

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

①1 N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

**2 987 314**

②1 N° d'enregistrement national : **12 00603**

⑤1 Int Cl<sup>8</sup> : **B 60 H 1/22 (2013.01)**

⑫

## DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 29.02.12.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la demande : 30.08.13 Bulletin 13/35.

⑤6 Liste des documents cités dans le rapport de recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du présent fascicule*

⑥0 Références à d'autres documents nationaux apparentés :

⑦1 Demandeur(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES  
— FR.

⑦2 Inventeur(s) : PIERRON FREDERIC, PUZENAT  
BERTRAND et LEBORGNE JOSE.

⑦3 Titulaire(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES.

⑦4 Mandataire(s) : VALEO SYSTEMES THERMIQUES  
Société par actions simplifiée.

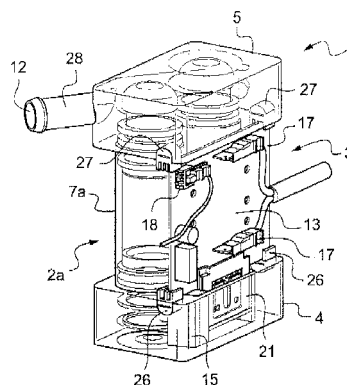
⑤4 DISPOSITIF DE CHAUFFAGE ELECTRIQUE DE FLUIDE POUR VEHICULE AUTOMOBILE ET APPAREIL DE CHAUFFAGE ET/OU DE CLIMATISATION ASSOCIE.

⑤7 L'invention concerne un dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comporte :

- au moins un module de chauffe (2a, 2b) comportant au moins un élément chauffant (7a, 7b) et définissant un circuit de guidage (8) du fluide à chauffer,

- un moyen de commande (3) de l'élément chauffant (7a, 7b) comportant un interrupteur de courant électrique (14a, 14b) relié audit élément chauffant (7a, 7b) et un dissipateur thermique (15) présentant une première surface (20) destinée à être en contact avec le fluide et une deuxième surface (19) en contact thermique avec une semelle (16) dudit interrupteur de courant électrique (14a, 14b).

L'invention concerne également un appareil de chauffage et/ou climatisation pour véhicule automobile, comprenant au moins un tel dispositif de chauffage électrique (1),



FR 2 987 314 - A1



-1-

**Dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile et appareil de chauffage et/ou de climatisation associé**

L'invention concerne un dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile. L'invention s'applique plus particulièrement aux appareils de chauffage et/ou de climatisation de véhicules automobiles comportant un tel dispositif de chauffage.

De façon habituelle, le réchauffage de l'air destiné au chauffage de l'habitacle d'un véhicule automobile, ainsi qu'au désembuage et au dégivrage, est assuré par le passage d'un flux d'air à travers un échangeur de chaleur, plus précisément par un échange de chaleur entre le flux d'air et un fluide. Il s'agit généralement du fluide de refroidissement dans le cas d'un moteur thermique. Toutefois, ce mode de chauffage peut s'avérer inadapté ou insuffisant pour garantir un chauffage rapide et efficace de l'habitacle du véhicule, en particulier pour assurer un réchauffement de l'habitacle ou dégivrage ou désembuage avant utilisation du véhicule en environnement très froid ou encore lorsqu'une montée très rapide de la température est souhaitée.

En outre, dans le cas d'un véhicule électrique, la fonction de chauffage n'est plus réalisée par la circulation du fluide de refroidissement dans l'échangeur de chaleur. On peut cependant prévoir un circuit d'eau pour le chauffage de l'habitacle mais ce mode de chauffage peut aussi s'avérer inadapté ou insuffisant pour garantir un chauffage rapide et efficace de l'habitacle du véhicule.

Par ailleurs, afin de réduire l'encombrement et le coût du fait du circuit d'eau supplémentaire, il est également connu d'utiliser pour le véhicule électrique, une boucle de climatisation fonctionnant en mode pompe à chaleur. Ainsi, la boucle de climatisation permettant classiquement de refroidir un flux d'air à l'aide d'un fluide réfrigérant est dans ce cas, utilisée de façon à réchauffer le flux d'air. Il convient pour ce faire d'utiliser un évaporateur de la boucle de climatisation comme un condenseur. Toutefois, ce mode de chauffage aussi peut s'avérer inadapté ou insuffisant. En effet, les performances de la boucle de climatisation en mode pompe à chaleur dépendent des conditions climatiques extérieures; et en cas d'air extérieur avec une température trop basse, cet air ne peut pas être utilisé comme source d'énergie thermique.

-2-

Une solution connue consiste à adjoindre à l'échangeur de chaleur ou au circuit d'eau ou encore à la boucle de climatisation, un dispositif de chauffage électrique additionnel. Le dispositif de chauffage électrique additionnel peut être adapté pour chauffer en amont le fluide, tel que le fluide de refroidissement pour le moteur  
5 thermique, ou l'eau du circuit d'eau de chauffage de l'habitacle du véhicule électrique ou encore le fluide réfrigérant de la boucle de climatisation.

Le dispositif de chauffage électrique additionnel comporte un élément chauffant en contact avec le fluide à chauffer. La mise en œuvre de l'élément chauffant est contrôlée par un moyen de commande comportant un interrupteur de courant électrique  
10 pour autoriser et/ou interdire la mise en œuvre de l'élément chauffant auquel il est relié. Toutefois, on constate que l'interrupteur tend à s'échauffer lors de sa mise en œuvre et que cet échauffement peut perturber son fonctionnement.

L'invention a donc pour objectif de proposer un dispositif de chauffage  
15 électrique de fluide de véhicule automobile et un appareil de chauffage et/ou climatisation de véhicules automobiles dont la fiabilité de mise en œuvre est améliorée.

À cet effet, l'invention a pour objet un dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comporte :

- 20 - au moins un module de chauffe comportant au moins un élément chauffant et définissant un circuit de guidage du fluide à chauffer,  
- un moyen de commande de l'élément chauffant comportant un interrupteur de courant électrique relié audit élément chauffant et un dissipateur thermique présentant une première surface destinée à être en  
25 contact avec le fluide et une deuxième surface en contact thermique avec une semelle dudit interrupteur de courant électrique.

Le dispositif de chauffage électrique peut en outre comporter une ou plusieurs caractéristiques suivantes, prises séparément ou en combinaison :

- 30 - le dispositif de chauffage comporte un boîtier d'entrée de fluide dans lequel un

-3-

- canal d'entrée du fluide à chauffer est formé, ledit canal d'entrée communiquant avec le circuit de guidage du fluide, ladite première surface du dissipateur thermique délimitant au moins partiellement ledit canal d'entrée, ladite deuxième surface étant hors dudit canal d'entrée,
- 5 - la deuxième surface est formée dans une embase du dissipateur thermique recevant un support d'interrupteur du module de commande logeant au moins un interrupteur de courant électrique, ledit support d'interrupteur présentant une ouverture laissant apparaître la semelle de l'interrupteur de courant électrique et ledit support d'interrupteur étant reçu dans l'embase avec l'ouverture orientée
- 10 face à ladite deuxième surface,
- ledit support d'interrupteur comporte un moyen de fixation amovible à un support de circuit électrique du moyen de commande,
- le dispositif de chauffage comporte deux modules de chauffe, le boîtier d'entrée de fluide présentant une première cavité recevant une extrémité d'entrée du
- 15 premier module de chauffe et une deuxième cavité recevant une extrémité d'entrée du deuxième module de chauffe, ledit canal d'entrée reliant en parallèle lesdites cavités,
- la première surface du dissipateur thermique délimitant au moins partiellement le canal d'entrée est formée par la surface interne d'un conduit du canal d'entrée
- 20 reliant la première cavité à la deuxième cavité du boîtier d'entrée de fluide,
- la forme générale du dissipateur thermique s'étend entre les cavités du boîtier d'entrée de fluide,
- le dissipateur thermique comporte un matériau métallique,
- le dispositif de chauffage comporte une interface thermique interposée entre le
- 25 dissipateur thermique et la semelle de l'interrupteur de courant électrique,
- l'interface thermique est un film isolant électrique et conducteur thermique,
- l'interface thermique comporte un matériau à changement de phase,
- le boîtier d'entrée de fluide comporte un premier moyen de positionnement d'un support de circuit électrique du moyen de commande,
- 30 - le dispositif de chauffage comporte un boîtier de sortie de fluide dans lequel un

-4-

canal de sortie du fluide est formé, ledit canal de sortie communiquant avec le circuit de guidage du fluide, ledit boîtier de sortie de fluide et ledit boîtier d'entrée de fluide étant respectivement raccordés aux extrémités opposées des modules de chauffe,

- 5       - le boîtier de sortie de fluide présente un deuxième moyen de positionnement du support de circuit électrique du moyen de commande.

L'invention concerne également un appareil de chauffage et/ou climatisation pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comporte un dispositif de chauffage électrique tel que défini précédemment.

10

La première surface du dissipateur thermique est ainsi en contact avec le fluide circulant dans le dispositif de chauffage tandis que la deuxième surface du dissipateur thermique est en contact thermique avec la semelle de l'interrupteur de courant électrique. On entend par « contact thermique » soit que la deuxième surface du  
15 dissipateur soit plaquée contre la semelle de l'interrupteur en contact direct sans intermédiaire, soit que la deuxième surface du dissipateur soit plaquée contre la semelle de l'interrupteur avec interposition d'une interface thermiquement conductrice favorisant l'échange thermique entre le dissipateur et l'interrupteur.

La circulation du fluide dans le dispositif de chauffage est ainsi utilisée pour  
20 dissiper la chaleur générée par l'interrupteur de courant électrique, par conduction thermique dans le dissipateur thermique puis évacuation de la chaleur dans le fluide.

Le fluide étant plus froid à son arrivée dans le boîtier d'entrée de fluide qu'à la sortie des modules de chauffe en fonctionnement, l'agencement du dissipateur thermique dans le boîtier d'entrée de fluide permet d'optimiser cette dissipation de  
25 chaleur dans le fluide encore « froid ».

Le dispositif de chauffage est ainsi plus fiable, sans augmentation de son encombrement. De plus, l'énergie thermique créée par l'interrupteur de courant électrique contribue à réchauffer le fluide traversant le dissipateur thermique.

Un autre avantage réside dans la possibilité d'utiliser des interrupteurs de  
30 courant électrique qui n'ont pas besoin de résister aux températures élevées qu'un tel

-5-

dispositif de chauffage électrique engendrerait s'il ne comportait pas de dissipateur thermique.

Par ailleurs, l'utilisation d'un support d'interrupteur permet de positionner l'interrupteur de courant électrique sur le support de circuit électrique durant l'assemblage du support de circuit électrique aux boîtiers d'entrée et de sortie de fluide et durant l'assemblage du dispositif de chauffage. Le support d'interrupteur permet également de protéger l'interrupteur de courant électrique d'éventuels chocs mécaniques, particulièrement lorsqu'il doit être manipulé et/ou pendant son assemblage. Enfin, le support d'interrupteur forme une interface mécanique robuste entre l'interrupteur de courant électrique, le support de circuit électrique et les autres éléments du dispositif de chauffage.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront plus clairement à la lecture de la description suivante, donnée à titre d'exemple illustratif et non limitatif, et des dessins annexés parmi lesquels :

- la figure 1 représente une vue en perspective d'un dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile selon la présente invention, partiellement représenté en transparence,
- la figure 2 représente le dispositif de chauffage électrique de la figure 1 représenté en plein auquel on a ôté un boîtier de sortie de fluide,
- la figure 3 représente une vue en coupe partielle selon un plan longitudinal du dispositif de chauffage de la figure 1,
- la figure 4 est une vue en coupe partielle selon un plan transversal sensiblement médian aux deux modules de chauffe, du dispositif de chauffage de la figure 1,
- la figure 5 est une vue en perspective du boîtier d'entrée de fluide du dispositif de chauffage de la figure 1, logeant un dissipateur thermique,
- la figure 6 représente une vue d'une tranche en coupe radiale au module de chauffe, du boîtier d'entrée de fluide et du dissipateur thermique de la figure 5 du dispositif de chauffage électrique de la figure 1,
- la figure 7 représente une vue partielle en coupe selon un plan défini par une

-6-

diagonale du boîtier d'entrée de fluide, du boîtier d'entrée de fluide et du dissipateur thermique du dispositif de chauffage électrique de la figure 1,

- la figure 8 représente une vue partielle en coupe transversale selon un plan sensiblement médian, du boîtier d'entrée de fluide et du dissipateur thermique du dispositif de chauffage électrique de la figure 1,
- la figure 9 représente une vue partielle en coupe selon un plan radial au module de chauffe, du dispositif de chauffage de la figure 1 comprenant un seul interrupteur de courant électrique,
- la figure 10a représente une vue en perspective du dissipateur thermique de la figure 5,
- la figure 10b représente une vue de dos du dissipateur thermique de la figure 10a,
- la figure 10c représente une vue similaire à la figure 10a du dissipateur thermique,
- la figure 10d représente une vue similaire à la figure 10b du dissipateur thermique,
- la figure 11 représente deux interrupteurs de courant électrique fixés à un support de circuit électrique et un support d'interrupteur désassemblés,
- la figure 12 représente les interrupteurs de courant électrique, le support de circuit électrique et le support d'interrupteur de la figure 11 à l'état assemblé, et
- la figure 13 représente une simulation de la trajectoire du fluide à chauffer entre un canal d'entrée et un canal de sortie d'un dispositif de chauffage.

Dans ces figures, les éléments sensiblement identiques portent les mêmes références.

La figure 1 représente un dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile 1 pour un appareil de chauffage et/ou climatisation.

Le dispositif de chauffage électrique 1 est par exemple un dispositif de chauffage additionnel permettant de chauffer de l'eau avant son entrée dans un circuit de chauffage d'eau pour le chauffage de l'habitacle d'un véhicule électrique. Selon un autre

-7-

exemple, le dispositif de chauffage électrique 1 est disposé en amont d'un évaporateur d'une boucle de climatisation apte à fonctionner en mode pompe à chaleur, de façon à chauffer le fluide réfrigérant. Selon encore un autre exemple, le dispositif de chauffage électrique 1 est agencé en amont d'un échangeur de chaleur utilisant le fluide de refroidissement d'un moteur thermique comme fluide caloporteur. On pourrait aussi prévoir un tel dispositif de chauffage électrique 1 en amont d'un échangeur de chaleur destiné à la régulation thermique d'un dispositif de stockage de l'énergie électrique, parfois qualifié d'ensemble de batteries, pour un véhicule à propulsion électrique ou hybride.

10 Le dispositif de chauffage électrique 1 représenté comprend un premier et un deuxième modules de chauffe 2a, 2b, un moyen de commande 3, un boîtier d'entrée de fluide 4 et un boîtier de sortie de fluide 5.

Mieux visible sur la figure 2, chaque module de chauffe 2a, 2b comporte un noyau central 6, par exemple creux, et un élément chauffant 7a, 7b réalisé sous la forme d'une enveloppe cylindrique entourant le noyau central 6 de manière à définir un circuit de guidage du fluide à chauffer (tel que du liquide) entre la surface externe du noyau central 6 et la surface interne de l'enveloppe de l'élément chauffant 7a, 7b. Les modules de chauffe 2a, 2b présentent une forme générale sensiblement cylindrique définie par l'enveloppe de l'élément chauffant 7a, 7b. Le circuit de guidage est ainsi axialement parallèle à l'axe longitudinal A du noyau central 6 et de l'élément chauffant 7a, 7b (figure 2).

L'élément chauffant 7a, 7b est commandé par le moyen de commande 3 pour chauffer le fluide par échange de chaleur entre l'élément chauffant 7a, 7b et le fluide circulant dans le circuit de guidage 8.

25 Les modules de chauffe 2a, 2b sont identiques et sont disposés côte à côte de façon sensiblement parallèle. Cette disposition côte à côte permet de réduire l'encombrement du dispositif de chauffage 1 dans le sens longitudinal. De plus, cet agencement présente une faible inertie de chauffe et une faible perte de charge.

Les modules de chauffe 2a, 2b présentent respectivement des extrémités longitudinalement opposées. Les extrémités d'entrées sont reçues dans une cavité 9a, 9b

-8-

respective du boîtier d'entrée de fluide 4 (figure 5) et les extrémités de sorties sont reçues dans une cavité respective du boîtier de sortie de fluide 5.

Un canal d'entrée 10 du fluide est formé dans le boîtier d'entrée de fluide 4. Le canal d'entrée 10 communique avec le circuit de guidage 8 du premier module de chauffe 2a et avec le circuit de guidage 8 du deuxième module de chauffe 2b.

Le boîtier d'entrée de fluide 4 présente ainsi une base sensiblement parallélépipédique munie d'une première et d'une deuxième cavités 9a, 9b de forme cylindriques à fond sphérique pour recevoir les extrémités d'entrée respectives des modules de chauffe 2a, 2b. Le boîtier d'entrée de fluide 4 comporte également une tubulure saillante d'admission de fluide 11 du dispositif de chauffage électrique 1. Le canal d'entrée 10 raccorde ainsi fluidiquement la tubulure d'admission 11 en parallèle aux deux cavités 9a, 9b.

De même, un canal de sortie 28 du fluide est formé dans le boîtier de sortie de fluide 5 et communique avec le circuit de guidage 8 du premier module de chauffe 2a et avec le circuit de guidage 8 du deuxième module de chauffe 2b.

Comme on peut le voir sur la figure 1, le boîtier de sortie de fluide 5 présente sensiblement la même forme que le boîtier d'entrée de fluide 4. Il présente ainsi une base sensiblement parallélépipédique munie des deux cavités pour recevoir les extrémités de sortie des modules de chauffe 2a, 2b et d'une tubulure saillante de sortie de fluide 12 du dispositif de chauffage électrique 1, destinée à être raccordée à un circuit de fluide chauffé. Les boîtiers de sortie et d'entrée 5, 4 sont ainsi raccordés symétriquement, aux deux extrémités opposées des modules de chauffe 7a, 7b.

Le moyen de commande 3 de l'élément chauffant 7a, 7b comporte un support de circuit électrique 13, deux interrupteurs de courant électrique 14a, 14b et un dissipateur thermique 15.

Les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b sont respectivement électriquement reliés aux éléments chauffants 7a, 7b des modules de chauffe respectifs 2a, 2b, via le support de circuit électrique 13 (figures 11 et 12).

Les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b sont des composants électriques ou électroniques. Les interrupteurs de courant électriques 14a, 14b comportent par

-9-

exemple un transistor à effet de champ Métal-Oxyde, couramment dénommé par l'acronyme anglais « MOSFET ». Selon un autre exemple, les interrupteurs de courant électriques 14a, 14b comprennent un transistor bipolaire à grille isolée, couramment dénommé par l'acronyme anglais « IGBT » pour « Insulated Gate Bipolar Transistor ».

5 La mise en œuvre de chaque élément chauffant 7a, 7b est contrôlée par un interrupteur de courant électrique respectif 14a, 14b dont l'ouverture et/ou la fermeture pilotée par un microcontrôleur par exemple en modulation de largeur d'impulsions (MLI ou PWM en anglais pour « Pulse Width Modulation ») pour autoriser et/ou interdire la mise en œuvre de l'élément chauffant 7a, 7b auquel il est relié selon une  
10 consigne de chauffage.

Bien qu'il soit décrit que le module de commande 3 comporte un interrupteur de courant électrique 14a, 14b dédié à la commande d'un élément chauffant 7a, 7b, il est également envisageable de prévoir un seul interrupteur de courant électrique pour la commande des deux éléments chauffants 7a, 7b. On prévoit deux interrupteurs de  
15 courant électrique par sécurité afin de s'assurer qu'en cas de panne de l'un d'entre eux, l'autre interrupteur puisse assurer la mise en œuvre d'un élément chauffant.

Les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b comportent une semelle 16 (c'est-à-dire une languette au dos de l'interrupteur) en matériau thermiquement conducteur. La surface de la semelle 16 est prévue suffisamment grande et couvre par  
20 exemple toute la surface de l'interrupteur de courant électrique 14a, 14b.

Le support de circuit électrique 13, tel qu'une carte à circuit imprimé (ou PCB en anglais pour "Printed circuit board"), porte les composants électroniques et/ou électriques. Outre les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b, ces composants électroniques et/ou électriques peuvent par exemple comporter un microcontrôleur, des  
25 contacts électriques reliant les éléments de chauffage 7a, 7b aux interrupteurs de courant électrique 14a, 14b, des connecteurs d'alimentation haute tension 17 et un connecteur d'alimentation basse tension et de bus de données 18 (figure 2). Les contacts électriques sont par exemple portés par une face opposée du support de circuit électrique 13 à la face portant par exemple le microcontrôleur.

30 Le dissipateur thermique 15 présente une première surface 20 délimitant au

-10-

moins partiellement le canal d'entrée 10 et une deuxième surface 19, hors du canal d'entrée 10, en contact thermique avec les deux semelles 16 des deux interrupteurs de courant électrique 14a, 14b. La première surface 20 est ainsi destinée à être en contact avec le fluide circulant dans le canal d'entrée 10 du boîtier d'entrée de fluide 4 tandis que la deuxième surface 19 est plaquée contre les semelles 16 des interrupteurs de courant électrique 14a, 14b. Le fluide étant plus froid à son arrivée dans le boîtier d'entrée de fluide 4 qu'à la sortie des modules de chauffe 2a, 2b, on profite de cette circulation du fluide encore « froid » pour dissiper la chaleur générée par les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b par conduction thermique dans le dissipateur thermique 15 et échange de chaleur avec le fluide. On peut ainsi par exemple évacuer entre 2 et 10W dans le fluide.

Le dissipateur thermique 15 présente par exemple une forme générale s'étendant entre les cavités 9a, 9b du boîtier d'entrée de fluide 4 (figures 10a, 10b, 10c, 10d). La forme du dissipateur thermique épouse ainsi partiellement le pourtour radial des cavités 9a, 9b cylindriques recevant les modules de chauffe 2a, 2b.

La première surface 20 du dissipateur thermique 15 est par exemple formée dans un conduit du canal d'entrée 10 reliant la première cavité 9a à la deuxième cavité 9b du boîtier d'entrée de fluide 4 (figures 6, 7, 8, 10c et 10d). La tubulure d'admission de fluide 11 et ledit conduit sont par exemple alignés sur un même axe qui traverse sensiblement en diagonale le boîtier d'entrée de fluide 4 (figure 6). Le canal d'entrée 10 est ainsi défini par la tubulure d'admission de fluide 11, le conduit du dissipateur thermique 15 et les cavités 9a, 9b du boîtier d'entrée de fluide 4.

L'écoulement du fluide s'effectue ainsi depuis la tubulure d'admission de fluide 11, dans le canal d'entrée 10, puis en parallèle dans les circuits de guidage 8 des modules de chauffe 2a, 2b et ressort dans le canal de sortie 28. On distingue un exemple de trajectoire du fluide dans un dispositif de chauffage depuis un canal d'entrée 10 jusqu'à un canal de sortie 28 en figure 13.

On prévoit en outre que le module de commande 3 comporte un support d'interrupteur 21 recevant les deux interrupteurs de courant électrique 14a, 14b. Le support d'interrupteur 21 présente une ouverture 22 laissant apparaître les semelles 16

-11-

des deux interrupteurs de courant électrique 14a, 14b (figures 1, 11 et 12).

Le dissipateur thermique 15 comporte une embase 23 (c'est-à-dire une partie servant de base et formant un support ou un appui) pour recevoir le support d'interrupteur 21. La deuxième surface 19 est par exemple une face latérale de cette embase 23 (figures 3, 4, 8, 10a et 10c).

L'embase 23 présente un logement muni d'une butée axiale et de deux butées transversales pour le support d'interrupteur 21. Une fois le support d'interrupteur 21 inséré dans l'embase 23, l'ouverture 22 du support d'interrupteur 21 est orientée face à la deuxième surface 19 du dissipateur thermique 15 de sorte que les semelles 16 des interrupteurs de courant électrique 14a, 14b soient en contact thermique avec l'embase 23 du dissipateur thermique 15.

Le dissipateur thermique 15 est reçu dans un logement de forme complémentaire du boîtier d'entrée de fluide 4, qui ferme l'embase 23 derrière le support d'interrupteur 21 (figure 5).

Le dissipateur thermique 15 comporte un matériau métallique, bon conducteur thermique tel qu'un alliage d'aluminium. Le dissipateur thermique 15 est par exemple obtenu par moulage. Il est agencé dans le corps du boîtier d'entrée de fluide 4. Le corps du boîtier d'entrée de fluide 4, par exemple en matériau plastique peut être surmoulé sur le dissipateur thermique 15. L'étanchéité entre le dissipateur thermique 15 et le corps du boîtier d'entrée de fluide 4 est assuré soit par le surmoulage, soit par une colle ou un gel silicone par exemple, si le dissipateur thermique 15 est inséré dans le corps du boîtier d'entrée de fluide.

Pour améliorer encore le transfert thermique, le dispositif de chauffage 1 peut comporter une interface thermique 24 interposée entre le dissipateur thermique 15 et les semelles 16 des interrupteurs de courant électrique 14a, 14b (figure 9). L'interface thermique 24 est un film isolant électrique et conducteur thermique. L'interface thermique 24 comporte par exemple un matériau à changement de phase et présente par exemple une conductibilité thermique de l'ordre de 1, 5 W/m.K. Les matériaux à changement de phase présentent l'avantage d'être meilleurs conducteurs thermiques avec l'élévation de la température.

-12-

En outre, le support d'interrupteur 21 peut comporter un moyen de fixation amovible 25 au support de circuit électrique 13 du moyen de commande 3. Le moyen de fixation amovible 25 comporte par exemple deux glissières agencées sur deux bords opposés, en amont de l'ouverture 22, adaptées pour s'insérer sur la tranche du support de circuit électrique 13. Les glissières sont munies de butées permettant de bloquer le positionnement du support d'interrupteur 21 sur le support de circuit électrique 13 en laissant l'ouverture 22, et donc les semelles 16 des interrupteurs de courant électrique 14a, 14b accessibles.

On prévoit de plus que le boîtier d'entrée de fluide 4 comporte un premier moyen de positionnement 26 du support de circuit électrique 13 et que le boîtier de sortie de fluide 5 présente un deuxième moyen de positionnement 27 du support de circuit électrique 13 (figure 1).

Le premier moyen de positionnement 26 comporte par exemple deux clips fixés au corps du boîtier d'entrée de fluide qui fixent de manière amovible le support de circuit électrique 13. De même, le deuxième moyen de positionnement 27 comporte par exemple deux clips fixés au corps du boîtier de sortie de fluide qui fixent de manière amovible le support de circuit électrique 13. Les quatre clips pincement le support de circuit électrique 13 aux quatre coins.

Ainsi, le support d'interrupteur 21 permet de positionner les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b sur le support de circuit électrique 13 durant l'assemblage du support de circuit électrique 13 aux boîtiers d'entrée 4 et de sortie 5 et durant l'assemblage du dispositif de chauffage 1. Le support d'interrupteur 21 permet également de protéger les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b d'éventuels chocs mécaniques, particulièrement lorsqu'ils doivent être manipulés et/ou pendant leur assemblage. Enfin, le support d'interrupteur 21 forme une interface mécanique robuste entre les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b, le support de circuit électrique 13 et les autres éléments du dispositif de chauffage 1.

Le dispositif de chauffage 1 est ainsi plus fiable sans augmentation de son encombrement. De plus, l'énergie thermique créée par les interrupteurs de courant électrique 14a, 14b contribue à réchauffer le fluide traversant le dissipateur thermique.

-13-

### REVENDECATIONS

1. Dispositif de chauffage électrique de fluide pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comporte :
  - au moins un module de chauffe (2a, 2b) comportant au moins un élément chauffant (7a, 7b) et définissant un circuit de guidage (8) du fluide à chauffer,
  - un moyen de commande (3) de l'élément chauffant (7a, 7b) comportant un interrupteur de courant électrique (14a, 14b) relié audit élément chauffant (7a, 7b) et un dissipateur thermique (15) présentant une première surface (20) destinée à être en contact avec le fluide à chauffer et une deuxième surface (19) en contact thermique avec une semelle (16) dudit interrupteur de courant électrique (14a, 14b).
  
2. Dispositif de chauffage selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte un boîtier d'entrée de fluide (4) dans lequel un canal d'entrée (10) du fluide à chauffer est formé, ledit canal d'entrée (10) communiquant avec le circuit de guidage (8) du fluide, ladite première surface (20) du dissipateur thermique (15) délimitant au moins partiellement ledit canal d'entrée (10), ladite deuxième surface (19) étant hors dudit canal d'entrée (10).
  
3. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que la deuxième surface (19) est formée dans une embase (23) du dissipateur thermique (15) recevant un support d'interrupteur (21) du module de commande (3) logeant au moins un interrupteur de courant électrique (14a, 14b), ledit support d'interrupteur (21) présentant une ouverture (22) laissant apparaître la semelle (16) de l'interrupteur de courant électrique (14a, 14b) et ledit support d'interrupteur (21) étant reçu dans l'embase (23) avec l'ouverture (22) orientée face à ladite deuxième surface (19).
  
4. Dispositif de chauffage selon la revendication 3, caractérisé en ce que ledit support d'interrupteur (21) comporte un moyen de fixation amovible (25) à un support de

-14-

circuit électrique (13) du moyen de commande (3).

- 5 5. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'il comporte deux modules de chauffe (2a, 2b), le boîtier d'entrée de fluide (4) présentant une première cavité (9a) recevant une extrémité d'entrée du premier module de chauffe (2a) et une deuxième cavité (9b) recevant une extrémité d'entrée du deuxième module de chauffe (2b), ledit canal d'entrée (10) reliant en parallèle lesdites cavités (9a, 9b).
- 10 6. Dispositif de chauffage selon la revendication 5, caractérisé en ce que la première surface (20) du dissipateur thermique (15) délimitant au moins partiellement le canal d'entrée (10) est formée par la surface interne d'un conduit du canal d'entrée (10) reliant la première cavité (9a) du boîtier d'entrée de fluide (4) à la deuxième cavité (9b) du boîtier d'entrée de fluide (5).
- 15 7. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications 5 ou 6, caractérisé en ce que la forme générale du dissipateur thermique (15) s'étend entre les cavités (9a, 9b) du boîtier d'entrée de fluide (4).
- 20 8. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le dissipateur thermique (15) comporte un matériau métallique.
- 25 9. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte une interface thermique (24) interposée entre le dissipateur thermique (15) et la semelle (16) de l'interrupteur de courant électrique (14a, 14b).
10. Dispositif de chauffage selon la revendication 9, caractérisé en ce que l'interface thermique (24) est un film isolant électrique et conducteur thermique.
- 30 11. Dispositif de chauffage selon la revendication 10, caractérisé en ce que l'interface

-15-

thermique (24) comporte un matériau à changement de phase.

12. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le boîtier d'entrée de fluide (4) comporte un premier moyen de positionnement (26) d'un support de circuit électrique (13) du moyen de commande (3).
13. Dispositif de chauffage selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte un boîtier de sortie de fluide (6) dans lequel un canal de sortie (28) du fluide est formé, ledit canal de sortie (28) communiquant avec le circuit de guidage (8) du fluide, ledit boîtier de sortie de fluide (6) et ledit boîtier d'entrée de fluide (5) étant respectivement raccordés aux extrémités opposées des modules de chauffe (2a, 2b).
14. Dispositif de chauffage selon la revendication 13, prise ensemble avec la revendication 12, caractérisé en ce que le boîtier de sortie de fluide (6) présente un deuxième moyen de positionnement (27) du support de circuit électrique (13) du moyen de commande (3).
15. Appareil de chauffage et/ou climatisation pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comprend au moins un dispositif de chauffage électrique (1) selon l'une quelconque des revendications précédentes.

1/6

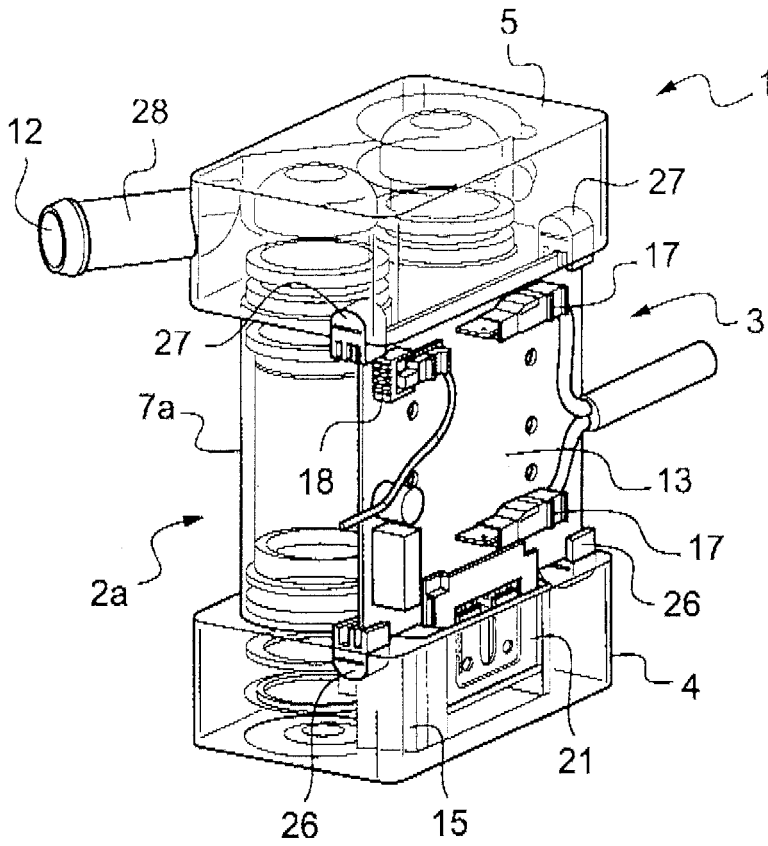


Fig.1

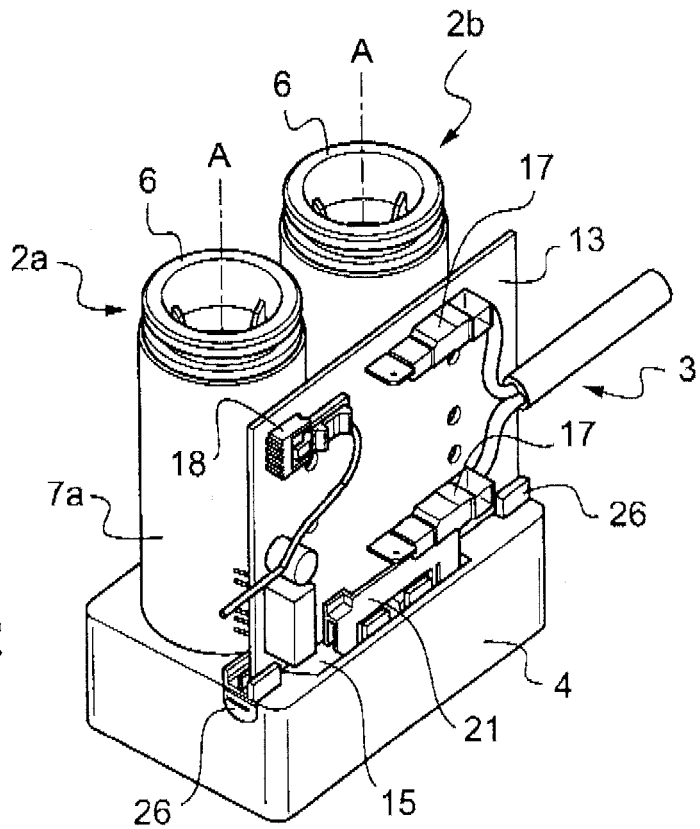


Fig.2

Fig.3

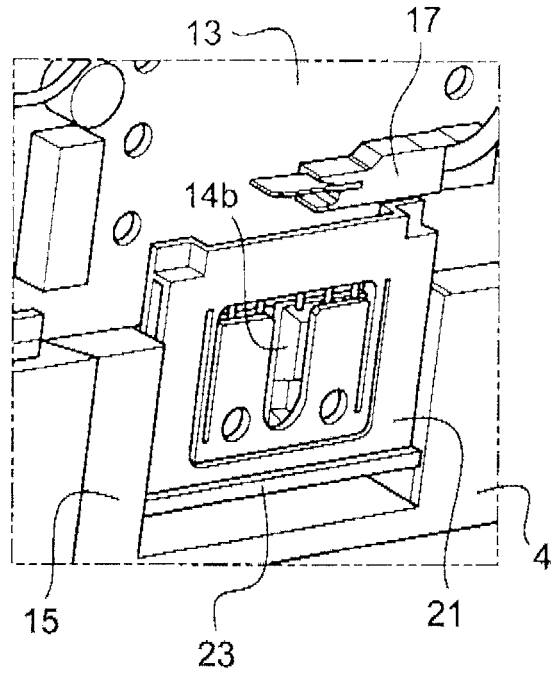


Fig.4

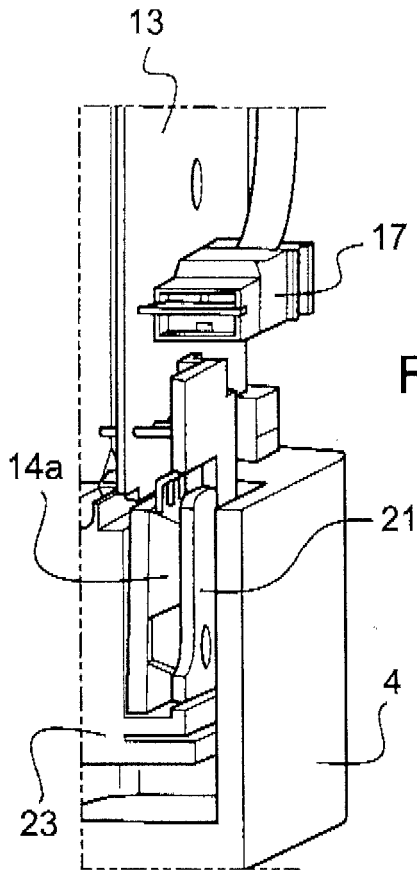
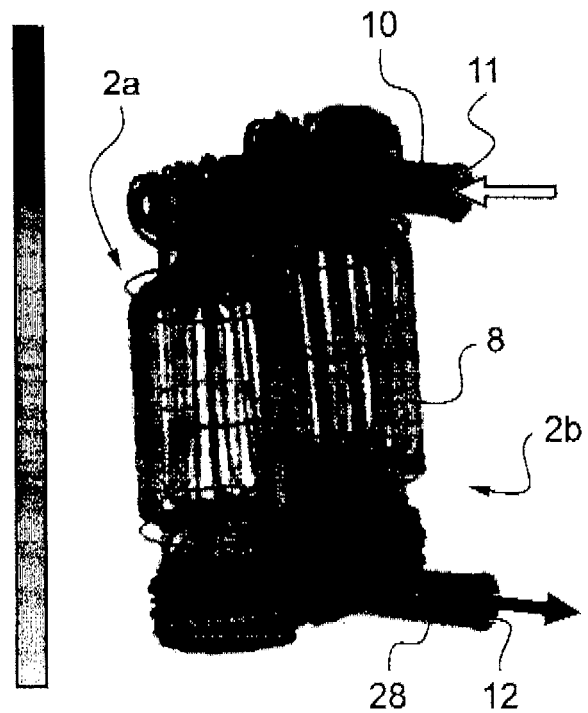
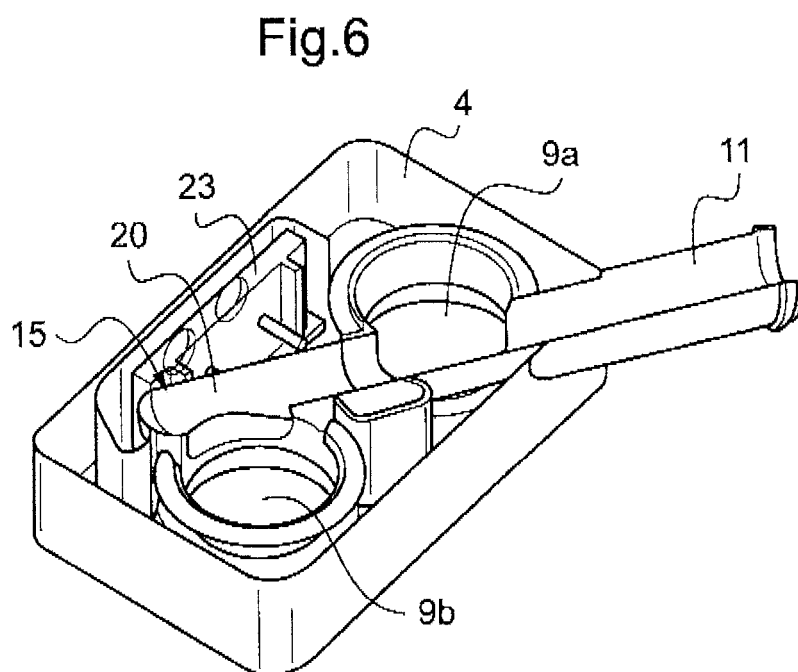
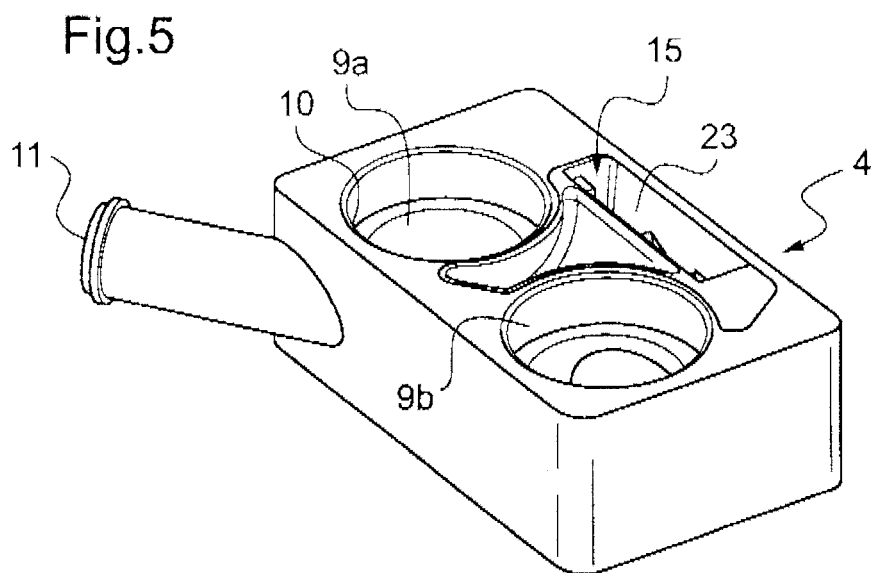


Fig.13





4/6

Fig.7

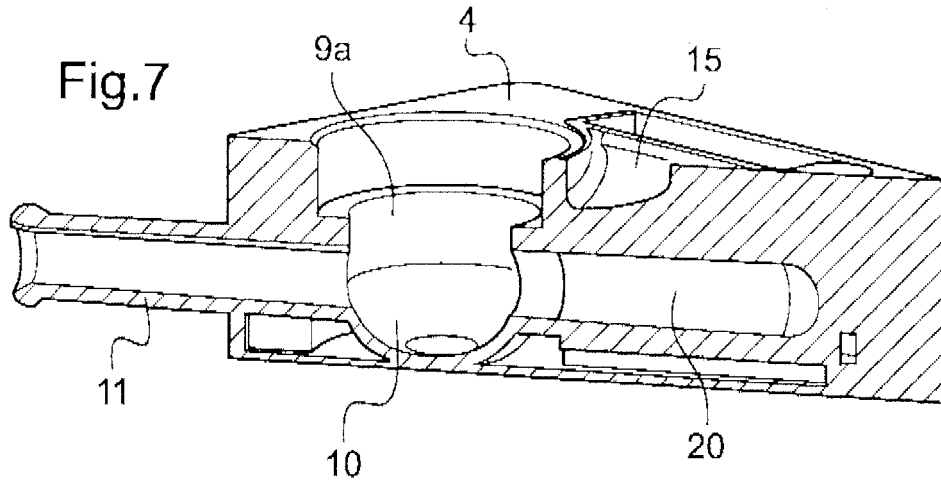


Fig.8

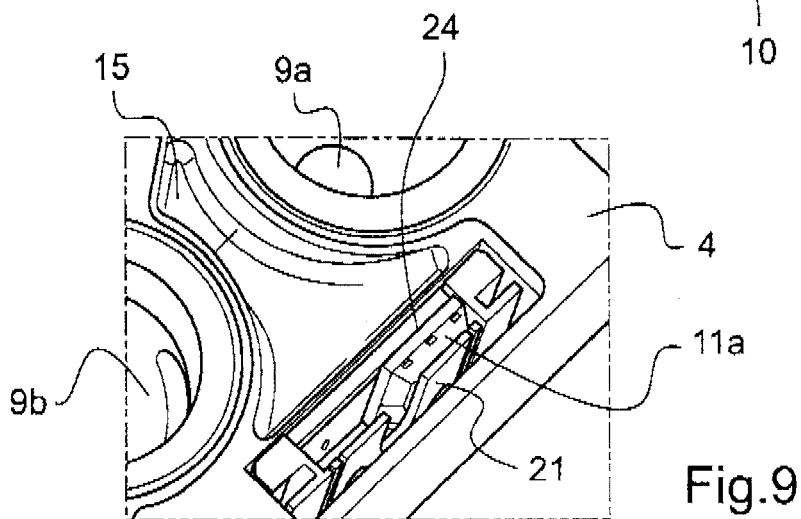
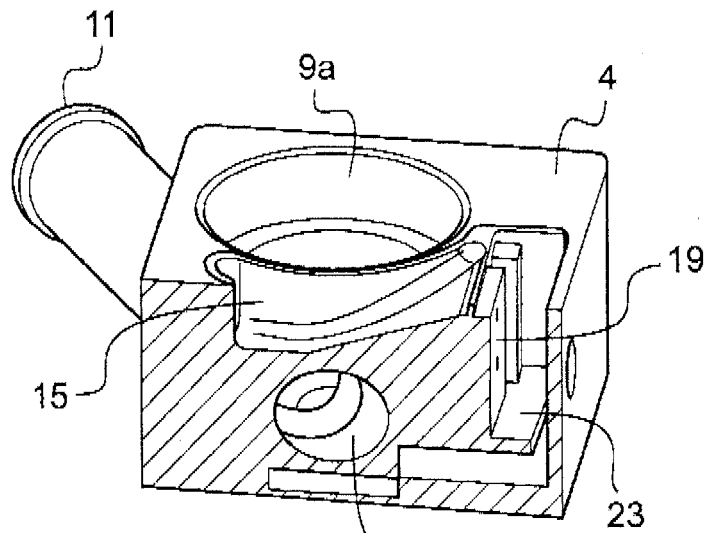


Fig.9

5/6

Fig.10a

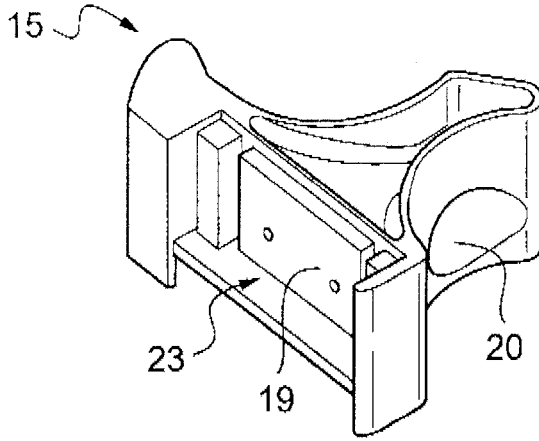


Fig.10b

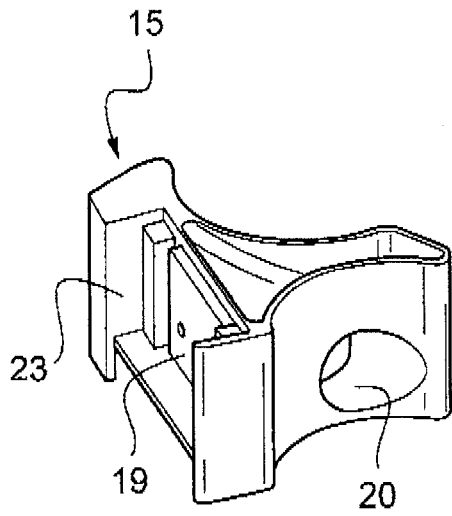
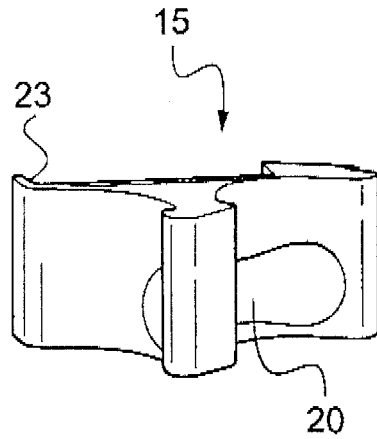


Fig.10c

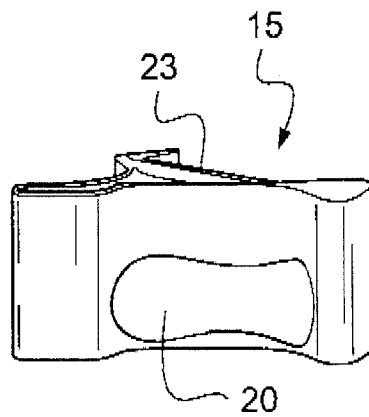


Fig.10d

6/6

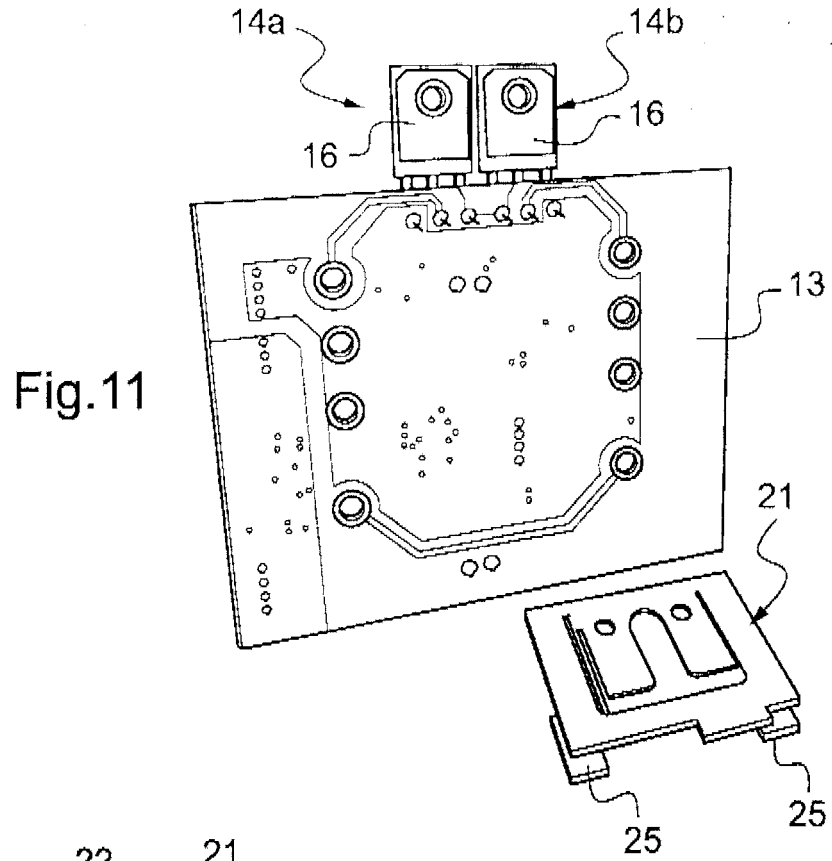


Fig.11

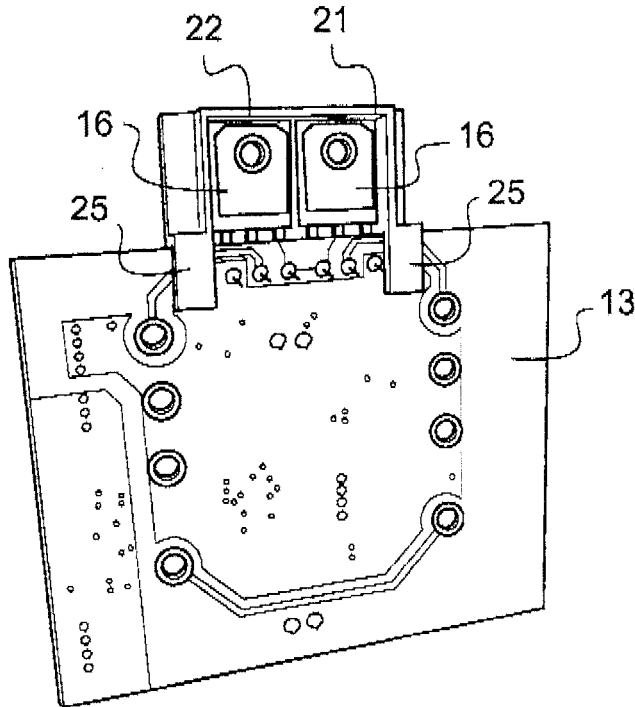


Fig.12



**RAPPORT DE RECHERCHE  
PRÉLIMINAIRE**

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

N° d'enregistrement  
national

FA 763607  
FR 1200603

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		
A	EP 1 872 986 A1 (CATEM GMBH & CO KG [DE] EBERSPAECHER CATEM GMBH & CO KG [DE]) 2 janvier 2008 (2008-01-02) * alinéas [0018] - [0021], [0027]; figures *	1-15	B60H1/22
A	EP 2 353 898 A1 (MITSUBISHI HEAVY IND LTD [JP]) 10 août 2011 (2011-08-10) * revendications; figures *	1-15	
A	WO 03/086018 A1 (VALEO CLIMATISATION [FR]; PIERRON FREDERIC [FR]; TERRANOVA GILBERT [FR]) 16 octobre 2003 (2003-10-16) * colonne 9, ligne 3-11; revendication 14; figure 4 *	1-15	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B60H H05B
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
4 septembre 2012		Chavel, Jérôme	
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	
Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un		à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date	
autre document de la même catégorie		de dépôt ou qu'à une date postérieure.	
A : arrière-plan technologique		D : cité dans la demande	
O : divulgation non-écrite		L : cité pour d'autres raisons	
P : document intercalaire		& : membre de la même famille, document correspondant	

1

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE  
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 1200603 FA 763607**

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 **04-09-2012**

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
EP 1872986	A1	02-01-2008	CN 101097092 A	02-01-2008
			EP 1872986 A1	02-01-2008
			EP 2127924 A1	02-12-2009
			ES 2354964 T3	21-03-2011
			ES 2376387 T3	13-03-2012
			JP 4732404 B2	27-07-2011
			JP 2008007106 A	17-01-2008
			KR 20080001625 A	03-01-2008
			US 2008000889 A1	03-01-2008
-----				
EP 2353898	A1	10-08-2011	EP 2353898 A1	10-08-2011
			JP 2011152907 A	11-08-2011
			US 2011180617 A1	28-07-2011
-----				
WO 03086018	A1	16-10-2003	AT 542392 T	15-02-2012
			AU 2003260317 A1	20-10-2003
			CN 1656850 A	17-08-2005
			EP 1493304 A1	05-01-2005
			ES 2378664 T3	16-04-2012
			FR 2838599 A1	17-10-2003
			JP 2005522826 A	28-07-2005
			US 2005175328 A1	11-08-2005
			US 2006222346 A1	05-10-2006
			WO 03086018 A1	16-10-2003
-----				