

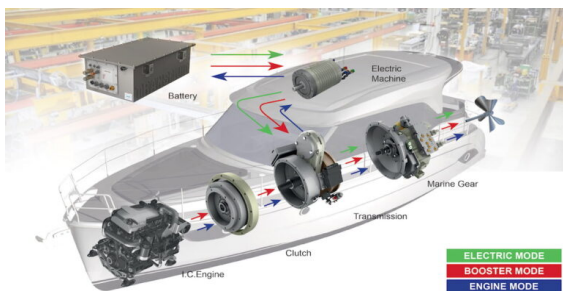
REVENIR À

HYBRIDE TRANSFLUID, TROIS NOUVELLES APPLICATIONS VERTES: “DES INCITATIONS SONT ÉGALEMENT NÉCESSAIRES POUR LE YACHTING”.

COMMUNIQUÉS DE PRESSE, HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES / BY ANDREA G. CAMMARATA / DEC 24, 2021
 IMPRIMER L'ARTICLE



Système hybride Transfluid: trois applications importantes récentes dans les secteurs civil, militaire et touristique. Et des questions légitimes: à quand des incitations gouvernementales pour encourager la révolution verte dans le secteur du yachting aussi?



Le balade verte des systèmes hybrides produits par Transfluid, une entreprise de Gallarate, continue, ajoutant **trois nouvelles applications** aux nombreuses déjà vendues dans le monde.

Nous parlons de systèmes hybrides écologiques qui garantissent des émissions polluantes et sonores nulles. Et ils y voient une utilité très concrète pour la navigation dans les ports, les zones marines protégées et les zones les plus fréquentées. Mais même ceux qui voyagent ou travaillent à bord sont soumis à moins de bruit, de vibrations et de fumées que le diesel. En outre, les systèmes hybrides Transfluid peuvent être **installés sur des navires neufs ou existants**, ce qui n'est pas une mince affaire.

Le système hybride Transfluid permet également de limiter la maintenance. Et cela signifie la disponibilité d'un **moteur auxiliaire** qui peut également fonctionner comme **générateur électrique** pour les équipements embarqués.

Tradition d'entreprise *Made in Italy*

En 2018, avec l'importante acquisition de 100 % de la célèbre marque **Bellmarine**, Transfluid trouve les synergies utiles qui lui permettent de couvrir **l'ensemble des besoins en motorisations électriques** et hybrides pour l'industrie.

Transfluid a plus de **60 ans d'expérience**. Elle est présente à travers des filiales et des distributeurs avec des centres de service dans le monde entier. **Leader** dans l'industrie maritime, Transfluid est la seule société à proposer des moteurs électriques, des systèmes hybrides et des batteries avec une **certification DNV-GL**, répondant aux réglementations maritimes et de sécurité les plus strictes.

L'une des applications de Transfluid est le **bateau hybride municipal** de Venise, qui illustre parfaitement comment les hybrides- et la propulsion électrique en soi – peuvent être bénéfiques dans des zones particulières où les voies navigables sont très fréquentées, comme les villes d'Amsterdam et de Venise.



L'hybride de Transfluid est aussi sur l' "annexe de croisière"

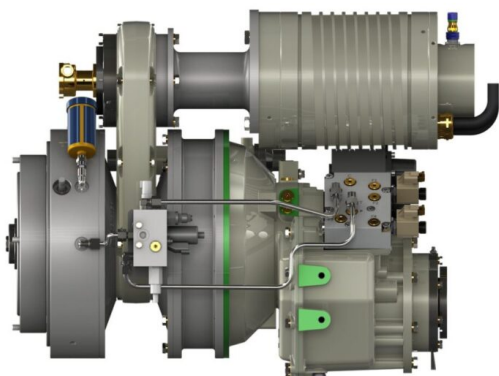
Transfluid présente un rapport sur une **annexe de croisière terrestre** qui a été équipé de son système hybride. Le **PLL 1099**, produit par le chantier allemand FASSMER, peut accueillir jusqu'à 114 personnes et fait office de canot de sauvetage en cas de besoin. Ces types de navires, parce qu'ils sont également utilisés pour des fonctions de sécurité, doivent se conformer à des réglementations très exigeantes. Le système Transfluid a obtenu toutes les certifications nécessaires dans ce domaine.

Le **PLL 1099** combine l'hybride Transfluid HTM700-20W avec un moteur diesel conventionnel. Une intégration parfaite, soulignons-le, approuvée par le **DNV-GL**. Le PLL 1099 navigue également en mode "boost", ce qui signifie qu'il peut augmenter sa vitesse en combinant les propulsions électrique et diesel.

L'annexe de croisière explique l'entreprise : "Elle est équipée d'un **pack de batteries LiFePo4** Transfluid, avec une approbation DNV-GL et une extension NMA Test 1, offrant la plus grande sécurité disponible aujourd'hui en matière de stockage d'énergie dans l'industrie maritime." Avec un total de près de 40kW/h d'énergie stockée à bord, l'annexe aura une **autonomie électrique** continue de 1,5 heures de fonctionnement à une vitesse de croisière d'environ six nœuds.

Patrouilleur équipé du système hybride Transfluid

À Dubaï, **Ribcraft**, en synergie avec Transfluid, a lancé le mois dernier un bateau de patrouille propulsé par le système hybride Transfluid. Le canot pneumatique à coque rigide en question mesure **neuf mètres** de long et servira de patrouilleur dans les zones environnementales protégées.



Pour cette raison, il était nécessaire que le dériveur fonctionne avec un impact environnemental nul. Toutefois, en cas d'opérations de sauvetage et de sécurité – grâce au système hybride – le dériveur pourra naviguer à une **vitesse maximale** de 40 nœuds.

"Les systèmes installés par Transfluid sont deux HM560-12W avec une **batterie** de 100Ah 96V (9,6kWh), fournissant une vitesse de croisière électrique de 6 nœuds pendant environ 1,5h. L'architecture du système intègre un embrayage et une transmission qui permettent de passer rapidement et sans heurts d'un mode à l'autre. Lorsque l'**embrayage** est désengagé, le bateau fonctionne exclusivement sur la batterie en mode électrique, ce qui garantit un fonctionnement silencieux et sans émissions. En mode "moteur", l'embrayage est engagé et active les deux moteurs **diesel Volvo Penta D4 DPH**. Pendant la croisière, les batteries peuvent également être rechargées en appuyant sur un bouton si nécessaire.

En mode booster, le moteur électrique à batterie et les moteurs diesel fournissent une poussée maximale au groupe motopropulseur", explique la société, décrivant avec précision ce pneumatique écologique.

De plus, le système Transfluid, installé à bord du bateau pneumatique, est capable de communiquer avec tous les composants du bateau via le protocole **CAN-bus**.

Trimarans à trois moteurs, deux sont verts

Une autre application récente se trouve à bord des **trimarans Leen 56 et Leen 72**, du chantier de La Rochelle, en France. Tous deux sont équipés d'un moteur diesel central et de deux moteurs électriques Bellmarine DriveMaster de 15 kW supplémentaires logés dans les bossoirs latéraux. Les trimarans peuvent naviguer selon deux modes distincts, en utilisant les deux moteurs électriques ou le moteur diesel central.

Hybride électrique avec diesel ou hydrogène?

Mais en matière d'écologie, on en redemande: hybride, oui, mais avec une combinaison d'électricité et d'hydrogène, pas de diesel. C'est ce que confirme **Andrea Rossi**, l'ingénieur naval de Transfluid, qui explique que "**l'hydrogène existe dans la vision de l'entreprise et qu'il y a un potentiel, même si le marché n'est pas encore mature**". L'approvisionnement en matières premières pour les piles à combustible est difficile: l'hydrogène ne se trouve pas partout. Mais il n'est pas difficile de la convertir en énergie à stocker dans des batteries ou à commuter dans le système hybride Transfluid. Des choix importants comme celui-ci permettent de relever le défi **mondial du changement climatique**. "*Si les incitations gouvernementales abondent dans le secteur automobile, elles font défaut dans le secteur du yachting*". Des incitations qui augmenteraient la vente de systèmes hybrides, garantissant une réduction des émissions polluantes et sonores.



Andrea G. Cammarata