

### Выпуск № 06/2016: Проблемы с температурным режимом после замены термостата: воздух в контуре охлаждения

Если после замены термостата системы охлаждения отмечается падение мощности нагрева или охлаждения, зачастую ошибочно полагают, что виновником является новый термостат.

Для замены термостата необходимо открыть охлаждающий контур двигателя — при этом охлаждающая жидкость выходит наружу, а воздух, наоборот, поступает в контур (см. рисунок 1). Если после ремонта не произвести полное удаление воздуха из этих сложных систем, то «воздушные пробки» так и останутся в контуре.



Рисунок 1: После размыкания охлаждающего контура: охлаждающая жидкость выходит наружу, а воздух поступает внутрь системы.

Помимо недостаточной циркуляции охлаждающей жидкости (и, тем самым, падения мощности нагрева и охлаждения) это чревато серьезными повреждениями двигателя, т.к. в местах воздушных включений возможен перегрев патрубков.

При заправке системы новым хладагентом на практике отлично зарекомендовало себя вакуумное



Рисунок 2: вакуумное устройство

устройство (см. рисунок 2). При подключении к местной линии сжатого воздуха такое устройство создает в охлаждающем контуре вакуум (см. рисунок 3). Воздух полностью удаляется из контура, а новый хладагент подается в него без воздушных включений. Такой метод позволяет защитить систему охлаждения от появления в ней изолированных воздушных пробок.



Рисунок 3: Вакуум в системе образуется за счет эффекта Вентури.

**ВАЖНО!** Каждый раз после размыкания охлаждающего контура из него необходимо полностью удалить воздух!