

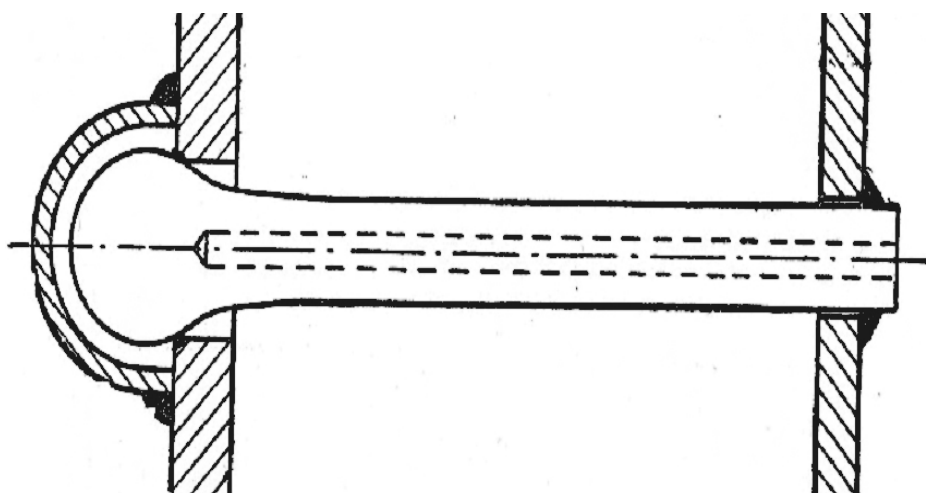


Рис. 18. Подвижная связь без втулки

Этот способ соединения допускают только при условии сверления контрольного отверстия связи, проходящего в шаровую головку на $1/3$ её диаметра, что необходимо для контроля при возможном надломе или обрыве такой связи в сечении, близком к головке. Вода при надломе или обрыве связи около головки будет поступать по контрольному отверстию в огневую коробку, давая знать о повреждении связи.

При постановке подвижных связей на втулках контроль целости связей (периодический, обычно приуроченный к заводскому ремонту паровоза) осуществляют путём сплошного или частичного открытия крышек, осмотра и отстукивания шаровых головок. Применение глухого приварного колпачка значительно затрудняет доступ к шаровым головкам, так как для осмотра их необходимо срубить колпачки. Кроме того, непосредственная опора шаровой головки на стенку вызывает некоторый износ самой стенки. В этом заключается недостаток подобной конструкции, тем не менее этот безвтулочный вид опоры с глухим приварным колпачком как наиболее простой и дешёвый частично применён на паровозах серий **СО** и **Л**.

В тех местах, где близко к стенке кожуха топки располагаются детали, укрепляемые на котле, применяют так называемые утопленные втулки.