

La présente invention se rapporte à un circuit fermé fonctionnant selon un cycle de Rankine.

Elle vise plus particulièrement un tel circuit avec un dispositif permettant
5 de récupérer l'énergie calorifique provenant de ce circuit et de la transformer en une autre énergie.

Comme cela est connu, le cycle de Rankine est un cycle
thermodynamique à circuit fermé ayant pour particularité de faire appel à un
10 changement de phase (liquide/vapeur) d'un fluide de travail.

Ce cycle se décompose généralement en une étape durant laquelle le
fluide de travail utilisé, généralement de l'eau sous forme liquide, est
comprimée de manière isentropique, suivie d'une étape où cette eau liquide
15 comprimée est chauffée et vaporisée au contact d'une source de chaleur. Cette
vapeur d'eau est ensuite détendue, au cours d'une autre étape, de manière
isentropique dans une machine de détente, puis, dans une dernière étape, cette
vapeur détendue est refroidie et condensée au contact d'une source froide.

20 Pour réaliser ces différentes étapes, le circuit comprend un compresseur
pour comprimer l'eau sous forme liquide, un évaporateur qui est balayé par un
fluide chaud pour réaliser la vaporisation au moins partielle de l'eau comprimé,
une machine de détente pour détendre la vapeur, telle qu'une turbine, qui
transforme l'énergie de cette vapeur en une autre énergie, comme une énergie
25 mécanique ou électrique, et un condenseur grâce auquel la chaleur contenue
dans la vapeur est cédée à une source froide, généralement de l'air extérieur
qui balaye ce condenseur, pour transformer cette vapeur en de l'eau sous
forme liquide.

30 Il est également connu, notamment par le document FR 2 884 555,
d'utiliser l'énergie calorifique véhiculée par les gaz d'échappement d'un moteur
à combustion interne, en particulier celui utilisé pour des véhicules automobiles,

comme source chaude pour assurer le chauffage et la vaporisation du fluide traversant l'évaporateur.

Ceci permet d'améliorer l'efficacité énergétique de ce moteur en récupérant une grande partie de l'énergie perdue à l'échappement pour la transformer en une énergie qui peut être utilisée pour le véhicule automobile au travers du circuit à cycle de Rankine.

En outre, dans ce circuit, la chaleur contenue dans la vapeur d'eau est cédée à l'air extérieur qui balaye le condenseur pour transformer cette vapeur en de l'eau sous forme liquide. Lors de cet échange, la vapeur d'eau cède de l'énergie thermique calorifique à cet air, cet air chaud est ensuite évacué directement dans l'atmosphère.

De ce fait, une grande quantité d'énergie calorifique est perdue alors qu'elle pourrait être utilisée à bon escient.

La présente invention se propose de remédier aux inconvénients ci-dessus grâce à un circuit et à un procédé qui permettent de récupérer tout ou une majeure partie de l'énergie calorifique pour la transformer en une énergie facilement utilisable, comme de l'énergie électrique.

A cet effet, l'invention concerne un circuit fermé fonctionnant selon un cycle de Rankine comprenant une pompe de circulation et de compression d'un fluide de travail sous forme liquide, un échangeur de chaleur balayé par une source chaude pour l'évaporation dudit fluide, des moyens de détente du fluide sous forme vapeur, et un échangeur de refroidissement pour la condensation de ce fluide et traversé par un fluide de refroidissement entre une face d'entrée et une face de sortie, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens de captage et de transformation de l'énergie calorifique provenant de l'échangeur de refroidissement en une autre énergie.

Le circuit peut comprendre des moyens de captage et de transformation de l'énergie calorifique en une énergie électrique.

Les moyens de captage et de transformation peuvent comprendre des thermopiles.

5 Les thermopiles peuvent être placées sur la face de sortie de l'échangeur de refroidissement.

Les thermopiles peuvent être placées dans le flux du fluide de refroidissement chauffé provenant de la face de sortie de l'échangeur de
10 refroidissement.

Le fluide de refroidissement peut être de l'air ou de l'eau.

La source chaude peut provenir des gaz d'échappement d'un moteur à
15 combustion interne.

L'invention concerne également un procédé utilisant un circuit fermé fonctionnant selon un cycle de Rankine, ledit circuit comprenant une pompe de circulation et de compression d'un fluide de travail sous forme liquide, un
20 échangeur de chaleur balayé par une source chaude pour l'évaporation dudit fluide, des moyens de détente du fluide sous forme vapeur, et un échangeur de refroidissement balayé par un fluide de refroidissement entre sa face d'entrée et sa face de sortie pour la condensation de ce fluide, caractérisé en ce qu'il consiste, pendant le fonctionnement du circuit, à capter l'énergie calorifique
25 évacuée de cet échangeur de refroidissement pour la transformer en une autre énergie.

Le procédé peut consister à capter l'énergie calorifique contenue dans le fluide de refroidissement ayant traversé l'échangeur de refroidissement.

30

Les autres caractéristiques et avantages de l'invention vont apparaître à la lecture de la description qui va suivre, donnée à titre uniquement illustratif et

non limitatif, et à laquelle est annexée la figure unique qui montre un dispositif de récupération d'énergie calorifique provenant d'un circuit fermé fonctionnant selon un cycle de Rankine.

5 Sur la figure 1, le circuit fermé à cycle de Rankine 10 comprend un moyen de circulation et de compression 12 d'un fluide de travail, ici de l'eau, circulant dans ce circuit selon un sens horaire (Flèches A). Ce moyen, dénommé compresseur dans la suite de la description, permet de comprimer cette eau entre une entrée 14 et une sortie 16 où cette eau, toujours sous forme liquide,
10 est à pression élevée.

Ce compresseur est avantageusement entraîné en rotation tous moyens connus, comme par un moteur électrique 18.

Ce circuit comporte aussi un échangeur de chaleur 20, dénommé évaporateur, traversé par l'eau comprimé d'où elle ressort sous forme de
15 vapeur comprimée.

Cet évaporateur est balayé par une source chaude 22 provenant des gaz d'échappement circulant dans la ligne d'échappement 24 d'un moteur à combustion interne 26.

Avantageusement, ce moteur est un moteur à combustion interne d'un
20 véhicule automobile.

Ce circuit comporte également un dispositif de détente 28, ou détenteur, recevant à son admission la vapeur d'eau comprimée à haute pression et à partir duquel la vapeur d'eau ressort sous forme de vapeur détendue à basse pression.

25 A titre d'exemple, ce détenteur est une turbine de détente dont le rotor (non représenté) est entraîné en rotation par la vapeur d'eau. Ce rotor est avantageusement relié à un tout dispositif connu permettant de transformer l'énergie mécanique récupérée en une autre énergie, comme par exemple une génératrice électrique 30.

30

Le circuit comporte encore un échangeur de refroidissement 32, appelée condenseur dans la suite de la description, avec une entrée 34 pour la vapeur

basse pression détendue et une sortie 36 pour la vapeur transformée en eau sous forme liquide après son passage dans ce condenseur. Ce condenseur est, ici à titre d'exemple, un échangeur de type tubes-ailettes dans lequel la vapeur circule dans les tubes et dans lequel un fluide de refroidissement balaye les tubes et les ailettes. Avantageusement, ce condenseur échangeur forme un ensemble parallélépipédique avec une face d'entrée 38 en regard d'un fluide de refroidissement Ff et une face de sortie 40 à partir de laquelle le fluide de refroidissement chauffée est évacué de ce condenseur.

10 Dans le cas de l'exemple décrit, ce fluide de refroidissement est de l'air extérieur à température ambiante qui traverse le condenseur entre sa face d'entrée 38 et sa face de sortie 40 en refroidissant la vapeur détendue. Ce refroidissement a pour effet de condenser cette vapeur et de la transformer en un liquide à la sortie 36 du condenseur. Ainsi, de par l'échange thermique entre
15 la vapeur et l'air, ce dernier capte l'énergie calorifique contenue dans cette vapeur et aboutit à la face 40 du condenseur selon un flux d'air chaud (représenté sur la figure par une multiplicité de flèches Fc).

Bien entendu, tout autre fluide de refroidissement, comme de l'eau, peut
20 être utilisé pour assurer la condensation de la vapeur.

Ce circuit comporte en outre des moyens de transformation de l'énergie calorifique 42 fournie par le condenseur. Plus particulièrement, ces moyens permettent de récupérer l'énergie calorifique contenue dans le flux d'air chaud
25 et de la transformer en une autre énergie, comme une énergie mécanique ou une énergie électrique.

Avantageusement, ces moyens de transformation comprennent une succession de thermopiles 44 placées dans le flux d'air chaud Fc et permettant d'obtenir une énergie électrique à partir de l'énergie calorifique du condenseur.

30 Plus particulièrement, ces thermopiles sont placées sur la face de sortie 40 de ce condenseur ou à proximité de celle-ci sans pour cela gêner la circulation de l'air entre ses faces d'entrée et de sortie.

Sans sortir du cadre de l'invention, ces thermopiles peuvent être des éléments incorporés à l'intérieur du condenseur ou être des éléments constitutifs de ce condenseur.

- 5 Ces thermopiles ont pour effet de transformer in situ la chaleur qu'elles captent en une énergie électrique, notamment par effet Seebeck. Cette énergie électrique est ensuite utilisable au travers de conducteurs électriques 46 connectés à ces thermopiles.
- 10 Des conduites de circulation de fluide 48, 50, 52, 54 permettent de relier successivement les différents éléments de ce circuit pour que le fluide de travail, sous forme liquide ou sous forme vapeur, circule selon le sens indiqué par les flèches.
- 15 Ainsi de manière avantageuse, l'ensemble formé par le circuit 10 avec le dispositif de récupération d'énergie calorifique et de transformation en énergie électrique 42, et par le moteur à combustion interne 26 avec sa ligne d'échappement 24 équipe avantageusement un véhicule automobile.
- 20 En fonctionnement, l'eau circule dans le circuit selon un sens horaire en considérant la figure (flèches A) sous l'effet du compresseur 12 entraîné en rotation par son moteur électrique 18.
- 25 Dans cette configuration, l'eau sort du compresseur 12 sous forme d'eau liquide comprimée avec une pression de l'ordre de 10 bars et une température voisine de 30°. Cette eau comprimée circule dans la conduite 48 pour aboutir à l'évaporateur 20. Cette eau comprimée traverse l'évaporateur 20 pour être, en sortie de cet évaporateur, sous forme de vapeur comprimée à haute pression et à une température d'environ 300°C. Cette vaporisation se réalise sous l'effet de la chaleur provenant des gaz d'échappement du moteur 26 et balayant
- 30 l'évaporateur. La vapeur d'eau traverse ensuite le détendeur 28 en lui transmettant l'énergie qu'elle contient, cette énergie étant utilisée pour entraîner la génératrice 30. La vapeur d'eau détendue, qui sort de ce détendeur, traverse

le condenseur 32 dans lequel elle ressort en une eau liquide. Cette eau liquide est ensuite amenée par la conduite 54 au compresseur 12 pour y être comprimée.

Lors de son passage au travers du condenseur, la vapeur est à environ
5 100°C à l'entrée 34 et ressort par la sortie 36 en grande partie sous forme liquide à une température de 30°C. Durant ce passage, les calories contenues dans cette vapeur ont été captées par l'air froid (flèche Ff) qui balaye ce condenseur entre sa face d'entrée 32 et sa face de sortie 40. Cet air se réchauffe au fur et à mesure de son cheminement dans le condenseur pour
10 arriver à la face de sortie 40 sous la forme d'un flux d'air chauffé Fc par la vapeur.

De par la présence des thermopiles 44, l'air chaud (flèches Fc) traverse ces thermopiles en leur cédant une grande partie de son énergie calorifique pour aboutir, après cette traversée, à un flux d'air Fc' qui est à une température
15 inférieure au flux d'air chaud Fc.

La chaleur ainsi captée est ensuite transformée en énergie électrique par ces thermopiles.

Cette énergie électrique est transportée par les conducteurs 46 vers tout dispositif utilisateur de courant, comme des batteries ou des accessoires du
20 véhicule automobile.

Il est à noter que la vapeur d'eau qui entre dans le condenseur est à une température quasiment invariable (de l'ordre de quelques degrés autour de 100°C). Ceci permet d'utiliser des thermopiles avec une zone de rendement
25 maximale sur une courte plage de température d'air chaud.

Il est à noter que, dans le cas où les thermopiles sont des éléments constitutifs du condenseur, ces thermopiles captent directement la chaleur provenant du condenseur et non pas du flux d'air.

REVENDEICATIONS

1) Circuit fermé fonctionnant selon un cycle de Rankine comprenant une pompe de circulation et de compression (12) d'un fluide de travail sous forme
5 liquide, un échangeur de chaleur (20) balayé par une source chaude (22) pour l'évaporation dudit fluide, des moyens de détente (28) du fluide sous forme vapeur, et un échangeur de refroidissement (32) pour la condensation de ce fluide et traversé par un fluide de refroidissement entre une face d'entrée (38) et
10 une face de sortie (40), caractérisé en ce qu'il comprend des moyens de captage et de transformation (42) de l'énergie calorifique provenant de l'échangeur de refroidissement (32) en une autre énergie.

2) Circuit selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend des moyens de captage et de transformation (42) de l'énergie calorifique en une
15 énergie électrique.

3) Circuit selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que lesdits moyens de captage et de transformation (42) comprennent des thermopiles
20 (44).

4) Circuit selon la revendication 3, caractérisé en ce que les thermopiles (44) sont placées sur la face de sortie (40) de l'échangeur de refroidissement.

5) Circuit selon la revendication 3, caractérisé en ce que les thermopiles
25 (44) sont placées dans le flux du fluide de refroidissement chauffé provenant de la face de sortie (40) de l'échangeur de refroidissement.

6) Circuit selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le fluide de refroidissement est de l'air.

30

7) Circuit selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que le fluide de refroidissement est de l'eau.

8) Circuit selon la revendication 1, caractérisé en ce que la source chaude (22) provient des gaz d'échappement d'un moteur à combustion interne (26).

5 9) Procédé utilisant un circuit fermé (10) fonctionnant selon un cycle de Rankine, ledit circuit comprenant une pompe de circulation et de compression (12) d'un fluide de travail sous forme liquide, un échangeur de chaleur (20) balayé par une source chaude (22) pour l'évaporation dudit fluide, des moyens de détente (28) du fluide sous forme vapeur, et un échangeur de
10 refroidissement (38) balayé par un fluide de refroidissement entre sa face d'entrée (38) et sa face de sortie (40) pour la condensation de ce fluide, caractérisé en ce qu'il consiste, pendant le fonctionnement du circuit, à capter l'énergie calorifique évacuée de cet échangeur de refroidissement pour la transformer en une autre énergie.

15

10) Procédé selon la revendication 9, caractérisé en ce qu'il consiste à capter l'énergie calorifique contenue dans le fluide de refroidissement ayant traversé l'échangeur de refroidissement.

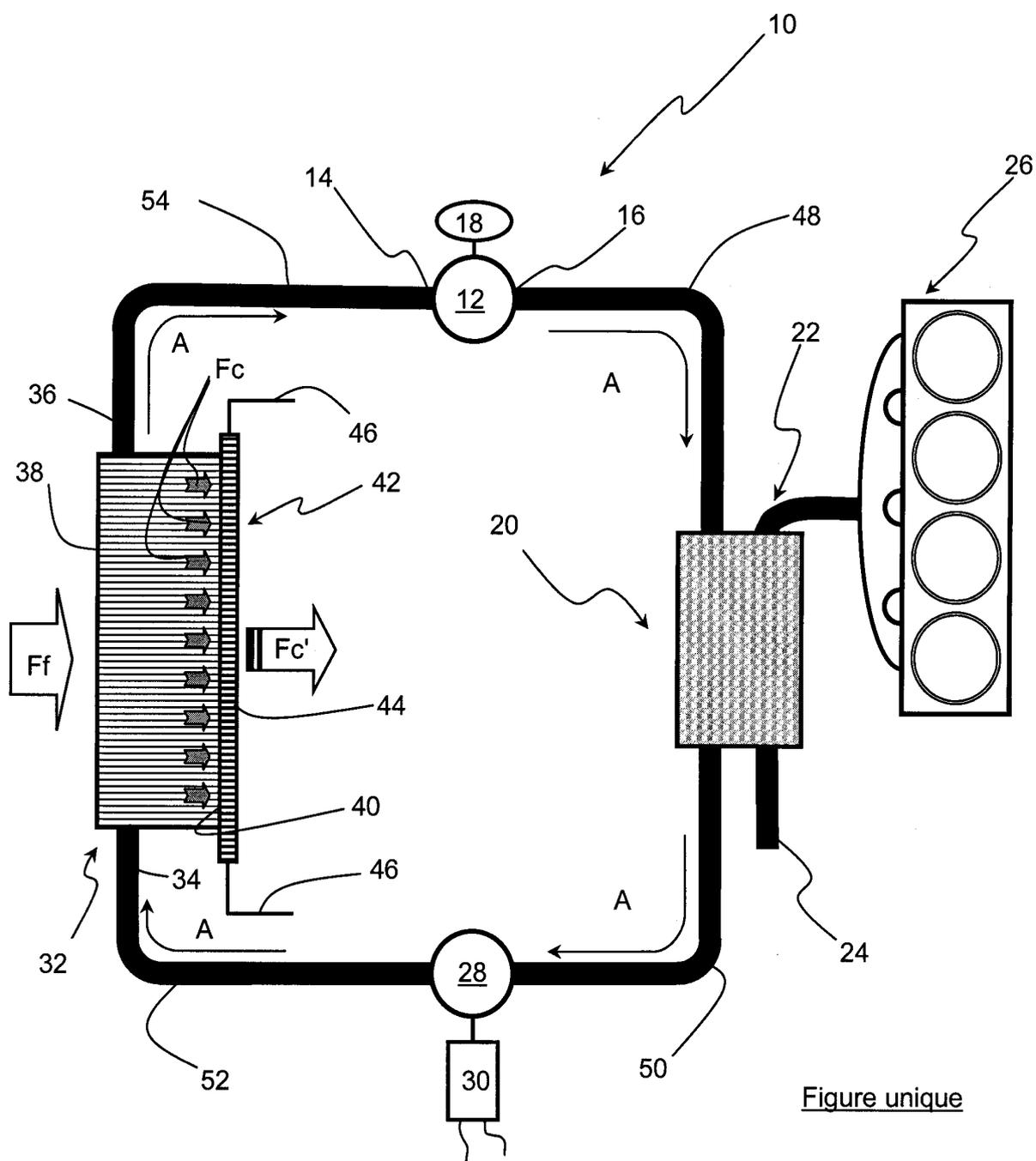


Figure unique



**RAPPORT DE RECHERCHE
PRÉLIMINAIRE**

N° d'enregistrement national

établi sur la base des dernières revendications déposées avant le commencement de la recherche

FA 735310
FR 1001716

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	US 6 367 261 B1 (MARSHALL DANIEL S [US] ET AL) 9 avril 2002 (2002-04-09) * colonne 4, ligne 44 - colonne 6, ligne 43; figures 2-4 *	1-5,7,9	F01N5/02 F02G5/02
X	WO 2006/066347 A1 (DRYSDALE KENNETH WILLIAM PATTE [AU]) 29 juin 2006 (2006-06-29) * page 13, ligne 1 - page 14, ligne 16; figure 7 *	1-4,6,7,9	
X	DE 10 2006 043139 A1 (MAN NUTZFAHRZEUGE AG [DE]) 27 mars 2008 (2008-03-27) * alinéas [0012], [0013], [0043], [0044]; figures 4,5 *	1,7-10	
A	EP 1 564 822 A2 (TOYOTA MOTOR CO LTD [JP]) 17 août 2005 (2005-08-17) * alinéa [0030]; figure 1 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			F01K F01N
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
9 septembre 2010		Coquau, Stéphane	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS		T : théorie ou principe à la base de l'invention	
X : particulièrement pertinent à lui seul		E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure.	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie		D : cité dans la demande	
A : arrière-plan technologique		L : cité pour d'autres raisons	
O : divulgation non-écrite		
P : document intercalaire		& : membre de la même famille, document correspondant	

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1001716 FA 735310**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du 09-09-2010

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 6367261	B1	09-04-2002	AUCUN	

WO 2006066347	A1	29-06-2006	AU 2005318868 A1	29-06-2006
			BR PI0516416 A	02-09-2008
			EP 1836378 A1	26-09-2007
			NZ 556092 A	28-08-2009
			US 2010126195 A1	27-05-2010
			US 2008289335 A1	27-11-2008

DE 102006043139	A1	27-03-2008	AUCUN	

EP 1564822	A2	17-08-2005	CN 1658488 A	24-08-2005
			JP 4123163 B2	23-07-2008
			JP 2005237058 A	02-09-2005
			US 2005178425 A1	18-08-2005
