



(11)

EP 2 916 961 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des Hinweises auf die Patenterteilung:
09.10.2019 Patentblatt 2019/41

(21) Anmeldenummer: **13789760.9**(22) Anmeldetag: **06.11.2013**

(51) Int Cl.:
B04B 9/04 (2006.01) **B04B 9/12 (2006.01)**

(86) Internationale Anmeldenummer:
PCT/EP2013/073117

(87) Internationale Veröffentlichungsnummer:
WO 2014/072318 (15.05.2014 Gazette 2014/20)

(54) SEPARATOR MIT DIREKTANTRIEB

SEPARATOR WITH DIRECT DRIVE

SÉPARATEUR DOTÉ D'UN ENTRAÎNEMENT DIRECT

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AL AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB
GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MK MT NL NO
PL PT RO RS SE SI SK SM TR**

(30) Priorität: **12.11.2012 DE 102012110846**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
16.09.2015 Patentblatt 2015/38

(73) Patentinhaber: **GEA Mechanical Equipment GmbH
59302 Oelde (DE)**

(72) Erfinder:
• **MACKEL, Jürgen
59302 Oelde (DE)**

- **STRAUCH, Dieter
58302 Oelde (DE)**
- **DROSTE, Johannes
48720 Rosendahl (DE)**

(74) Vertreter: **Specht, Peter et al
Loesenbeck - Specht - Dantz
Patent- und Rechtsanwälte
Am Zwinger 2
33602 Bielefeld (DE)**

(56) Entgegenhaltungen:
**EP-A1- 0 017 344 WO-A1-2004/089550
DE-A1- 3 922 639 DE-C- 513 192
DE-C- 570 729**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann nach Maßgabe der Ausführungsordnung beim Europäischen Patentamt gegen dieses Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch gilt erst als eingereicht, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Separator mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

[0002] Derartige auch für einen industriellen Einsatz geeignete Separatoren, insbesondere auch im kontinuierlichen Betrieb, sind aus dem Stand der Technik an sich bekannt.

[0003] Vielfach erfolgt die Leistungsübertragung vom Elektromotor zum Rotor über einen Antriebsriemen oder durch ein Schraubenradgetriebe.

[0004] Unter den bekannten Systemen gibt es darüber hinaus auch Konstruktionen, bei denen die Trommel, die Antriebsspinde und der elektrische Antriebsmotor starr zu einer baulichen Einheit verbunden sind, welche dann als Ganzes elastisch an einem Maschinengestell abgestützt ist. Beispiele eines derartigen Standes der Technik offenbaren die gattungsgemäße GB 368 247, die FR 1.287.551, die DE 1 057 979 und die DE 43 14 440 C1. Nachteilig ist, dass derartige Anordnungen relativ groß bauen, insbesondere auch in radialer Richtung (GB 368 247).

[0005] Zu nennen ist in diesem Zusammenhang auch die EP 1 617 952, welche das konstruktive Grundprinzip der GB 368 247 wieder aufgegriffen hat, wobei gegenüber der GB 368 247 die Abstützung des Gewichtes der Schleudertrommel am Halslager (oberes Lager) und nicht am Fußlager (unteres Lager) erfolgt. Insgesamt ist der konstruktive Aufbau auch dieses Separatorantriebs aber immer noch relativ aufwendig. Zudem ist auch die Art der Schmierung und Kühlung des Elektromotors nach wie vor verbessерungsbedürftig.

[0006] Zum Stand der Technik zu nennen ist schließlich auch noch die DE 513 192. Diese Schrift offenbart eine Schleuderspinde, bei welcher der Antriebsmotor zwar in axialer Verlängerung der Drehachse der Schleudertrommel koaxial zu dieser angeordnet ist, bei welcher aber die Antriebsspinde einen Rohrabschnitt durchsetzt, wobei die Antriebsspinde und der Rohrabschnitt bei der DE 513 192 im Bereich eines Fußlagers verbunden sind, wohingegen der Rohrabschnitt und die Antriebsspinde in relativ aufwendiger Bauart getrennte Halslager aufweisen und nur die Antriebsspinde radial elastisch an einem Maschinengestell abgestützt ist. Dieser Art der Konstruktion ist damit sehr aufwendig. Das Antriebsgehäuse selbst ist zweiteilig ausgebildet, wobei ein Oberteil mit einem Flansch auf einem Unterteil aufliegt. Es gibt eine Schmierung mit Öl aber keine Kühlung mit einem Kühlmittel zusätzlich zum Schmiermittel. Der Stator ist direkt am Innenumfang des Antriebsgehäuses befestigt. Insgesamt ist der konstruktive Aufbau der bekannten Konstruktionen relativ aufwendig und nicht flexibel genug an verschiedene Einsatzzwecke anpassbar. Verbesserungswürdig erscheint zudem die Kühlung der bekannten Antriebsvorrichtungen.

[0007] Insofern stellen die moderneren Konstruktionen der DE 10 2006 011 895, DE 10 2006 020 467 A1 eine Weiterentwicklung dar. Abweichend von deren Kon-

struktionssprinzip besteht aber weiter ein Bedarf an kompakten, leicht an verschiedene Einsatzzwecke anpassbaren Separatorantrieben, die über ein ausgereiftes und effizientes Kühlssystem verfügen.

[0008] Eine Laborzentrifuge, bei welcher ein Antriebsgehäuse mit einem Schmiermittelsystem geschmiert und einem Kühlmittelsystem gekühlt wird, offenbart die EP 0 017 344 A1. Allerdings ist hier der Stator mit dem Rotor als Einheit an der Antriebsspinde gelagert. Zum Stand der Technik der Laborzentrifugen sei ferner die DE 39 22 639 A1 genannt, bei der unterhalb des Antriebsmotors kein Lager vorgesehen ist.

[0009] Die Erfindung hat insofern ausgehend von dem bekannten Stand der Technik die Aufgabe, einen anderen Weg zu gehen und einen Separator zu realisieren, der sich durch eine kompakte Bauart und insbesondere auch durch einen niedrigen Wartungsbedarf, sowie ein effizientes Kühlssystem auszeichnet.

[0010] Die Erfindung löst diese Aufgabe durch den Gegenstand des Anspruchs 1.

[0011] Als besonders vorteilhaft zu erwähnen sind die einfache Montage und Wartung des Separatorantriebs sowie das vorteilhafte Kühlssystem sowohl zur Kühlung des Motors als auch des im Antriebsraum vertikal von oben nach unten zurückfließenden flüssigen Schmiermittels. Ein Erzeugen eines Schmiermittelnebels ist damit nicht erforderlich sondern es kann direkt eine Schmierung der Lager der Antriebsspinde mit fließendem, flüssigem Schmiermittel verwendet werden, so dass kein Schmiermittel in den Elektromotor an sich eintreten kann, was bei der Verwendung eines Ölnebelsystems unvermeidlich wäre. Der Rotor sitzt direkt auf der in diesem Bereich radial beweglichen Antriebsspinde, auf deren Ende die Trommel aufgesetzt ist.

[0012] Dabei ist das Kühlssystem - ein Kühlkreislauf für ein Kühlfluid, insbesondere Wasservorzugsweise und vorteilhaft ganz oder teilweise direkt in das Antriebsgehäuse integriert, wohingegen der Elektromotor - insbesondere der Stator - an sich über keine eigene in ihn eingebaute Flüssigkeitskühlung verfügt. Derart kann der Elektromotor - insbesondere der Stator als vormontierte Baueinheit ohne Flüssigkeitskühlungseinrichtung - besonders kostengünstig ausgelegt werden. Vorzugsweise gibt es zusätzlich zur Kühlung mit dem Kühlmittel eine Schmierung mit einem Schmiermittel. Das Schmiermittel und das Kühlmittel werden vorzugsweise verschiedene Flüssigkeiten benutzt.

[0013] Vorteilhafte Ausgestaltungen sind den Unterschriften zu entnehmen.

[0014] Nachfolgend wird die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen unter Bezug auf die Zeichnung näher beschrieben. Es zeigen:

Fig. 1 eine Schnittansicht eines schematisiert dargestellten ersten erfindungsgemäßen Separators; und

Fig. 2 eine Schnittansicht eines schematisiert darge-

stellten zweiten erfindungsgemäßen Separatoren.

[0015] Fig. 1 zeigt einen Separator 1 mit einer Schleudertrommel 2 mit vertikaler Drehachse D, die von einer Haubenanordnung 3 umgeben ist, die sich auf einem maschinengestellartigen Antriebsgehäuse 4 abstützt. Das Antriebsgehäuse 4 kann über hier nicht dargestellte Fußelemente vorzugsweise in gefederter Ausführung an einem Fundament.

[0016] Die Schleudertrommel 2 ist hier nur schematisch dargestellt. Sie ist vorzugsweise für einen kontinuierlichen Betrieb zum kontinuierlichen Klären und/oder Trennen eines fließfähigen Produktes in eine oder zwei Flüssigkeitsphasen und ggf. eine Feststoffphase - insbesondere im industriellen Prozess - ausgelegt. Hierzu ist ihr Innenraum vorzugsweise mit einem Trenntellerstapel versehen. Auch die Haubenanordnung 3 ist lediglich schematisch dargestellt. Sie kann insbesondere einen Feststofffänger aufweisen sowie eine oder mehrere Durchführungen für hier nicht dargestellte Produktzuleitungen und -ableitungen). Diese Merkmale sind dem Fachmann seit langem bekannt und bedürfen hier keiner näheren Darstellung.

[0017] Die vorzugsweise einfach oder doppelt konische Schleudertrommel 2 ist auf das hier vertikale obere Ende einer Antriebsspindel 5 aufgesetzt. Diese Antriebsspindel 5 ist mit einer Lageranordnung, die hier ein Halslager 6 und ein Fußlager 7 aufweist, drehbar gelagert.

[0018] Das Halslager 6 ist dabei über wenigstens ein elastisches Element radial in einem Lagergehäuse 9 abgestützt, welches wiederum am Antriebsgehäuse 4 befestigt ist. Hier weist das Lagergehäuse 9 dazu einen Flanschabschnitt 10 auf, der auf einem ersten - vertikal oberen - Bund 11 am Innenumfang des Antriebsgehäuse 4 aufliegt und dort befestigt ist, hier mit umfangsverteilten ersten Schrauben 12. Vorzugsweise und vorteilhaft bilden das Lagergehäuse 9 und das Halslager eine vormontierte und austauschbare Baueinheit aus. Das elastische Element besteht hier sowie vorzugsweise und in einfacher Bauart aus zwei metallischen Hülsen 8', 8'', die mittels einem Ring aus Elastomermaterial 8" miteinander verbunden sind. Der äußere Ring bzw. die äußere Hülse 8' ist hier außen bearbeitet, so dass er passgenau im Gehäuse geführt wird. Vorzugsweise ist das elastische Element hier fixiert, beispielsweise eingepresst und somit axial und gegen Mitdrehen gesichert. Der innere Ring bzw. die innere Hülse 8'' ist innen bearbeitet, so dass das Wälzlagerring mit seinem Außenring vorzugsweise verschieblich geführt wird.

[0019] Weitere bekannte alternative Bauformen für diese elastische Halslagerabstützung sind möglich, zum Beispiel: Federkolben mit Schraubenfedern, Blattfedern, Luftfedern usw..

[0020] Das Halslager 6 ist vorzugsweise als Wälzlagerring ausgebildet, welches hier auf einem Ring 13 aufliegt, der wiederum auf die Spindel 5 aufgesetzt ist und dort nach unten hin auf einer Durchmesserstufung 14 der Spindel

5 aufliegt. Im elastischen Element ist es vertikal verschieblich geführt und radial abgestützt.

[0021] Das Fußlager 7 ist als axiales Festlager ausgebildet und vorzugsweise verdrehgesichert auf der Antriebsspindel 5 angeordnet. Es ist ferner über Innenring 18 und Außenring 19 gelenkig, kardanisch neigbar aber in Bezug auf Ring 18 nicht drehbar im Antriebsgehäuse 4 angeordnet (Gelenkelement 15) und/oder selbst gelenklagerartig ausgebildet, so dass die Antriebsspindel 5 mit der Trommel den Präzessionsbewegungen der Schleudertrommel 2 im Betrieb folgen kann.

[0022] Die Verdreh Sicherung des Fußlagers 7 wird hier beispielhaft durch einen Stift 42 erreicht, der jeweils in eine Öffnung des Innenringes 18 und des Antriebsgehäuses eingesetzt ist.

[0023] Dabei wird das Gewicht der Schleudertrommel mit allen Antriebsteilen, die mit der Spindel verbunden sind, im Wesentlichen über das untere Fußlager 7 im Antriebsgehäuse 4 abgestützt. Entsprechend wird hier vorzugsweise ein Wälzlagerring eingesetzt, das in geeigneter Weise die entstehenden Axialkräfte aufnehmen kann. Geeignet sind dazu beispielsweise Rillenkugellager, Schräkgugellager. Bei Bedarf können diese Lager auch paarweise angeordnet werden, wenn die aufzunehmenden Kräfte dieses erfordern.

[0024] Das beschriebene Gelenklager übernimmt hierbei die kardanische Neigbarkeit und Abstützung.

[0025] Die gesamte Einheit bestehend aus Gelenklager und Wälzlagerring kann bei geringen aufzunehmenden Kräften, insbesondere Axialkräften durch ein Pendelkugellager oder Pendelrollenlager ersetzt werden.

[0026] Das Fußlager 7 liegt hier nach oben hin an seinem Innenumfang an einer weiteren Durchmesserstufung 16 der Antriebsspindel 5 an und nach unten hin an seinem Außenumfang an einer Stufung 17 eines am Außenumfang kugelsegmentartigen Innenringes 18, der wiederum in einen entsprechend komplementär geformten Außenring 19 gelenkig eingreift, der auf einer Stufung 41 des Antriebsgehäuses 4 aufliegt.

[0027] Diese Anordnung baut kompakt und ermöglicht auf einfache und zuverlässige Weise die Abstützung des Gewichtes der Schleudertrommel 2 über das Fußlager am Antriebsgehäuse 4.

[0028] In dem axialen Bereich zwischen den Lagern 45 ist als Antriebeinrichtung ein Elektromotor 20 mit einem Rotor 21 und einem Stator 22 angeordnet. Dieser liegt vollständig zwischen dem Halslager 6 und dem Fußlager 7.

[0029] Dabei ist der Rotor 21 direkt auf der Antriebsspindel angeordnet und befestigt. Dadurch bewegen sich der Rotor 21 und die drehbare Antriebsspindel 5 fest gekoppelt gemeinsam, insbesondere auch bei Präzessionsbewegungen der Antriebsspindel 5 im Betrieb. Die Antriebsspindel 5 kann hier an ihrem Umfang eine geeignete Konturgebung - z.B. Stufungen - zum Festlegen bzw. Anordnen des Rotors 21 aufweisen.

[0030] Der Stator 22 ist dabei fest mit dem Antriebsgehäuse 4 verbunden. Damit verändert sich der radiale

Spaltweite zwischen dem Stator 22 und dem Rotor 21 im Betrieb infolge der Bewegungen der Antriebsspindel 5.

[0031] Zwar führt die Antriebsspindel 5 auch zwischen dem Halslager 6 und dem Fußlager 7 (als Festlager) ihre Präzessionsbewegung infolge der Kreiselgesetze aus, diese ist jedoch in diesem Bereich definiert begrenzbar (Anschlag), so das mit Hilfe eines entsprechenden Luftpaltes zwischen dem Stator 22 und dem Motorläufer 21 sichergestellt werden kann, dass sich der Rotor 21 und der Stator 22 im Betrieb trotz radialer Relativbewegung nicht berühren. Solche Relativbewegungen können z.B. durch Unwuchten, insbesondere im Bereich der Resonanzfrequenz des Systems beim Hochlauf der Trommel, oder beispielsweise durch Bewegungen der kompletten Maschine infolge Welleneinfluss bei Einsatz an Bord von Schiffen auftreten und ggf. ihren größten Auslenkungen haben.

[0032] Die in dem als Gelenklager ausgebildeten Fußlager 7 (das im Wesentlichen die axiale Abstützung der Schleudertrommel 2 übernimmt) und dem elastisch abgestützten Halslager 6 gebildete Lagerung ermöglicht in vorteilhafter Weise in Hinsicht auf die Resonanzfrequenz einen überkritischen Betrieb des Motorläufers 21 und der Schleudertrommel 2. Die Masseneigenschaften des Motorläufers 21 sind dabei so klein, dass sie sich nicht negativ auf das dynamische Verhalten des Antriebssystems auswirken.

[0033] Die Separatorentrommel bildet zusammen mit der Spindel und der Halslagerabstützung in erster Annäherung einen Ein-Massen-Schwinger, der durch die rotierende Trommel und insbesondere durch die mitrotierende Unwucht angeregt wird. Die elastische Halslagerabstützung senkt dessen Eigenfrequenz gegenüber an nähernd starren Konstruktionen deutlich ab. Als kritische Drehzahl (bzw. Frequenz) wird diejenige Drehzahl bezeichnet, bei der die Kräfte verursacht durch die rotierende Trommel und mitrotierende Unwucht die Maschine in Resonanzschwingungen versetzen. (Die Erregerfrequenz (Trommeldrehzahl) ist hier gleich der Eigenfrequenz des Systems.) Oberhalb dieser Frequenz (Drehzahl) stabilisiert sich das System, da Unwucht und Rotorschwerpunkt hier auf gegenüberliegenden Seiten der tatsächlichen Drehachse liegen.

[0034] Üblicherweise werden Separatoren mit ihrer Betriebsdrehzahl deutlich oberhalb der kritischen Drehzahl (Resonanzfrequenz) betrieben, so dass auch eine größere Unwucht ohne schädliche Auswirkungen von der Maschine ertragen wird.

[0035] Vorzugsweise und kompakt sind anders als im Stand der Technik der gesamte Stator 22 mit dem Wicklungsbereich 23 mit den Wickelköpfen und den Statorblechpaketen 23' und Hülsenkörper 24 und auch der gesamte Rotor 21 axial zwischen dem Halslager 6 und dem Fußlager 7 angeordnet.

[0036] Zur Befestigung des Stators 22 an dem Maschinengehäuse 4 ist hier in vorteilhafter Weise vorgesehen, den Wicklungsbereich 23 mitsamt dem oder den Stator-

blechpaketen 23' des Stators 22 miteinem Hülsenkörper 24 zu umgeben, der - vorzugsweise an seinem vertikal oberen Ende - einen Flanschabschnitt 25 aufweist, welcher auf einem korrespondierenden Bundabschnitt 26 am Innenumfang des Antriebsgehäuses 4 anliegt bzw. hier aufliegt. Zur Befestigung des Flanschabschnittes 25 und dem Bundabschnitt 26 sind geeignete Befestigungsmittel, hier eine oder mehrere (umfangsverteilte) Schrauben 27, vorgesehen.

[0037] An der Auslegung des Stators ist zunächst besonders vorteilhaft, dass der Stator in einfacher Weise vorgefertigt als vormontierte Einheit mit dem radial außen liegenden Hülsenkörper 24 in dem Antriebsgehäuse befestigt werden kann.

[0038] Zudem können aufgrund der gewählten Konstruktionsart Motoren (Statoren 22 und Rotor 21) verschiedener Länge und damit verschiedener Motorleistungen in einfacher Weise an dem Flanschabschnitt 25 festgelegt werden, was insbesondere auch ein Vergleich der Figuren 1 und 2 veranschaulicht.

[0039] Die Konstruktionen der Fig. 1 und 2 sind weitgehend baugleich und unterscheiden sich im Wesentlichen nur durch die axiale Baulänge der Elektromotoren 20 und 20'. Wie ersichtlich, kann die axiale Baulänge des Elektromotors 20, 20' innerhalb eines beachtlichen Bereiches variieren, was es in vorteilhafter Weise ermöglicht, gleiche Antriebsgehäuse 4 für Elektromotoren 20, 20' unterschiedlicher Länge und Leistung einzusetzen.

[0040] Ein Vergleich der Fig. 1 und 2 macht deutlich, dass bei unterschiedlich langen Statoren 22 der verwendete Hülsenkörper 24 als die Schnittstelle des Stators 22 zum Antriebsgehäuse 4 dennoch die gleiche vertikale Baulänge aufweist. Vorzugsweise wird sogar ein baugleicher Hülsenkörper 24 trotz einer unterschiedlichen vertikalen Länge verwendet.

[0041] Der Elektromotor kann ein Asynchronmotor oder ein Synchronmotor sein.

[0042] Vorzugsweise und vorteilhaft ist der Antriebsraum 28 nach oben hin (bis auf einen Ringspalt 29 zur Antriebsspindel 5 oberhalb des Halslagers 6) und nach unten hin sowie seitlich weitestgehend geschlossen ausgelegt.

[0043] Bei Bedarf nach einer höherwertigen Abdichtung zwischen Antriebsraum und Trommelraum kann zusätzlich zum Ringspalt eine Labyrinthdichtung oder eine Wellenringdichtung bekannter Bauart eingesetzt werden (hier nicht dargestellt).

[0044] Der Stator 22 und der Rotor bzw. Motorläufer 21 sind offen im Antriebsraum 28 zwischen dem Halslager 6 und dem Fußlager 7 angeordnet.

[0045] Besondere Vorteile bieten bei den Konstruktionen der Fig. 1 und 2 auch die Ausgestaltung der Funktionsbereiche "Schmierung" und "Kühlung der Komponenten des Antriebsbereiches und des Schmiermittels".

[0046] Zunächst sei die Schmierung näher betrachtet.

[0047] Die Antriebsspindel 5 ist hohl ausgebildet bzw. weist eine innere zentrische Schmiermittelleitung oder -bohrung 30 auf, welche sich axial von einem Bereich

unterhalb des Fußlagers 7 durch den Bereich des Motorläufers 21 des Elektromotors 20 bis in den Bereich des Halslagers 6 erstreckt, wo die Schmiermittelleitung 30 vorzugsweise über eine radiale Schmiermittelzuführbohrung 31 in den Antriebsraum 28 mündet, und zwar derart, dass mit dem aus dieser Bohrung 31 austretenden Schmiermittel eine Schmierung des Halslagers 6 erfolgen kann.

[0048] Vorzugsweise mündet die Schmiermittelzuführbohrung 31 daher oberhalb des Halslagers 6 in den Antriebsraum. Alternativ könnte sie auch kurz unterhalb des Halslagers 6 in den Antriebsraum 28 münden, wenn hierdurch eine genügende Schmierung des Halslagers 6 sichergestellt ist.

[0049] In das untere (vorzugsweise offene) Spindelende ist hier eine Schmiermittelpumpe (insbesondere eine Saugrohrpumpe oder eine Zentrifugalpumpe; hier mit einer Rippenanordnung 32 am Innenumfang des axialen unteren Ende der Schmiermittelbohrung 31 realisiert) integriert. Die Rippenanordnung lässt zusammen mit der Dimensionierung des Eintrittsdurchmessers eine besonders präzise Ölmengensteuerung (-einstellung) zu und kann ggf. auf das Schmiermittel bzw. die Betriebsverhältnisse wie den Aufstellungsort (Umgebungstemperatur) abgestimmt werden und austauschbar gestaltet sein.

[0050] Da das untere Spindelende der Antriebsspindel 5 mit der Schmiermittelpumpe in einen Schmiermittelsumpf 33 eintaucht, erfolgt durch die Antriebsspindel 5 und deren Leitung 30 und die Schmiermittelzuführbohrung 31 in einfacher und zuverlässiger Weise eine Schmierung des Halslagers 6.

[0051] Durch das Halslager 6 tretendes und dieses schmierende Schmiermittel (insbesondere Öl) läuft oder tropft im Antriebsraum 28 nach unten.

[0052] Es ist daher vorteilhaft, dass unterhalb des Halslagers 6 zwischen diesem und dem Elektromotor 20 auf der Antriebsspindel 5 der Ring 13 angeordnet ist, welcher einen Radialbund 38 aufweist, so dass er im Betrieb einen Schleuderring bildet, welcher das Schmiermittel im Antriebsraum 28 bei Drehungen der Antriebsspindel 5 radial nach außen schleudert, was verhindert, dass das Schmiermittel direkt in den Elektromotor 20 tropfen kann. Hierdurch wird verhindert, dass Öl durch den Spalt zwischen dem Stator 22 und dem Rotor 21 den Weg zurück in den Ölsumpf nimmt. Das Öl läuft an der Innenwand des Antriebsgehäuses 4 nach unten und durch die Bohrungen zurück in den Öl- bzw. Schmiermittelsumpf 33. Der Motor ist hier schematisiert unterschiedlich links und rechts der Drehachse dargestellt, um das Verständnis zu erleichtern.

[0053] Vorzugsweise sind außerhalb des Stators 22 einer oder mehrere insbesondere vertikal verlaufende Bohrungen oder dgl. als Schmiermittelkanal 34 im radial nach innen kragenden Bundabschnitt 26 des Maschinengehäuses 4 ausgebildet, durch welche das Schmiermittel im Wesentlichen radial außen auf seinem Weg nach unten in den Schmiermittelsumpf 33 an dem Stator 22 und dem Motorläufer 11 vorbeigeleitet wird.

[0054] Das Fußlager 7 kann sich vollständig unterhalb des Schmiermittelspiegels im Schmiermittelsumpf 33 befinden bzw. vollständig im Schmiermittelbad angeordnet sein.

[0055] Die Wickelkopftemperatur liegt in der Regel sehr hoch. Hier sind diese Wickelköpfe von den Lagern recht weit entfernt, was gegenüber dem Stand der Technik ein Vorteil ist. Da das Fußlager 7 hier im Ölsumpf liegt, kann es zudem besonders gut kühl gehalten werden. Da das Halslager 6 mit fließendem Schmierstoff geschmiert wird, wird es zudem ebenfalls besser gekühlt als bei einer Ölhebelsschmierung, wie sie aus dem Stand der Technik bekannt ist.

[0056] Dabei kann das Schmiermittel durch weitere Kanäle/Bohrungen 35 wieder in einen unterhalb des Fußlagers 7 liegenden Bereich des Antriebsraums 28 zurückfließen, um in die Leitung 30 eintreten zu können. Optional ermöglicht eine Ablassschraube 39 ein Ablassen/Wechseln des Schmiermittels.

[0057] Der Schmiermittelspiegel liegt vorzugsweise kurz unterhalb des Elektromotors 20 ohne mit diesem Kontakt zu haben.

[0058] Die aus den Verlusten des Elektromotors resultierende Wärmeleistung kann einerseits über die Oberfläche des Antriebsgehäuses oder eine entsprechend gestaltete Oberflächenvergrößerung (z.B. Kühlrippen an der Außenfläche des Antriebsgehäuses 4 über die gesamte axiale Länge zwischen dem Halslager und dem Fußlager 7 in entsprechend großer Ausgestaltung) abgestrahlt werden. Alternativ oder ergänzend ist es denkbar, durch Kanäle und ggf. Kammern im Antriebsgehäuse ein Kühlmedium zu leiten, um das Schmiermittel zu kühlen.

[0059] Vorzugsweise und besonders vorteilhaft kühlt dieses Kühlmedium dabei sowohl das Schmiermittel als auch den Elektromotor (insbesondere den Stator 20).

[0060] Dies wird hier auf einfache Weise wie folgt realisiert.

[0061] Bei dem Antriebsgehäuse der Fig. 1 und 2 sind eine Kühlmittelzuleitung und eine Kühlmittelableitung - 35, 36 - für eine Kühlflüssigkeit oder ein kühlendes Gas vorgesehen, welche in wenigstens eine Kammer, vorzugsweise eine Ringkammer 37 münden, welche im Antriebsgehäuse 4 oder in baulich besonders einfacher und praktischer Weise zwischen dem Antriebsgehäuse 4 und Abschnitten des Hülsenkörpers 24 ausgebildet ist. Weitere Komponenten wie eine Kühlmittelpumpe und ggf. ein Filter zur Vervollständigung des Kühlmittelkreislaufs sind hier nicht dargestellt, da sie an sich bekannt sind.

[0062] Derart wird das durch den Schmiermittelkanal 34 strömende Schmiermittel gekühlt. Darüber hinaus wird aber auch der Stator 20 besonders effektiv gekühlt. Hierzu sei der Übersichtlichkeit halber auf Fig. 2 verwiesen.

[0063] In Fig. 2 ist ersichtlich, dass die Kühlung des Elektromotors 20 im Wesentlichen durch die Kammer, insbesondere die Ringkammer des in das Antriebsgehäuse 4 integrierten Kühlkreislaufes erfolgt.

[0064] Der eigentliche Elektromotor begrenzt zwar hier mit dem Hülsenkörper 24 auch die Kühlkammer, hier die Ringkammer 37. Er muss aber selbst kein eigenes Kühl-system aufweisen. Dies vereinfacht seinen Einbau und auch den Wechsel, der zudem durch diese Maßnahme besonders kostengünstig wird. Der Stator 22 des Elektromotors 20 selbst kann in besonders einfacher Weise als vorgefertigtes Modul bereitgestellt und gewechselt werden. Es wäre auch denkbar, die Ringkammer mit einer zusätzlichen Hülse innen zu begrenzen, was aber weniger bevorzugt wird.

[0065] Da der Kühlkreislauf in einem Bereich, beispielsweise im Bereich der Kammer, insbesondere der Ringkammer 37, sowohl an den Stator 22 - hier den Hülsenkörper 24 - als auch nahe an die mindestens eine der Bohrungen des Schmiermittelkanals angrenzt, welche das Schmiermittel als flüssig fließender Schmierstoff an dem Elektromotor vorbei nach unten in den Schmiermittelsumpf zurückleiten, wird in einfacher Weise eine Doppelkühlung erreicht. Dabei können vorteilhaft am Innenumfang des Hülsenkörpers eine oder mehrere Dichtungen 40 angeordnet sein, um den Spalt zwischen dem Hülsenkörper 24 und dem Bundabschnitt 26 (bzw. die Kühlkammer) abzudichten. Der Hülsenkörper 24 bildet damit in konstruktiv besonders einfacher Weise eine der Wandungen der Ringkammer 37 aus.

[0066] Schaugläser 43 in der Außenwandung erlauben eine visuelle Kontrolle insbesondere des Schmiersystems, insbesondere, da hier eines des Schaugläser 43 vertikal auf der Höhe des maximalen Schmiermittelpegels liegt, so dass der Schmiermittelpegel überwacht werden kann, wobei ein zweites (hier oberes) Schauglas 43 den Blick in den Schmiermittel-Kanal 34 und damit den Ölrückfluss ermöglicht.

[0067] Da der Antrieb bis auf das Hals- und das Fußlager 6, 7 verschleißarm läuft, entfällt ein Großteil des üblichen Wartungsaufwandes, was die Betriebskosten senkt.

Bezugszeichen	
Separator	1
Schleudertrommel	2
Haubenanordnung	3
Antriebsgehäuse	4
Antriebsspinde	5
Halslager	6
Fußlager	7
Hülsen	8', 8''
Elastomer	8"
Lagergehäuse	9
Flanschabschnitt	10
Bund	11
Schrauben	12
Ring	13
Durchmesserstufung	14
Gelenkelement	15

(fortgesetzt)

Durchmesserstufung	16
Stufung	17
Innenring	18
Außenring	19
Elektromotor	20
Rotor	21
Stator	22
Wicklungsbereich	23
Statorblechpaket	23'
Hülsenkörper	24
Flanschabschnitt	25
Bundabschnitt	26
Schrauben	27
Antriebsraum	28
Ringspalt	29
Schmiermittelleitung	30
Schmiermittelzuführbohrung	31
Rippen	32
Schmiermittelsumpf	33
Schmiermittelkanal	34
Kanäle	35, 36
Ringkammer	37
Radialbund	38
Ablassschraube	39
Dichtungen	40
Stufung	41
Stift	42
Schaugläser	43
Drehachse	D

Patentansprüche

1. Separator (1), der folgendes aufweist:

- eine Schleudertrommel (2) mit vertikaler Drehachse (D),
- eine Antriebsspinde (5) für die Schleudertrommel (2), die mit einem Halslager (6) und einem Fußlager (7) drehbar in einem Antriebsgehäuse (4) gelagert ist, das einen Antriebsraum (28) umgibt bzw. ausbildet,
- einen elektrischen Antriebsmotor (20), der einen Stator (22) und einen Motorläufer (21) aufweist,
- wobei der Motorläufer (21) direkt auf der Antriebsspinde (5) im axialen Bereich zwischen dem Fußlager (7) und dem Halslager (6) in dem Antriebsraum (28) des Antriebsgehäuses (4) angeordnet ist,
- wobei der Stator (22) ferner direkt im Antriebsgehäuse (4) abgestützt ist und wobei zwischen

dem Stator (22) und dem Motorläufer (21) ein Luftspalt besteht,

f. wobei der Stator (22) und der Motorläufer (21) offen im ansonsten nach außen ganz oder im Wesentlichen geschlossenen Antriebsraum (28) zwischen dem Halslager (6) und dem Fußlager (7) angeordnet sind.

g. wobei ein Schmiersystem zur Schmierung insbesondere des Halslagers (6) und des Fußlagers (7) mit einem Schmiermittel vorgesehen ist, welches ganz oder teilweise direkt in den Antriebsraum (28) integriert ist,

dadurch gekennzeichnet, dass ferner wenigstens folgende Merkmale realisiert sind:

h. es ist ferner ein Kühlmittelkreislauf für ein fließfähiges Kühlmittel vorgesehen, welcher ganz oder teilweise direkt in das Antriebsgehäuse (4) integriert ist,

i. wobei das Kühlmittelsystem abschnittsweise an einen Schmiermittelkanal (34) zur Durchleitung von flüssigem und im Antriebsraum fließenden Schmiermittel angrenzt und dass es ferner abschnittsweise an den Stator (22) angrenzt,
j. der Stator (22) weist einen Flanschabschnitt (25) zur Anlage, insbesondere Auflage, an einem korrespondierenden Bundabschnitt (26) des Antriebsgehäuses auf.

2. Separator nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Kühlmittelsystem eine Kammer, insbesondere eine Ringkammer (37) aufweist.

3. Separator nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** Kühlmittelkanäle (35, 36) in wenigstens einer Wandung des Antriebsgehäuses (4) ausgebildet sind, welche in die Kammer münden.

4. Separator nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Kammer, insbesondere die Ringkammer direkt an den Schmiermittelkanal (34) und direkt an den Stator (22) angrenzt.

5. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Stator (22) an seinem Außenumfang einen Hülsenkörper (24) aufweist.

6. Separator nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Stator (22) mit dem Hülsenkörper (24) eine vormontierte, wechselbare Baueinheit bildet.

7. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Hülsenkörper (24) im montierten Zustand im Antriebsgehäuse (4) eine Begrenzungswand der Kammer,

insbesondere der Ringkammer (27) des Kühlmittelkreislaufes ausbildet.

8. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche 5 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Hülsenkörper (24) den Flanschabschnitt (25) aufweist, welcher auf dem korrespondierenden Bundabschnitt (26) am Innenumfang des Antriebsgehäuses (4) aufliegt.

9. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Halslager (6) in einem Lagergehäuse (9) angeordnet ist, das einen Flanschabschnitt (10) aufweist, wobei das Lagergehäuse (9) und das Halslager eine vormontierte und austauschbare Baueinheit bilden.

10. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Halslager (6) über wenigstens ein elastisches Element im Antriebsgehäuse (4) abgestützt ist und dass das Fußlager (7) gelenklagerartig ausgebildet oder im Antriebsgehäuse (4) gelenkig angeordnet ist, so dass die Anriebsspinde (5) Präzessionsbewegungen der Schleudertrommel (2) im Betrieb folgen kann.

11. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** das rotierende System mit der Schleudertrommel und der Anriebsspinde (5) im Wesentlichen axial über das Fußlager (7) im Antriebsgehäuse (4) abgestützt ist.

12. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anriebsspinde (5) hohl ausgebildet ist und eine axiale innere Schmiermittelleitung (30) aufweist, welche sich von einem Bereich unterhalb des Fußlagers (7) axial durch den Bereich des Motorläufers/Rotors (21) bis in den Bereich des Halslagers (6) erstreckt, wo die Schmiermittelleitung (30) in den Antriebsraum (28) mündet.

13. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine Schmiermittelführbohrung (31) oberhalb oder unterhalb des Halslagers (6) in den Antriebsraum mündet.

14. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** am unteren Spindelende der Anriebsspinde (5) eine Schmiermittelpumpe angeordnet oder ausgebildet ist.

15. Separator nach dem vorstehendem Anspruch, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Schmiermittelpumpe als Zentrifugalpumpe oder dass die Schmiermittelpumpe als Saugrohrpumpe ausgebildet ist.

16. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** in dem axialen Bereich zwischen dem Halslager (6) und dem Elektromotor (20) auf der Antriebsspindel (5) ein Schleuderring (13) angeordnet oder ausgebildet ist. 5
17. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** ein Schmiermittelsumpf (33) im unteren Bereich des Antriebsraums (28) ausgebildet ist, in welchen das aus dem Schmiermittelkanal (34) zurückfließende Schmiermittel zurückfließt. 10
18. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Schmiersystem insgesamt als Kreislaufsystem in den Antriebsraum (28) integriert ist. 15
19. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** außerhalb des Stators (22) eine oder mehrere insbesondere vertikal verlaufende Bohrungen als der Schmiermittelkanal (34) im Antriebsgehäuse (4) ausgebildet sind, durch welche Schmiermittel im Wesentlichen radial außen an dem Stator (22) und dem Motorläufer (21) vorbeigeleitet wird. 20
20. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** sich das Fußlager (7) im Betrieb vollständig unterhalb des Schmiermittelspiegels befindet bzw. vollständig im Schmiermittelsumpf angeordnet ist. 30
21. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Schmiermittelspiegel im Betrieb unterhalb des Elektromotors (20) liegt. 35
22. Separator nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** eines oder mehrere Schaugläser (43) zur visuellen Kontrolle insbesondere des Schmiersystems, insbesondere von einem oder beiden Parameter(n) "Schmiermittelpegel" und "Schmiermittel im Schmiermittelkanal" vorgesehen ist/sind. 40

Claims

1. A separator (1), which features the following: 50
 - a. a centrifugal drum (2) with vertical rotational axis (D),
 - b. a drive spindle (5) for the centrifugal drum (2), which by a neck bearing (6) and a foot bearing (7) is rotatably mounted in a drive housing (4) which encloses or forms a drive chamber (28),
 - c. an electric motor (20), which has a stator (22)

and a motor rotor (21),
 d. wherein the motor rotor (21) is arranged in the drive chamber (28) of the drive housing (4) directly on the drive spindle (5) in the axial region between the foot bearing (7) and the neck bearing (6),
 e. wherein the stator (22) is also directly supported in the drive housing (4) and wherein an air gap exists between the stator (22) and the motor rotor (21),
 f. wherein the stator (22) and the motor rotor (21) are arranged between the neck bearing (6) and the foot bearing (7) in an open manner in the drive chamber (28) which is otherwise completely or in the main closed toward the outside,
 g. wherein provision is made for a lubricating system for the lubrication of especially the neck bearing (6) and the foot bearing (7) by means of a lubricant, which is wholly or partially integrated directly into the drive chamber (28),

characterized in that at least the following features are also realized:

- h. provision is further made for a coolant circuit for a free flowable coolant, which is wholly or partially integrated directly into the drive housing (4),
 - i. wherein the coolant system, at least in certain sections, is adjacent to a lubricant channel (34) for the passage of liquid and, in the drive chamber, flowing lubricant and **in that** it is also adjacent, at least in certain sections, to the stator (22),
 - j. the stator (22) has a flange section (25) for locating, especially resting, on a corresponding collar section (26) of the drive housing.
2. The separator as claimed in claim 1, **characterized in that** the coolant system has a chamber, especially an annular chamber (37).
 3. The separator as claimed in claim 2, **characterized in that** coolant channels (35, 36) are formed in at least one wall of the drive housing (4) and open into the chamber. 45
 4. The separator as claimed in claim 3, **characterized in that** the chamber, especially the annular chamber, is directly adjacent to the lubricant channel (34) and directly to the stator (22).
 5. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the stator (22) has a sleeve body (24) on its outer circumference. 55
 6. The separator as claimed in claim 5, **characterized in that** the stator (22) together with the sleeve body

- (24) form a preassembled, exchangeable modular unit.
7. The separator as claimed in one of the preceding claims 5 or 6, **characterized in that** the sleeve body (24) in the installed state in the drive housing (4) forms a boundary wall of the chamber, especially of the annular chamber (27) of the coolant circuit.
8. The separator as claimed in one of the preceding claims 5 to 7, **characterized in that** the sleeve body (24) has the flange section (25) which rests on the corresponding collar section (26) on the inner circumference of the drive housing (4).
9. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the neck bearing (6) is arranged in a bearing housing (9) which has a flange section (10), wherein the bearing housing (9) and the neck bearing form a preassembled and exchangeable modular unit.
10. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the neck bearing (6) is supported in the drive housing (4) via at least one elastic element and **in that** the foot bearing (7) is designed like a pivot bearing or is arranged in the drive housing (4) in an articulated manner so that the drive spindle (5) can follow precessional movements of the centrifugal drum (2) during operation.
11. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the rotating system together with the centrifugal drum and the drive spindle (5) are supported in the drive housing (4) essentially axially via the foot bearing (7).
12. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the drive spindle (5) is of hollow design and has an axial inner lubricant pipe (30) which extends from a region beneath the foot bearing (7), axially through the region of the motor rotor (21), into the region of the neck bearing (6) where the lubricant pipe (3) opens into the drive chamber (28).
13. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** a lubricant feed hole (31) opens into the drive chamber above or below the neck bearing (6).
14. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** a lubricant pump is arranged or formed at the lower end of the drive spindle (5).
15. The separator as claimed in the preceding claim, **characterized in that** the lubricant pump is de-
- signed as a centrifugal pump or **in that** the lubricant pump is designed as a suction pipe pump.
16. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** a slinger ring (13) is arranged or formed on the drive spindle (5) in the axial region between the neck bearing (6) and the electric motor (20).
17. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** a lubricant sump (33) is formed in the lower region of the drive chamber (28), into which flows back the lubricant flowing back from the lubricant channel (34).
18. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the lubricating system is integrated altogether into the drive chamber (28) as a circulating system.
19. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** one or more especially vertically extending holes are formed as the lubricant channel (34) in the drive housing (4) outside the stator (22), through which holes lubricant is directed past the stator (22) and the motor rotor (21) essentially radially on the outside.
20. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the foot bearing (7) during operation is located completely beneath the lubricant level or is arranged completely in the lubricant sump.
21. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** the lubricant level lies beneath the electric motor (20) during operation.
22. The separator as claimed in one of the preceding claims, **characterized in that** provision is made for one or more sight glasses (43) for the visual checking especially of the lubricating system, especially of one or both parameters which are "lubricant level" and "lubricant in the lubricant channel".

Revendications

1. Séparateur (1), présentant :

- un bol centrifuge (2) ayant un axe de rotation vertical (D),
- une broche d'entraînement (5) pour le bol centrifuge (2), qui est supportée en rotation par un palier de col (6) et un palier de pied (7) dans un carter d'entraînement (4) qui entoure ou forme un espace d'entraînement (28),
- un moteur d'entraînement électrique (20) qui

présente un stator (22) et un rotor de moteur (21),
d. dans lequel le rotor de moteur (21) est disposé directement sur la broche d' entraînement (5) dans la zone axiale entre le palier de pied (7) et le palier de col (6) dans l'espace d' entraînement (28) du carter d' entraînement (4),
e. dans lequel le stator (22) est en outre supporté directement dans le carter d' entraînement (4) et dans lequel il existe un entrefer entre le stator (22) et le rotor de moteur (21),
f. dans lequel le stator (22) et le rotor de moteur (21) sont disposés ouverts dans l'espace d' entraînement (28) par ailleurs entièrement ou sensiblement fermé vers l' extérieur entre le palier de col (6) et le palier de pied (7),
g. dans lequel un système de lubrification pour lubrifier en particulier le palier de col (6) et le palier de pied (7) avec un lubrifiant est prévu, lequel est entièrement ou partiellement intégré directement dans l'espace d' entraînement (28),

caractérisé en ce qu'au moins les caractéristiques suivantes sont en outre réalisées :

h. un circuit de refroidissement est en outre prévu pour un agent de refroidissement fluide, lequel est entièrement ou partiellement intégré directement dans le carter d' entraînement (4),
i. le système de refroidissement est adjacent sur certaines parties à un canal de lubrifiant (34) pour le passage de lubrifiant liquide circulant dans l'espace d' entraînement et est en outre adjacent sur certaines parties au stator (22),
j. le stator (22) présente une partie bride (25) destinée à s'appliquer, en particulier à s'appuyer, sur une partie collet correspondante (26) du carter d' entraînement.

2. Séparateur selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** le système de refroidissement présente une chambre, en particulier une chambre annulaire (37). 40
3. Séparateur selon la revendication 2, **caractérisé en ce que** des canaux d'agent de refroidissement (35, 36), qui débouchent dans la chambre, sont formés dans au moins une paroi du carter d' entraînement (4). 45
4. Séparateur selon la revendication 3, **caractérisé en ce que** la chambre, en particulier la chambre annulaire, est directement adjacente au canal de lubrifiant (34) et au stator (22). 50
5. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le stator (22) présente un corps de manchon (24) sur sa périphérie extérieure. 55

6. Séparateur selon la revendication 5, **caractérisé en ce que** le stator (22) forme avec le corps de manchon (24) une unité de construction préassemblée et échangeable. 5
7. Séparateur selon l'une des revendications 5 ou 6 précédentes, **caractérisé en ce que** le corps de manchon (24) forme, à l'état monté dans le carter d' entraînement (4), une paroi de délimitation de la chambre, en particulier de la chambre annulaire (27) du circuit de refroidissement. 10
8. Séparateur selon l'une des revendications 5 à 7 précédentes, **caractérisé en ce que** le corps de manchon (24) présente la partie bride (25) qui s'appuie sur la partie collet correspondante (26) sur la périphérie intérieure du carter d' entraînement (4). 15
9. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le palier de col (6) est disposé dans un logement de palier (9) qui présente une partie bride (10), le logement de palier (9) et le palier de col formant une unité de construction préassemblée et échangeable. 20
10. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le palier de col (6) est supporté dans le carter d' entraînement (4) par au moins un élément élastique, et que le palier de pied (7) est conçu comme une articulation à rotule ou est disposé de manière articulée dans le carter d' entraînement (4), de sorte que la broche d' entraînement (5) peut suivre les mouvements de précession du bol centrifuge (2) en fonctionnement. 25
11. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le système en rotation avec le bol centrifuge et la broche d' entraînement (5) est supporté sensiblement axialement par le palier de pied (7) dans le carter d' entraînement (4). 30
12. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** la broche d' entraînement (5) est creuse et présente une conduite de lubrifiant axiale interne (30) qui s'étend depuis une zone située sous le palier de pied (7) axialement à travers la zone du rotor de moteur (21) jusqu'à la zone du palier de col (6), la conduite de lubrifiant (30) débouchant dans l'espace d' entraînement (28). 35
13. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'**un alésage d'alimentation en lubrifiant (31) débouche dans l'espace d' entraînement au-dessus ou au-dessous du palier de col (6). 40
14. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'**une pompe à lubrifiant

est disposée ou formée à l'extrémité de broche inférieure de la broche d'entraînement (5).

15. Séparateur selon la revendication précédente, **caractérisé en ce que** la pompe à lubrifiant est réalisée sous la forme d'une pompe centrifuge ou que la pompe à lubrifiant est réalisée sous la forme d'une pompe à tube d'aspiration. 5
16. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'** une bague centrifuge (13) est disposée ou formée sur la broche d'entraînement (5) dans la zone axiale entre le palier de col (6) et le moteur électrique (20). 10
17. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'** un carter de lubrifiant (33) est formé dans la zone inférieure de l'espace d'entraînement (28), dans lequel le lubrifiant revenant du canal de lubrifiant (34) revient. 15 20
18. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** l'ensemble du système de lubrification est intégré dans l'espace d'entraînement (28) sous forme de système de circulation. 25
19. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'** à l'extérieur du stator (22), un ou plusieurs alésages, s'étendant en particulier verticalement, sont formés en tant que canal de lubrifiant (34) dans le carter d'entraînement (4), par lesquels du lubrifiant est dirigé sensiblement extérieurement dans la direction radiale le long du stator (22) et du rotor de moteur (21). 30 35
20. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que**, en fonctionnement, le palier de pied (7) se trouve complètement au-dessous du niveau de lubrifiant ou est disposé complètement dans le carter de lubrifiant. 40
21. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'** en fonctionnement, le niveau de lubrifiant se situe au-dessous du moteur électrique (20). 45
22. Séparateur selon l'une des revendications précédentes, **caractérisé en ce qu'** un ou plusieurs regards (43) est ou sont prévu(s) pour le contrôle visuel, en particulier du système de lubrification, en particulier d'un ou des deux paramètre(s) « niveau de lubrifiant » et « lubrifiant dans le canal de lubrifiant ». 50

Fig. 1

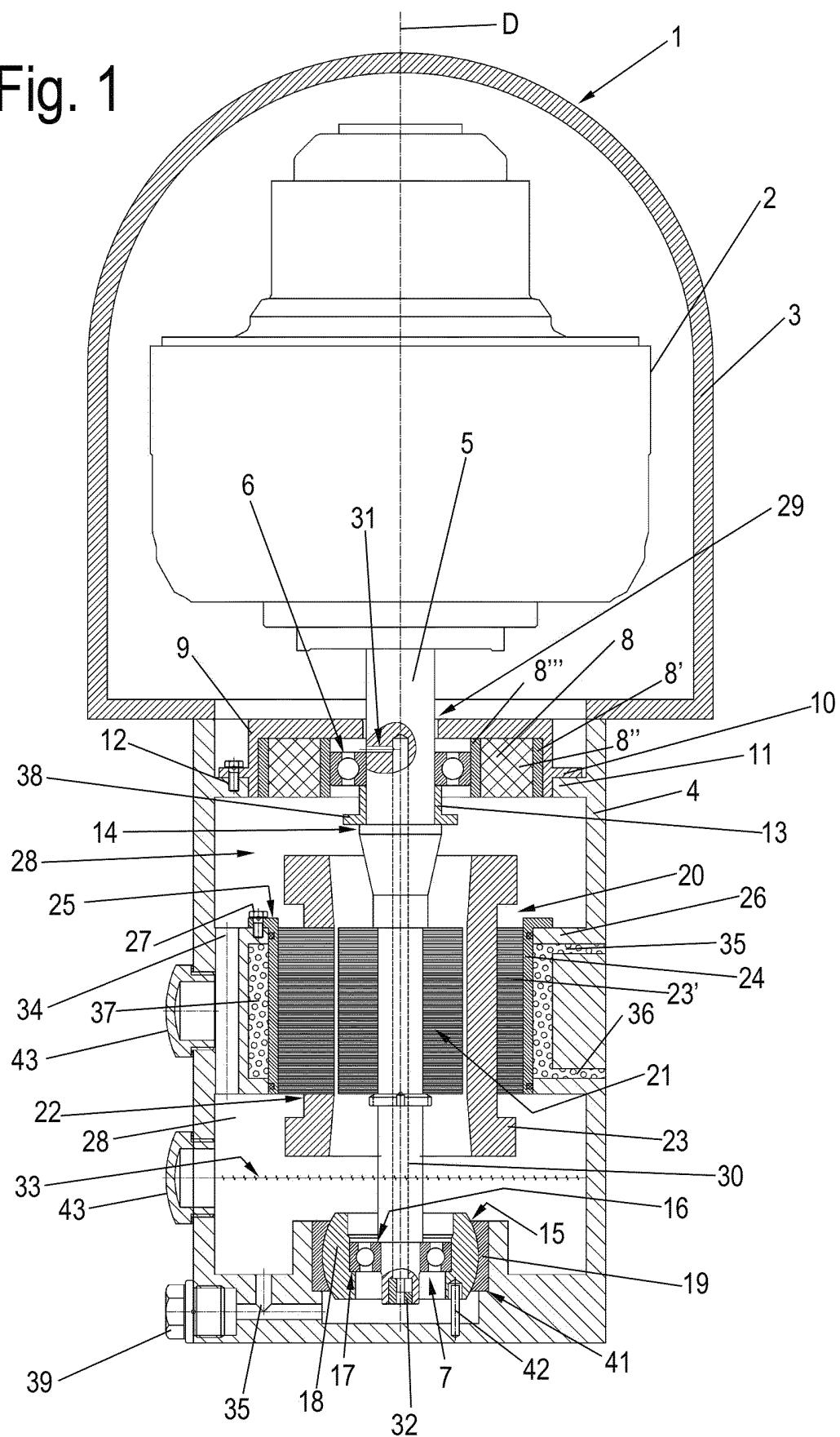
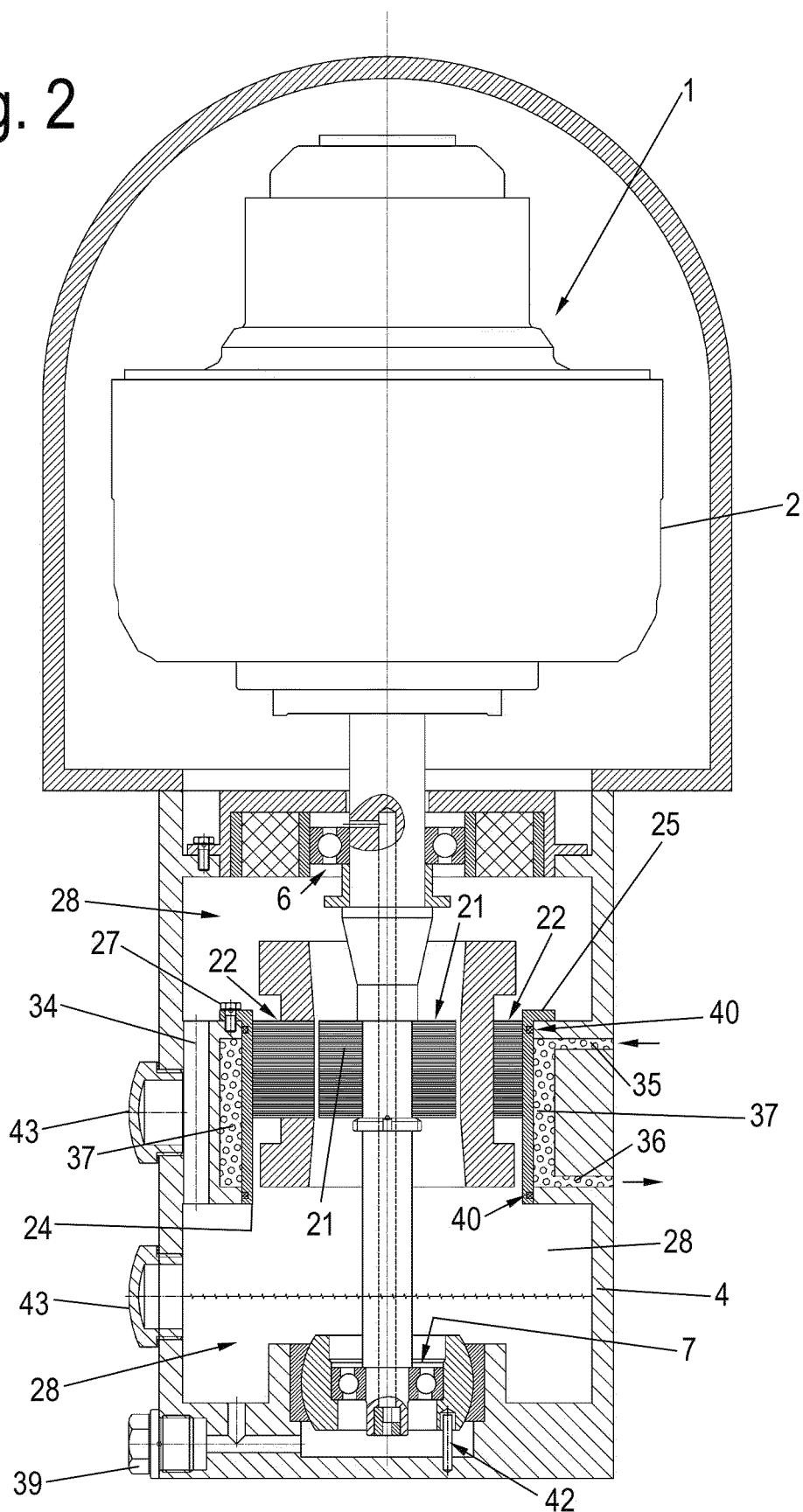


Fig. 2



IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- GB 368247 A [0004] [0005]
- FR 1287551 [0004]
- DE 1057979 [0004]
- DE 4314440 C1 [0004]
- EP 1617952 A [0005]
- DE 513192 [0006]
- DE 102006011895 [0007]
- DE 102006020467 A1 [0007]
- EP 0017344 A1 [0008]
- DE 3922639 A1 [0008]