

При движении поршенька вверх происходит всасывание масла во внутренний канал его и пространство под поршеньком, а при движении вниз – нагнетание в маслопровод.

Храповой механизм, приводящий в движение распределительный вал, имеет эксцентриковый вал 14 (см. рис. 196), на котором насажено двухвенечное храповое (зубчатое) колесо 11. К корпусу пресс-маслёнки прикреплен фланец 17, через который проходит эксцентриковый вал и на котором установлены три удерживающие собачки 18.

На валу расположен также корпус 15 толкающих собачек 12.

Корпус может свободно вращаться на валу. С наружной стороны на корпусе толкающих собачек укреплен рычаг 19 привода. При угловом повороте рычага и корпуса 15 толкающие собачки упираются в зубья храпового колеса и поворачивают его вместе с эксцентриковым валом. При обратном повороте рычага храповое колесо удерживается от вращения удерживающими собачками 18. Таким образом осуществляется вращение эксцентрикового вала. Для поворота вала вручную на конце его навинчена рукоятка 16.

В торце эксцентрикового вала, с внутренней стороны, сделано углубление диаметром 15 мм, смещённое на 6 мм эксцентрично оси вала. В это отверстие входит шаровой палец рычага 7.

Масло в пресс-маслёнку заливают через отверстие в крышке, которое закрывают пробкой 10. Уровень масла определяют по масломерному стеклу 23 в стенке маслёнки. Заливаемое в пресс-маслёнку масло проходит через сетки 8 и 21. Прогрев пресс-маслёнки осуществляется при помощи паровой прогревательной трубки 20, проложенной по дну корпуса. Для усиления прогрева трубка 20 удлинена: по выходе из корпуса (на первой проекции рисунка слева) она делает петлю, вновь входит в корпус, проходит вдоль задней стенки и затем выходит наружу 9 (на рисунке не показано).

Пресс-маслёнка должна быть отрегулирована на подачу смазки в пределах норм расхода, установленных для данного паровоза. Подачу смазки к смазываемым точкам на паровозах основных серий, как правило, распределяют в соотношении: в золотники 60%, в цилиндры 30% и к поршневым сальникам 10%. На паровозах, имеющих подвод смазки также к золотниковым сальникам и параллелям, это соотношение несколько изменяется. Регулировку подачи смазки по отдельным насосикам пресс-маслёнки производят регулировочными винтами 16 (см. рис. 194) и 22 (см. рис. 196). Эту регулировку делают только в депо, на регулировочном столе, общая же подача смазки пресс-маслёнкой регулируется изменением числа оборотов вала перестановкой поводка привода в различные отверстия рычага храпового механизма. При этом укорочение рычага даёт увеличение, а удлинение – сокращение подачи смазки. Привод пресс-маслёнки осуществляется от кулисы или маятника, а иногда и от сцепного колеса.

На паровозах серий **Л** и **ФД** установлены две пресс-маслёнки, одна из которых (правая) обслуживает паровую машину, а другая (левая) – буксы, параллели и цапфы кулисы. Первая имеет восемь отводов, а вторая четырнадцать.

На паровозе **ПЗ6** установлены две четырнадцатитотводные пресс-маслёнки, одна из них подаёт цилиндрическое масло к поршням, золотникам, а другая – осевое масло к буксовым направляющим, параллелям, кулисам и золотниковым кулачкам. В обоих смазочных системах применены маслораспределители.

Пресс-маслёнка может приводиться в действие и вручную. Эту возможность используют для проверки исправности маслёнки, клапанов, а также заполнения маслопроводов смазкой после длительной стоянки (чтобы избежать сухого трения в начале движения паровоза).