

การประชุมวิชาการทางวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ครั้งที่ 9

2-3 พฤษภาคม 2554

การทดสอบและวิเคราะห์ผลกระทบของอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลงต่อการอัดและคายประจุของแบตเตอรี่แบบตะกั่วกรด

Experiment and Analysis of Temperature effect on Charge and Discharge of Lead-Acid Battery

พรชัย พรฤทธิ์¹ บุญยัง ปลั่งกลาง²¹ภาควิชาวิศวกรรมไฟฟ้า คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ธัญบุรี อำเภอธัญบุรี ปทุมธานี 12110

โทร 0-2549-3420 โทรสาร 0-2549-3422 E-mail: lava_pp10@hoimail.com, pboonyang@hotmail.com

Pornchai Pornharuthai¹ Boonyang Plangklang²¹Department of Electrical Engineering, Faculty of Engineering, Rajamangala University of Technology Thanyaburi

Thanyaburi, Pathumthani 12110 Tel. 0-2549-3420 Fax. 0-2549-3422 E-mail: lava_pp10@hoimail.com, pboonyang@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นบทความที่กล่าวถึงการทดสอบและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอุณหภูมิต่อการอัดประจุและคายประจุของแบตเตอรี่แบบตะกั่วกรด เป็นการทดสอบประสิทธิภาพการอัดประจุและคายประจุของแบตเตอรี่แบบตะกั่วกรดต่อช่วงอุณหภูมิต่างๆตั้งแต่ 25-60 องศาเซลเซียส โดยนำแบตเตอรี่ไปต่อกับแหล่งจ่ายเพื่อทำการอัดประจุและคายประจุในห้องๆหนึ่ง จากนั้นใช้เครื่องทำความร้อน ปรับอุณหภูมิในห้องให้เป็นไปตามการทดสอบ คือตั้งแต่ 25-60 องศาเซลเซียส เก็บค่าแรงดัน กระแส โดยคอมพิวเตอร์ แสดงผลในรูปของกราฟของกระแส จากนั้นวิเคราะห์ผลของข้อมูลที่ได้รับเพื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของแบตเตอรี่ต่อช่วงอุณหภูมิต่างๆ การทดสอบนี้จะทดสอบกับแบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200 12V 20AH (20 Hr) ซึ่งจากการทดสอบพบว่า เมื่ออัดประจุแบตเตอรี่ อุณหภูมิที่สูงขึ้นมีผลทำให้การอัดประจุแบตเตอรี่ให้เต็มใช้เวลานานขึ้น ส่วนการคายประจุแบตเตอรี่ อุณหภูมิที่สูงขึ้นทำให้แบตเตอรี่ทำงานได้ดีขึ้น เวลาที่ใช้ในการคายประจุจึงใช้เวลานาน

คำสำคัญ: การอัดประจุและคายประจุ, อุณหภูมิ, แบตเตอรี่แบบตะกั่วกรด

Abstract

This article describes The Experiment and Analysis of Temperature effect on Charge and Discharge of Lead-Acid Battery. The study will investigate the characteristic of charge and discharge of a lead-acid battery by temperatures ranging from 25-60 degrees Celsius. The experiment is set up by

using a standard battery charge-discharge system. The temperature controller is used for the battery heater. The temperature according to the experiment is controlled in the range of 25-60 °C. The charge-discharge current is controlled by a computer. The investigation is done from the obtained data to analyze and compare the relationship to various temperatures. The VRLA batteries version RT 12200 12V 20AH (20 Hr) is used for this study. The experiment, When charge the battery. Higher temperatures result in full charge the battery takes longer. Discharge the battery. Higher temperatures cause the battery to perform better. Time spent in the discharge, it takes a long time.

Keywords: Charge and Discharge, Temperature, Lead-Acid Battery

1. บทนำ

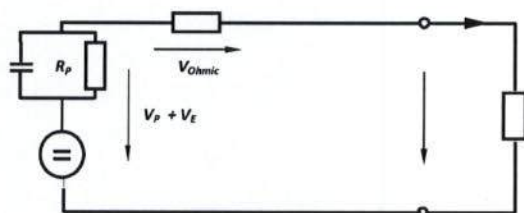
ในปัจจุบันการใช้พลังงานมีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างมาก และรวดเร็วแต่ในขณะนั้นแหล่งกำเนิดของพลังงานมีอยู่อย่างจำกัด ต้องใช้ความรู้และเทคโนโลยีต่างๆเข้ามาช่วยในการจัดหาพลังงานให้เพียงพอต่อความต้องการ แต่ว่าในช่วงที่การผลิตไฟฟ้าเกินความต้องการนั้นก็จะต้องมีการจัดเก็บพลังงานไฟฟ้าสำรอง แบตเตอรี่จึงเป็นอุปกรณ์ที่มีความสำคัญอย่างมากในกระบวนการจัดเก็บพลังงานไฟฟ้า และระบบไฟฟ้าพลังงานทดแทนในปัจจุบันมีการผลิตและการใช้งานที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้ใช้พลังงานและมีการนำไปใช้งานในสถานที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศของแต่ละที่ซึ่งในการใช้งานแบตเตอรี่ใน

สถานที่ต่างๆจะต้องมีการบำรุงรักษาและใช้งานแบตเตอรี่ให้เหมาะสมกับสถานที่นั้นๆ

ดังนั้นอุณหภูมิในการใช้งานแบตเตอรี่จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจที่จะนำมาศึกษาและวิเคราะห์ถึงคุณสมบัติต่างๆของแบตเตอรี่เพื่อศึกษาและทดสอบเกี่ยวกับการทำงานของแบตเตอรี่ที่สภาวะอุณหภูมิต่างๆ โดยวิเคราะห์ค่ากระแส แรงดัน และค่าความจุของแบตเตอรี่เมื่อมีการเก็บและคายประจุที่อุณหภูมิแตกต่างกัน

2. แบตเตอรี่ตะกั่ว-กรด

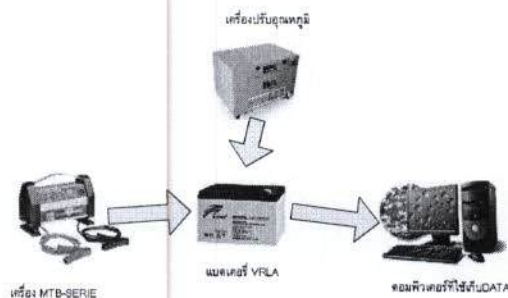
ในทางปฏิบัติแล้วแบตเตอรี่ทุกชนิดสามารถนำมาใช้ในระบบเซลล์แสงอาทิตย์ได้ แต่ที่นิยมใช้มากที่สุดเป็นแบตเตอรี่ชนิดตะกั่ว-กรด (Lead-acid battery) ด้วยเหตุผลนานาประการ ไม่ว่าจะเป็นราคาที่ถูกลงและหาซื้อได้ง่ายในทุกๆ ที่ แบตเตอรี่ชนิดตะกั่ว-กรดมีส่วนประกอบสำคัญเป็นแผ่นตะกั่วที่เป็นขั้วบวกและลบจมอยู่ในสารละลายกรดซัลฟิวริกหรือเรียกว่าสารละลายอิเล็กโทรไลต์ เมื่อเซลล์มีการจ่ายประจุโมเลกุลของซัลเฟอร์จากสารละลายอิเล็กโทรไลต์จะติดอยู่กับแผ่นตะกั่วและปล่อยอิเล็กตรอนออกมาเรื่อยๆ เมื่อเซลล์มีการประจุไฟฟ้าเข้าไปใหม่ อิเล็กตรอนจำนวนมากจะกลับเข้าไปในสารละลายอิเล็กโทรไลต์ แบตเตอรี่จึงเกิดแรงดันได้ จากปฏิกิริยาเคมีนี้เอง และไฟฟ้าเกิดขึ้นได้จากการเคลื่อนที่ของอิเล็กตรอน [2]



รูปที่ 1 วงจรสมมูลย์ของแบตเตอรี่ตะกั่ว-กรด [3]

3. การดำเนินการทดสอบ

ในส่วนต่างๆของกระบวนการทดสอบแบตเตอรี่จะใช้เครื่อง Microprocessor Test for Battery (MTB-Series) ในการทดสอบการอัดประจุและการคายประจุของแบตเตอรี่ซึ่งสามารถให้คำสั่งให้เครื่องทำงานได้ทั้งจากตัวเครื่องเองหรือให้เครื่องทำงานตามคำสั่งผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์และเก็บข้อมูลขณะทำการทดสอบโดยใช้ Data Logger เป็นตัวบันทึกข้อมูลและแสดงผลออกมาทางหน้าจอคอมพิวเตอร์ ซึ่งในการทดสอบจะแบ่งเป็นการทดสอบการอัดประจุของแบตเตอรี่ (charge)และการทดสอบการคายประจุของแบตเตอรี่ (discharge) ที่อุณหภูมิตั้งแต่ 25-60 องศาเซลเซียส โดยการปรับอุณหภูมิเพิ่มขึ้นทีละ 5 องศาเซลเซียส สำหรับการปรับอุณหภูมิจะสามารถปรับได้โดยเครื่องปรับอุณหภูมิ (Temperature Controller) ที่สามารถปรับอุณหภูมิได้ตั้งแต่ 0-800 องศาเซลเซียส



รูปที่ 2 การทดสอบแบตเตอรี่และเก็บข้อมูล [5],[6],[7],[8]

จากข้อมูลที่ได้จากการทดสอบและบันทึกผลก็จะนำค่าต่างๆที่ได้จากการทดสอบมารวบรวมเพื่อนำไปวิเคราะห์และประมวลผลถึงคุณสมบัติต่างๆทั้งกระแส แรงดันและค่าความจุของแบตเตอรี่ขณะอัดประจุและคายประจุแล้วผลจากการวิเคราะห์หามาได้เป็นกราฟคุณลักษณะต่างๆทั้งกระแส แรงดันและค่าความจุของแบตเตอรี่ขณะอัดประจุและคายประจุ

Time	Current	Voltage	Power	Energy
00:00	1.0	12.00	12.00	0.00
00:05	1.0	12.05	12.05	0.05
00:10	1.0	12.10	12.10	0.10
00:15	1.0	12.15	12.15	0.15
00:20	1.0	12.20	12.20	0.20
00:25	1.0	12.25	12.25	0.25
00:30	1.0	12.30	12.30	0.30
00:35	1.0	12.35	12.35	0.35
00:40	1.0	12.40	12.40	0.40
00:45	1.0	12.45	12.45	0.45
00:50	1.0	12.50	12.50	0.50
00:55	1.0	12.55	12.55	0.55
01:00	1.0	12.60	12.60	0.60
01:05	1.0	12.65	12.65	0.65
01:10	1.0	12.70	12.70	0.70
01:15	1.0	12.75	12.75	0.75
01:20	1.0	12.80	12.80	0.80
01:25	1.0	12.85	12.85	0.85
01:30	1.0	12.90	12.90	0.90
01:35	1.0	12.95	12.95	0.95
01:40	1.0	13.00	13.00	1.00
01:45	1.0	13.05	13.05	1.05
01:50	1.0	13.10	13.10	1.10
01:55	1.0	13.15	13.15	1.15
02:00	1.0	13.20	13.20	1.20
02:05	1.0	13.25	13.25	1.25
02:10	1.0	13.30	13.30	1.30
02:15	1.0	13.35	13.35	1.35
02:20	1.0	13.40	13.40	1.40
02:25	1.0	13.45	13.45	1.45
02:30	1.0	13.50	13.50	1.50
02:35	1.0	13.55	13.55	1.55
02:40	1.0	13.60	13.60	1.60
02:45	1.0	13.65	13.65	1.65
02:50	1.0	13.70	13.70	1.70
02:55	1.0	13.75	13.75	1.75
03:00	1.0	13.80	13.80	1.80
03:05	1.0	13.85	13.85	1.85
03:10	1.0	13.90	13.90	1.90
03:15	1.0	13.95	13.95	1.95
03:20	1.0	14.00	14.00	2.00
03:25	1.0	14.05	14.05	2.05
03:30	1.0	14.10	14.10	2.10
03:35	1.0	14.15	14.15	2.15
03:40	1.0	14.20	14.20	2.20
03:45	1.0	14.25	14.25	2.25
03:50	1.0	14.30	14.30	2.30
03:55	1.0	14.35	14.35	2.35
04:00	1.0	14.40	14.40	2.40
04:05	1.0	14.45	14.45	2.45
04:10	1.0	14.50	14.50	2.50
04:15	1.0	14.55	14.55	2.55
04:20	1.0	14.60	14.60	2.60
04:25	1.0	14.65	14.65	2.65
04:30	1.0	14.70	14.70	2.70
04:35	1.0	14.75	14.75	2.75
04:40	1.0	14.80	14.80	2.80
04:45	1.0	14.85	14.85	2.85
04:50	1.0	14.90	14.90	2.90
04:55	1.0	14.95	14.95	2.95
05:00	1.0	15.00	15.00	3.00
05:05	1.0	15.05	15.05	3.05
05:10	1.0	15.10	15.10	3.10
05:15	1.0	15.15	15.15	3.15
05:20	1.0	15.20	15.20	3.20
05:25	1.0	15.25	15.25	3.25
05:30	1.0	15.30	15.30	3.30
05:35	1.0	15.35	15.35	3.35
05:40	1.0	15.40	15.40	3.40
05:45	1.0	15.45	15.45	3.45
05:50	1.0	15.50	15.50	3.50
05:55	1.0	15.55	15.55	3.55
06:00	1.0	15.60	15.60	3.60
06:05	1.0	15.65	15.65	3.65
06:10	1.0	15.70	15.70	3.70
06:15	1.0	15.75	15.75	3.75
06:20	1.0	15.80	15.80	3.80
06:25	1.0	15.85	15.85	3.85
06:30	1.0	15.90	15.90	3.90
06:35	1.0	15.95	15.95	3.95
06:40	1.0	16.00	16.00	4.00
06:45	1.0	16.05	16.05	4.05
06:50	1.0	16.10	16.10	4.10
06:55	1.0	16.15	16.15	4.15
07:00	1.0	16.20	16.20	4.20
07:05	1.0	16.25	16.25	4.25
07:10	1.0	16.30	16.30	4.30
07:15	1.0	16.35	16.35	4.35
07:20	1.0	16.40	16.40	4.40
07:25	1.0	16.45	16.45	4.45
07:30	1.0	16.50	16.50	4.50
07:35	1.0	16.55	16.55	4.55
07:40	1.0	16.60	16.60	4.60
07:45	1.0	16.65	16.65	4.65
07:50	1.0	16.70	16.70	4.70
07:55	1.0	16.75	16.75	4.75
08:00	1.0	16.80	16.80	4.80
08:05	1.0	16.85	16.85	4.85
08:10	1.0	16.90	16.90	4.90
08:15	1.0	16.95	16.95	4.95
08:20	1.0	17.00	17.00	5.00
08:25	1.0	17.05	17.05	5.05
08:30	1.0	17.10	17.10	5.10
08:35	1.0	17.15	17.15	5.15
08:40	1.0	17.20	17.20	5.20
08:45	1.0	17.25	17.25	5.25
08:50	1.0	17.30	17.30	5.30
08:55	1.0	17.35	17.35	5.35
09:00	1.0	17.40	17.40	5.40
09:05	1.0	17.45	17.45	5.45
09:10	1.0	17.50	17.50	5.50
09:15	1.0	17.55	17.55	5.55
09:20	1.0	17.60	17.60	5.60
09:25	1.0	17.65	17.65	5.65
09:30	1.0	17.70	17.70	5.70
09:35	1.0	17.75	17.75	5.75
09:40	1.0	17.80	17.80	5.80
09:45	1.0	17.85	17.85	5.85
09:50	1.0	17.90	17.90	5.90
09:55	1.0	17.95	17.95	5.95
10:00	1.0	18.00	18.00	6.00

รูปที่ 3 โปรแกรมการตั้งค่าทดสอบการอัดและคายประจุด้วยเครื่อง MTB

ขั้นตอนการทดสอบจะแบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ

3.1 การทดสอบการอัดประจุ (Charge Test)

จะทดสอบการอัดประจุด้วยค่าแรงดันและกระแสไฟฟ้าคงที่ตลอดการทดสอบ โดยการกำหนดค่าแรงดันและกระแสไฟฟ้าจะกำหนดค่าสูงสุดตามที่ผู้ผลิตแนะนำ ส่วนเวลาในการอัดประจุจะกำหนดขึ้นอยู่กับกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในการอัดประจุ การทดสอบนี้จะดูค่าแรงดันสุดท้าย กระแสไฟฟ้าและค่าความจุของแบตเตอรี่เมื่อการอัดประจุเสร็จสิ้นเพื่อนำไปวิเคราะห์และสรุปผลการทดสอบ สำหรับขั้นตอนการทดสอบจะมีดังนี้

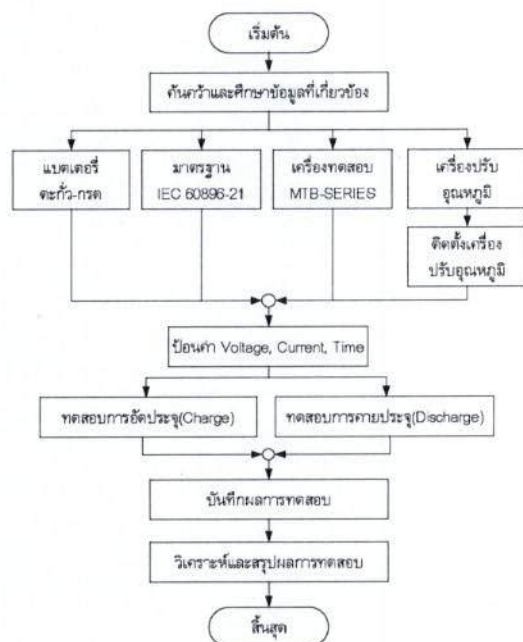
1. ต้องวงจรทดสอบโดยใช้สายต่อของเครื่องทดสอบต่อเข้ากับขั้วต่อของแบตเตอรี่
2. กำหนดค่าแรงดันไฟฟ้าและกระแสไฟฟ้าสูงสุดตามที่ผู้ผลิตแนะนำ
3. กำหนดเวลาในการอัดประจุขึ้นอยู่กับกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในการอัดประจุ
4. กำหนดอุณหภูมิในการทดสอบโดยจะเริ่มต้นตั้งแต่ 25 ถึง 60 องศาเซลเซียส

5. กำหนดเวลาในการบันทึกข้อมูล จะเก็บค่าทุกๆ 1 นาที

3.2 การทดสอบการคายประจุ (Discharge Test)

การทดสอบการคายประจุจะทำการทดสอบต่อจากการอัดประจุ โดยจะทดสอบด้วยค่ากระแสไฟฟ้าคงที่ตลอดการทดสอบ โดยการกำหนดค่าแรงดันสุดท้ายและกระแสไฟฟ้าคงที่จะกำหนดตามมาตรฐาน IEC 60896-21 ส่วนเวลาในการคายประจุจะกำหนดขึ้นอยู่กับกระแสไฟฟ้าและอัตราการคายประจุต่อเวลาที่ผู้ผลิตกำหนด การทดสอบนี้จะดูค่าแรงดันสุดท้าย กระแสไฟฟ้า และค่าความจุของแบตเตอรี่เมื่อการคายประจุเสร็จสิ้นเพื่อนำไปวิเคราะห์และสรุปผลการทดสอบสำหรับขั้นตอนการทดสอบจะเริ่มต้น

1. ต้องจรวจทดสอบโดยใช้สายต่อของเครื่องทดสอบต่อเข้ากับขั้วของแบตเตอรี่
2. กำหนดค่าแรงดันสุดท้ายและกระแสไฟฟ้าตามมาตรฐาน IEC
3. กำหนดเวลาในการคายประจุขึ้นอยู่กับกระแสไฟฟ้า อัตราการคายประจุต่อเวลา
4. กำหนดอุณหภูมิในการทดสอบโดยจะเริ่มตั้งแต่ 25 ถึง 60 องศาเซลเซียส
5. กำหนดเวลาในการบันทึกข้อมูล จะเก็บค่าทุกๆ 1 นาที



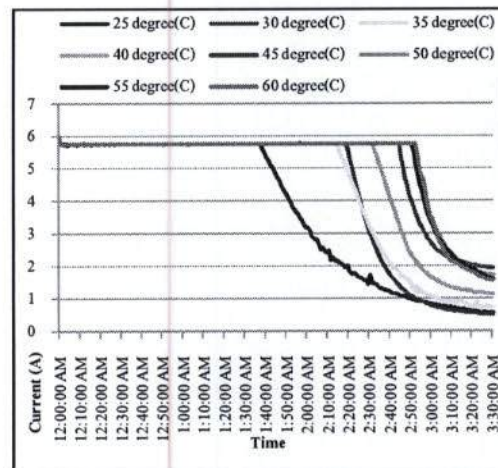
รูปที่ 4 สรุปขั้นตอนการดำเนินการทดสอบแบตเตอรี่

4. ผลการดำเนินการทดสอบ

ผลของความสัมพันธ์ของแบตเตอรี่ต่อช่วงอุณหภูมิต่างๆ ที่ให้ทำการทดสอบกับแบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200 12V 20AH (20 Hr) 1 ลูก โดยจะนำเสนอในรูปของกราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่ากระแสไฟฟ้าของแบตเตอรี่เปรียบเทียบกับอุณหภูมิต่างๆตั้งแต่ 25-60 องศาเซลเซียส ดังนี้

4.1 ค่ากระแสไฟฟ้าขณะอัดประจุ

แบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200 12V 20AH (20Hr) ทดสอบการอัดประจุที่แรงดันไฟฟ้า 14.8 V กระแสไฟฟ้า 6 A และเวลาในการอัดประจุเท่ากับ 4 ชั่วโมง แสดงผลกราฟที่ได้ดังรูปที่ 5

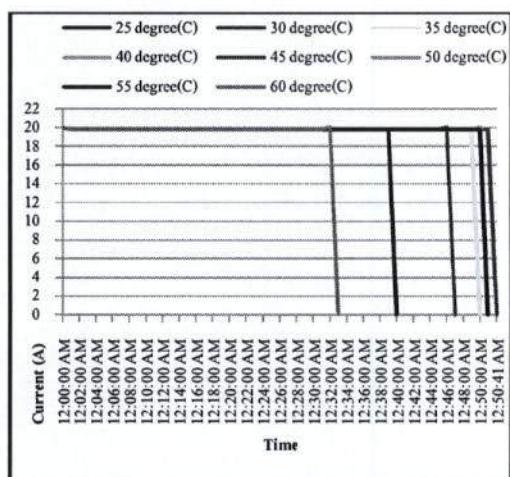


รูปที่ 5 ค่ากระแสไฟฟ้าขณะอัดประจุแบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200

จากกราฟรูปที่ 5 พบว่า เมื่อแบตเตอรี่ได้รับการอัดประจุจนเต็ม เวลาที่ใช้ในการอัดประจุจะเพิ่มขึ้นแปรผันตามอุณหภูมิที่สูงขึ้น หลังจากนั้นกระแสที่ใช้อัดประจุก็จะค่อยๆ ลดลงเรื่อยๆ จนเป็นศูนย์ โดยอุณหภูมิที่ 25 องศาเซลเซียส การอัดประจุจนเต็มใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง และเวลาจะนานขึ้นเรื่อยๆ ตามอุณหภูมิที่สูงขึ้น จนกระทั่ง ที่อุณหภูมิ 60 องศาเซลเซียส การอัดประจุจนเต็มใช้เวลาประมาณเกือบ 3 ชั่วโมง ดังนั้นการอัดประจุโดยการป้อนกระแสคงที่ อุณหภูมิที่ทำให้แบตเตอรี่เต็มเร็วที่สุดคือที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส

4.2 ค่ากระแสไฟฟ้าขณะคายประจุ

แบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200 12V 20AH (20 Hr) ทดสอบการคายประจุที่อัตราการคายประจุต่อเวลาเป็นชั่วโมง (C rate) เท่ากับ C₁ แรงดันไฟฟ้า 9.6 V กระแสไฟฟ้า 20 A และเวลาในการคายประจุเท่ากับ 1.5 ชั่วโมง แสดงผลกราฟที่ได้ดังรูปที่ 6



รูปที่ 6 ค่ากระแสไฟฟ้าขณะคายประจุแบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200

จากกราฟรูปที่ 6 พบว่า การคายประจุที่กระแสดังเวลาที่ใช้ในการคายประจุจะเพิ่มสูงขึ้นตามอุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นจนถึงที่อุณหภูมิ 45 องศาเซลเซียส จากนั้นเวลาที่ใช้ในการคายประจุจะลดลงเรื่อยๆตามอุณหภูมิที่สูงขึ้น โดยอุณหภูมิที่ 25 องศาเซลเซียส การคายประจุจนหมดใช้เวลาประมาณ 40 นาที และเวลาจะนานขึ้นเรื่อยๆตามอุณหภูมิที่สูงขึ้นจนกระทั่ง ที่อุณหภูมิ 45 องศาเซลเซียส การคายประจุจนหมดใช้เวลาประมาณ 50 นาที หลังจากนั้นอุณหภูมิที่สูง 45 องศาเซลเซียส เวลาที่ใช้คายประจุลดลง ซึ่งอุณหภูมิที่ 60 องศาเซลเซียส การคายประจุจนหมดใช้เวลาประมาณ 32 นาที ดังนั้นอุณหภูมิที่ทำให้แบตเตอรี่คายประจุได้ดีที่สุดคืออุณหภูมิที่ 45 องศาเซลเซียส

5. สรุปผลการดำเนินการทดสอบ

จากการทดสอบการอัดและคายประจุของแบตเตอรี่ VRLA รุ่น RT 12200 12V 20AH (20 Hr) จากการพบว่า ในการทดสอบอัดประจุให้แบตเตอรี่ เมื่อแบตเตอรี่ได้รับการอัดประจุจนเต็ม เวลาที่ใช้ในการอัดประจุจะเพิ่มขึ้นแปรผันตามอุณหภูมิที่สูงขึ้น หลังจากนั้นกระแสที่ใช้อัดประจุก็จะค่อยๆลดลงเรื่อยๆจนเป็นศูนย์ เนื่องจากในขณะอุณหภูมิสูงขึ้น อัตราการคายประจุด้วยตัวเองของแบตเตอรี่จะสูงขึ้นเป็นสองเท่า เมื่ออุณหภูมิเพิ่มขึ้นทุกๆ 10 องศาเซลเซียส เวลาที่ใช้ในการอัดประจุจึงนานขึ้น ดังนั้นการอัดประจุโดยการป้อนกระแสคงที่ อุณหภูมิที่ทำให้แบตเตอรี่เต็มเร็วที่สุดคือที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส

ส่วนในการทดสอบการคายประจุที่กระแสดังเวลาที่ใช้ในการคายประจุจะเพิ่มสูงขึ้นตามอุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นจนถึงที่อุณหภูมิ 45 องศาเซลเซียส เนื่องจากในขณะอุณหภูมิสูงขึ้น ปฏิกริยาเคมีภายในแบตเตอรี่ก็จะเกิดเร็วขึ้น ทำให้แบตเตอรี่ทำงานได้ดีขึ้น การคายประจุจึงใช้เวลานาน แต่หลังจากอุณหภูมิที่สูงกว่า 45 องศาเซลเซียสขึ้นไป ความร้อนที่มากเกินไปมีผลให้แบตเตอรี่เสื่อมประสิทธิภาพเร็ว เป็นผลให้การคายประจุของแบตเตอรี่เร็วขึ้น ดังนั้นระดับอุณหภูมิที่ทำให้แบตเตอรี่คายประจุได้ดีที่สุดคืออุณหภูมิที่ 45 องศาเซลเซียส

จึงสรุปได้ว่า อุณหภูมิมีผลต่อการอัดประจุและคายประจุของแบตเตอรี่ โดยในการอัดประจุ เวลาที่ใช้ในการอัดประจุจะเพิ่มขึ้นตามอุณหภูมิที่สูงขึ้น ส่วนการคายประจุ อุณหภูมิที่สูงขึ้น ทำให้แบตเตอรี่ทำงานได้ดีขึ้น การคายประจุจึงใช้เวลานาน

เอกสารอ้างอิง

ปริญญาณพนธ์ภาษาไทย

- [1] อนันต์ วีระเสถียร, สมชาติ ผาเกบาล "การทดสอบและศึกษาผลของอุณหภูมิที่มีต่อแบตเตอรี่ตะกั่ว-กรด" ปริญญาณพนธ์หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ธัญบุรี พ.ศ.2553

วารสารภาษาไทย

- [2] หลักสูตรการอบรมเทคนิคการประยุกต์ใช้เซลล์แสงอาทิตย์สำหรับผู้สอน ผู้เรียน นักเรียนและนักศึกษา กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน โดยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ปริญญาณพนธ์ภาษาไทย

- [3] ชัชวาล คงสมบูรณ์ "การศึกษาพฤติกรรมของแบตเตอรี่ที่ใช้สำหรับพลังงานทดแทน" ปริญญาณพนธ์หลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ธัญบุรี พ.ศ.2551

English Data

- [4] R. Jones "Charge control option for valve regulated lead acid batteries" TDI POWER August 17, 2004

ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

- [5] <http://www.tradepar.co.uk/> รูปภาพเครื่อง MTB
- [6] <http://www.ritarpower.com/> รูปภาพแบตเตอรี่
- [7] <http://www.brandexdirectory.com/> รูปภาพเครื่องปรับอุณหภูมิ
- [8] <http://www.rmuphysics.com/> รูปภาพคอมพิวเตอร์