

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.

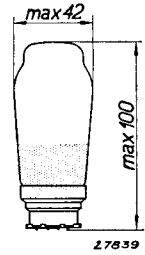


Abb. 1
Abmessungen in mm.

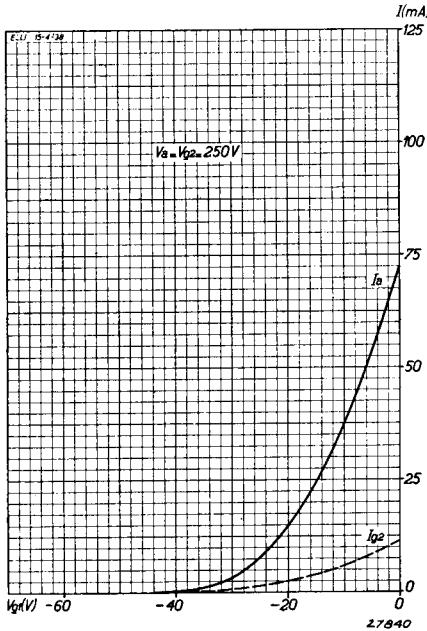


Abb. 3
Anodenstrom und Schirmgitterstrom eines Penthodensteiles der ELL 1 als Funktion der negativen Gitterspannung bei $V_a = V_{g_2} = 250$ V.

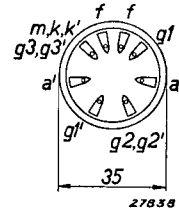
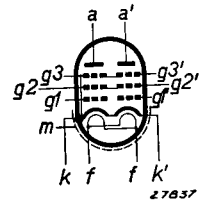


Abb. 2
Elektrodenanordnung und Sockelanschlüsse.

HEIZDATEN

Heizung: indirekt durch Autobatterie.

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

KAPAZITÄTEN

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

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 Gitterstromesatzpunktes | 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 einen Zehacker gespeist. Der Zehacker mit Transformator und Siebkreis hat meistens einen ziemlich hohen Innenwiderstand, der die maximal erzielbare Ausgangsleistung der Endstufe ungünstig beeinflusst. Es wird daher empfohlen, für einen möglichst niedrigen Innenwiderstand zu sorgen. Bei einem Innenwiderstand des Speisungsteiles von 1600 Ohm und einem Stromverbrauch der Vorröhren von 20 mA werden nach der untenstehenden Einstellung 4,75 Watt Ausgangsleistung bei 3 % Verzerrung erzielt.

| | | |
|---|----------|-----------------|
| Innenwiderstand der Anodenstromquelle | R_b | = 1600 Ω |
| Stromverbrauch der Vorröhren | I_q | = 20 mA |
| Anodenspannung | V_a | = 250 V |
| Schirmgitterspannung | V_{g2} | = 250 V |

| | | | |
|---|----------------------|---|--------------------|
| 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) |

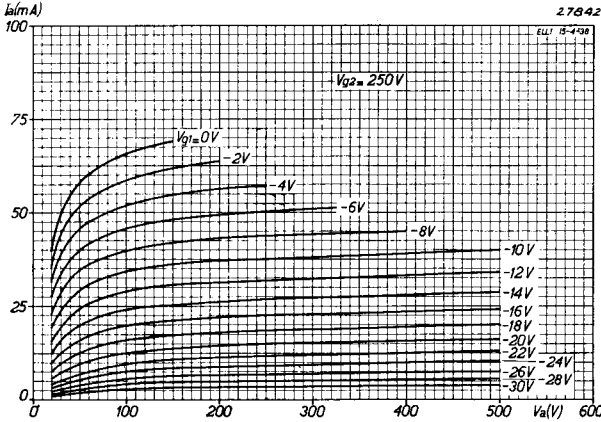


Abb. 4

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

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

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.

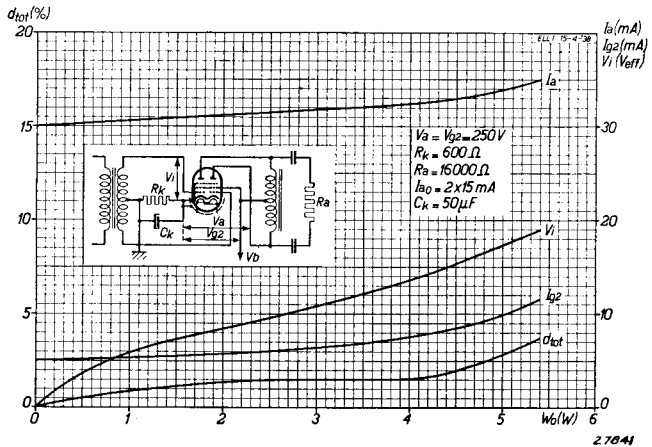
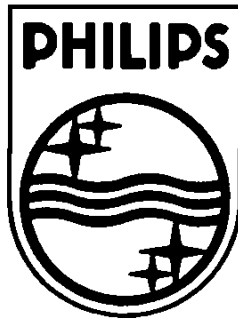


Abb. 5

Gesamtverzerrung d_{tot} , Gitterwechselspannungsbedarf pro Gitter V_i , Gesamtanodenstrom I_a und Gesamtschirmgitterstrom I_{g2} als Funktion der Ausgangsleistung bei Verwendung der ELL 1 als Gegentaktverstärker mit automatischer Vorspannung.



ELL1

| page | sheet | date |
|-------------|--------------|-------------|
| 1 | 134 | 1940 |
| 2 | 135 | 1940 |
| 3 | 136 | 1940 |
| 4 | FP | 2000-07-26 |