

赛特蓄电池BT-HSE-38-12 赛特12V38Ah/10HR铅酸免维护蓄电池

产品名称	赛特蓄电池BT-HSE-38-12 赛特12V38Ah/10HR铅酸免维护蓄电池
公司名称	转换电力（山东）有限公司
价格	.00/件
规格参数	品牌:赛特蓄电池 型号:BT-HSE-38-12 产地:福建
公司地址	山东省菏泽市牡丹区
联系电话	18514560116 18514560116

产品详情

赛特蓄电池BT-HSE-38-1212V38AH消防用

电池的主要部件

- 1、极板是蓄电池的核心部件，相当于蓄电池的心脏，其分为正极板、负极板。
- 2、隔板作用在于隔离正、负极板，防止短路，可称为第三电极。其作为电解液的载体，能够吸收大量电解液，起到离子良好扩散(离子导电)的作用。对于密封免维护蓄电池来说，隔板还可作为正极板

产生氧气到达负极板的通道，使极板顺利地建立氧循环，减少水损失。隔板式蓄电池实现免维护的关键在于采用超细玻璃纤维。赛特蓄电池BT-HSE-38-1212V38AH消防用

- 3、电解液大部分是由纯水与硫酸组成，配以一些添加剂混合而成。

电解液主要作用在于两个方面:一是参与电化学反应，是蓄电池的活性物质之一;二是起导电作用，蓄电池使用时通过电解液中离子的转移，起到导电作用，使化学反应得以顺利进行。

- 4、安全阀是免维护铅酸蓄电池关键部件之一，位于蓄电池顶部，它起作用在四个方面:

(1)安全作用，即当蓄电池使用过程中内部产生的气体气压达到安全阀压力，开阀将压力释放，防止产

(2)密封作用，当蓄电池内压低于安全阀的闭阀压力时安全阀关闭，防止内部气体酸雾往外泄露，同时也防止空气进入电池造成不良影响赛特蓄电池BT-HSE-38-1212V38AH消防用。

(3)确保免维护铅酸蓄电池正常内压，促使蓄电池内氧气复合，减少失水。

(4)防爆作用，某些安全阀装有防酸发、片。如松下蓄电池。

此外，安全阀结构类型有很多，主要有帽式、伞状、片状等。常见的是由弹性较好的胶皮制作成帽式筏，其结构简单，使用故障率也低，因此被广泛采用。赛特蓄电池BT-HSE-38-1212V38AH消防用

- 1、便当快捷，易于装置和维护。
- 2、整体的紧凑型设计，适用于19“，23”和ETSI货架
- 3、特地设计和深循环应用，可能需求更多的周期运用
- 4、完整的密封型免维护设计
- 5、设计寿命长达10年
- 6、电解液不分层，无需平衡充电

热负荷分为两局部:显热和潜热。显热的消弭或增加会招致干球温度计的温度发作相应变化。潜热与空气湿度的增加或减少有关。空调系统的总制冷量为调理处置潜热和显热才能的总和。显热比为显

冷量在总制冷量中所占的比例。即显热比(SHR)=显冷量/总制冷量。

赛特蓄电池根本技术指标: 阀控式密封铅酸蓄电池:每台UPS各接一组。 浮充电电压允差:1%。 浮充电电压:2.23~2.27V/单体。 均充电电压:2.3~2.4V/单体。 放电终了电压:1.67~1.70V/

单体。 温度对蓄电池寿命的影响:在25 时浮充运转状况下，理论寿命不低于10年。

电池需引出导线或导线插头、FPC或FPC插头号器件，电池制造时需求将上述器件与维护线路板停止焊接或采用更高本钱的FPC增强或软硬分离板;同时局部构造电池需与用电器再次焊接。由于引出

导线、PFC形成电池回路增大内阻增高，影响电池性能。

该内化成充放电设备采用三相隔离变压器停止电源变压，再经过三个整流逆变模块，分别由DI?D6六个可控硅构造组成整流输出，整流模块输出回路中串联衔接PFC校正电路，PFC校正电路衔接充放

电转换模块，该充放电转换模块采用充放电切换器，完成在充放电设备中电网对蓄电池充电和蓄电池对电网放电之间的自动切换，充放电切换器的KMI、KM2分别各有两组触点，切换器KMI的两组触点穿

插并接在切换器KM2的两组触点上，充放电转换模块衔接充放电安装，充放电安装接到蓄电池DC，完成对蓄电池DC的充电和放电。

电池容量

铅酸蓄电池的极板在制造过程中，对生极板停止充电化成，使正极板上的铅变成二氧化铅，负极板上的铅变为海绵状铅，但是制造厂商对极板停止化成的时间有限，不可能将一切的物质均转化成活性

物质，为此，国度规范规则新电池到达90%容量为合格，只要在随后的日常运用中，容量逐步到达正常值，装置两年后请求到达。

UPS蓄电池容量的计算

2.1、蓄电池大放电电流I

$$I = S \times \text{COS}\phi / \eta \times E_i$$

式中:S为UPS电源的标称输出功率;

COS ϕ 为负载功率因数,普通取0.8;

η 为逆变器的效率普通取0.8;

E_i 为蓄电池放电终了电压。

2.2、电池后备时间t 电池后备时间t依据用户的需求而定,中小型UPS多采用阀控铅蓄电池。价钱较贵,普通选取满载工作时间为10min、15min或30min。

2.3、蓄电池容量C算出大放电电流后,再依据负载性质及用户所需UPS的后备时间,算得蓄电池标称容量:($C=It$)。

1.浮充电压设得过高,充电电流大,招致正极板上O₂析出加快,而来不及在负极复合,同时电池体内的温度上升也很快,在排气不及,压力到达一定时,使VRLA电池呈现鼓包变形。

2.VRLA电池充电运转中特别是在串联电池组中,假如对电池组停止过充电,若有质量不良的电池常会呈现内部气体复合不良等现象,从而呈现鼓包现象。所以提示广阔用户,蓄电池一旦呈现变形鼓

包现象,请立刻停用,防止形成风险以至事故,能够找公司以旧换新。

从理论上讲蓄电池运用时应尽量防止深放电,应做到浅放勤充,前提是有特别匹配的充电器与之匹配。但是实践运用中,由于双登蓄电池充电受充电器性能和蓄电池自身的离散及充电习气及充电速度

影响,充电器的电压均比拟高,或多或少都存在过充电。特别是充电多数在夜间停止,时间普通在6-10小时,均匀8小时左右,若是浅放电,其充电很快就会抵达末期,这时充电效率变低,会产生过充

电。过充电时间比拟长,加上频繁充电,就会使蓄电池寿命因充电遭到较大影响。

理想的充电请求依据实践状况而定,要参考平常运转频率、里程状况、蓄电池厂提供的阐明,以及配套的充电器性能等参数制定充电频次。按绝大多数用户的状况,蓄电池以放电深度为50%-70%时

充一次电,这样可使蓄电池寿命到达效果。实践运用时可折算成骑行里程,在需求时充一次。