

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
—
**INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE**
—
COURBEVOIE
—

①① N° de publication : **3 020 129**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)
②① N° d'enregistrement national : **14 53405**
⑤① Int Cl⁸ : **F 24 F 3/00 (2014.01), B 60 H 1/00, F 25 B 29/00**

①②

BREVET D'INVENTION

B1

⑤④ CIRCUIT DE FLUIDE FRIGORIGÈNE.

②② Date de dépôt : 16.04.14.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public
de la demande : 23.10.15 Bulletin 15/43.

④⑤ Date de la mise à disposition du public du
brevet d'invention : 22.03.19 Bulletin 19/12.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche :

Se reporter à la fin du présent fascicule

⑥⑥ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

Demande(s) d'extension :

⑦① Demandeur(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES
Société par actions simplifiée — FR.

⑦② Inventeur(s) : YAHIA MOHAMED.

⑦③ Titulaire(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES
Société par actions simplifiée.

⑦④ Mandataire(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES.

FR 3 020 129 - B1



Circuit de fluide frigorigène

La présente invention concerne un circuit de fluide frigorigène, destiné par exemple à équiper un dispositif de conditionnement thermique.

5 La présente invention concerne plus particulièrement, mais non exclusivement, le conditionnement thermique d'un habitacle de véhicule automobile.

Un tel dispositif de conditionnement thermique peut par exemple assurer les fonctions suivantes :

- 10
- chauffage d'un flux d'air,
 - refroidissement ou climatisation du flux d'air,
 - déshumidification du flux d'air.

Il existe un besoin d'améliorer le rendement d'un tel circuit de fluide frigorigène, en particulier lorsqu'il est destiné à assurer la fonction de
15 chauffage d'un flux d'air.

L'invention a notamment pour but d'apporter une solution simple, efficace et économique à ce problème.

A cet effet, elle propose un circuit de fluide frigorigène comprenant un premier échangeur de chaleur formant un condenseur, un
20 deuxième échangeur de chaleur formant un condenseur ou un évaporateur, un troisième échangeur de chaleur formant un évaporateur, un compresseur, un premier détendeur, un second détendeur et des moyens de redirection du flux de fluide frigorigène aptes à faire circuler le fluide frigorigène selon un premier mode de fonctionnement dans lequel le fluide
25 frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le deuxième échangeur de chaleur formant alors un condenseur, le deuxième détendeur, et le troisième échangeur de chaleur avant de traverser à nouveau le compresseur.

30 Le circuit peut être conçu de manière à ce que, dans le premier mode de fonctionnement, le fluide frigorigène issu du premier échangeur de

chaleur traverse le premier détendeur avant de traverser le deuxième échangeur de chaleur.

Par ailleurs, le fluide frigorigène peut être apte à circuler selon :

5 - un deuxième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une deuxième boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le premier détendeur, le deuxième échangeur de chaleur formant alors un évaporateur et le troisième échangeur de chaleur avant de traverser à nouveau le compresseur, et/ou

10 - un troisième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le premier détendeur, et le deuxième échangeur de chaleur formant alors un évaporateur avant de traverser à nouveau le compresseur.

15 Le circuit peut être conçu de manière à ce que, dans le deuxième mode de fonctionnement, le fluide frigorigène issu du deuxième échangeur de chaleur traverse le deuxième détendeur avant de traverser le troisième échangeur de chaleur.

20 Le premier échangeur de chaleur est par exemple apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le fluide caloporteur d'un circuit de fluide caloporteur. Le circuit de fluide caloporteur peut comporter un premier radiateur apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et de l'air extérieur à un véhicule et un second radiateur apte à échanger de chaleur entre ledit fluide caloporteur et un flux d'air
25 destiné à déboucher dans un habitacle du véhicule, le circuit de fluide caloporteur comportant en outre des moyens de redirection du fluide caloporteur aptes à diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur et/ou vers le second radiateur.

30 Le deuxième échangeur de chaleur peut être apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le flux d'air destiné à déboucher dans l'habitacle. Le troisième échangeur de chaleur peut être apte à

échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et de l'air extérieur au véhicule.

Dans une telle configuration, qui n'est qu'un exemple de mode de réalisation, et dans le premier mode de fonctionnement, appelé mode de chauffage de l'habitacle, des calories peuvent être prélevées sur l'air extérieur, à l'aide du troisième échangeur de chaleur, lesdites calories étant transférées ensuite au flux d'air destiné à l'habitacle (chauffage de l'habitacle), à la fois directement par le deuxième échangeur de chaleur et indirectement à l'aide du premier échangeur de chaleur, du fluide caloporteur et du second radiateur. Dans ce mode de fonctionnement, il est donc possible d'augmenter la quantité de chaleur apportée au flux d'air destiné à l'habitacle et/ou de réduire la consommation du compresseur qui ne doit fournir qu'un travail réduit afin d'atteindre une valeur de consigne en ce qui concerne la température de l'habitacle.

On notera également que, dans ce mode de fonctionnement, la quantité de chaleur transmise indirectement (par l'intermédiaire du circuit de fluide caloporteur) au flux d'air destiné à déboucher dans l'habitacle est relativement faible, ce qui permet d'améliorer le rendement du dispositif. En effet, la transmission de chaleur de façon indirecte a un rendement plus faible qu'une transmission de chaleur directe.

Un tel mode de fonctionnement peut être utilisé en particulier dans le cas où la température de l'air extérieur au véhicule est relativement faible, par exemple négative.

Dans le deuxième mode de fonctionnement, appelé mode de déshumidification, des calories peuvent être prélevées sur l'air extérieur, à l'aide du troisième échangeur de chaleur, des calories étant également prélevées sur le flux d'air destiné à l'habitacle, à l'aide du deuxième échangeur de chaleur, de façon à condenser l'humidité contenue dans le flux d'air destiné à l'habitacle (déshumidification). Les calories ainsi prélevées peuvent ensuite être transférées au fluide caloporteur par l'intermédiaire du premier échangeur de chaleur, puis au flux d'air destiné à

l'habitacle (préalablement déshumidifié par le deuxième échangeur de chaleur), à l'aide du second radiateur.

Un tel mode de fonctionnement peut être utilisé en particulier dans le cas où la température de l'air extérieur au véhicule est positive, par exemple comprise entre 3 et 15 °C.

Dans le troisième mode de fonctionnement également appelé mode de climatisation de l'habitacle, des calories peuvent être prélevées sur le flux d'air destiné à l'habitacle (refroidissement ou climatisation de l'air destiné à l'habitacle) à l'aide du deuxième échangeur de chaleur, lesdites calories étant transférées au fluide caloporteur par l'intermédiaire du premier échangeur de chaleur. Ces calories sont ensuite évacuées dans l'air extérieur, par l'intermédiaire du premier radiateur.

On notera que l'architecture proposée par l'invention permet d'améliorer le rendement du circuit de fluide frigorigène, en particulier pour le premier mode de fonctionnement, sans ajout d'échangeur de chaleur, de détendeur ou de vanne.

Selon une caractéristique de l'invention, le circuit comporte un accumulateur situé en amont du compresseur.

Les moyens de redirection du flux de fluide frigorigène peuvent comporter un clapet anti-retour situé en aval du troisième échangeur de chaleur.

Par ailleurs, le dispositif peut comporter :

- une première portion formant une boucle s'étendant de la sortie du compresseur à l'entrée du compresseur et comportant successivement le premier échangeur de chaleur, le premier détendeur, le deuxième échangeur de chaleur, un premier embranchement et un second embranchement,

- une seconde portion s'étendant du premier embranchement au second embranchement et comportant successivement, du premier embranchement vers le second embranchement, le second détendeur et le troisième échangeur de chaleur,

- les moyens de redirection du flux de fluide frigorigène étant aptes à autoriser le passage de fluide frigorigène dans la première portion, entre les premier et second embranchements, tout en interdisant le passage de fluide frigorigène dans la seconde portion, ou aptes à autoriser le passage de fluide frigorigène dans la seconde portion tout en interdisant le passage de fluide frigorigène dans la première portion, entre les premier et second embranchements.

Dans ce cas, la première portion peut comporter une première vanne d'arrêt située entre les premier et second embranchements, la seconde portion comportant une seconde vanne d'arrêt située entre le premier embranchement et le deuxième détendeur, la première vanne d'arrêt et la seconde vanne d'arrêt appartenant aux moyens de redirection du flux de fluide frigorigène.

En variante, les deux vannes d'arrêts peuvent être remplacées par une vanne à trois voies située au niveau du premier embranchement.

La seconde portion peut comporter un clapet anti-retour situé entre le troisième échangeur de chaleur et le deuxième embranchement, le clapet anti-retour appartenant aux moyens de redirection du flux de fluide frigorigène.

Par ailleurs, le premier détendeur et/ou le second détendeur ont une ouverture ou une perte de charge variable, l'ouverture et/ou la perte de charge du premier détendeur et/ou du second détendeur étant commandées.

Ainsi, dans le premier mode de fonctionnement, le premier détendeur peut être complètement ouvert et avoir une perte de charge nulle. Dans le deuxième mode de fonctionnement, le deuxième détendeur peut être complètement ouvert et avoir une perte de charge nulle. Dans chacun de ces différents modes de fonctionnement, il est également possible de contourner le détendeur concerné, par exemple par l'intermédiaire d'une portion de contournement.

De plus, le premier échangeur de chaleur peut être apte à échanger de chaleur avec un fluide caloporteur d'un circuit de fluide caloporteur.

L'invention concerne également un dispositif de conditionnement thermique d'un espace, comportant un circuit de fluide frigorigène du type précité, caractérisé en ce que le premier échangeur de chaleur est apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le fluide caloporteur du circuit de fluide caloporteur, ledit circuit de fluide caloporteur comportant un premier radiateur apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et de l'air extérieur audit espace et un second radiateur apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et un flux d'air destiné à déboucher dans ledit espace, le circuit de fluide caloporteur comportant en outre des moyens de redirection du fluide caloporteur aptes à diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur et/ou vers le second radiateur, le deuxième échangeur de chaleur étant apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le flux d'air destiné à déboucher dans ledit espace, le troisième échangeur de chaleur étant apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et de l'air extérieur audit espace.

Selon une caractéristique possible de l'invention, les moyens de redirection du circuit de fluide caloporteur peuvent être conçus pour diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur dans le premier mode de fonctionnement et pour diriger le fluide caloporteur vers le second radiateur dans le deuxième mode de fonctionnement et dans le troisième mode de fonctionnement.

L'invention concerne également un véhicule automobile comportant un dispositif de conditionnement thermique du type précité, ledit espace étant un habitacle du véhicule automobile.

L'invention concerne enfin un procédé de fonctionnement d'un circuit de fluide frigorigène comprenant un premier échangeur de chaleur formant un condenseur, un deuxième échangeur de chaleur formant un condenseur ou un évaporateur, un troisième échangeur de chaleur formant

un évaporateur, un compresseur, un premier détendeur, un second détendeur et des moyens de redirection du flux de fluide frigorigène, caractérisé en ce qu'il comporte au moins une étape de redirection du flux de fluide frigorigène conformément à l'un des modes de fonctionnement
5 suivants :

- un premier mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le deuxième échangeur de chaleur formant alors un condenseur, le deuxième
10 détendeur, et le troisième échangeur de chaleur avant de traverser à nouveau le compresseur,

- un deuxième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une deuxième boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le
15 premier détendeur, le deuxième échangeur de chaleur formant alors un évaporateur et le troisième échangeur de chaleur avant de traverser à nouveau le compresseur,

- un troisième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur, le premier échangeur de chaleur, le
20 premier détendeur, et le deuxième échangeur de chaleur formant alors un évaporateur avant de traverser à nouveau le compresseur.

L'invention sera mieux comprise et d'autres détails, caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la
25 description suivante faite à titre d'exemple non limitatif en référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique illustrant un dispositif de conditionnement thermique selon l'invention,

- la figure 2 est une vue schématique illustrant un premier mode
30 de fonctionnement du dispositif de la figure 1,

- la figure 3 est un diagramme de Mollier illustrant le mode de fonctionnement de la figure 2,
- la figure 4 est une vue schématique illustrant une variante du premier mode de fonctionnement du dispositif de la figure 1,
- 5 - la figure 5 est un diagramme de Mollier illustrant le mode de fonctionnement de la figure 4,
- la figure 6 est une vue schématique illustrant un deuxième mode de fonctionnement du dispositif de la figure 1,
- la figure 7 est un diagramme de Mollier illustrant le mode de
- 10 fonctionnement de la figure 6,
- la figure 8 est une vue schématique illustrant un troisième mode de fonctionnement du dispositif de la figure 1,
- la figure 9 est un diagramme de Mollier illustrant le mode de fonctionnement de la figure 8.

15 La figure 1 illustre un dispositif de conditionnement thermique d'un habitacle d'un véhicule automobile. Celui-ci comporte un circuit de fluide frigorigène comprenant un premier échangeur de chaleur 1 formant un condenseur, un deuxième échangeur de chaleur 2 formant un condenseur ou évaporateur (également appelé évapo-condenseur), un

20 troisième échangeur de chaleur 3 formant un évaporateur, un compresseur C, un premier détendeur D1, un second détendeur D2, une première vanne d'arrêt V1, une seconde vanne d'arrêt V2, un clapet anti-retour AR et un accumulateur A. Le premier détendeur D1 et le deuxième détendeur D2 sont à ouverture variable ou à perte de charge variable, ladite ouverture ou

25 ladite perte de charge étant apte à être régulée par l'intermédiaire de moyens de commande non représentés.

Plus particulièrement, le circuit de fluide frigorigène comporte :

- une première portion P1 formant une boucle s'étendant de la sortie du compresseur C à l'entrée du compresseur C et comportant
- 30 successivement le premier échangeur de chaleur 1, le premier détendeur D1, le deuxième échangeur de chaleur 2, un premier

embranchement E1, la première vanne V1, un second embranchement E2, et l'accumulateur A,

- une seconde portion P2 s'étendant du premier embranchement E1 au second embranchement E2 et comportant successivement, du premier embranchement E1 vers le second embranchement E2, la seconde vanne V2, le second détenteur D2, le troisième échangeur de chaleur 3 et le clapet anti-retour AR.

Le premier échangeur de chaleur 1 est apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le fluide caloporteur d'un circuit de fluide caloporteur. Le circuit de fluide caloporteur comporte un premier radiateur R1 apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et de l'air extérieur au véhicule et un second radiateur R2 apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et un flux d'air destiné à déboucher dans l'habitacle du véhicule. Le circuit de fluide caloporteur comporte en outre une pompe P et des vannes V3, V4 aptes à diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur R1 et/ou vers le second radiateur R2. Bien entendu, la structure du circuit de fluide caloporteur n'est qu'un exemple de réalisation et il est possible d'utiliser d'autres structures équivalentes (utilisation d'une ou plusieurs vannes à trois voies, par exemple) afin d'assurer les mêmes fonctions.

Le deuxième échangeur de chaleur 2 est apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le flux d'air destiné à déboucher dans l'habitacle. Le troisième échangeur de chaleur 3 est apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et de l'air extérieur au véhicule.

Le deuxième échangeur de chaleur 2 et le deuxième radiateur R2 sont par exemple disposés dans un canal de circulation d'air d'une installation de chauffage, ventilation et/ou climatisation, également appelée H.V.A.C. (Heating, Ventilation and Air-Conditioning, en anglais), ledit canal étant destiné à déboucher dans l'habitacle du véhicule. Le premier radiateur R1 et le troisième échangeur de chaleur 3 sont par exemple disposés en face avant du véhicule.

La figure 2 illustre un premier mode de fonctionnement du dispositif selon l'invention, dans lequel la première vanne V1 est fermée et dans lequel la seconde vanne V2 est ouverte. Ainsi, le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur C, le premier échangeur de chaleur 1, le premier détendeur D1, le deuxième échangeur de chaleur 2 formant alors un condenseur, la deuxième vanne V2, le deuxième détendeur D2, le troisième échangeur de chaleur 3, le clapet anti-retour AR et l'accumulateur A avant de traverser à nouveau le compresseur C.

10 Dans ce mode de fonctionnement, le détendeur D1 et le détendeur D2 ne sont pas complètement ouverts et appliquent par conséquent une perte de charge.

Dans ce mode de fonctionnement également, le premier radiateur R1 est rendu inopérant par fermeture de la vanne V3. Le fluide caloporteur circule donc uniquement au travers du second radiateur R2.

Dans le premier mode de fonctionnement, appelé mode de chauffage de l'habitacle, des calories peuvent être prélevées sur l'air extérieur, à l'aide du troisième échangeur de chaleur 3, lesdites calories étant transférées ensuite au flux d'air destiné à l'habitacle (chauffage de l'habitacle), à la fois directement par le deuxième échangeur de chaleur 2 et indirectement à l'aide du premier échangeur de chaleur 1, du fluide caloporteur et du second radiateur R2. Dans ce mode de fonctionnement, il est donc possible d'augmenter la quantité de chaleur apportée au flux d'air destiné à l'habitacle et/ou de réduire la consommation du compresseur C qui ne doit fournir qu'un travail réduit afin d'atteindre une valeur de consigne en ce qui concerne la température de l'habitacle.

On notera également que, dans ce mode de fonctionnement, la quantité de chaleur transmise indirectement (par l'intermédiaire du circuit de fluide caloporteur) au flux d'air destiné à déboucher dans l'habitacle est faible, ce qui permet d'améliorer le rendement du dispositif. En effet, la

transmission de chaleur de façon indirecte a un rendement plus faible qu'une transmission de chaleur directe.

Un tel mode de fonctionnement peut être utilisé en particulier dans le cas où la température de l'air extérieur au véhicule est relativement
5 faible, par exemple négative.

Le cycle thermodynamique correspondant au premier mode de fonctionnement est illustré sur le diagramme de Mollier de la figure 3. Sur ce diagramme, des points référencés i1 à i7 ont été reportés à la fois sur le diagramme de Mollier et sur le circuit de fluide frigorigène illustré à la
10 figure 2 afin de faciliter la compréhension. Les phases du fluide frigorigène (liquide ; diphasique, c'est-à-dire liquide et vapeur ; vapeur) sont également indiquées sur le diagramme, ainsi que les différentes étapes du cycle (évaporation, condensation, compression, détente).

On notera que le point i3 peut éventuellement être situé dans la
15 zone correspondant à l'état diphasique, puisque le deuxième échangeur de chaleur 2 assure ensuite la condensation du fluide frigorigène. Il est alors possible de réduire la taille du second radiateur R2 sans affecter le bon fonctionnement du dispositif.

La figure 4 illustre une variante du premier mode de
20 fonctionnement, qui diffère de celui décrit en référence aux figures 2 et 3 en ce que le premier détendeur D1 est complètement ouvert et n'applique, par conséquent, aucune perte de charge.

Comme précédemment, le cycle thermodynamique correspondant à cette variante du premier mode de fonctionnement est
25 illustré sur le diagramme de Mollier de la figure 5. Sur ce diagramme, des points référencés i1 à i7 ont été reportés à la fois sur le diagramme de Mollier et sur le circuit de fluide frigorigène illustré à la figure 4 afin de faciliter la compréhension. On notera que les points i3 et i4 sont confondus sur le diagramme de Mollier, puisque le second détendeur D2 n'applique
30 aucune perte de charge.

La figure 6 illustre un deuxième mode de fonctionnement dans lequel la vanne V1 est fermée et dans lequel la vanne V2 est ouverte. Ainsi, le fluide frigorigène circule selon une deuxième boucle traversant au moins successivement le compresseur C, le premier échangeur de chaleur 1, le premier détendeur D1, le deuxième échangeur de chaleur 2 formant alors un évaporateur, la deuxième vanne V2, le deuxième détendeur D2, le troisième échangeur de chaleur 3, le clapet anti-retour AR et l'accumulateur A avant de traverser à nouveau le compresseur C.

Dans ce mode de fonctionnement, le détendeur D1 applique une perte de charge, mais le détendeur D2 est complètement ouvert et n'applique par conséquent pas de perte de charge.

Dans ce mode de fonctionnement également, le premier radiateur R1 est rendu inopérant par fermeture de la vanne V3. Le fluide caloporteur circule donc uniquement au travers du second radiateur R2.

Dans le deuxième mode de fonctionnement, appelé mode de déshumidification, des calories peuvent être prélevées sur l'air extérieur, à l'aide du troisième échangeur de chaleur 3, des calories étant également prélevées sur le flux d'air destiné à l'habitacle, à l'aide du deuxième échangeur de chaleur 2, de façon à condenser l'humidité contenue dans le flux d'air destiné à l'habitacle (déshumidification). Les calories ainsi prélevées peuvent ensuite être transférées au fluide caloporteur par l'intermédiaire du premier échangeur de chaleur 1, puis au flux d'air destiné à l'habitacle (préalablement déshumidifié par le deuxième échangeur de chaleur 2), à l'aide du second radiateur R2.

Un tel mode de fonctionnement peut être utilisé en particulier dans le cas où la température de l'air extérieur au véhicule est positive, par exemple comprise entre 3 et 15 °C.

Comme précédemment, le cycle thermodynamique correspondant au deuxième mode de fonctionnement est illustré sur le diagramme de Mollier de la figure 7. Sur ce diagramme, des points référencés i1 à i7 ont été reportés à la fois sur le diagramme de Mollier et

sur le circuit de fluide frigorigène illustré à la figure 6 afin de faciliter la compréhension.

On notera que les points i_5 et i_6 sont confondus sur le diagramme de Mollier, puisque le premier détendeur D1 n'applique aucune
5 perte de charge.

La figure 8 illustre un troisième mode de fonctionnement dans lequel la vanne V1 est ouverte et dans lequel la vanne V2 est fermée. Ainsi, le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur C, le premier échangeur de chaleur 1, le
10 premier détendeur D1, le deuxième échangeur de chaleur 2 formant alors un évaporateur, la première vanne V1 et l'accumulateur A avant de traverser à nouveau le compresseur C.

Dans ce mode de fonctionnement, le détendeur D1 applique une perte de charge. Dans ce mode de fonctionnement également, le second
15 radiateur R2 est rendu inopérant par fermeture de la vanne V4. Le fluide caloporteur circule donc uniquement au travers du premier radiateur R1.

Dans le troisième mode de fonctionnement, également appelé mode de climatisation de l'habitacle, des calories peuvent être prélevées sur le flux d'air destiné à l'habitacle (refroidissement ou climatisation de l'air
20 destiné à l'habitacle) à l'aide du deuxième échangeur de chaleur 2, lesdites calories étant transférées au fluide caloporteur par l'intermédiaire du premier échangeur de chaleur 1. Ces calories sont ensuite évacuées dans l'air extérieur, par l'intermédiaire du premier radiateur R1.

Comme précédemment, le cycle thermodynamique
25 correspondant au troisième mode de fonctionnement est illustré sur le diagramme de Mollier de la figure 9. Sur ce diagramme, des points référencés i_1 à i_5 ont été reportés à la fois sur le diagramme de Mollier et sur le circuit de fluide frigorigène illustré à la figure 8 afin de faciliter la compréhension.

REVENDEICATIONS

1. Circuit de fluide frigorigène comprenant un premier échangeur de chaleur (1) formant un condenseur, un deuxième échangeur de chaleur
5 (2) formant un condenseur ou un évaporateur, un troisième échangeur de chaleur (3) formant un évaporateur, un compresseur (C), un premier détenteur (D1), un second détenteur (D2) et des moyens (V1, V2, AR) de redirection du flux de fluide frigorigène qui comportent un clapet anti-retour (AR) situé en aval du troisième échangeur de chaleur (3), lesdits moyens
10 (V1, V2, AR) étant aptes à faire circuler le fluide frigorigène selon un premier mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1), le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un condenseur, le deuxième
15 détenteur (D2), et le troisième échangeur de chaleur (3) avant de traverser à nouveau le compresseur (C).

2. Circuit selon la revendication 1, caractérisé en ce que, dans le premier mode de fonctionnement, le fluide frigorigène issu du premier échangeur de chaleur (1) traverse le premier détenteur (D1) avant de
20 traverser le deuxième échangeur de chaleur (2).

3. Circuit selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que le fluide frigorigène est apte à circuler selon :

- un deuxième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une deuxième boucle traversant au moins
25 successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1), le premier détenteur (D1), le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un évaporateur et le troisième échangeur de chaleur (3) avant de traverser à nouveau le compresseur (C), et/ou

- un troisième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins
30 successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1),

le premier détendeur (D1), et le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un évaporateur avant de traverser à nouveau le compresseur (C).

5 4. Circuit selon la revendication 3, caractérisé en ce que, dans le deuxième mode de fonctionnement, le fluide frigorigène issu du deuxième échangeur de chaleur (2) traverse le deuxième détendeur (D2) avant de traverser le troisième échangeur de chaleur (3).

5. Circuit selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'il comporte un accumulateur (A) situé en amont du compresseur (C).

10 6. Circuit selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce qu'il comporte :

- une première portion (P1) formant une boucle s'étendant de la sortie du compresseur (C) à l'entrée du compresseur (C) et comportant successivement le premier échangeur de chaleur (1), le premier détendeur (D1), le deuxième échangeur de chaleur (2), un premier embranchement (E1) et un second embranchement (E2),

- une seconde portion (P2) s'étendant du premier embranchement (E1) au second embranchement (E2) et comportant successivement, du premier embranchement (E1) vers le second embranchement (E2), le second détendeur (D2) et le troisième échangeur de chaleur (3),

- les moyens (V1, V2) de redirection du flux de fluide frigorigène étant aptes à autoriser le passage de fluide frigorigène dans la première portion (P1), entre les premier et second embranchements (E1, E2), tout en interdisant le passage de fluide frigorigène dans la seconde portion (P2), ou aptes à autoriser le passage de fluide frigorigène dans la seconde portion (P2) tout en interdisant le passage de fluide frigorigène dans la première portion (P1), entre les premier et second embranchements (E1, E2).

7. Circuit selon la revendication 6, caractérisé en ce que la première portion (P1) comporte une première vanne d'arrêt (V1) située entre les premier et second embranchements (E1, E2), la seconde portion

(P2) comportant une seconde vanne d'arrêt (V2) située entre le premier embranchement et le deuxième détendeur (D2), la première vanne d'arrêt (V1) et la seconde vanne d'arrêt (V2) appartenant aux moyens de redirection du flux de fluide frigorigène.

- 5 8. Circuit selon la revendication 6 ou 7, caractérisé en ce que la seconde portion (P2) comporte un clapet anti-retour (AR) situé entre le troisième échangeur de chaleur (3) et le deuxième embranchement (E2), le clapet anti-retour (AR) appartenant aux moyens de redirection du flux de fluide frigorigène.
- 10 9. Circuit selon l'une des revendications 1 à 8, caractérisé en ce que le premier détendeur (D1) et/ou le second détendeur (D2) ont une ouverture ou une perte de charge variable, l'ouverture et/ou la perte de charge du premier détendeur (D1) et/ou du second détendeur (D2) étant commandées.
- 15 10. Circuit selon l'une des revendications 1 à 9, caractérisé en ce que le premier échangeur de chaleur (1) est apte à échanger de chaleur avec un fluide caloporteur d'un circuit de fluide caloporteur.
- 20 11. Dispositif de conditionnement thermique d'un espace, comportant un circuit de fluide frigorigène selon la revendication 10, caractérisé en ce que le premier échangeur de chaleur (1) est apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le fluide caloporteur du circuit de fluide caloporteur, ledit circuit de fluide caloporteur comportant un premier radiateur (R1) apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et de l'air extérieur audit espace et un second radiateur (R2) apte à échanger de la chaleur entre ledit fluide caloporteur et un flux d'air destiné à déboucher dans ledit espace, le circuit de fluide caloporteur comportant en outre des moyens (V3, V4) de redirection du fluide caloporteur aptes à diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur (R1) et/ou vers le second radiateur (R2), le deuxième échangeur de chaleur (2) étant apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et le flux d'air destiné à déboucher dans ledit espace, le troisième échangeur de
- 25
- 30

chaleur (3) étant apte à échanger de la chaleur entre le fluide frigorigène et de l'air extérieur audit espace.

12. Dispositif selon la revendication 11, lorsqu'elle dépend des revendications 6 et 10 en dépendance avec la revendication 3, caractérisé en ce que les moyens de redirection (V3, V4) du circuit de fluide caloporteur sont conçus pour diriger le fluide caloporteur vers le premier radiateur (R1) dans le premier mode de fonctionnement et pour diriger le fluide caloporteur vers le second radiateur (R2) dans le deuxième mode de fonctionnement et dans le troisième mode de fonctionnement.

13. Véhicule automobile comportant un dispositif de conditionnement thermique selon la revendication 11 ou 12, ledit espace étant un habitacle du véhicule automobile.

14. Procédé de fonctionnement d'un circuit de fluide frigorigène comprenant un premier échangeur de chaleur (1) formant un condenseur, un deuxième échangeur de chaleur (2) formant un condenseur ou un évaporateur, un troisième échangeur de chaleur (3) formant un évaporateur, un compresseur (C), un premier détendeur (D1), un second détendeur (D2) et des moyens (V1, V2, AR) de redirection du flux de fluide frigorigène qui comportent un clapet anti-retour (AR) situé en aval du troisième échangeur de chaleur (3), caractérisé en ce qu'il comporte au moins une étape de redirection du flux de fluide frigorigène conformément à l'un des modes de fonctionnement suivants :

- un premier mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1), le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un condenseur, le deuxième détendeur (D2), et le troisième échangeur de chaleur (3) avant de traverser à nouveau le compresseur (C),

- un deuxième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une deuxième boucle traversant au moins successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1),

le premier détendeur (D1), le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un évaporateur et le troisième échangeur de chaleur (3) avant de traverser à nouveau le compresseur (C),

- un troisième mode de fonctionnement dans lequel le fluide frigorigène circule selon une première boucle traversant au moins successivement le compresseur (C), le premier échangeur de chaleur (1), le premier détendeur (D1), et le deuxième échangeur de chaleur (2) formant alors un évaporateur avant de traverser à nouveau le compresseur (C).

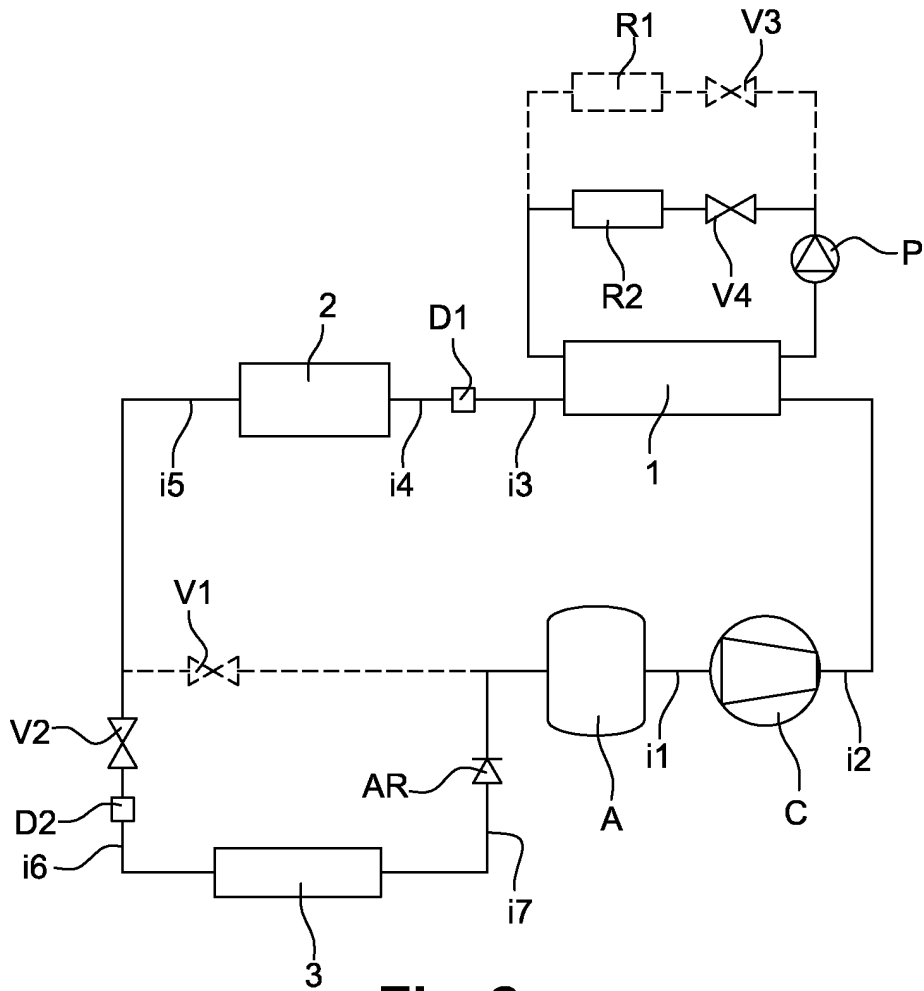


Fig. 2

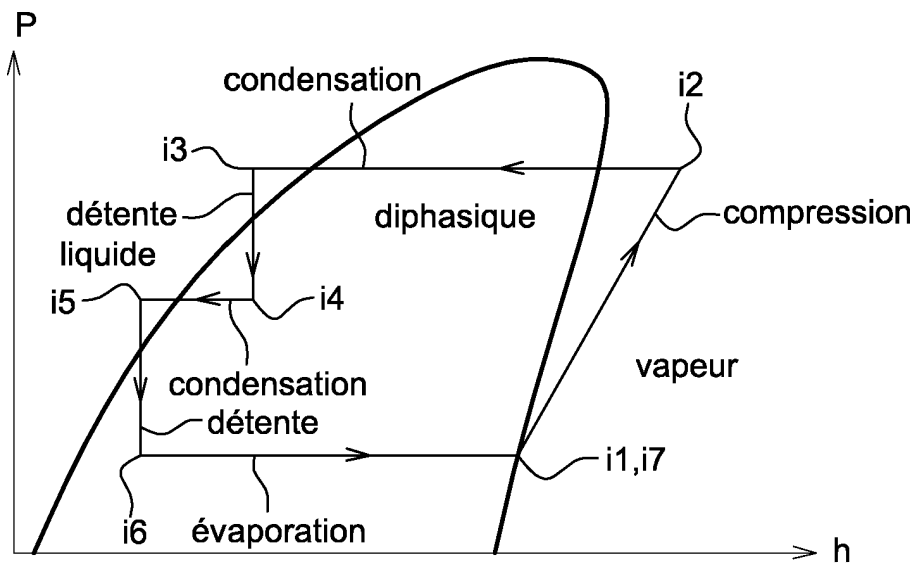


Fig. 3

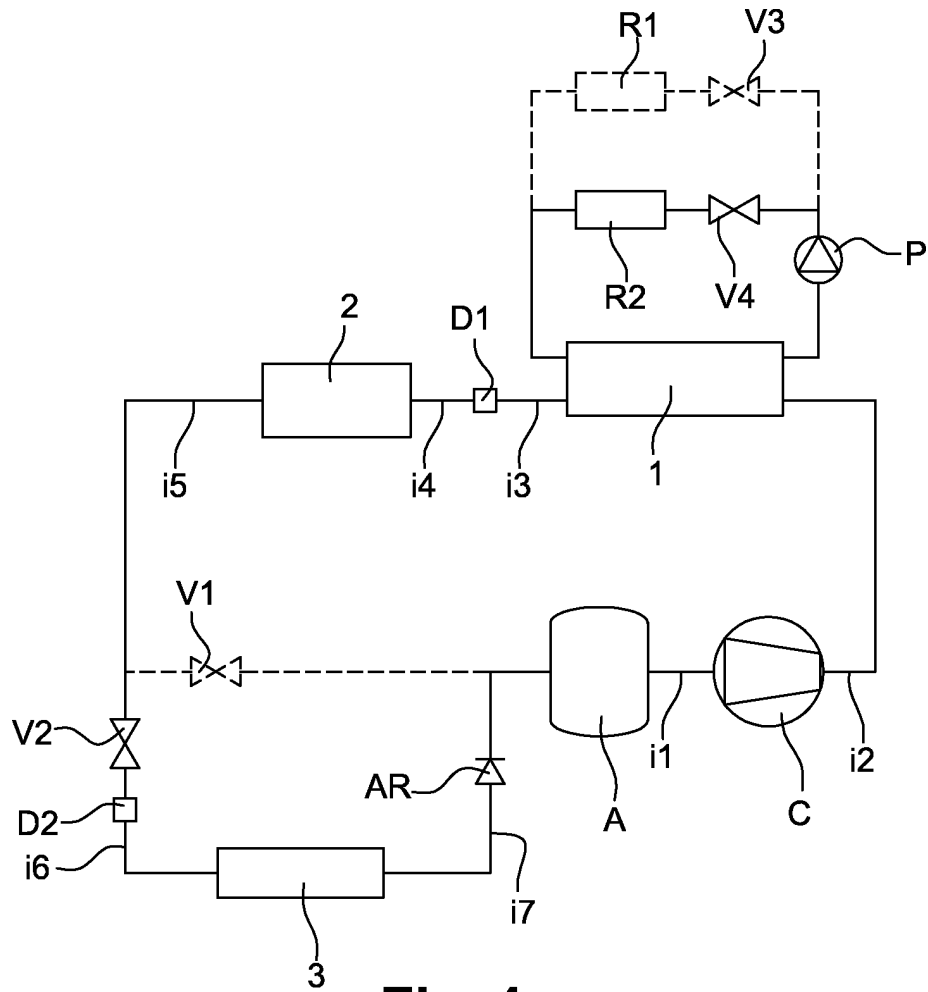


Fig. 4

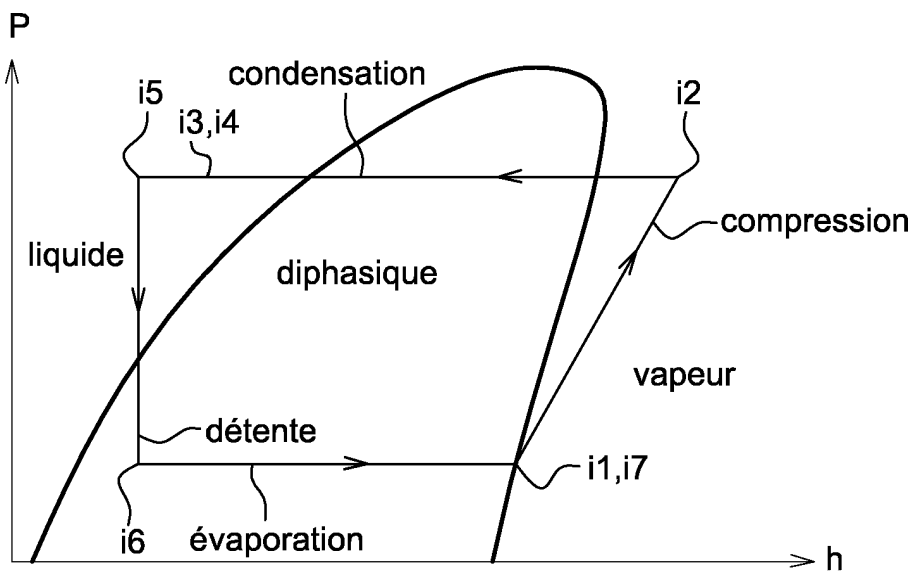


Fig. 5

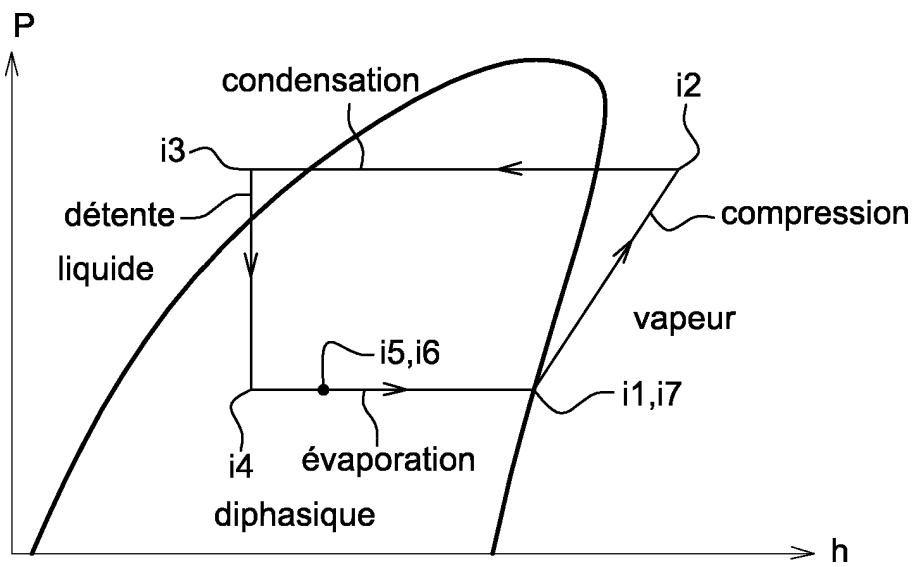
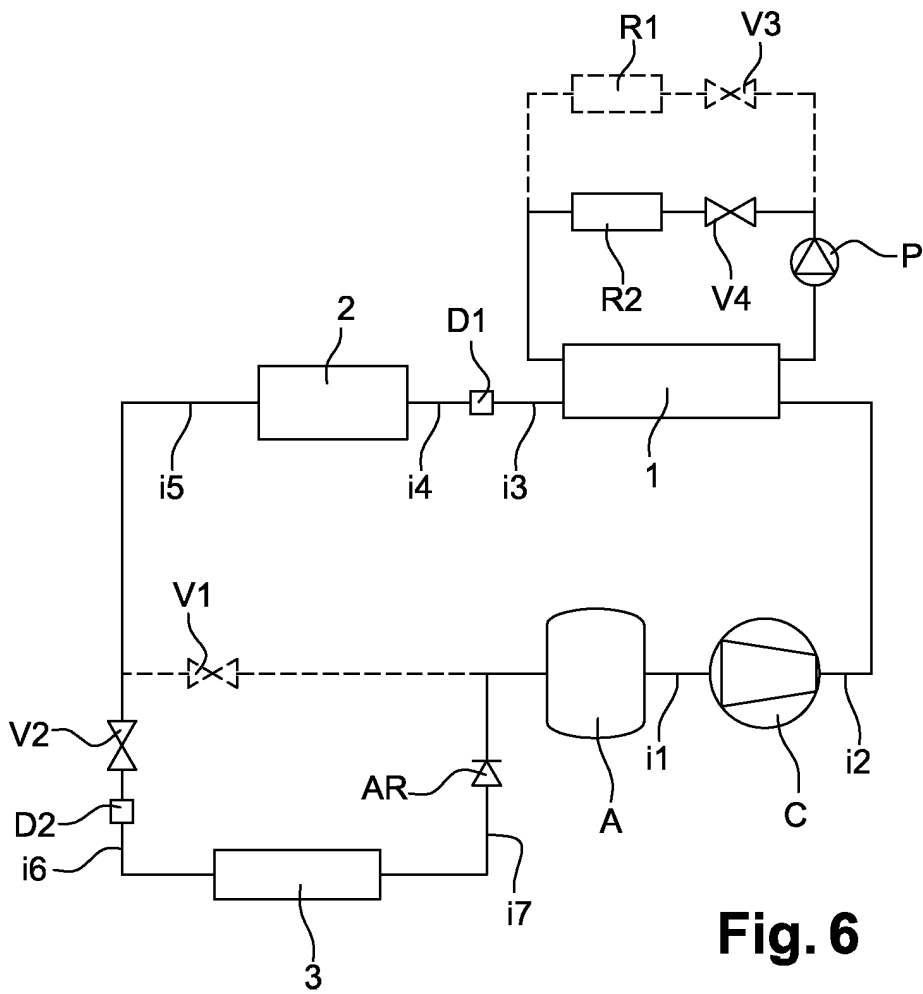


Fig. 8

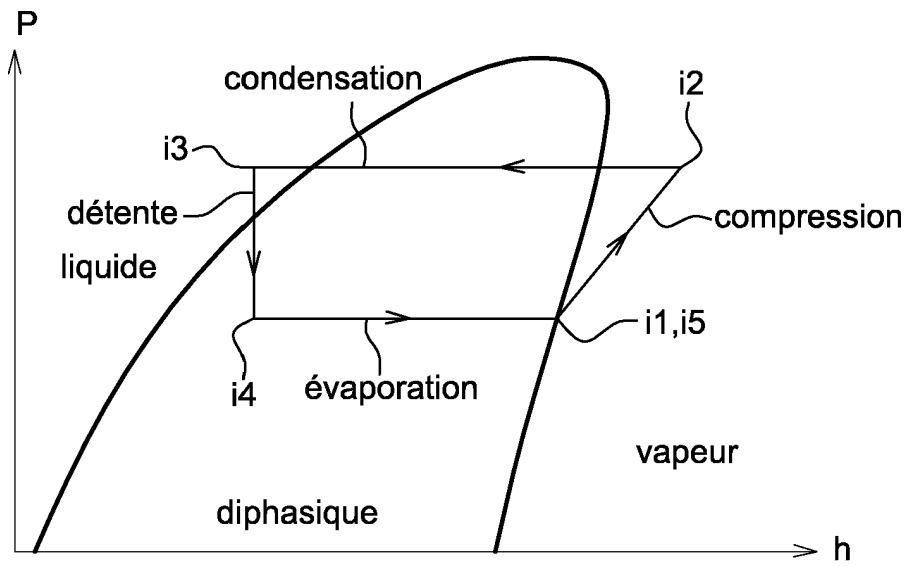
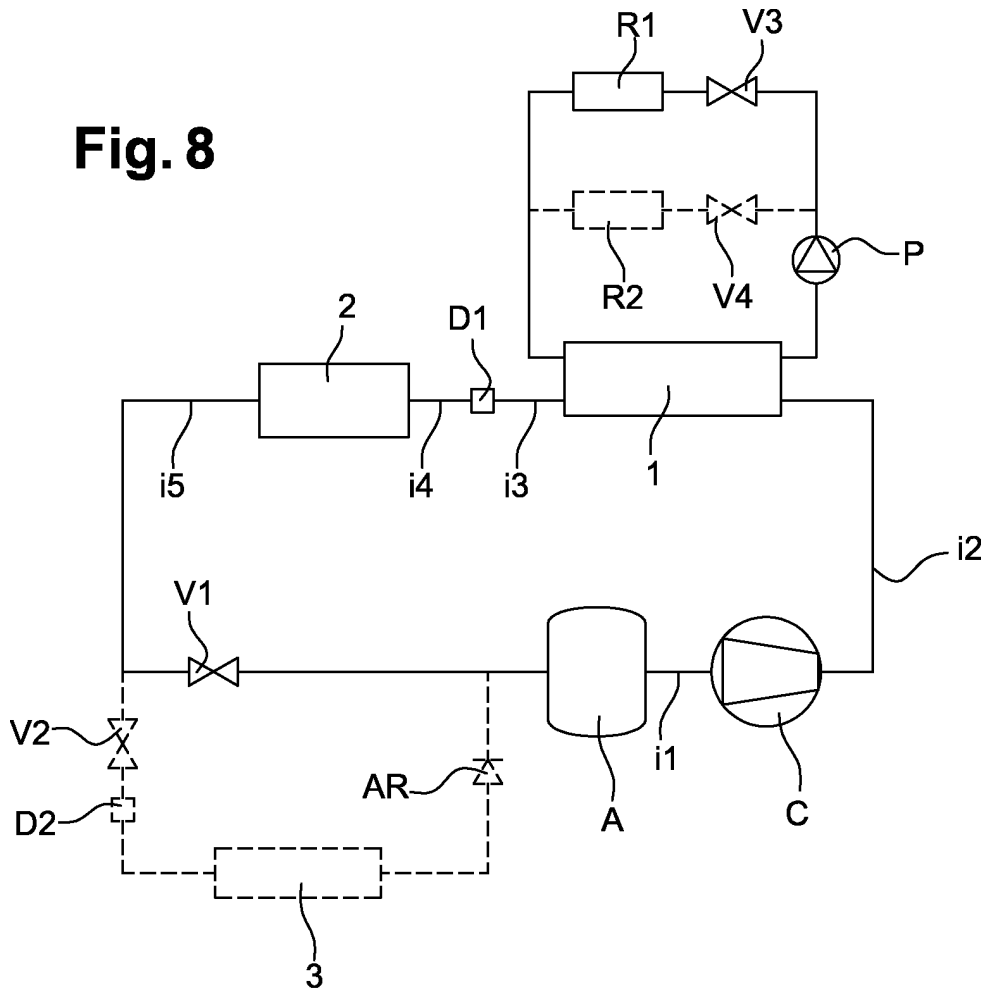


Fig. 9

RAPPORT DE RECHERCHE

articles L.612-14, L.612-53 à 69 du code de la propriété intellectuelle

OBJET DU RAPPORT DE RECHERCHE

L'I.N.P.I. annexe à chaque brevet un "RAPPORT DE RECHERCHE" citant les éléments de l'état de la technique qui peuvent être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention, au sens des articles L. 611-11 (nouveau) et L. 611-14 (activité inventive) du code de la propriété intellectuelle. Ce rapport porte sur les revendications du brevet qui définissent l'objet de l'invention et délimitent l'étendue de la protection.

Après délivrance, l'I.N.P.I. peut, à la requête de toute personne intéressée, formuler un "AVIS DOCUMENTAIRE" sur la base des documents cités dans ce rapport de recherche et de tout autre document que le requérant souhaite voir prendre en considération.

CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DU PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

Le demandeur a présenté des observations en réponse au rapport de recherche préliminaire.

Le demandeur a maintenu les revendications.

Le demandeur a modifié les revendications.

Le demandeur a modifié la description pour en éliminer les éléments qui n'étaient plus en concordance avec les nouvelles revendications.

Les tiers ont présenté des observations après publication du rapport de recherche préliminaire.

Un rapport de recherche préliminaire complémentaire a été établi.

DOCUMENTS CITES DANS LE PRESENT RAPPORT DE RECHERCHE

La répartition des documents entre les rubriques 1, 2 et 3 tient compte, le cas échéant, des revendications déposées en dernier lieu et/ou des observations présentées.

Les documents énumérés à la rubrique 1 ci-après sont susceptibles d'être pris en considération pour apprécier la brevetabilité de l'invention.

Les documents énumérés à la rubrique 2 ci-après illustrent l'arrière-plan technologique général.

Les documents énumérés à la rubrique 3 ci-après ont été cités en cours de procédure, mais leur pertinence dépend de la validité des priorités revendiquées.

Aucun document n'a été cité en cours de procédure.

1. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE SUSCEPTIBLES D'ETRE PRIS EN CONSIDERATION POUR APPRECIER LA BREVETABILITE DE L'INVENTION

WO 2013/084463 A1 (DENSO CORP [JP]) 13 juin 2013 (2013-06-13)

FR 2 963 665 A1 (VALEO SYSTEMES THERMIQUES [FR]) 10 février 2012 (2012-02-10)

2. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE ILLUSTRANT L'ARRIERE-PLAN TECHNOLOGIQUE GENERAL

NEANT

3. ELEMENTS DE L'ETAT DE LA TECHNIQUE DONT LA PERTINENCE DEPEND DE LA VALIDITE DES PRIORITES

NEANT