

阿特拉斯ATLASBX蓄电池ITX60 12V60AH启动AGM系列

产品名称	阿特拉斯ATLASBX蓄电池ITX60 12V60AH启动AGM系列
公司名称	德尔森电源青岛有限公司
价格	.00/只
规格参数	品牌:ATLASBX阿特拉斯 型号:ITX60 规格:12V60AH
公司地址	城阳区正阳中路216号泰盛城建大厦312-2室
联系电话	15020022798

产品详情

一、自行放电原因1.蓄电池外部有搭铁或短路。当蓄电池引出导线与机体搭铁，或蓄电池壳体上有扳手、铁丝等导体将正负极连通，将会发生剧烈自行放电，很快将电能放完。别的，当蓄电池外壳、顶盖上有溅漏的电解液时，也可将正负极接线柱连通而放电。2.蓄电极隔板腐蚀穿孔、损坏，或正、负极板下的沉积物过多，这时正、负极板便直接连通而短路，引起蓄电池内部自行放电。3.电解液不纯，含有杂质，或增加的并非纯净水，这时电解液中的杂质随电解液的流动附着于极板上，各杂质之间构成必定的电位差，便会在蓄电池内部构成许多自成通路的细小电池，使蓄电池常处于短路状态。实验表明，电解液中若含有1%的铁，蓄电池充足电后会在24小时之内将电能悉数放完。4.蓄电池极板自身质量不行，含杂质较多，也会构成许多细小电池而自行放电。5.蓄电池寄存过久，电解液中的水与硫酸，因比重不同而分层，使电解液密度上小下大，构成电位差而自行放电。二、预防措施1.加强保养，坚持蓄电池上盖清洁。2.确保电解液有较高的纯度，在制造电解液、增加蒸馏水时，都应严防杂质进入。3.蓄电池在寄存过程中应经常充电，使电解液密度坚持均匀，并使液面不致下降。4.冲洗蓄电池表面时应预防污水从加液口盖或通气孔处进入蓄电池内部。5.隔板、极板损坏时应及时修复或替换。6.替换电解液时，必定要将蓄电池内的残液铲除干净。

性能和优势：电池间和钢摸架间特有散热通道，在节省空间的同时延长电池寿命。前部透明缘防护面罩，易于装卸并提供安全保护双向极柱连接设计便于安装测试，同时增大接触面积和过流能力。MICROC AT催化安全阀增强电池高温性能，内部气体复合率好佳。通过NEBS 4度8级地震测试、抗震能力好佳。灵活堆装，占地面积和空间好小化。可能是外观好美观的2V电池系统。

(1)分散旁路架构

分散旁路架构,即每个功率模块含有整流、逆变和电池变换等部分以外,还含有与功率模块容量相等的静态旁路,可以认为是一台没有液晶监控的UPS。多个模块在机柜中并联组成系统,模块间相互关系类似于传统多并机UPS系统。系统切换到旁路供电时,负载由所有功率模块内的分散旁路来并联供电。系统架构图如

图1所示。

(2)集中旁路架构

集中旁路架构,即系统只有一个与系统容量相等的集中旁路模块,功率模块内仅包含整流、逆变和电池变换电路,每个部分均由立的控制器,模块间的并联不再是传统的UPS并机系统,而是包含复杂的逆变均流、旁路控制和监控等逻辑。系统架构图如图2所示。

(3)两种技术方案的发展来源

模块化UPS的概念,先起源于客户对系统维修简易化的需求,希望能在故障情况下不影响关键业务,进行简单地更换操作即可恢复系统。厂家自然地就想到把UPS并机系统设计成模块化结构,这也就是分散旁路方案的来源。

分散旁路方案的优点是,控制简单,开发难度小,仅须将原有的UPS并机系统移植并优化监控部分即可;机柜成本低;旁路器件因为容量较小,成本也相对较低;静态旁路有多路冗余。

集中旁路方案是继分散旁路之后发展起来的技术路线,相比传统并机UPS系统,从并联均流控制、系统逻辑协调、容错能力方面都做了非常大的改动,可以说是一个全新的技术领域,开发难度大。

2 两种方案的性能差异

常见的旁路供电的情况有以下几种:逆变器故障、逆变器过载或过温、输出短路。可见,旁路供电的工况多为工况,对器件的考核加倍严酷。

(1) 稳态工况

旁路供电时,集中旁路方案是只有一个旁路提供全部电流,旁路容量按照系统大容量来设计,跟模块配置数量无关。

分散旁路方案是由多路小功率静态旁路来承担负载,由于旁路回路是低阻回路,多回路的均流没有办法用软件方法来控制,模块间的均流完全取决于以下几个因素:

个体器件间的差异,主要是导通压降的差异,器件厂家的分散性不可避免;

回路阻抗的差异,主要是各回路线缆的长度无法保证一致,且线缆连接点阻抗因工艺控制等原因无法把握。一般来说,即使是乐观的估计,均流差异不可能小于20%,也就是说,存在部分模块电流过大的风险,这在严酷的应用中是非常危险的。

由于这个不可控的均流能力,部分厂家提出了“解决方案”——旁路均流电感,即在每个旁路回路串

检查电池的正、负极有无被氧化的迹象,可以用热水时常浇电瓶的电线连接处。

检查电路各部分有无老化或短路的地方,防止电池因为过度放电而提前退役。

正确的使用办法是每次发动车的总时间不超过5秒,再次启动间隔时间不少于15秒。在多次启动仍不着车的情况下应从电路、点火线圈或油路等其他方面找原因。在启动汽车时,不间断地使用启动机会导致蓄电池因过度放电而损坏。

UPS作为供电系统，必然存在来自多个方面的线路连接，包括市电交流输入、UPS交流输出、通信接口等。严格来说，这三个端口都应设置过电压防护。本文主要讨论交流端口的操作过电压防护问题。UPS的过电压防护包含两重的意义：一方面，来自外部的各种浪涌或电压尖峰对UPS构成一定影响，需要进行防护；另一方面，这些浪涌或电压尖峰有可能透过UPS影响到负载，必要时也需要进行防护。