

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①1 N° de publication : **2 545 876**
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national : **84 07298**

⑤1 Int Cl³ : F 02 B 63/04; F 01 N 3/02.

①2 **DEMANDE DE BREVET D'INVENTION** A1

②2 Date de dépôt : 11 mai 1984.

③0 Priorité : JP, 11 mai 1983, n° 83-70361; 20 mai 1983,
n° 83-75781.

④3 Date de la mise à disposition du public de la
demande : BOPI « Brevets » n° 46 du 16 novembre 1984.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : Société dite : **HONDA GIKEN KOGYO
KABUSHIKI KAISHA, société par actions de droit japo-
nais.** — JP.

⑦2 Inventeur(s) : Yoshio Tanaka et Yasuo Sugimoto.

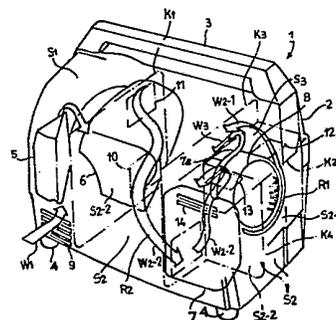
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Armengaud Jeune, Casanova et Lepeu-
dry.

⑤4 Groupe moteur-génératrice portatif.

⑤7 L'invention concerne un groupe moteur-génératrice porta-
tif.

Le groupe comprend un capot d'isolation phonique 2 délimi-
tant un volume intérieur servant à recevoir les composants du
groupe, ce volume intérieur comprenant un compartiment d'ad-
mission S₁ pourvu d'un orifice d'admission 9, un compartiment
S₂ contenant la source de chaleur et se composant d'un
premier et d'un second sous-compartiment S₂₋₁, S₂₋₂, et un
compartiment d'échappement S₃ communiquant avec le com-
partiment S₂ contenant la source de chaleur et comportant un
orifice d'échappement 14 en communication avec l'atmosphère
et des orifices d'admission W₂₋₁, W₂₋₂, en communication avec
le premier et le second sous-compartiment.



FR 2 545 876 - A1

La présente invention concerne des perfectionnements apportés à une structure d'isolation phonique pour améliorer les effets de refroidissement et d'isolation phonique d'un groupe moteur-génératrice portatif recouvert en totalité par un capot d'isolation phonique.

Des groupes moteurs-génératrices portatifs connus de dimensions relativement petites sont généralement recouverts en totalité par un capot d'isolation phonique en vue d'assurer une isolation contre le bruit et/ou une protection de leurs composants. Cependant ce type de groupe moteur-génératrice pose un problème par le fait que son effet d'isolation phonique est excellent mais que les caractéristiques de rayonnement sont altérées à un degré substantiel. Pour améliorer le rayonnement d'un groupe moteur-génératrice de ce type, l'arbre du moteur ou de la génératrice est habituellement équipé d'un ventilateur de refroidissement pour faire arriver de l'air de refroidissement d'un côté ou de l'autre sur le groupe moteur-génératrice. Il est cependant difficile de résoudre d'une manière suffisamment satisfaisante à la fois le problème de l'isolation phonique et le problème du refroidissement. En outre le capot d'isolation phonique protège simplement le corps du groupe et l'orifice de décharge du pot d'échappement doit être dirigé ou exposé vers l'extérieur de façon à uniformiser sa décharge. La structure d'isolation phonique n'exploite par conséquent que l'action de protection du capot d'isolation phonique. Il en résulte qu'on ne peut pas obtenir un effet suffisant d'isolation phonique pour le son produit par les gaz sortant du pot d'échappement.

L'invention a pour but principal de pourvoir un groupe moteur-génératrice d'un capot d'isolation phonique qui entoure le groupe et qui ait une structure interne permettant d'améliorer à la fois l'effet d'isolation phonique et l'effet de refroidissement du groupe moteur-génératrice.

L'invention a également pour but de créer un groupe moteur-génératrice portatif dans lequel le volume intérieur du capot d'isolation phonique est divisé en plusieurs compartiments, chacun des compartiments contenant des composants particuliers du groupe moteur-génératrice et chaque

compartiment établissant un écoulement d'air assurant le refroidissement des composants placés dans ce compartiment.

L'invention a en outre pour but de combiner l'écoulement d'air de refroidissement sortant des différents compartiments avec les gaz d'échappement sortant du moteur de manière à refroidir rapidement les gaz d'échappement et à réduire le bruit engendré par eux.

La présente invention concerne un groupe moteur-génératrice portatif comprenant un capot d'isolation phonique délimitant un volume intérieur pour loger les composants du groupe moteur-génératrice. Le volume intérieur comprend un compartiment d'admission qui est pourvu d'un orifice d'admission pour la pénétration d'air atmosphérique dans le capot. Un compartiment à source de chaleur est en communication avec le compartiment d'admission et comprend un premier et un second sous-compartiment, le premier et le second sous-compartiment formant des passages indépendants d'écoulement d'air de refroidissement. Chacun des sous-compartiments comporte un orifice d'admission d'air en communication avec le compartiment d'admission. Un compartiment d'échappement est en communication avec le compartiment à source de chaleur, ce compartiment d'échappement comportant un orifice d'échappement en communication avec l'atmosphère et un orifice d'admission en communication avec le premier et le second sous-compartiment. La génératrice du groupe est placée dans le premier sous-compartiment tandis que le moteur et le pot d'échappement sont placés dans le second compartiment. Les gaz d'échappement provenant du pot sont déchargés dans le compartiment d'échappement de manière à se mélanger avec l'écoulement provenant du premier et du second sous-compartiment en vue d'assurer ainsi un refroidissement rapide des gaz d'échappement et de réduire le bruit engendré par eux.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention seront mis en évidence dans la suite de la description, donné à titre d'exemple non limitatif, en référence aux dessins annexés dans lesquels :

la figure 1 est une vue permettant d'expliquer le principe du groupe moteur-génératrice portatif conforme à la présente invention,

la figure 2 est une vue en coupe du côté droit montrant un groupe moteur-génératrice portatif conforme à l'invention, la figure 3 est une vue en élévation d'arrière et en coupe dudit groupe,

- 5 la figure 4 est une vue en plan et en coupe dudit groupe, la figure 5 est une vue en coupe du côté gauche dudit groupe.

On va maintenant donner une description détaillée du mode préféré de réalisation. En référence à la figure 1, le groupe moteur-génératrice portatif 1 est recouvert en
10 totalité par un capot d'isolation phonique 2 et il comporte une poignée 3 à sa partie supérieure et des pieds 4 à sa partie inférieure. Le groupe moteur-génératrice est équipé d'un filtre à air 5, d'un moteur recouvert par le blindage 6, d'un pot d'échappement 7 et d'une génératrice 8. Des groupes
15 moteurs-génératrices comprenant les composants définis ci-dessus sont bien connus et, dans de tels groupes moteurs-génératrices, le moteur entraîne la génératrice 8 qui produit du courant électrique.

Dans la présente invention, le volume intérieur
20 du groupe moteur-génératrice 1 est divisé au moyen de cloisons séparatrices K_1 , K_2 et K_3 par exemple en un compartiment d'admission S_1 placé d'un côté qui contient le filtre à air 5, un carburateur, etc. ; un compartiment à source de chaleur S_2 placé dans une partie centrale et qui contient le moteur, le
25 pot d'échappement 7, la génératrice 8, etc. ; et un compartiment d'échappement S_3 placé de l'autre côté, c'est-à-dire dans la partie supérieure droite de la figure 1. La chambre à source de chaleur S_2 est en outre divisée au moyen de cloisons séparatrices K_3 et K_4 et d'un blindage 6 en un premier sous-
30 compartiment S_{2-1} contenant la génératrice 8 et un second sous-compartiment S_{2-2} contenant le moteur, le pot d'échappement 7 et d'autres composants de source de chaleur.

La chambre d'admission S_1 est pourvue à sa partie inférieure d'un orifice d'admission 9 pour le passage
35 d'air atmosphérique, c'est-à-dire pour l'aspiration ou l'admission de vent ou d'air de refroidissement W_1 , comme indiqué par les flèches, dans le compartiment d'admission S_1 . En outre le filtre à air 5 et le carburateur (non représenté

sur la figure 1), qui sont disposés dans le compartiment d'admission S_1 , sont positionnés au milieu du passage d'air de refroidissement qui s'étend depuis l'orifice d'admission 9 jusqu'à des orifices de communication avant 10 et 11. Le

5 compartiment d'admission S_1 ainsi que le premier et le second sous-compartiment S_{2-1} et S_{2-2} sont pourvus des orifices de communication avant 10 et 11 qui établissent une communication entre eux. Le compartiment d'échappement S_3 forme un boîtier de silencieux et le premier et le second sous-compartiment S_{2-1} et S_{2-2} sont pourvus d'orifices de communication

10 arrière 12 et 13 qui établissent une communication entre eux.

Il en résulte que l'air de refroidissement W_1 , aspiré par l'intermédiaire de l'orifice d'admission 9, refroidit d'abord le filtre à air 5 et le carburateur, et une

15 partie de l'air s'écoule ensuite dans un premier passage de refroidissement R_1 , qui est défini par l'orifice de communication avant 10, le premier sous-compartiment S_{2-1} , l'orifice de communication arrière 12 et le compartiment d'échappement S_3 , afin de refroidir la génératrice 8, comme indiqué en W_{2-1} ,

20 jusqu'à ce qu'il soit canalisé dans le compartiment d'échappement S_3 .

Une autre partie de l'air de refroidissement W_1 s'écoule dans un second passage de refroidissement R_2 , qui est défini par l'orifice de communication 11, le blindage 6,

25 le second sous-compartiment S_{2-2} , l'orifice de communication 13 et le compartiment d'échappement S_3 , afin de refroidir le moteur et le pot d'échappement 7, comme indiqué en W_{2-2} , jusqu'à ce qu'il soit canalisé dans le compartiment d'échappement S_3 .

30 Les gaz d'échappement W_3 sont introduits dans le compartiment d'échappement S_3 par la disposition de ce compartiment S_3 en face de l'orifice d'échappement arrière 7_{a-1} du tuyau d'échappement arrière 7a du pot d'échappement 7. Il en résulte que les écoulements d'air de refroidissement W_{2-1} et

35 W_{2-2} et le courant de gaz d'échappement W_3 sont tous introduits dans le compartiment d'échappement S_3 et sont ensuite déchargés à l'extérieur par l'intermédiaire d'un orifice d'échappement 14 qui est ménagé en aval dans le compartiment d'échappement

S_3 . Cet orifice d'échappement 14 peut être ouvert dans la même direction que l'écoulement passant dans la chambre d'échappement, c'est-à-dire dans une face latérale commune.

Comme le montre la description de principe
5 faite ci-dessus, conformément à la présente invention le volume intérieur est d'abord divisé en compartiments indépendants S_1 , S_{2-1} , S_{2-2} et S_3 , et les écoulements d'air de refroidissement traversent les compartiments respectifs de façon que l'aspiration et la décharge s'effectuent par
10 l'intermédiaire des ouvertures formées dans les compartiments.

En référence aux figures 2 à 5, le compartiment d'admission S_1 est délimité par un capot d'isolation phonique 2, un réservoir de carburant 15 et un couvercle de ventilateur 16. Le capot d'isolation phonique 2 est pourvu à sa partie
15 inférieure de l'orifice d'admission 9 par formation d'une pluralité de fentes dans ladite partie. Le passage d'air de refroidissement est formé dans le capot 2 et l'air est canalisé vers les orifices de communication avant 10 et 11 établissant une communication avec le compartiment à source de
20 chaleur S_2 par le positionnement d'un déflecteur d'air 30. La disposition de l'orifice d'admission 9 dans la partie inférieure du capot d'isolation phonique 2 est destinée à aspirer de l'air atmosphérique 3 qui élimine autant qu'il est possible l'influence des gaz chauds, et de leur rayonnement, qui
25 sortent par l'orifice d'échappement 14.

Le filtre à air 5 et le carburateur 25 sont disposés dans le compartiment d'admission S_1 et sont placés au milieu du trajet d'air de refroidissement reliant l'orifice d'admission 9 aux orifices de communication avant 10 et 11. Le
30 filtre à air 5 aspire de l'air W_a provenant d'une partie d'admission d'air 5_a qui est placée dans une position aussi éloignée que possible de l'orifice d'admission 9. Le déflecteur d'air 30 est profilé et positionné de manière à assurer un refroidissement du filtre à air 5 et du carburateur 25 au
35 moyen de l'air de refroidissement W_1 qui est aspiré à partir de l'orifice d'admission 9. L'air de refroidissement W_1 est aspiré sous l'action d'un ventilateur 17 de refroidissement du moteur et d'un ventilateur 18 de refroidissement de la génératrice.

Dans le compartiment à source de chaleur S_2 , le premier sous-compartiment S_{2-1} est défini par le capot d'isolation phonique 2, le châssis proprement dit de la génératrice 8, un couvercle de ventilateur 19 et un séparateur de pot d'échappement 20. Une partie de l'air de refroidissement W_1 devient l'air de refroidissement W_{2-1} qui refroidit la génératrice 8 et qui s'écoule ensuite dans le compartiment d'échappement S_3 à partir de l'orifice de communication 12 formé à la partie inférieure du compartiment S_3 . Cette opération de soufflage est produite par la rotation du ventilateur 18 de refroidissement de génératrice.

En outre dans le compartiment à source de chaleur S_2 , le second sous-compartiment S_{2-2} est partiellement défini par le couvercle de ventilateur 16, le blindage 6 partant du couvercle 16 et un couvercle supérieur 21 destiné à s'adapter à un moteur 22. La partie restante du second sous-compartiment S_{2-2} est définie par le séparateur de pot d'échappement 20 partant du blindage 6 et par le capot d'isolation phonique 2 en adaptation au pot d'échappement 7.

Une autre partie de l'air de refroidissement W_1 devient le courant d'air de refroidissement W_{2-2} qui traverse le second sous-compartiment S_{2-2} profilé sous forme d'un conduit. L'air de refroidissement W_{2-2} est aspiré à partir de l'orifice de communication 11, qui est formé sur le côté du couvercle de ventilateur 16 et qui débouche en regard du compartiment d'admission S_1 . L'air de refroidissement W_{2-2} refroidit le moteur 22 et le pot d'échappement 7 jusqu'à ce qu'il pénètre dans le compartiment d'échappement S_3 par l'intermédiaire de l'orifice de communication 13 formé dans la partie inférieure dudit compartiment S_3 .

Les compartiments respectifs S_1 , S_{2-1} , S_{2-2} et S_3 sont cloisonnés l'un par rapport à l'autre et il en résulte que l'écoulement d'air de refroidissement W_1 et les écoulements d'air de refroidissement W_{2-1} et W_{2-2} sont isolés l'un de l'autre de façon à former des écoulements indépendants de refroidissement qui sont finalement mélangés dans le compartiment d'échappement S_3 . L'orifice de communication 10 établit une communication entre le compartiment d'admission S_1

et le premier sous-compartiment S_{2-1} du compartiment à source de chaleur S_2 .

En addition à la structure fondamentale qui vient d'être décrite, l'écoulement d'air de refroidissement W_a , qui constitue une partie de l'écoulement de refroidissement W_1 , est fourni au filtre à air 5 pour constituer l'air d'admission à ce filtre. A l'intérieur du sous-compartiment S_{2-2} à source de chaleur, une partie de l'air de refroidissement W_{2-2} est guidé par un guide inférieur 23 de manière à refroidir le bac à huile jusqu'à ce qu'il rejoigne l'écoulement d'air de refroidissement W_{2-2} pour pénétrer dans le compartiment d'échappement S_3 .

Conformément à la présente invention, le tuyau d'échappement arrière 7a du pot d'échappement 7 comporte un orifice d'échappement arrière 7_{a-1} qui est en communication avec le compartiment d'échappement S_3 en faisant saillie par sa partie extrême arrière dans la partie latérale du compartiment d'échappement S_3 . En outre ce compartiment d'échappement S_3 est pourvu de l'orifice d'échappement 14 permettant de décharger un écoulement de gaz mélangés à l'extérieur. Cet écoulement de gaz mélangés est composé de l'air de refroidissement et des gaz d'échappement qui ont été mélangés à l'intérieur du compartiment d'échappement S_3 . L'orifice d'échappement 14 et l'orifice d'admission 9 sont formés dans la même face latérale du capot 2, en prenant en considération la convection de l'air atmosphérique et le fait qu'il faut empêcher une agitation de poussière. En conséquence l'orifice 9 est placé dans la partie supérieure du corps.

L'orifice d'échappement arrière 7_{a-1} est dirigé vers l'orifice d'échappement 14 de façon que la décharge des gaz d'échappement W_3 puisse être effectuée. Il en résulte que le compartiment d'échappement S_3 collecte les écoulements d'air de refroidissement W_{2-1} et W_{2-2} et l'écoulement de gaz d'échappement W_3 de façon qu'un courant de gaz mélangés W_4 soit déchargé de l'orifice d'échappement 14 à l'extérieur.

L'élément 24 est monté dans le filtre à air 5 et le carburateur 25 relie le filtre à air 5 au moteur 22. Un tube d'échappement avant 7b relie le moteur 22 au pot

d'échappement 7. Le cylindre 26 du moteur est pourvu de plusieurs ailettes de refroidissement 27 et il est prévu un démarreur 29 à tirette enroulable.

5 De la laine de verre ou une autre matière d'isolation phonique 28 est mise en place sur différentes parties de la structure, notamment les parois intérieures du compartiment d'échappement S_3 , de sorte que le compartiment d'échappement S_3 peut être agencé sous la forme d'un boîtier de silencieux afin d'améliorer l'isolation phonique.

10 La présente invention n'est pas limitée au mode de réalisation qui vient d'être décrit et notamment les formes des parties respectives, en particulier les formes des éléments séparant les compartiments respectifs S_1 , S_{2-1} , S_{2-2} et S_3 peuvent être modifiées et peuvent être appliquées
15 à n'importe quel groupe moteur-génératrice.

Comme le montre la description faite ci-dessus, conformément à la structure d'isolation phonique et de refroidissement du groupe moteur-génératrice portatif de la présente invention, le volume intérieur est divisé en un
20 compartiment d'admission, un compartiment à source de chaleur et un compartiment d'échappement et le compartiment à source de chaleur est en outre divisé en un premier sous-compartiment recevant la génératrice et un second sous-compartiment recevant les autres composants de la source de chaleur. Les
25 écoulements d'air de refroidissement qui passent dans les compartiments respectifs s'écoulent dans les passages indépendants de refroidissement de sorte qu'on peut effectuer un amortissement du son d'admission, du son du moteur et du son d'échappement dans les compartiments respectifs et que le
30 traitement d'absorption de son le plus correct et réalisable peut être effectué en correspondance aux compartiments respectifs, c'est-à-dire en correspondance aux propriétés des sons engendrés dans les compartiments respectifs. En outre les écoulements d'air de refroidissement respectifs sont finalement
35 collectés dans le compartiment d'échappement de sorte que l'effet d'amortissement acoustique peut encore être amélioré par la fonction d'une chambre de détente.

Les compartiments cloisonnés respectifs sont

confinés et ils uniformisent ainsi l'écoulement d'air de
décharge en améliorant la décharge de l'air ainsi que
l'efficacité de la décharge. En outre on améliore l'efficacité
des écoulements d'air de refroidissement en fonction de leur
5 débit unitaire tout en ayant une faible circulation du fait
qu'ils sont obligés d'entrer en contact avec les composants
de la source de chaleur, ce qui permet de donner une diver-
sité d'avantages à la structure d'isolation phonique et de
refroidissement du groupe moteur-génératrice portatif conforme
10 à l'invention.

En outre le volume intérieur est divisé en au
moins deux trajets d'écoulement d'air de refroidissement,
à savoir un trajet pour le refroidissement de la génératrice
et l'autre trajet pour le refroidissement des composants de
15 source de chaleur autres que la génératrice, et le comparti-
ment d'échappement est agencé sous forme d'un boîtier de
silencieux qui est en communication avec les orifices
terminaux des trajets respectifs d'écoulement d'air de refroi-
dissement ainsi qu'avec l'orifice de sortie du pot d'échappe-
20 ment de sorte que les gaz d'échappement sont canalisés vers
le compartiment d'échappement et sont déchargés en même temps
que l'air de refroidissement dans l'atmosphère extérieure.
Il en résulte que les gaz d'échappement sont rapidement refroi-
dis et diffusés, dans le compartiment d'échappement, avec
25 l'air de refroidissement qui se trouve à une température
considérablement inférieure à celle des gaz d'échappement,
de sorte que le volume et la vitesse d'écoulement des gaz
d'échappement sont diminués par l'opération de refroidissement.
En conséquence, les sons produits à la sortie du pot d'échappe-
30 ment peuvent encore être réduits.

Les composants de source de chaleur sont logés
dans les différents compartiments qui sont cloisonnés indé-
pendamment l'un de l'autre de manière à former les passages
indépendants d'écoulement d'air de refroidissement. Il en
35 résulte que les traitements d'isolation phonique les mieux
appropriés peuvent être effectués en fonction des propriétés
des sons respectivement engendrés. En même temps les écoulements
respectifs d'air de refroidissement et de gaz d'échappement

peuvent être rendus silencieux à l'intérieur du compartiment d'échappement. Il en résulte que l'effet d'isolation phonique peut être amélioré et que le traitement d'isolation phonique peut être facilité.

5 A l'intérieur du compartiment d'échappement, il se produit un mélange des écoulements d'air de refroidissement qui proviennent des différents passages de refroidissement qui ont différentes propriétés de soufflage, et des gaz d'échappement. Il en résulte que la température peut être
10 rendue uniforme et qu'on peut diminuer les pulsations des gaz d'échappement. Ainsi il est possible de créer une structure d'isolation phonique pour le groupe moteur-génératrice portatif qui procure différents avantages, notamment un effet de refroidissement, et en conséquence la manipulation peut être
15 améliorée par réduction de la transmission de chaleur aux couvercles et capots.

Bien entendu l'invention n'est pas limitée aux exemples de réalisation ci-dessus décrits et représentés, à partir desquels on pourra prévoir d'autres modes et d'autres
20 formes de réalisation, sans pour cela sortir du cadre de l'invention.

REVENDEICATIONS

1. Groupe moteur-génératrice portatif comprenant un capot d'isolation phonique (2) définissant un volume intérieur servant à recevoir les composants dudit groupe
- 5 moteur-génératrice, caractérisé en ce que ledit volume intérieur comprend :
- (a) un compartiment d'admission (S_1) qui est pourvu d'un orifice d'admission (9) pour aspirer de l'air atmosphérique à l'intérieur dudit capot (2) ;
- 10 (b) un compartiment à source de chaleur (S_2) en communication avec ledit compartiment d'admission (S_1), ledit compartiment à source de chaleur comprenant un premier (S_{2-1}) et un second (S_{2-2}) sous-compartiment, lesdits premier et second sous-compartiments formant des passages indépendants d'air de
- 15 refroidissement et chacun desdits premier et second sous-compartiments comportant un orifice d'admission d'air (12, 13) en communication avec ledit compartiment d'admission (S_1) ;
- et
- (c) un compartiment d'échappement (S_3) en communication avec
- 20 ledit compartiment à source de chaleur (S_2), ledit compartiment d'échappement comportant un orifice d'échappement (14) en communication avec l'atmosphère et des orifices d'admission (W_{2-1} , W_{2-2}) en communication avec lesdits premier et second sous-compartiments, de manière que des écoulements d'air
- 25 provenant desdits premier et second sous-compartiments soient mélangés dans ledit compartiment d'échappement (S_3).
2. Groupe moteur-génératrice portatif selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'une génératrice (8) dudit groupe est placée dans le premier sous-compartiment
- 30 (S_{2-1}) et en ce qu'un moteur (22) et un pot d'échappement (7) dudit groupe sont placés dans ledit second sous-compartiment (S_{2-2}).
3. Groupe moteur-génératrice portatif selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit compartiment
- 35 d'échappement (S_3) comprend une matière d'absorption de sons sur au moins une partie de ses parois, ledit compartiment d'échappement formant un boîtier de silencieux.
4. Groupe moteur-génératrice portatif selon la

revendication 2, caractérisé en ce que ledit compartiment d'échappement (S_3) comprend une matière d'absorption de sons sur au moins une partie de ses parois, ledit compartiment d'échappement formant un silencieux.

5 5. Groupe moteur-génératrice portatif selon la revendication 4, caractérisé en ce que les gaz d'échappement sortant du pot d'échappement (7) sont déchargés dans ledit compartiment d'échappement (S_3) de manière à se mélanger avec les écoulements provenant desdits premier et second
10 sous-compartiments (S_{2-1} , S_{2-2}).

6. Groupe moteur-génératrice portatif selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'un filtre à air (5) et un carburateur dudit groupe moteur-génératrice sont placés dans ledit compartiment d'admission (S_1).

15 7. Groupe moteur-génératrice portatif selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit orifice d'admission (9) et ledit orifice d'échappement (14) sont formés dans une même paroi latérale dudit capot (2), ledit orifice d'échappement (14) étant placé plus haut que ledit
20 orifice d'admission (9).

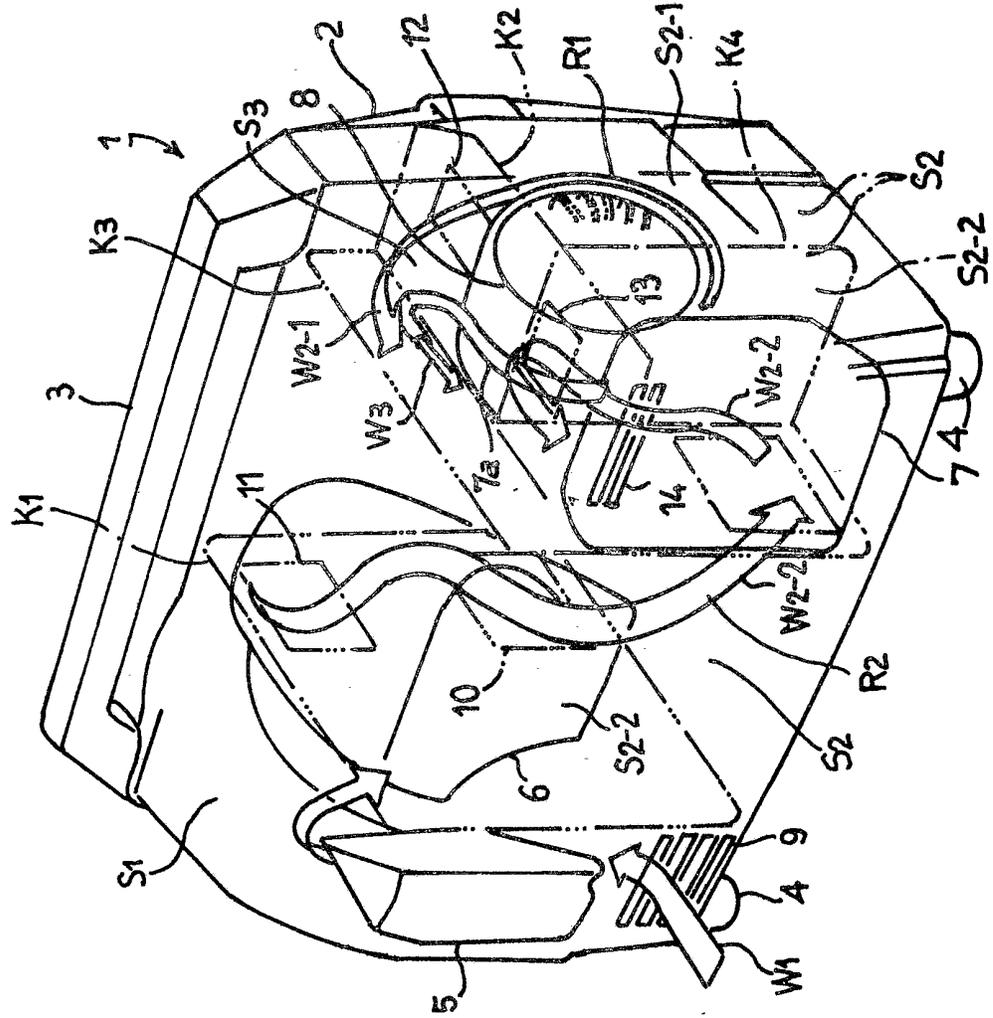


FIG.1

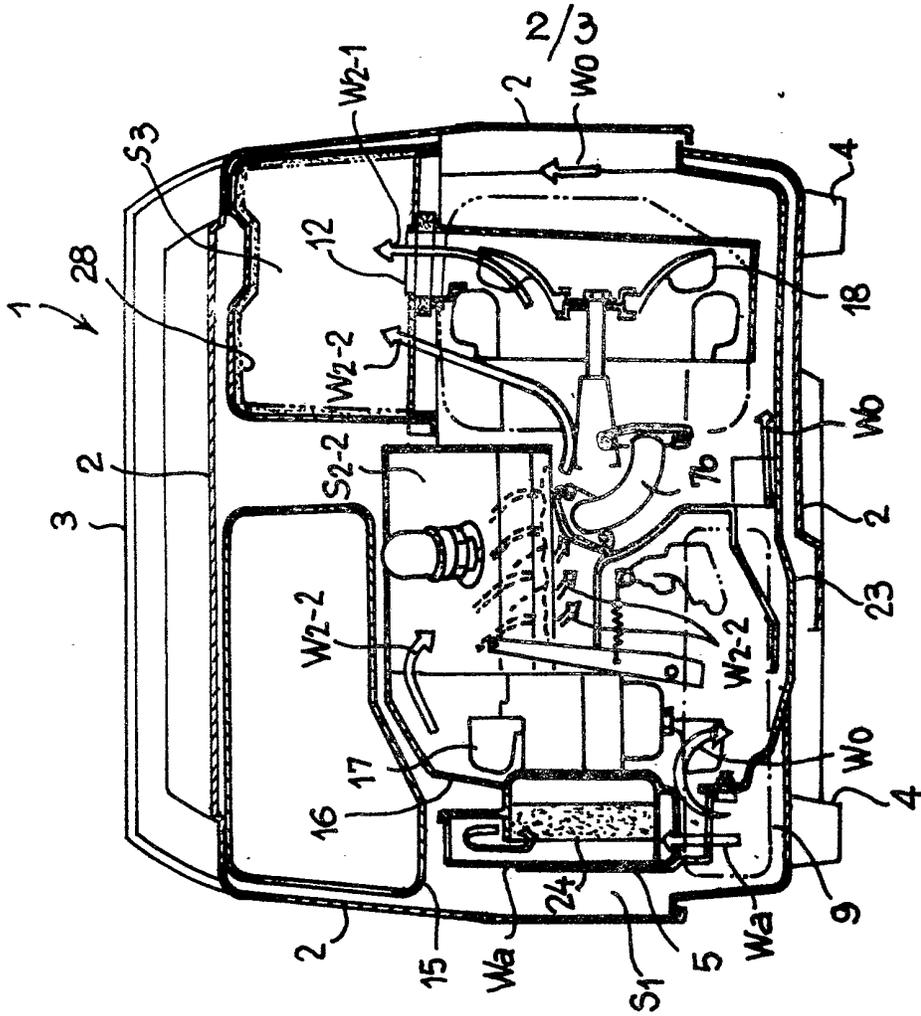


FIG. 3

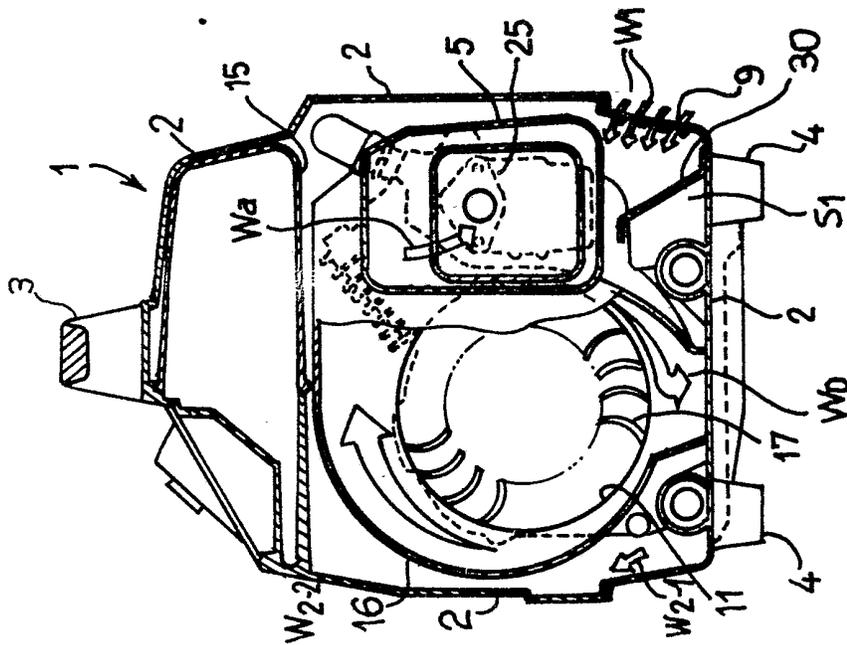


FIG. 2

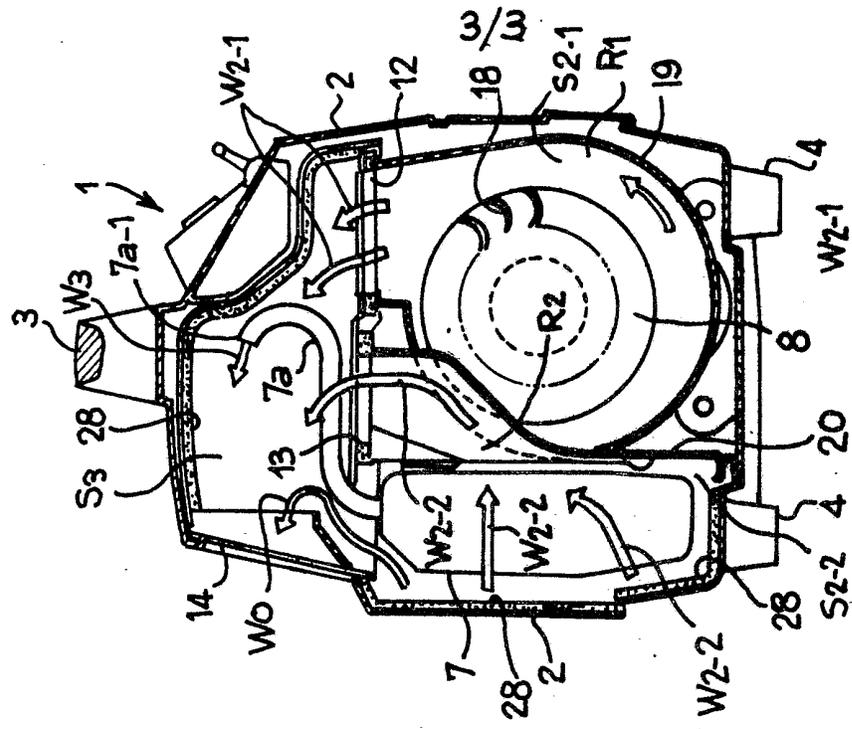


FIG. 5

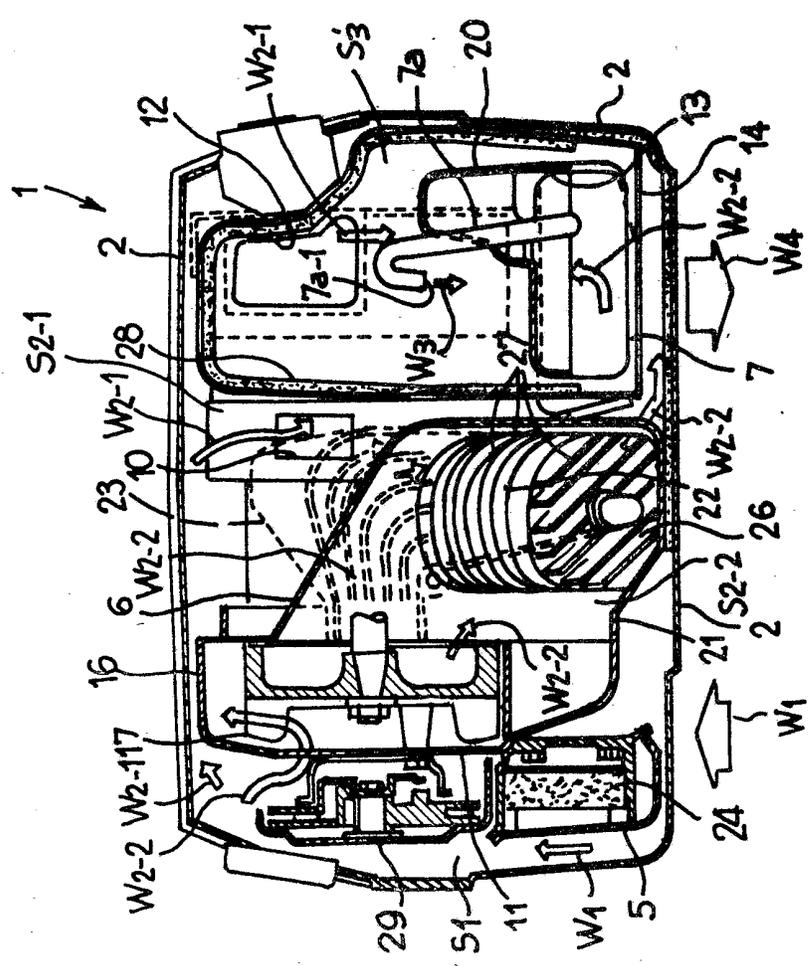


FIG. 4