

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載  
 【部門区分】第 2 部門第 5 区分  
 【発行日】平成 18 年 6 月 8 日 (2006.6.8)

【公開番号】特開 2001-213134 (P2001-213134A)  
 【公開日】平成 13 年 8 月 7 日 (2001.8.7)  
 【出願番号】特願 2000-23894 (P2000-23894)  
 【国際特許分類】

**B 6 0 H 1/00 (2006.01)**

【F I】

B 6 0 H 1/00 1 0 2 F

【手続補正書】  
 【提出日】平成 18 年 4 月 18 日 (2006.4.18)  
 【手続補正 1】  
 【補正対象書類名】明細書  
 【補正対象項目名】0 0 3 2  
 【補正方法】変更  
 【補正の内容】

【0 0 3 2】

次に、仕切り部 6 0 は、上述した仕切壁 4 と協動して、回転軸線方向において、スクロールケーシング 3 a 内を第 1 空気通路 5 a と第 2 空気通路 5 b とに仕切るためのものである。この仕切り部 6 0 は、図 2 に示すように、末広がりの略円錐形状に形成され、回転中心部には電動モータ 7 の駆動軸がはめ込まれるボス部 6 0 c を形成されている。また、径方向の外側には、第 1 ファン 6 a の複数の第 1 ファンブレード 6 c の端部と連結する第 1 連結部 6 0 a と、第 2 ファン 6 b の複数の第 2 ファンブレード 6 d の端部と連結する第 2 連結部 6 0 b とが分岐して形成されている。なお、第 1 連結部 6 0 a は、複数の第 1 ファンブレード 6 c の端部を吸込口 6 1 a を有する円環状の連結部 6 2 a とで結合させるものである。また、第 2 連結部 6 0 b も同様に、複数の第 2 ファンブレード 6 d の端部を吸込口 6 1 b を有する円環状の連結部 6 2 b とで結合させるものである。

【手続補正 2】  
 【補正対象書類名】明細書  
 【補正対象項目名】0 0 3 5  
 【補正方法】変更  
 【補正の内容】  
 【0 0 3 5】

さらに、第 2 ファン 6 b の連結部 6 2 b とスクロールケーシング 3 a の内面との空間 9 a においても、スクロールケーシング 3 a の内面に第 2 ファン 6 b の連結部 6 2 b の径方向の外側近傍に、円環状（リング状）の第 2 突設部（1 0 c）が形成させて、空間 9 a の空気通路をさらに延長させるとともに、空間 9 a への空気通路入口での曲げによる摩擦損失が増加されることより、第 2 空気通路 5 b 側から車室内側への漏れ量が低減されるものである。なお、この第 2 突設部 1 0 c の突き出し高さは、連結部 6 1 b のファンブレード 6 d の端面内側に突き出さない程度で設定されている。

【手続補正 3】  
 【補正対象書類名】明細書  
 【補正対象項目名】0 0 3 8  
 【補正方法】変更  
 【補正の内容】  
 【0 0 3 8】

また、第 2 ファン 6 b の連結部 6 2 b とスクロールケーシング 3 a の内面との空間 9 a

において、ケーシング 3 a の内面に第 2 突設部 1 0 c を設けることにより、この空気通路の経路が延長されるとともに、曲がり部が加わることで従来と比べて摩擦損失が増加して第 2 空気通路 ( 5 b ) 側から車室内側への漏れ量が低減される。とくに、車室外空気 ( 外気 ) と車室内との圧力差が大となる高速走行時 ( ラム圧が上昇する ) においては、車室外空気 ( 外気 ) が車室内への侵入量が大幅に低減され、その結果、乗員への快適性の向上が図れる。