

На паровозах серий **СО, ФД, ИС** и **Л** сцепные дышла имеют как разбеги по пальцам кривошипов, так и скосы у проушин и хвостовиков, что даёт возможность им беспрепятственно отклоняться в сторону при прохождении паровоза на кривых.

На пассажирских паровозах серий **С_у** и **ИС** возможность бокового отклонения первого сцепного дышла при прохождении паровозом кривых обеспечивают устройством шарового соединения проушины первого дышла с хвостовиком второго (центрального) дышла, а также применением подшипника передней головки дышла со сферической поверхностью. При соединении дышел с шаровой втулкой (рис. 151) шарнирный валик входит в стальную втулку 1, имеющую снаружи шаровую поверхность, которая обхватывается стальной разъемной втулкой 2. Втулку эту запрессовывают в хвостовик дышла и от провёртывания закрепляют шпонкой в виде заклёпки. Шаровая втулка 1 зажата в проушине и поэтому сохраняет своё положение, так же, как и валик, который удерживается от проворачивания при помощи шпонки.

Головка первого сцепного дышла паровоза серии **ИС** имеет плавающую втулку с наружной шаровой поверхностью. Втулка эта разрезана на две части и вращается в запрессованной в головку дышла стальной втулке с шаровой внутренней поверхностью. Плавающая шаровая втулка может вращаться во всех направлениях. Этим предотвращена возможность защемления её на шейке пальца кривошипа при боковом перемещении первой колёсной пары.

На паровозах серии **С_у** палец кривошипа первой сцепной оси имеет шейку, выполненную в виде шара, на которую надевают подшипник передней головки дышла с внутренней сферической поверхностью. Подшипник делают из двух частей и устанавливают в головке дышла неподвижно.