateurs et récepteurs d'énergie pour tous les scénarios de vols permettent d'anticiper les aléas de fonctionnement.

Les échanges d'énergie entre les constituants de la chaîne de puissance sont représentés de manière simplifiée ci-dessous.



Travail demandé

Partie A : Gestion de la puissance et scénarios de fonctionnement

De nombreux scénarios de gestion de la puissance peuvent être proposés en fonction des conditions de vol, de la consommation d'énergie et de l'état de charge de la batterie pendant 24 heures.

Un algorithme de gestion de la puissance permet de déterminer à chaque instant le fonctionnement des différents éléments constituant l'alimentation en énergie des moteurs.

On considère que :

- Les panneaux photovoltaïques (PV) représentent la source principale de production d'énergie. Ils produisent une puissance P_{PV} .
- Les packs de batteries sont utilisés à la fois comme une source dans le cas d'un déficit de production, et comme une charge dans le cas d'une surproduction. Leur puissance est notée P_{bat} .
- La grandeur Soc (State of charge) définit l'état de charge des batteries. Celui-ci ne doit pas être inférieur à un niveau minimum (Soc_{min}) et supérieur à un niveau maximum (Soc_{max}).
- Le niveau de charge Soc_{min} doit permettre une autonomie supplémentaire de 5h minimum.
- Les moteurs représentent la principale consommation d'énergie (charge principale). Ils sont alimentés en permanence et consomment une puissance notée P_{mot} .
- Chaque composant peut prendre deux états : actif (✓) et inactif (X) en fonction des périodes du jour. La consommation d'énergie et l'état de charge des batteries étant variables, il existe plusieurs scénarios de fonctionnement du système.

Le tableau ci-dessous récapitule les états des différents composants en fonction des conditions rencontrées :

État		Actif (✓)	Inactif (X)
Source principale	Panneaux photovoltaïques (PV)	Pendant un jour ensoleillé	1. Pendant la nuit 2. Pendant un jour nuageux 3. En cas de panne
Source secondaire	Batteries	Pendant l'incapacité de la source principale, par exemple lorsque : 1. Les conditions climatiques sont mauvaises 2. La demande des moteurs est supérieure à la production 3. La source principale est en panne 4. L'état de charge est compris entre SoC_{min} et SoC_{max}	1. Pendant le fonctionnement normal de la source principale (PV) 2. La demande de la charge est égale ou inférieure à la production ($P_{mot} \leq P_{PV}$)
Charge principale	Moteurs	La charge est toujours alimentée	
Charge secondaire	Batteries	En cas d'excès d'énergie et SoC est inférieur à SoC_{max}	Lorsque SoC est supérieur à SoC_{max}

L'algorithme de gestion des puissances est donné dans le DTS1.

Question A.1 | **Compléter** sur le DRS1 le tableau des différents scénarios de fonctionnement pour les cas 2, 3, 4 et 5.
DTS1, DRS1

Question A.2 | **Identifier** la grandeur permettant d'éviter le scénario dans lequel les batteries seraient déchargées et les panneaux photovoltaïques non fonctionnels (scénario non évoqué dans le tableau DRS1).
DTS1

On impose une marge de sécurité sur la décharge des batteries afin que celle-ci ne descende pas en dessous de $SoC_{min} = 30\%$ de leur capacité maximale.

Question A.3 | **Calculer** alors l'autonomie restante $T_{sécurité}$ (en heures) si les moteurs fonctionnent au minimum de puissance $P_{moy/nuit}$.

Question A.4 | **Expliquer** en quoi la valeur de $T_{sécurité}$ respecte le cahier des charges.

Choix 1

Partie B : Choix des cellules photovoltaïques

Lors du vol du Solar Impulse 2, les panneaux solaires photovoltaïques sont soumis à des conditions climatiques et environnementales variables.

La technologie des cellules photovoltaïques évolue sans cesse pour arriver aujourd'hui aux cellules de 3^e génération.

Dans leur recherche de l'optimisation énergétique, les concepteurs de l'avion Solar Impulse ont utilisé des cellules photovoltaïques constituées de matériaux semi-conducteurs au silicium.

Question B.1
DTS2, DTS3

Déterminer quel type de technologie a été utilisé dans l'avion Solar Impulse 2 pour le choix des cellules photovoltaïques.

Question B.2
DTS2, DTS3

En vous plaçant du point de vue efficacité énergétique, **donner** le principal argument pour le choix de cette technologie.

Question B.3
DTS2

Une évolution technologique est-elle encore possible pour améliorer l'autonomie du Solar Impulse 2. **Justifier** votre réponse.

Choix 2

Partie C : Choix de la technologie des batteries

L'énergie produite par les panneaux photovoltaïques est stockée dans 4 packs de 70 batteries (1 pack par moteur).

Tout comme les panneaux photovoltaïques, les batteries sont soumises aux contraintes environnementales, certains phénomènes d'échauffement peuvent apparaître lors des cycles de charge/décharge, notamment si un incident perturbe le plan de vol.

Question C.1
DTS4

Préciser pourquoi les batteries au lithium ont un avantage considérable sur les autres batteries pour le projet *Solar Impulse 2*.

Question C.2
DTS5

Indiquer les avantages qui ont vraisemblablement guidé les ingénieurs de *Solar Impulse 2* dans le choix des batteries Lipo plutôt que Li-ion.

Question C.3
DTS6

Expliquer comment l'équipe de Solar Impulse a résolu le problème de surchauffe des batteries.
Préciser quel type de transfert d'énergie est utilisé.

Partie D : Contrôle de la température des batteries

Afin de contrôler les variations de la température, les ingénieurs ont mis en place une régulation de celle-ci par la commande « tout ou rien » (TOR) de l'ouverture de l'orifice du conteneur porte-batteries, gérant ainsi l'entrée d'air frais extérieur.

Le principe de la régulation et sa commande TOR sont donnés au DTS8.

La mesure de température est effectuée par l'intermédiaire d'une sonde de température PT-100 et d'un conditionneur. Celui-ci permet d'obtenir la tension U_{Tbat} image de la température.

Question D.1 DTS7, DTS8	Indiquer le rôle de la sonde PT-100. Préciser quelle est la grandeur physique qui varie en fonction de la température dans ce type de capteur. Préciser le rôle du conditionneur.
----------------------------	--

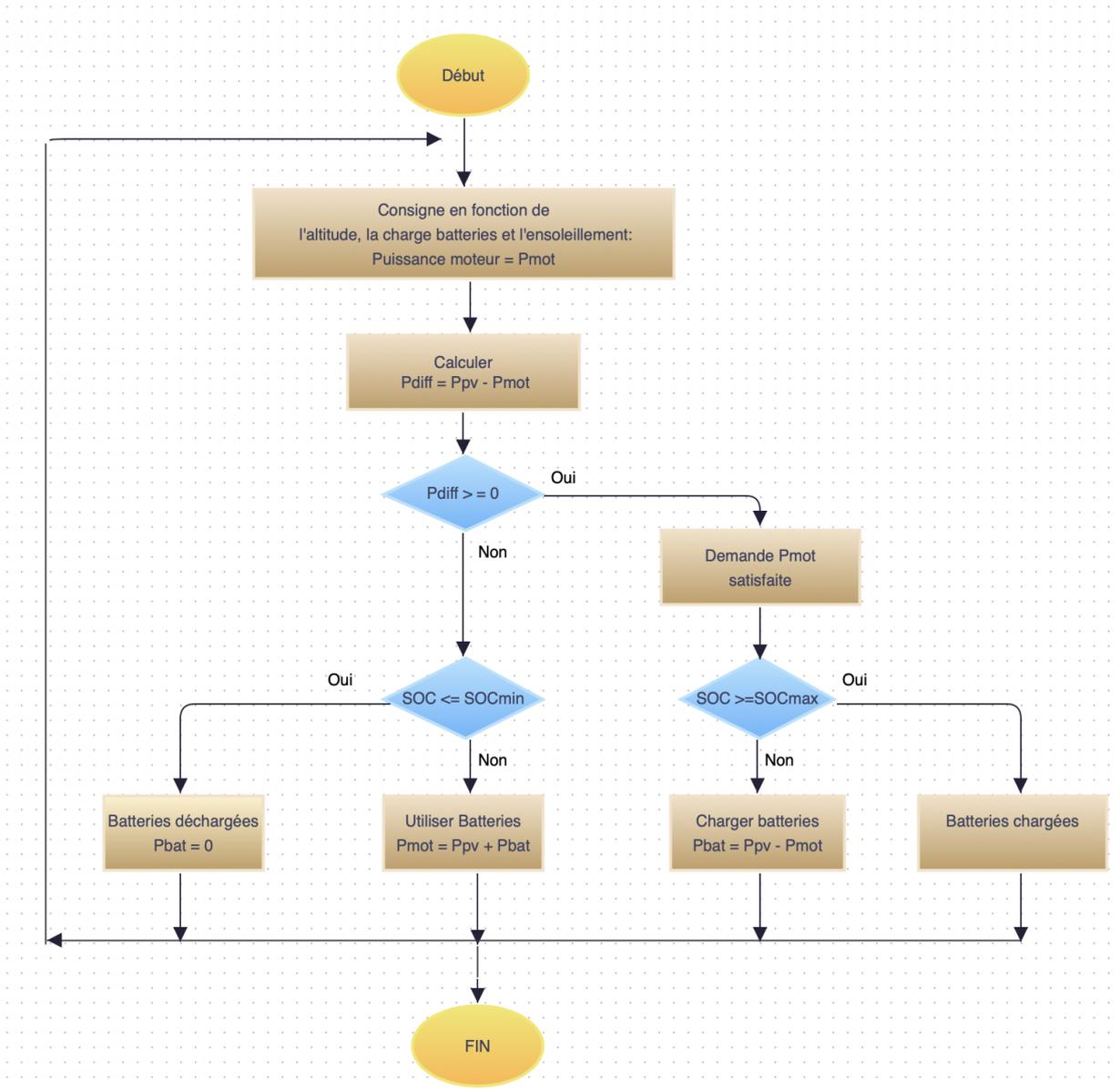
Question D.2 DTS8	Donner l'expression de l'écart ε . Indiquer son unité.
----------------------	---

Les batteries ont un rendement optimum pour une température de consigne de 25°C.

Question D.3 DTS8	Indiquer les valeurs des températures d'ouverture T_{ouv} et de fermeture T_{fer} de l'orifice du conteneur.
----------------------	---

Question D.4 DTS8	En tenant compte des réponses aux questions précédentes, expliquer le principe de fonctionnement de la régulation de température et conclure quant à son utilité.
----------------------	---

DTS1 : Algorithme de gestion des puissances



DTS2 : Comparatif des types de technologies des cellules photovoltaïques

Type	Rendement cellule (en labo)	Module (en labo)	Module (commercial)	Niveau de développement
1re génération				
Silicium monocristallin	24,70%	22,70%	12-20%	Production industrielle
Silicium polycristallin	20,30%	16,20%	11-15%	Production industrielle
2e génération				
Silicium amorphe	13,40%	10,40%	5-9%	Production industrielle
Silicium cristallin en couche mince		9,40%	7%	Production industrielle
CIS	19,30%	13,50%	9-11 %	Production industrielle
CdTe	16,70%		6-9%	Prêt pour la production
3e génération				
Cellule organique	5,70%			Au stade de la recherche
Cellule de Grätzel	11%	8,40%		Au stade de la recherche
Cellules multi-jonctions	39%*	25-30%**		Au stade de la recherche, production exclusivement pour applications spatiales

*sous concentration de 236 soleils

** Module triple jonction GaInP/AsGa/G/Ge

Source : Systèmes Solaires – hors série spécial recherche solaire –

DTS3 : Les technologies cristallines Silicium

(source : planete-energie.com)

Deux familles peuvent être distinguées dans la filière silicium :

● la première est constituée de plaquettes de silicium monocristallin, élaborées à partir d'un bloc de silicium très pur, formé d'un seul cristal. Le procédé industriel pour l'obtenir est lourd et coûteux, mais il permet d'obtenir des cellules avec quelques 20 % de rendement (qui est le rapport entre la puissance électrique de sortie et la puissance lumineuse incidente). Le record en phase industrielle, sur une pièce de 125x125 mm², est détenu par SunPower (24,2 %). En outre, le circuit électrique est placé sur la face arrière de la cellule, ce qui améliore sa performance. Ainsi, on ne verra pas sur ces modules le rainurage qu'on observe sur les autres types. L'avion solaire Solar Impulse a été fabriqué avec de telles cellules.

● la seconde est constituée de cellules de silicium multicristallin. C'est un matériau moins pur et meilleur marché, mais le rendement tourne autour de 15 %. Les groupes chinois sont leaders sur ce segment. Le coût inférieur de la cellule a assuré son fort développement mondial, mais le niveau de rendement électrique est bien sûr un élément déterminant dans le calcul final de la rentabilité financière des installations photovoltaïques.

DTS4 : Tableau comparatif de 4 technologies de batteries

Type de batterie	Énergie massique (W.h.kg ⁻¹)	Nombre de cycles	Auto-décharge par mois en %	Tension d'un élément (V)	Avantages	Inconvénients
Au Plomb (Pb)	30-50	400-1200	5	2,1	Faible coût	Faible puissance
Nickel – Cadmium (NiCd)	45-65	1000-2000	20	2,3	Performance à froid	Effet mémoire, toxicité, peu de puissance
Nickel Métal Hydrure (NiMH)	55-80	500-1500	30	1,3	Énergie massique correcte	Coût
Batterie au Lithium (Li ion et Lipo)	150-200	500-1200	10	3,6	Pas d'effet mémoire, énergie massique importante	Coût

Tableau comparatif technologies batterie

DTS5 : Batteries Lithium

La batterie lithium occupe aujourd'hui une place prédominante sur le marché de l'électronique portable (téléphone et ordinateur) et des véhicules électriques. On distingue deux types de batteries : les batteries Lithium ion (Li-ion) et les batteries Lithium ion polymère (Lipo). Dans la batterie Li-ion, l'électrolyte est constitué de sels de lithium dissous dans un solvant liquide. Dans la batterie Lipo, l'électrolyte est un gel polymère contenant également des sels de lithium.

Les avantages de la Lipo par rapport à la Li-ion sont :

- batterie pouvant prendre des formes fines et variées,
- batterie pouvant être déposée sur un support flexible,
- faible poids (la Lipo permet d'éliminer l'enveloppe de métal lourde du Li-ion),
- plus sûre que les Li-ion (plus résistante à la surcharge et aux fuites d'électrolytes).

Les faiblesses de la Lipo par rapport à la Li-ion sont :

- plus chère,
- charge soumise à des règles strictes en terme de charge/décharge.

<http://www.velo-electrique.com/Pages/batteries.htm> On distingue deux catégories d'électrolytes

Types de batteries au lithium

DTS6 : Un système de stockage de l'énergie amélioré pour Solar Impulse

(<http://www.kokam.com>)

Pendant l'étape la plus difficile du vol autour du monde de Solar Impulse 2 - le vol record de 5 jours et 5 nuits entre Nagoya, au Japon et Hawaï - la température des batteries de Solar Impulse 2 s'est élevée en raison d'un profil de vol différent de celui prévu et de la sur-isolation des gondoles (boîtiers des moteurs) par rapport à la température extérieure.

Par conséquent, les batteries NMC ultra-haute puissance de Solar Impulse 2 ont atteint une température proche des 50 degrés Celsius pendant une période prolongée, une température plus élevée que celle des normes de conception.

Pour éviter une éventuelle surchauffe de ses batteries à l'avenir, l'équipe de Solar Impulse a installé un nouveau système de refroidissement conçu pour éviter tout problème lié à la température si le profil de la mission de vol change.

Par ailleurs, au cas où le système de refroidissement tombe en panne, un nouveau système de secours permet au pilote d'ouvrir manuellement l'orifice du conteneur, ce qui lui permet d'utiliser l'air extérieur pour refroidir les batteries sans les laisser trop se refroidir et geler.

En outre, quelques ajustements ont été faits sur le boîtier du moteur (ou gondole), qui abrite à la fois la batterie et le moteur : une prise d'air a été ajoutée pour permettre l'écoulement de l'air dans le système de refroidissement de la batterie.

L'équipe de Solar Impulse a également veillé à ce que les futurs plans de vol offrent suffisamment de temps aux batteries pour refroidir entre les vols, et a ajusté son programme de vol pour éviter la surchauffe des batteries dans les climats tropicaux.

« Lorsque l'on conçoit un avion expérimental, tout système supplémentaire est une source potentielle d'échec. C'est la raison pour laquelle nous n'avons initialement pas intégré de système de refroidissement.

Comme nous avons eu ce moment de remplacement des batteries à Hawaï, nous avons décidé d'intégrer le système de refroidissement pour donner plus de flexibilité à l'avion, en particulier dans des environnements à très haute température », a déclaré M. Borschberg.

DTS7 : Mesure de température

Sonde de température modèle PT-100



APPLICATIONS

La sonde de température modèle PT-100 sert à mesurer la température, autant dans l'environnement que dans une structure liée au génie civil.

Elle est utilisée pour le contrôle à long terme de bâtiment et d'ouvrage sur lesquels la variation de température a une forte influence, ou lorsque la valeur de la température est une information indispensable pour les calculs ou pour permettre une corrélation avec les autres données physiques collectées.

DESCRIPTIF

La sonde de température PT-100 est constituée d'une résistance de platine enchâssée dans un tube de protection en inox habituellement gainée de quartz dans sa partie intérieure.

La valeur de la résistance du platine variant de manière connue en fonction de la température, ce type de capteur permet d'obtenir une grande précision dans la mesure de température.

Sur les sondes 4 fils, une résistance de référence permet de connaître avec précision le courant généré. La mesure se fait alors en utilisant cette source de courant connue, et en mesurant la tension aux bornes de la sonde. Aucun courant ne circulant dans les fils de mesure de tension, il n'y a aucune chute de tension, et donc aucune erreur sur la mesure de la résistance. La tension lue est directement proportionnelle à la valeur de la résistance de la sonde.

La lecture sur 4 fils permet de s'affranchir de la longueur du câble par compensation directe, et ainsi de conserver une grande précision de mesure.

CARACTERISTIQUES

Gamme de mesure :
-50 à +300°C

Précision :
>0.01°C

Résolution :
0.1°C

Résistance :
100 Ω \pm 0.1 à 0°C

Facteur de température :
0.385 Ω /°C

Diamètre :
6 mm

Longueur :
50 mm (standard)

Classe :
A

Étanchéité :
IP68

Câble :
4 conducteurs

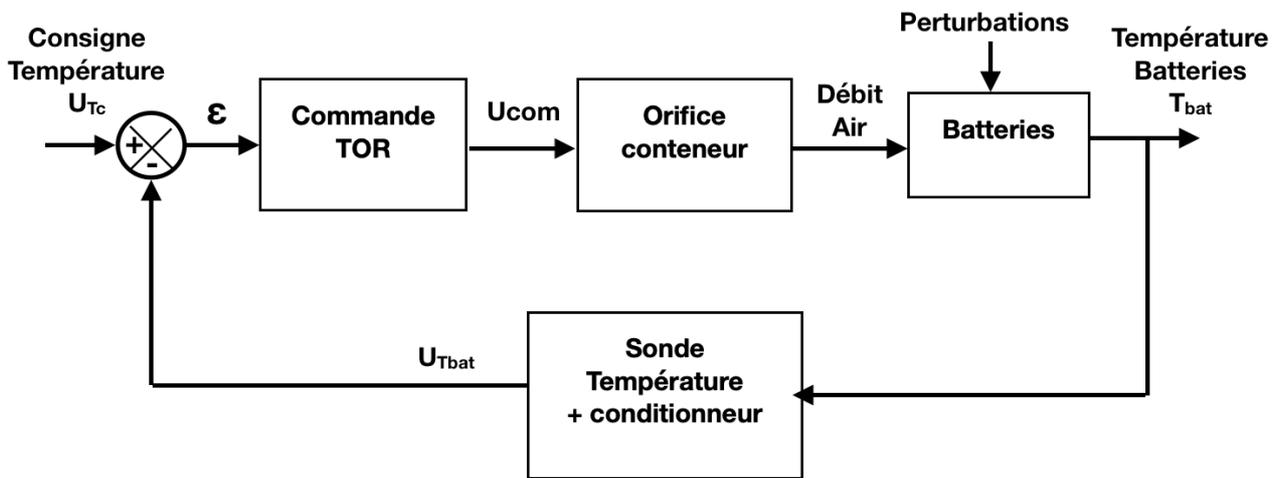
Options :
Câble blindé
Chapelet de sondes
Prise en bout de câble
Autres longueurs de sonde
Sonde 3 fils

Accessoires :
Boîtier à commutateur rotatif
Poste de lecture

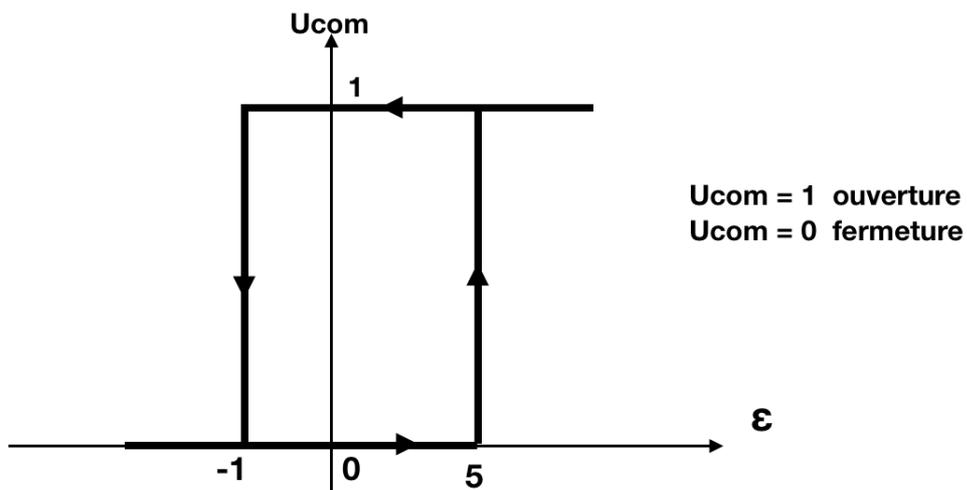
Source : <http://www.geo-instrumentation.fr>

DTS8 : Principe de régulation de la température des batteries

Schéma-bloc :



La commande TOR est représentée ci-dessous :



DRS1 : Différents scénarios de fonctionnement question A.1

cas	période	PV	Batteries	P_{diff}	Soc (état de charge)	Description
1	jour ensoleillé ou nuageux	✓	repos	0	$Soc_{min} < Soc < Soc_{max}$	$P_{mot} = P_{PV}$
2		✓	.....	.....		$P_{mot} = \dots\dots\dots$
3		X	.....	.....		$P_{mot} = \dots\dots\dots$
4		✓	En charge	.....	.....	$P_{bat} = \dots\dots\dots$
5	nuit	X	.....	< 0	.....	$P_{mot} = \dots\dots\dots$