

LONG蓄电池WP18-12SHR 12V18AH规格

产品名称	LONG蓄电池WP18-12SHR 12V18AH规格
公司名称	北京恒泰正宇电源科技有限公司
价格	.00/个
规格参数	品牌:LONG蓄电池 型号:WP18-12SHR 参数:12V18AH
公司地址	山东省济南市历城区工业北路60号银座万虹广场1号公寓1001-5号
联系电话	13176655076 15810034631

产品详情

LONG蓄电池WP18-12SHR 12V18AH规格

台湾LONG电池（）早在1996年投资越南国之滨沥县设厂，自成立以来就持续致力于质量的提升，因为我们相信唯有稳定的质量方是公司存续的基石。自1991取得美国UL产品安全认证开始，台湾LONG电池（广隆电池）陆续在1994年取得ISO 9002认证，1996年取得10种规格的德国VdS安全认证，1999年ISO 14001认证，2000年ISO 9001认证，2002年OHSAS 18001认证，以及在2008年取得TL9000认证。

广隆蓄电池开路电压与工作电压

开路电压

[广隆蓄电池](#)

在开路状态下的端电压称为开路电压。电池的开路电压等于电池的正极的电极电势与负极电极电势之差。

工作电压

工作电压指电池接通负载后在放电过程中显示的电压，又称放电电压。在电池放电初始的工作电压称为初始电压。

广隆电池在接通负载后，由于欧姆电阻和极化过电位的存在，电池的工作电压低于开路电压。

容量

广隆蓄电池

电池在一定放电条件下所能给出的电量称为电池的容量，以符号C表示。常用的单位为安培小时，简称安时(Ah)或毫安时(mAh)。电池的容量可以分为理论容量，额定容量，实际容量。

理论容量是把活性物质的质量按法拉第定律计算而得的高理论值。为了比较不同系列的电池，常用比容量的概念，即单位体积或单位质量电池所能给出的理论电量，单位为Ah/l或Ah/kg。

实际容量是指电池在一定条件下所能输出的电量。它等于放电电流与放电时间的乘积，单位为Ah，其值小于理论容量。

额定容量也叫保证容量，是按或有关部门颁布的标准，保证电池在一定的放电条件下应该放出的低限度的容量。

内阻

电池内阻包括欧姆内阻和极化内阻，极化内阻又包括电化学极化与浓差极化。内阻的存在，使电池放电时的端电压低于电池电动势和开路电压，充电时端电压高于电动势和开路电压。电池的内阻不是常数，在充放电过程中随时间不断变化，因为活性物质的组成、电解液浓度和不断地改变。

欧姆电阻遵守欧姆定律；极化电阻随电流密度增加而增大，但不是线性关系，常随电流密度和温度都在不断地改变。

能量

广隆蓄电池的能量是指在一定放电制度下，广隆蓄电池所能给出的电能，通常用瓦时(Wh)表示。

广隆电池的能量分为理论能量和实际能量。理论能量 $W_{理}$ 可用理论容量和电动势(E)的乘积表示，即

$$W_{理}=C_{理}E$$

广隆电池的实际能量为一定放电条件下的实际容量 $C_{实}$ 与平均工作电压 $U_{平}$ 的乘积，即

$$W_{实}=C_{实}U_{平}$$

常用比能量来比较不同的电池系统。比能量是指电池单位质量或单位体积所能输出的电能，单位分别是Wh/kg或Wh/l。

比能量有理论比能量和实际比能量之分。前者指1kg电池反应物质完全放电时理论上所能输出的能量。实际比能量为1kg电池反应物质所能输出的实际能量。

由于各种因素的影响，电池的实际比能量远小于理论比能量。实际比能量和理论比能量的关系可表示如下：

$$W_{实} : W_{理} = KV \cdot KR \cdot Km$$

式中 K_v -电压效率； K_R -反应效率； K_m —质量效率。

电压效率是指电池的工作电压与电动势的比值。电池放电时，由于电化学极化、浓差极化和欧姆压降，工作电压小于电动势。

反应交通用性表示活性物质的利用率。

在系统构成方面，两路市电经过ATS互投给稳压器（稳压器本身有旁路）输入，稳压器输出给UPS电源，UPS再输出给交流配电柜,也就是说，轨道交通通信电源系统的不间断是由UPS来完成的，可见UPS的重要性。不幸的是由于1~20kVA采用了商业型UPS单机系统，这类UPS的静态旁路和整流器的输入没有分开，在实际运行中，常因为UPS自身输入开关KI的跳闸，造成UPS电池放电完成后，没有旁路电源，致使系统负载掉电，严重影响轨道交通运行的安全性和可靠性。UPS输入开关KI的跳闸，有多方面的原因：开关本身存在质量问题。一些质量较差的开关，一旦使用时间长了，其脱口机构就会疲乏，时不时的会跳闸；

开关二次侧有短路现象。如：UPS整流器故障，UPS输入端子有短路现象，这种跳闸在实际运行中常出现；过载原因的跳闸。即一切可能引起过流的原因。如谐波、浪涌、电压骤降、启动电流、虚接等等。

在系统的UPS选型方面，因为采用了商业型UPS，在实际运行中，不仅会由于UPS本身设计的抗扰度不高而造成整流器故障频发，还会因为逆变器过载跳旁路后，过载解除也不能自动恢复为逆变器供电，需要人为再次启动逆变器，为轨道交通运行的安全带来了严重缺陷。