

# 丰日蓄电池DM330KT管式牵引型

产品名称	丰日蓄电池DM330KT管式牵引型
公司名称	山东京岛电源科技有限公司
价格	10.00/只
规格参数	品牌:FENGRI 型号:DM330 规格:2V300AH
公司地址	北京市怀柔区北房镇幸福西街1号301室
联系电话	13521343686

## 产品详情

丰日蓄电池DM330KT管式牵引型

产品详情

额定容量

330Ah ( 5hr )

外型尺寸

147\*158\*468 ( mm )

品牌

丰日

免维护蓄电池优点

免维护：维护量小，使用简单、方便。

绿色环保：全密封结构，气体符合效率95%以上，无酸雾、硫酸溢出，无污染、不腐蚀设备。

简便性：蓄电池为满荷电出厂，使用前，无需加液、充电，可直接使用。

经济性：充电时，不需水槽降温，无需加酸、省时、省力、省钱。

长寿命：电池寿命长，自放电小、循环次数不小于1000次。

放电性能优：电池放电性能优、且高低温和大电流放电性能优越。

安全性：产品通过安标认证，蓄电池槽盖采用阻燃、超强ABS材料，保证蓄电池的阻燃性和耐振动冲击性，使用安全可靠

产品型号：

蓄电池型号 额定容量（安时） 额定电压（V） 最大外形尺寸（毫米） 蓄电池参考重量（公斤） 长 宽 高

DM330KT 330 2 147 158 468 26

DM385KT 385 2 147 158 468 28

DM440KT 440 2 180 166 388 30

DM440KT(A) 440 2 180 158 468 33

DM560KT 560 2 147 158 580 36

蓄电池的容量及其影响因素1放电率对容量的影响蓄电池的放电率常用时率和倍率表示，蓄电池放电倍率越高，即放电电流越大，放电时间就越短，放出的相应容量越少。C1010小时率额定容量(Ah)C55小时率额定容量(Ah)C11小时率额定容量(Ah)2温度对容量的影响蓄电池的容量与温度息息相关，放电时，如果环境温度不是25℃，则需将实测容量按以下公式换算成25℃基准温度时的实际容量 $C_e$ 。

$C_t = C_e [1 + K(t - 25)]$ 式中  $C_t$ -环境温度t时的实测容量(Ah)t-放电时的环境温度(℃) K-温度系数

下表为丰日铁路机车车辆用不同系列蓄电池，在不同时率容量试验时的温度系数K：系列3放电终止电压终止电压指蓄电池放电时电压下降到不宜继续放电的工作电压。一般规定铁路机车车辆用铅酸蓄电池的放电终止电压如下：4自放电丰日铁路电池采用特别优质的原材料生产而成(如Pb99.994、分析纯硫酸等)、电池板栅合金采用多元耐腐合金有效地抑制了氢的析出。所以其电池具有很小的自放电率。电池的自放电受环境温度与贮存时间的影响，温度越高贮存时间越长，电池的自放电越大。因此，电池要避免在高温环境下长期贮存。5寿命蓄电池使用寿命与其工作环境温度、放电深度、放电次数、充电电流、充电电压、充电时间等使用条件有非常密切的关系。

在阴极材料中添加具有高离子电导率的第二相（如YSZ、DCO和LSGM等），可以通过提高离子电导率和增加三相界面的面积来改善其阴极活性。我们通过将 $La_{0.6}Sr_{0.4}Co_{0.8}Fe_{0.2}O_3$ （LSCF）混合导体与 $Ce_{0.8}Sm_{0.2}O_{2-x}$ （SDC）电解质材料组成复合体系阴极，其目的在于利用LSCF良好的电子-离子混合导电性能以及SDC低的热膨胀系数（ $-12.5 \times 10^{-6}K^{-1}$ ），来获得兼有优良的导电性能和合适的热膨胀系数的复合阴极材料。为LSCF-SDC复合材料的热膨胀率与温度的关系曲线，通过拟合计算得TEC.结果显示，在LSCF中加入SDC可以降低阴极材料的热膨胀系数，其中SDC的掺入量为50wt%时TEC为 $14.4 \times 10^{-6}K^{-1}$ （ $100 \sim 730^\circ C$ ），与SDC电解质材料在TEC上的差异在15-20%的允许范围内。

故障 故障结果 排除方法

1 使用环境温度过高（高于25℃）

运行温度过高，电池极板腐蚀速度加快，使用寿命缩短。

单只电池相互间要留有15毫米以上的间隙利于电池散热；在通风良好的环境使用。

2 电池放电后未充电即搁置

## 硫酸盐化

按上述均衡充电方法及时充电

3 充满电电池搁置时间超过六个月

自放电，容量下降，硫酸盐化

4 螺栓未紧固

产生电弧，导线或电池发热、损坏电池极柱及壳体。

进行紧固

利用无机氧化物进行表面包覆的方法亦是提高结构稳定性增加材料导电度的手段之一，在传统的LiCoO<sub>2</sub>中包覆后的循环性能有了明显的提高，并且包覆层可以防止钴的溶解，抑制电容量的衰退，同样地，将LiMPO<sub>4</sub>晶粒进行无机物(如ZnO [7] 或 ZrO<sub>2</sub>[8])的表面包覆，除了可以改善循环寿命上的表现，亦可增进电容量与大电流放电时的表现。由于加入导电性碳能够提高LiMPO<sub>4</sub>的利用效率，而像是日本三井造船与Aleees则发表加入其他具有导电性能的金属如铜或银的粒子也可以达到同样的效果[9]，加入1%重量百分比的金属后，可逆容量可达140mAh/g，而且大电流放电性能都比较理想。

蓄电池结冰后应如何处理?以下是蓄电池结冰的原因分析及一般处理方法。

蓄电池结冰的原因分析：

(1)蓄电池出厂时电解液比重较低。在寒冷地区使用时电解液达到了冰点。

(2)蓄电池过放电后，电解液比重下降较多，而又未及时充电。

(3)电解液液面过低，添加蒸馏水后未使发动机运转一段时间使电解液上下比重不一致，产生分层。

一般处理方法：

结冰的蓄电池应移到温暖的房间内让其慢慢融化;然后用规定充电电流的1/3给蓄电池充电，不断观察单格电压和电解液温度，充电完成后电解液比重应达到1.28 g/cm<sup>3</sup>，如不符合规定，应用蒸馏水或比重为1.40 g/cm<sup>3</sup>的硫酸进行调整。