

ELL 1 Doppelendpenthode

Die ELL 1 ist eine Endröhre für Autoempfänger. Sie besteht aus zwei in einem Kolben zusammengebauten Endpenthodensystemen für je 4,5 W Anodenverlustleistung. Mit Rücksicht auf die Anwendung in Autoempfängern wurde auf große Wirtschaftlichkeit des Betriebes geachtet, so daß ein niedriger Heiz- und Anodenstromverbrauch angestrebt wurde. Deswegen ist die Steilheit der beiden Systeme dieser Röhre verhältnismäßig gering. Sie beträgt 1,8 mA/V. Um eine bessere Ausnützung der zugeführten Anodenleistung zu erzielen, wurden zwei Penthodensysteme in einem Kolben zusammengebaut, die in Gegentakt betrieben werden sollen. Bei 3,7 % Verzerrung kann eine Ausgangsleistung von 5,4 Watt erzielt werden. Bei der ELL 1 sind die beiden Kathoden, das Schirmgitter und das Fanggitter in der Röhre selbst miteinander verbunden.

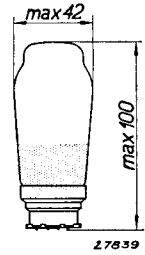


Abb. 1
Abmessungen in mm.

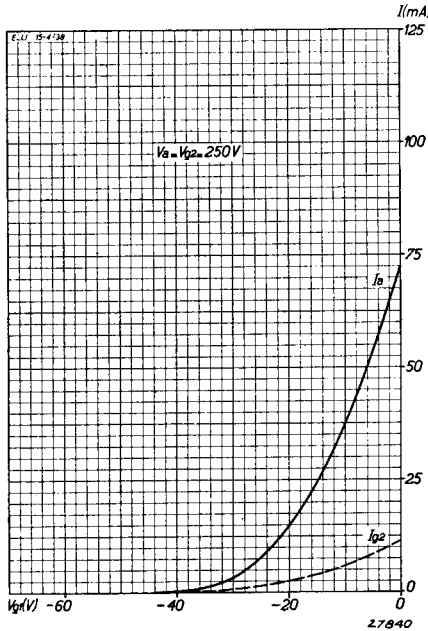


Abb. 3
Anodenstrom und Schirmgitterstrom eines Penthodeiteiles der ELL 1 als Funktion der negativen Gitterspannung bei $V_a = V_{g2} = 250V$.

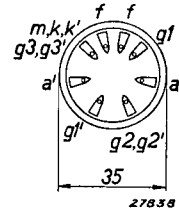
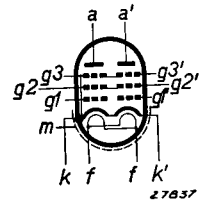


Abb. 2
Elektrodenanordnung und Sockelanschlüsse.

HEIZDATEN

Heizung: indirekt durch Autobatterie.

Heizspannung $V_f = 6,3 V$
 Heizstrom $I_f = 0,45 A$

KAPAZITÄTEN

Grenzwert der Gitteranodenkapazität für System 1 $C_{ag1} = \text{max. } 2 \mu\mu F$
 Grenzwert der Gitteranodenkapazität für System 2 $C_{ag1} = \text{max. } 2 \mu\mu F$

KENNDATEN EINES PENTHODENSYSTEMES

Anodenspannung	V_a	= 250 V
Schirmgitterspannung	V_{g2}	= 250 V
Neg. Gittervorspannung	V_{g1}	= -20 V
Anodenstrom	I_a	= 15 mA
Schirmgitterstrom	I_{g2}	= 2,5 mA
Steilheit	S	= 1,8 mA/V
Innenwiderstand	R_i	= 14.000 Ω

BETRIEBSDATEN FÜR DIE GEGENTAKTSCHALTUNG

Anodenspannung	V_a	= 250 V
Schirmgitterspannung	V_{g2}	= 250 V
Gemeinsamer Kathodenwiderstand	R_k	= 600 Ω
Neg. Gittervorspannung	V_{g1}	= -20 V
Anodenruhestrom	I_{ao}	= 2 \times 15 mA
Anodenstrom bei voller Aussteuerung	$I_{a \max}$	= 2 \times 17,5 mA
Schirmgitterruhestrom	I_{g2o}	= 2 \times 2,5 mA
Schirmgitterstrom bei voller Aussteuerung	$I_{g2 \max}$	= 2 \times 5,8 mA
Anpassungswiderstand zwischen den beiden Anoden	R_a	= 16.000 Ω
Max. Ausgangsleistung	W_o	= 5,4 W
Verzerrung bei max. Ausgangsleistung	d_{tot}	= 3,7 %
Gitterwechselspannungsbedarf pro Gitter	V_i	= 19 V (eff)

GRENZDATEN

Max. Anodenkaltspannung	V_{ao}	= max. 550 V
Max. Anodenspannung	V_a	= max. 250 V
Max. Anodendauerbelastung (pro System)	W_a	= max. 4,5 W
Max. Schirmgitterkaltspannung	V_{g2o}	= max. 550 V
Max. Schirmgitterspannung	V_{g2}	= max. 275 V
Max. Schirmgitterbelastung im Ruhezustand pro System	W_{g2}	= max. 0,7 W
Max. Schirmgitterbelastung bei voller Aussteuerung pro System	W_{g2}	= max. 1,5 W
Max. Kathodenstrom pro System	I_k	= max. 30 mA
Grenzwert des Gitterstromeinsatzpunktes	V_{g1} ($I_{g1} = +0,3 \mu\text{A}$)	= max. -1,3 V
Max. Gitterkathodenwiderstand	R_{g1k}	= max. 1 M Ω
Max. Widerstand zwischen Kathode und Heizfaden	R_{fk}	= max. 5000 Ω
Max. Spannung zwischen Kathode und Heizfaden	V_{fk}	= max. 50 V

Die für diese Röhre gegebenen Daten und Kurven gelten für den Betrieb mit einer Spannungsquelle ohne Innenwiderstand. Im allgemeinen werden Autoempfänger durch

ELL 1

Kathodenwiderstand	R_k	=	600 Ω
Anodenruhestrom	I_{a0}	=	2×15 mA
Anodenstrom bei voller Aussteuerung	$I_a \text{ max}$	=	$2 \times 16,5$ mA
Schirmgitterruhestrom	I_{g20}	=	$2 \times 2,5$ mA
Schirmgitterstrom bei voller Aussteuerung	$I_{g2 \text{ max}}$	=	$2 \times 4,7$ mA
Anpassungswiderstand zwischen den beiden Anoden	R_a	=	16.000 Ω
Maximale Ausgangsleistung	W_o	=	4,75 W
Verzerrung bei max. Ausgangsleistung	d_{tot}	=	3 %
Gitterwechselspannungsbedarf pro Gitter	V_i	=	18 V _(eff)

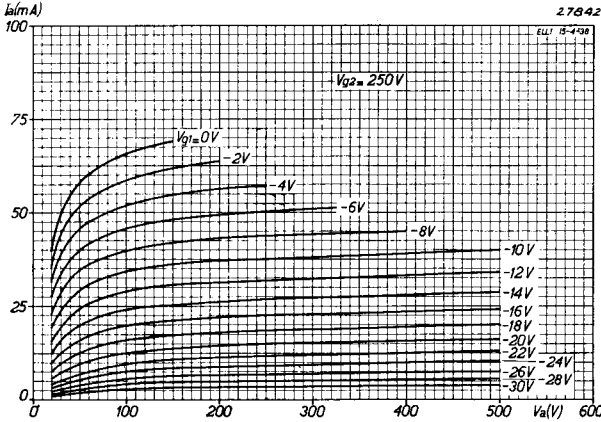


Abb. 4

Anodenstrom eines Pentodenteiles der ELL 1 als Funktion der Anodenspannung bei verschiedenen negativen Gitterspannungen und $V_{g2} = 250$ V.

Vorspannung noch zulässig. Da die maximale Schirmgitterspannung dieser Röhre 275 V beträgt, besteht die Möglichkeit, den Spannungsabfall über den Ausgangstransformator zu berücksichtigen, ohne die Anodenspannung zu erniedrigen.

Diese Angaben ermöglichen es, für andere Fälle die mögliche Leistung abzuschätzen.

Die maximale Spannung an der Anode beträgt 250 Volt. Sie soll bei der mittleren Batteriespannung von 6,3 Volt nicht überschritten werden. Der Betrieb mit Wagenbatterien führt zu wesentlich größeren Überspannungen als die Speisung mit Netzstrom; während der Aufladung der Batterie kommen manchmal Spannungen von 8 bis 9 Volt vor, so daß die Lebensdauer der Empfängerröhren hierdurch gefährdet wird. Überspannungen an der Anode und am Schirmgitter bis 20 % sind bei automatischer

