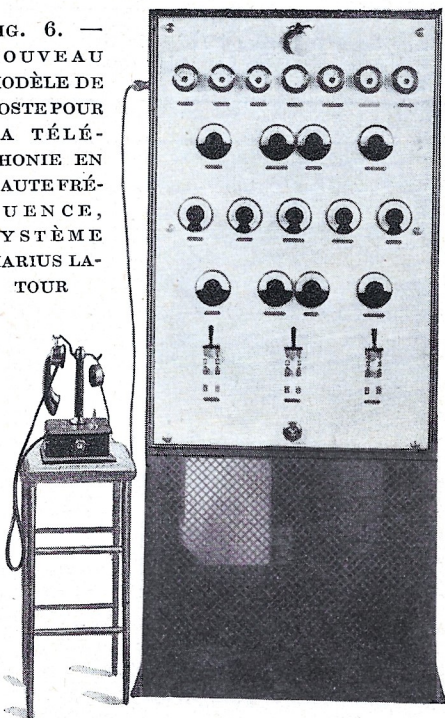


cherot ; cette intensité reste donc constante, quelle que soit « l'impédance » en ohms du récepteur, c'est-à-dire quelles que soient sa résistance ohmique, sa self-induction et la pulsation de la force électromotrice d'induction ;

3° Le circuit de réception placé sur le train est accordé à la résistance, tout comme un poste récepteur de T. S. F. Le maintien de la résonance est automatique, grâce à un régulateur, analogue au régulateur Thury, qui agit sur un variomètre (analogue à un variomètre d'antenne) et qui modifie automatiquement la longueur d'onde du circuit de réception afin de maintenir l'accord parfait ;

4° Le courant de haute fréquence est ramené sur le train à une fréquence beaucoup plus basse, par exemple à une fréquence de 25 ou de 15 périodes par seconde seulement, ce qui permet d'alimenter des moteurs d'induction de traction à rotor en cage d'écureuil, les plus simples et les plus robustes de tous. La transformation s'effectue au moyen de quatre tubes à vapeur de mercure et d'un commutateur tournant, com-

FIG. 6. —
NOUVEAU
MODÈLE DE
POSTE POUR
LA TÉLÉ-
PHONIE EN
HAUTE FRÉ-
QUENCE,
SYSTÈME
MARIUS LA-
TOUR



Ce poste est utilisé pour le réseau haute tension 120.000 volts et haute fréquence (100.000 à 200.000 périodes par seconde) de la région de Nancy. Il est vu de face avec tableau indicateur et les interrupteurs, en bas. Le téléphone en haute fréquence est situé sur le côté du poste-armoire.

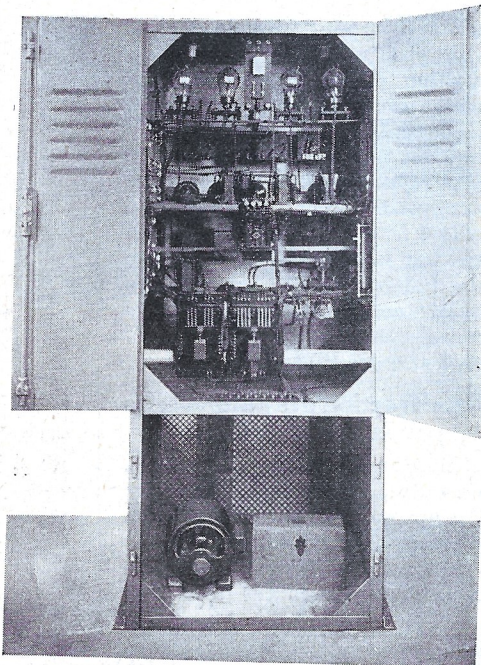


FIG. 7 — ARMOIRE-POSTE DE TÉLÉPHONIE
EN HAUTE FRÉQUENCE

Même appareil que le précédent, mais vu par derrière, les volets de l'armoire étant ouverts. Au sommet il y a quatre lampes à vide à trois électrodes chacune. Celle de gauche est « amplificatrice », la suivante « modulatrice » et les deux dernières à droite « génératrices ». Généralement, on n'emploie qu'une lampe génératrice, bien que les deux peuvent être couplées en parallèle. Le but de ces postes est la superposition des communications téléphoniques en HF sur les lignes téléphoniques aériennes ordinaires des P. T. T., afin de multiplier les communications.

prenant des secteurs convenablement décalés les uns par rapport aux autres. On peut obtenir ainsi des courants triphasés qui permettent aisément l'alimentation des moteurs synchrones de traction. Il convient de remarquer que les commutateurs tournants coupent le courant au moment où il passe par zéro, les étincelles de rupture ne sont donc pas à craindre avec ce dispositif d'électrification des chemins de fer sans prise de courant, seulement par induction électromagnétique à travers l'espace.

La fréquence adoptée dans ce système est de 20.000 périodes par seconde.

Le système présenté par M. M. Leblanc est donc des plus remarquables ; toutefois, il présente encore certains inconvénients, qui sont justement ceux que l'on reproche encore au système triphasé ; il nécessite deux