

RDC



par Rapido Trains Inc.

English on other side.



Autorail Diesel (RDC) - Guide de l'utilisateur

Nous vous remercions pour l'achat de cet Autorail fabriqué par Budd. Il s'agit de notre troisième version du célèbre Autorail et bien que nous ayons couvert la plupart des versions construites, il nous reste quelques atouts dans notre jeu. Chaque fois que nous produisons un modèle, nous obtenons des commentaires de nos clients en ce qui a trait à la façon d'améliorer nos produits, et nous tenons compte de ces réflexions. Donc, encore une fois, s'il y a quelque chose dans notre modèle qui, selon vous, peut être amélioré, veuillez nous en faire part.

Comme toujours, n'hésitez pas à communiquer avec nous si votre modèle vous semble défectueux. Que vous ayez un problème de garantie (rambarde manquante, de la mousse sur le plancher, etc.), une question («pourquoi ne va t'il pas à 186 milles à l'heure sur mon réseau comme il le faisait en 1966 ?») ou un commentaire («votre numérisation 3D est imprécise ou le RDC devrait vraiment ressembler à ma salamandre de compagnie nommée Godzilla. ») De l'information supplémentaire concernant la garantie est disponible vers la fin de ce manuel.

Prenez note que nous avons atteint la vitesse limite en DCC, soit 98 MPH tel que mesurée sur notre système NCE du bureau. Si vous êtes le genre de modéliste qui lançant ses modèles à 400 MPH dans une courbe de 18 " vers la stratosphère, vous êtes perdant. Nous vous suggérons d'y installer une turbine à gaz sur le toit. (Notez que la garantie s'annulera).

Vous pouvez nous joindre par courriel : trains@rapidotrains.com ou par téléphone au (1-855-LRC-6917 ou + 1-905-474-3314)

Nous vous demandons de ne pas nous envoyer de modèles sans avoir communiqué avec nous au préalable, afin d'obtenir une autorisation. Lorsque vous retournez quelque chose, nous vous demandons également de faire preuve de patience. Notre équipe de garantie ne précipite pas les choses et préfère prendre le temps nécessaires afin de s'assurer que la réparation sera durable. Et si vous vous plaignez en ligne d'avoir retourné votre modèle pour réparation «il y a des mois» alors que le modèle n'est sorti que depuis trois semaines, nous nous réservons le droit de mettre votre photo dans nos bureaux et de s'en moquer.

Si vous êtes en 2053 et que vous venez d'acheter ce modèle dans un magasin d'antiquités au bord de la route au milieu de nulle part, il y a de très fortes chances que non seulement Rapido Trains Inc. se trouve dans un autre monde et exploite un chemin de fer d'intérêt local, mais la garantie ne s'appliquera probablement plus. Dorénavant, nous nous spécialisons dans la fourniture de services aux entreprises locales 24/7 et fournissons même un service de navette en autorail en correspondances chronométrées vers les services de VIA à proximité. Si vous avez besoin de certaines pièces pour votre autorail, souvenez-vous que vous serai seul. Mais nous serons plus qu'heureux de vous offrir un service de livraison à des prix compétitifs!

NOTRE ADRESSE

Rapido Trains Inc.

Canada: 500 Alden Road, Unit 21, Markham, Ontario L3R 5H5

ÉU: PO Box 796, Higganum, Connecticut 06441

Courriel: trains@rapidotrains.com

Téléphone. 905-474-3314 **Télécopieur.** 905-474-3325

CE QUI SUIT EST SI IMPORTANT, QU'IL EST MÊME INTÉGRÉ AVANT LA TABLE DES MATIÈRES. VEUILLEZ LIRE ATTENTIVEMENT.

LE REMORQUAGE AINSI QUE VOTRE GARANTIE

L'autorail Budd était livré avec une garantie du manufacturier situé à Philadelphie. La même garantie s'applique pour vous et votre autorail Rapido. Si vous remorquez du matériel roulant non-motorisé avec votre autorail, votre garantie s'annulera. Nous mettons l'emphase sur non-motorisé. Si votre autorail est jumelé à un autre autorail motorisé, vous n'aurez aucun problème. Vous pouvez atteler autant de RDC que vous le désirez en unité multiple, tel que le CP le faisait en service de train de banlieue. Si vous nous le retournez sous garantie, nous pouvons rapidement déterminer si l'avarie a été provoquée par du remorquage (grâce au «remorque-o-mètre» secret caché dans le plancher de l'autorail) et vous devrez payer pour tous travaux de réparation.



L'AUTORAIL #6133 N'EST PLUS SEUL!

Et oui, nous l'avons fait une fois de plus et avons sauvé l'autorail #6215 des cisailles. Toutes les nouvelles contributions afin de le restaurer seront les bienvenues. Visitez notre site en ligne et faites un don!

rapidotrains.com

TABLE DES MATIÈRES

Quoi de neuf?	5
Histoire	5
Rodage.....	8
Précaution à prendre lors de l'application des décalques.....	8
Remplacer les attelages	8
Pièces manquantes ou endommagées.....	9
À quoi servent ces pièces supplémentaires?	10
Éclairage intérieur et numéros illuminés	13
Vérification et ajustement de votre autorail.....	13
Retirer la carrosserie	14
Fonctionnement – DC (Silenceux).....	14
Installer un décodeur DCC sans son	15
Fonctionnement – DC (Avec son)	16
Fonctionnement – DCC (Avec son)	16
• L'Adresse de l'autorail.....	17
• Activer le son	18
• Fonctions.....	18
• Fonctions et opération réaliste.....	19
• Flûtes et cloches	21
• Réglages du volume du son	21
• Remise à zéro d'origine	22
• Information supplémentaire.....	23
Garantie à vie limitées.....	23
Remerciements.....	24

RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE L'AUTORAIL

F0	PHARES AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	DIRECTEMENT À 4
F4	FREINS
F5	EFFET DOPPLER – LENT
F6	PHARES DE FOSSÉ (SI APPLICABLE)
F7	PHARES AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASIFICATION ROUGES
F10	GYRALITES DE LA PORTE (SI APPLICABLE)
F11	EFFET DOPPLER – RAPIDE
F12	MODE ENTRETIEN

QUOI DE NEUF?

Cette nouvelle série d'autorail comporte un certain nombre d'améliorations par rapport à notre première série Canadienne qui seront mentionnées plus en détail tout au long de ces instructions comme suit:

- L'éclairage intérieur ainsi que les numéros illuminés peuvent être éteints à l'aide de la baguette Rapido
- Les sons du compresseur ont été abaissés pour qu'il cesse de vous casser les oreilles
- Nous n'avons PAS remplacé l'enregistrement du moteur par celui d'une F7 et nous ne nous soucions pas de ce que certaines personnes sur les forums Internet se souviennent. Qu'on se le dise, l'autorail ne ressemblait en rien à une locomotive F. Et s'ils ont une vidéo avec un autorail dont le son correspond à une F7, c'était un film muet sur lequel certains idiots l'ont doublé avec des sons provenant d'une F7. L'autorail ressemblait plutôt à un bus. Si vous voulez vraiment que votre autorail résonne comme une F7, allez acheter-vous un décodeur le locomotive et installez-le vous-même. Ce sera une préoccupation de moins pour nous.

HISTOIRE

Au début des années 1950, de nombreux chemins de fer cherchaient des moyens alternatifs de fournir un service voyageur rapide et plus économique, dans le but de reconquérir une partie de la clientèle qui s'était tournée vers l'automobile. La Compagnie Budd de Philadelphie a conçu le RDC (Rail Diesel Car) ou autorail en français, comme une alternative économique aux trains de voyageurs traditionnels tirés par des locomotives, tel les services de train de banlieue, de ligne secondaire et interurbaine ainsi que sur les lignes principales à une époque où les chemins de fer éprouvaient des problèmes de rentabilité. Les autorails se sont avérés beaucoup moins coûteux à exploiter que les trains conventionnels et ont été bien accueillis par tous les chemins de fer d'Amérique ainsi que par certaines lignes outre-mer. Au prix unitaire oscillant entre 127 000 \$ et 130 000 \$, un autorail coûte environ 50 pour cent de moins à exploiter qu'un train conventionnel tiré par des locomotives. L'autorail démonstrateur Budd a visité un certain nombre de chemins de fer vers la fin de 1949 et au début de 1950. Un total de 398 unités de différentes configurations ont été construites de 1949 à 1962 et à l'usine Budd de Red Lion, Philadelphie. De plus, en 1957, la Canadian Car & Foundry de Montréal a construit sous licence, des autorails canadiens pour les chemins de fer canadiens. Par la suite, 16 carrosseries non complétées ont été fournies par Budd et achevées à l'usine de la Canadian Car & Foundry à Lachine.

Les chemins de fer canadiens ont acheté un total de 107 autorails – neufs, et d’occasion d’origine américaine. Seize unités ont été achevées par l’usine de la Canadian Car & Foundry de Lachine au Québec en 1957. Le CN en acheta 46 tandis que le CP en acheta 54, tous neufs, dont deux affectés à leur filiale de la Dominion Atlantic. Le PGE en acheta également sept neufs. Au fil du temps, plusieurs ont changés de main passant d’un chemin de fer à l’autre, tout comme les wagons du CN et du CP destinés à VIA Rail. Ces chiffres incluent les unités achetées neuves et d’occasion.

Canadien National

Le CN avait surnommé ses autorails « Railiner » et les a numérotés en fonction du type de modèle. Les RDC-1 étaient D-100, les RDC-2 des D-200, les RDC-3 des D-300, les RDC-4 des D-400 et les RDC-9 des D-500. Suite à la réponse positive du public lors de l’achat des premières unités du CN en 1954-1959, le CN acheta d’autres unités d’occasion du B&M, C&O, C&E, B&M en 1964 et 1965, répondant à la demande du public. Le CN acheta sept unités RDC-9 de la MBTA en 1965. Les unités neuves du CN ont été livrées avec des extrémités vertes et jaunes arborant des lettres noires sur les panneaux de fenêtres latéraux en acier inoxydable. Plus tard, les extrémités ont été repeintes en rouge vif avec des logos du CN en blanc et de larges bandes noires arborant des logos du CN blanc le long des panneaux de fenêtres latéraux. Certaines unités présentaient également une bande blanche sur leurs panneaux à lettres.

En 1964-1965, le CN a modernisé et amélioré les aménagements intérieurs de nombreuses unités. Le CN et VIA Rail exploitaient l’une des plus grandes flottes de RDC. Le CN modernisa la plupart de ses unités de la phase I en y ajoutant des fenêtres de cabine plus petites, de plus grands chasse-pierres inspirés de la phase II et de phares avant encastrés à boîtier unique surmontés sur le toit. De nombreuses unités de la phase II étaient équipées d’un diaphragme à chaque extrémité pour permettre aux voyageurs de se déplacer entre les voitures lorsqu’ils étaient exploités en unités multiples. Éventuellement, de nombreuses unités ont également reçu des phares de fossé rectangulaires encastrés sous les fenêtres d’extrémité de cabine. En 1978, toutes les unités existantes du CN ont été transférées à VIA.

Canadien Pacifique

Le CP avait surnommé ses autorails “Dayliner” et numérotés en fonction du type de modèle. Les RDC-1 étaient numérotés 9050-9099, les RDC-2 9100-9199, les RDC-3 9020-9049 et les RDC-4 9200 à 9299. Sur les unités de tête, un phare était généralement monté au centre de la porte d’extrémité. Deux unités RDC-1 ont été affectées et lettrées au nom de la filiale du CP, la Dominion Atlantic Railway. Le CP acheta un RDC-1 du DSS&A en 1958 et un RDC-2 de la Lehigh Valley en 1958.

Le schéma de peinture initial du CP comportait des extrémités rayées de chevrons jaunes, ainsi que des panneaux latéraux lettrés en jaune sur fond marron. Avec l'avènement de CP Rail, ils ont reçu des extrémités rouges et blanches. Ce programme était surnommé le « masque de hockey » car il ressemblait à un masque facial porté par les gardiens de but au hockey. Un dernier schéma de peinture se terminait par des rayures rouges et blanches, des toits de cabine blancs et des portes et panneaux latéraux arborés de rayures rouges. En 1978, toutes les unités CP existantes ont été transférées à VIA.

PGE / British Columbia Railway / BC Rail

Le PGE et BC Rail annonçaient ses autorails comme des « Dayliner Cariboo » et les ont numérotés en fonction du type de modèle. Les RDC-1 étaient des BC-10 en hausse tandis que les RDC-3 étaient des BC-30 en hausse. En plus des unités que le PGE acheta neuves en 1956, le PGE acheta des unités d'occasion supplémentaires, dont quatre d'Amtrak en 1975 et trois de SEPTA en 1983. Les unités du PGE avaient des extrémités verte foncé et orange avec des panneaux de lettres vert foncé et un lettrage orange. La plupart des ces unités comportaient des cannelures latérales à travers les portes latérales et enroulées autour des extrémités.

Les autorails du PGE avaient des flûtes pneumatiques Swanson surmontés au toit à chaque extrémité et des phares « Pathfinder » montés sur les coins supérieurs extrêmes de la voiture. En service, un phare était généralement monté au centre de la porte d'extrémité de l'unité de tête. En 1972, toutes les unités existantes du PGE sont devenues des unités de la British Columbia Railway, qui est devenue plus tard BC Rail.

VIA Rail

En 1978, VIA hérita d'un total de 84 unités du CN et du CP. Devenus excédentaires, de nombreux autorails supplémentaires ont été achetés du MBTA (autrefois B & M) aux États-Unis. Les autorails VIA étaient numérotés dans la série 6xxx, ce qui a nécessité la renumérotation de toutes les unités autrefois du CP pour qu'elles correspondent au protocole de numérotation existant du CN. En service, un phare était généralement monté au centre de la porte d'extrémité de l'unité de tête. Munis d'un chasse-pierre noir, les unités VIA arboraient de larges bandes bleues et d'une mince bande jaune au centre, ainsi que de logos VIA bleus. D'abord filiale du CN, VIA s'appelait originalement VIA/CN. En 1976 et 1977, de nombreuses unités pouvaient être vues avec un petit logo CN sous le logo VIA.

RODAGE

Tout modèle motorisé nécessite une période de rodage. Il en va de même avec votre autorail puisqu'il possède deux moteurs. Il a été testé en usine, mais seulement pour une ou deux minutes. Cela n'est pas suffisant pour adoucir convenablement les engrenages afin de réduire tout mouvement saccadé des moteurs. Suivant la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de faire rouler votre autorail sur une voie en boucle, dans chaque direction et ce durant une heure ou deux, rapidement et lentement. La boîte d'engrenage ne nécessite aucune lubrification de votre part.

PRÉCAUTION À PRENDRE LORS DE L'APPLICATION DES DÉCALQUES

Les RDC non-lettrés nécessiteront l'application de vos propres décalques. Nous vous avons VIGOUREUSEMENT recommandé de n'utiliser que le Micro-Set ou du Micro-Sol de Microscale pour l'application de ceux-ci. Le Solvaset ainsi que les autres solutions fortes pour décalques pourraient causer le brunissement du fini «acier inoxydable». Si vous voulez absolument utiliser le Solvaset, bien que nous le déconseillons, faites-en d'abord l'essai sur un endroit caché du modèle afin de vous assurer que le fini ne s'endommagera pas. Nous ne pouvons réparer un modèle dont le fini est endommagé par une solution trop forte. Si vous vous servez du Solvaset et venez tout juste de lire ceci... Désolés.

REEMPLACER LES ATTELAGES

Nous avons installé des attelages de longueur moyenne aux deux extrémités des autorails afin qu'ils paraissent bien et d'assurer un dégagement suffisant entre les chasse-pierres dans les courbes larges. Mais si vos courbes sont serrées, vous devrez sans doute remplacer l'un ou l'autre avec des attelages allongés. Si vous avez besoin de changer les deux, c'est que vos courbes sont trop serrées. Vous devriez plutôt faire rouler des autobus rail-route et non des RDC-7

Le remplacement d'un attelage est relativement simple. Déposez une nappe blanche sur votre établi ou votre table de cuisine. Nous ne recommandons pas de le faire sur la table de la salle à manger. Si vous le faites, vous vous exposez à une amende ou une peine d'emprisonnement. Les tables de jeux pour enfant ne vous causeront que des ennuis puisque que votre autorail n'est pas UN JOUET! Si vous confiez votre autorail à votre petit fils, vous avez probablement de l'argent à jeter par les fenêtres. Vous pourriez donc faire une contribution par chèque de \$10,000 pour la restauration de notre autorail. Prière de l'émettre à l'ordre de caisse à l'attention de Jordan Smith à notre adresse Rapido.

Utilisez un berceau en mousse (disponible chez Micro-Mark, produit #80784) ou une serviette épaisse (pas un torchon à vaisselle!) repliée plusieurs fois sur la nappe et déposez-y le RDC à l'envers sur le toit.

Au moyen d'un petit tournevis cruciforme, dévissez la boîte d'attelage et glissez-la hors de son orifice sans détruire les détails aux alentours, spécifiquement le truc trapézoïdal très mince (nous ne savons pas à quoi ça sert non-plus) qui risque de sauter dans l'oubli. Ping! Oh là là!! Il est parti!

Détachez le couvercle de la boîte d'attelage, remplacez l'attelage et remettez le couvercle, la boîte d'attelage et la vis à leur emplacement. Reprendre l'autorail et regardez sur la nappe afin de recueillir les pièces qui se seraient détachées. Recollez les ensuite avec de la colle blanche. Et ne dites pas que nous ne vous avons pas averti! Sur cette note....

PIÈCES MANQUANTES OU ENDOMMAGÉES

Avec plus de 400 pièces constitutives, l'autorail se démarque et déluge le modèle conçu avec des élastiques. Pour éviter les frustrations, nous vous recommandons de vérifier votre autorail aussitôt que possible afin de vous assurer de sa conformité. N'attendez pas d'être à la retraite et placé dans un hospice assis autour d'une table à radoter RD... RD... RD... À ce stade-ci, ne pensez plus à nous demander de vous envoyer des pièces.

Nous nous efforçons de corriger tous les problèmes potentiels en usine, mais avec des centaines d'autorail produits, il est possible qu'un problème ne soit pas détecté lors du contrôle de la qualité. Tout le monde se fait couper les cheveux à 2 heures du matin en Chine. Nous ne savons pas pourquoi, mais c'est vrai. Même Jason a voulu aller se faire couper les cheveux très tard à Shenzhen en 2015 (de même que Bill alors qu'il réalisa qu'il n'avait pas de cheveux). Le coiffeur était même choqué que Jason demande une coupe à la tondeuse, mais il était prêt à prendre 45 minutes pour le coiffer. Éventuellement, Jason a pris la tondeuse et s'est rasé la tête en cinq minutes, plutôt que de passer 45 à les placer. Où en étions-nous? Ah oui, bon, peut-être que celui qui a assemblé votre autorail a passé la nuit chez le coiffeur, expliquant la cloche mal placée. Votre modèle, ses cheveux, hmmm, dilemme. Les cheveux ont gâché.

Les dommages résultant de la manutention représente notre plus gros défi. Plus de 99.5% de nos modèles sont parfaits alors qu'ils quittent l'entrepôt. Mais nos gentils facteurs et livreurs se servent de nos modèles pour leurs pratiques locales de kickball, et ce tous les 8 jeudis à 19:00 dans le parc situé le long de la voie ferrée. Aucun emballage n'est conçu pour survivre à un tel châtiment.

Si des pièces sous l'autorail se sont détachent lors du transport, elles se recollent facilement avec une colle de type CA (super colle). Si des pièces de la carrosserie se détachent, nous recommandons d'utiliser une colle blanche plutôt que celle de type CA. Pourquoi ? Parce qu'elle est facile à nettoyer et fonctionne tout aussi bien et qu'elle sécuritaire pour la peinture; il suffit d'essuyer l'excédent avec un essuie-tout et un peu d'eau chaude. Si les compagnies de messagerie ont été vraiment cruelles et que beaucoup de pièces qui se sont détachées, veuillez nous contacter. Vous pourrez alors nous retourner l'autorail afin de replacer toutes les pièces, et le tout enroulé dans un kilomètre de papier hygiénique avant de nous le retourner. En prime, vous pourrez aussi l'utiliser à d'autres fins.

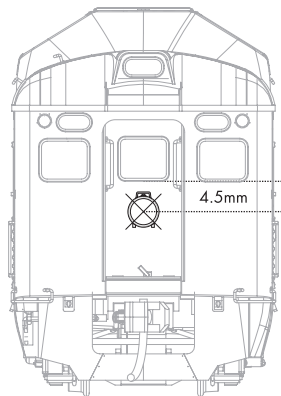
Si des pièces sont manquantes ou sont brisées, veuillez nous contacter. Nous serons heureux de vous envoyer des pièces de remplacement gratuitement. Notre vif plaisir est de satisfaire notre clientèle à 100%... à une seule exception. Si vous êtes l'une de ces personnes qui nous appelle parce que les flûtes ne sont pas parfaitement droites et que vous ne voulez pas les replacer avec votre doigt, ne nous appelez pas.

À QUOI SERVENT CES PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES?

Tout comme les vrais trains, les autorails ont subi plusieurs altérations au fil des ans. Nous ne pouvons pas représenter toutes les variations possibles et inimaginables sur notre modèle. Par contre, nous pouvons certainement ajouter quelques trucs pour le personnaliser afin qu'il corresponde à une époque ou à une photographie spécifique.

Les modèles d'autorail Canadiens comportent ce qui suit:

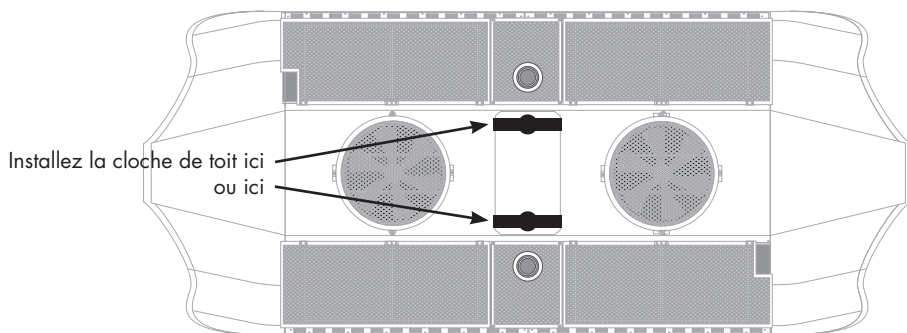
- Des diaphragmes à installer pour correspondre aux photos. Certains autorails avaient des diaphragmes aux deux extrémités et d'autres à une seule, alors que certains avaient des diaphragmes entaillés. Certains avaient des diaphragmes droits et beaucoup avaient tout ce qui précède. Nous incluons deux paires de diaphragmes. Amusez-vous.
- Gyalite. Les autorails du CP et de VIA avaient un Gyalite monté sur la porte dans le sens de la marche. Nous avons installé une DEL de Gyalite fonctionnelle derrière les deux portes. Pour installer le Gyalite, percez un trou à l'emplacement indiqué sur l'illustration, soit à 4,5 mm (juste moins de 3/16 po) sous la fenêtre de la porte d'extrémité. Tout en retirant la chaîne de sécurité supérieure, le trou doit être suffisamment grand pour dégager le chemin de lumière en plastique transparent à l'arrière de la lumière, mais plus petit que la taille du boîtier du Gyalite. Collez le Gyalite avec une colle blanche. Si vous voulez que le Gyalite soit utilisé dans les deux directions, installez les deux.



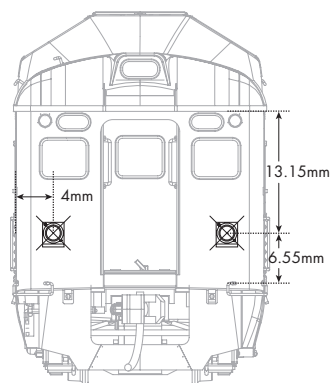
REMARQUE: Il est **FORTEMENT RECOMMANDÉ** de retirer la carrosserie avant de percer le trou. La DEL du Gyalite se trouve immédiatement derrière la porte et un moindre coup l'endommagera. Vous devrez alors nous contacter pour connaître les options de réparation.

- Antenne Sinclair. Celles-ci ont été ajoutées plus tard et ont été placées à différents endroits sur presque chaque autorail. L'installer selon les photos.

- Cloche de toit. Plus tard, la cloche a finalement été montée sur le toit à l'intérieur de la cavité des échappements, car elle était toujours remplie de neige. L'installer à l'emplacement indiqué ci-dessous. Notez que l'installation de la cloche de toit est généralement accompagnée d'une modification de la pile.

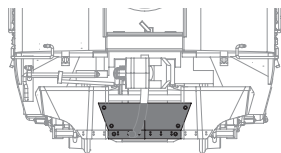


- Unité de condensation simple Frigidaire. La plupart des autorails canadiens ont été construits avec une unité à double condenseur Frigidaire, alors que d'autres l'ont reçu plus tard. Nous avons donc installé l'unité à double condenseur sur tous les modèles, mais nous avons inclus l'unité à condenseur simple Frigidaire d'origine. Vous devrez pirater l'unité à double condenseur et installer l'unité à condenseur unique. Non, nous n'allons pas l'illustrer pour vous. Si vous n'avez aucune idée de ce à quoi ressemble l'unité à double condenseur, alors tout ce qui est déjà installé sur le modèle vous convient.
- Notez que votre autorail comporte des phares de fossé fonctionnels à chaque extrémité. Si votre unité est déjà équipée de phares de fossé, ignorez ce que vous venez de lire. Si vous souhaitez moderniser les phares de fossé, les DEL sont déjà présentes. Utilisez l'illustration fournie afin de percer à l'emplacement approprié.



REMARQUE: Il est **FORTEMENT RECOMMANDÉ** de retirer la carrosserie avant de percer. Les DEL des phares de fossé sont immédiatement derrière la carrosserie et le moindre choc les endommagera. Vous devrez alors nous contacter pour les options de réparation. Si vous avez déjà lu la note sur le Gyalrite ci-dessus, ceci est votre deuxième avertissement. Une faute de plus et ce sera le tour du chapeau pour vous!

- Flûtes. Nous avons installé des flûtes adaptées à votre modèle. Certains modèles comprennent également des flûtes supplémentaires dans le sac au cas où l'autorail en question en était autrement muni au fil des ans. Si vous vous retrouvez avec une ou deux pièces de rechange non-utilisées, vous pouvez les utiliser pour remplacer certaines de vos fausses flûtes sur vos modèles provenant des autres manufacturiers. Oui, les flûtes M3H sont vraiment petites. Nous avons également inclus les bases de flûtes surélevées utilisées sur les autorails du CP et aléatoirement sur les autorails VIA.
- Échappements et autres pièces. VIA et CN ont fait toutes sortes de modifications concernant les échappements. Nous avons inclus les longs tuyaux (ceux à angle) puisque certains autorails en ont eu deux. Nous avons également inclus des échappements droits supplémentaires pour une installation sur les sections inclinées extérieures du toit. VIA a déplacé la plupart de ses échappements vers l'extérieur. Nous avons également inclus des grilles protectrices de radiateur supplémentaires avec des trous de dégagement pour les échappements extérieurs. L'illustration de la cloche de toit ci-incluse le démontre. Comme les variations sont nombreuses, fiez-vous aux photos et installez les éléments nécessaires afin d'être conforme.
- Couvercle du chasse-pierres. Ce dernier est inclus pour les autorails du CP aux couleurs rouge vif, car ils sont les seuls autorails canadiens de la phase 1 livré avec un tel couvercle. Une colle blanche n'a pas la résistance nécessaire et une colle de typez CA ou époxy 5 minutes conviendra davantage pour l'installation de cette pièce.
- Grillages de pare-brise. Ils protègent vos mécaniciens de locomotive des débris causés par les chauffeurs de camion négligents qui ignorent les feux rouges clignotants aux passages à niveaux et passent juste devant votre autorail. Dans le corridor nord-est des É-U, ils protégeaient aussi les mécaniciens de locomotive contre des blocs en béton suspendus à des cordes depuis des ponts. Oui, c'est vraiment arrivé. Deux styles de grillage s'offre à vous. Vous devrez replier les côtés et les installer. Nous vous suggérons de percer de petits trous pour les pattes et de les tremper dans une colle blanche avant de les installer. Si vous manipulez constamment votre autorail, utilisez une colle CA plutôt qu'une colle blanche.
- Pièces supplémentaires. Nous incluons des essuie-glaces supplémentaires et des poignées de porte au cas où l'un des vôtres se retrouve téléporté sur la lune.



- Prenez note que votre autorail comporte des phares de fossé fonctionnels aux deux extrémités. Si vous souhaitez moderniser les phares de fossé, les DEL sont déjà en place. Contactez-nous afin d'obtenir un schéma démontrant leurs emplacements.

ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR ET NUMÉROS ILLUMINÉS

Nous vous avons bien compris haut et fort lors de la première production « Comment se fait-il que l'on ne puisse pas éteindre l'éclairage intérieur ainsi que les numéros illuminés? » Parce que notre circuit imprimé était saturé au niveau des fonctions. Avons-nous besoin de réinventer la roue alors qu'autrefois, Rapido utilisait déjà la baguette magnétique pour ses voitures! Dorénavant, vous n'avez qu'à balayer celle-ci au dessus du toit, vers la fin de la partie la plus longue (il s'agit de l'extrémité comportant 6 fenêtres au lieu de 5) en balayant d'un mouvement de va-et-vient ... allumé, éteint, allumé, éteint, allumé, éteint ... la lumière à l'état pur! L'interrupteur est dissimulé à l'intérieur. Balayez la baguette aussi près du toit que possible jusqu'à ce que vous l'ayez trouvé.

VERIFICATION ET AJUSTEMENT DE VOTRE AUTORAIL

Avant qu'il ne quitte l'usine, nous nous assurons que chaque modèle soit parfaitement au point. Mais si l'inspecteur du contrôle de qualité a passé la nuit chez le coiffeur, il pourrait y avoir quelques problèmes. Une vérification avant la mise en marche pourrait résoudre la plupart de ces problèmes.

- Vérifiez l'écartement de tous les essieux au moyen d'une jauge NMRA RP-2. Si l'écartement est hors-normes, retirez celui l'essieu du bogie en écartant le couvercle du dessous de la boîte d'engrenages avec un petit tournevis plat. OK, vous devez forcer un petit peu plus que ça. L'écartement de l'essieu peut être alors rectifié en agrippant les roues tout en les tournant d'un mouvement de vas et vient. Remettez l'essieu en suivant la procédure inverse, et assurez-vous que le couvercle de la boîte d'engrenages est bien enclenché avant de le remettre sur la voie.
- Vérifiez que toute la tuyauterie et appareillages en aluminium sont bien installés et offrent un dégagement suffisant de la voie. Une goutte de colle CA maintiendra les pièces trop lâches. Sous la caisse, qui se soucie du débordement de colle?
- Assurez-vous que les bogies pivotent librement et qu'il n'accroche pas. S'ils touchent à quoi que ce soit, assurez-vous que les tubes des sablières n'interfèrent avec aucune des composants sous la caisse, et qu'aucun des conduits ne soit suspendu trop bas.

RETIRER LA CARROSSERIE

Si vous avez besoin d'ouvrir votre autorail pour y ajouter des personnages, rien de plus simple. Assurez-vous de vous souvenir de ce qui suit:

- Notre usine en Chine est située aux abords d'une usine de pois sauteurs mexicains. Parfois, les produits des deux usines sont intervertis alors que certaines pièces de votre autorail sont fabriquées dans l'usine de petits pois sauteurs. Cela signifie que dès que vous retournez votre autorail sur le toit et commencez à travailler sur ce dernier, des pièces pourraient profiter de l'opportunité afin regagner leur liberté. Comme nous n'emprisonnerons jamais intentionnellement un pois sauteur mexicain, nous ne vous aideront pas à retrouver les pièces manquantes.
- Si vous voulez absolument emprisonner les pièces de votre Autorail, assurez-vous de faire tous les efforts possibles pour travailler dans un espace non-encombré. Ainsi, vous pourrez voir les pièces qui se sauvent et les attraper au vol.
- Dans un berceau en mousse, retournez l'autorail sur son toit et retirez les vis des deux boîtes d'attelage aux deux extrémités avec des pinces allongées, puis le retournez à l'endroit. Afin de créer un espace, utilisez un objet plat et rigide, tel une carte d'affaire et maintenir le châssis et la carrosserie entrouvert à l'endroit où les deux sont attachés (deux fois de chaque côté près des boggies). Une fois cette étape terminée, agrippez fermement et tirez les escaliers à l'une ou l'autre des extrémités. Alternez d'extrémité tout en secouant la carrosserie jusqu'à ce celle-ci soit dégagée.
- Ne tirez pas sur les boggies, sinon, vous allez inévitablement les endommager. Vous ne pourrez donc pas les remettre en place. Il vous en coûtera un BRAS ET UNE JAMBE pour que nous les remettions en place, parce que vous avez omis de lire ce paragraphe.

FONCTIONNEMENT - DC (SILENCEUX)

Si votre autorail n'est pas équipé d'un décodeur muni du son, il devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives HO. Mettez-le sur la voie, donnez lui de la puissance et regardez-le aller.

In DC, the following lights work:

- Phares avant (directionnels seulement)
- Feux de classifications rouges arrière (directionnelles seulement)
- Éclairage intérieur et numéros illuminés (allumés, ou éteints à l'aide de la baguette magnétique Rapido)
- Phares de fossé (directionnels seulement)

En DC, vous ne pouvez pas contrôler le Gyalite monté sur la porte et vous ne pouvez pas non plus diminuer l'intensité des lumières, ni les éteindre. Si vous voulez un contrôle complet sur les fonctions des lumières, vous devriez songer à moderniser votre réseau en DCC. Dans chacun de nos manuels, à peu près à ce stade-ci, nous conseillons (pas très subtilement) à ceux qui ont choisi de ne pas se moderniser en DCC, de le faire. Mais nous avons décidé de ne pas le faire présentement. Nous respectons les gens qui ne font pas confiance au DCC, et nous respectons aussi les gens qui ne font pas confiance à l'essence sans plomb, l'air climatisé ou la radio FM (ça fonctionne sous les viaducs, donc ça ne peut pas être naturel!)

Maintenant que nous avons bien agacé les utilisateurs du DC, nous vous informons que des effigies des employés de Rapido sont maintenant disponibles. On peut les brûler au bûcher, dans les feux de joie ou simplement les installer dans l'entrée de votre garage. Elles se vendent pour \$299.95 chacune, ce qui est environ le prix d'un système DCC de base. Si vous achetez cinq effigies, nous ajouterons gratuitement Dan Garcia (le vrai, pas une effigie). Si vous en achetez six, on ajoutera aussi le système DCC!

INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS SON

L'autorail comporte une carte-mère ESU qui est raccordée à la voie et aux sorties du moteur et de l'éclairage. Située sur le toit, une prise 21 broches avec capuchon protecteur est raccordée à la carte-mère. Pour installer un décodeur, vous devrez ouvrir votre autorail, retirer le capuchon et installer un décodeur 21 broches. Vous devez utiliser un décodeur à 21 broches, tel qu'indiqué clairement dans les lois et statuts Rapido, section 43, sous-section 122, paragraphe 2175b.

Le décodeur que vous choisirez doit avoir six fonctions.

Nous recommandons le décodeur suivant:

- ESU #59619 - LokPilot V5 DCC avec 21 broches MTC

Les résistances requises sont incluses sur notre carte-mère, vous évitant ainsi de maigouiller avec des résistances. Vous n'avez qu'à brancher le décodeur recommandé et vous aurez du DCC.

ESU a produit une table des fonctions pour les autorails qui peut être téléchargée dans leur décodeur sans le son (54615) afin que les boutons de fonction et contrôles des moteurs soient exactement les mêmes que notre version avec son. Cette table est téléchargeable dans la section support de la page des autorails de notre site web. Vous aurez besoin d'un LokProgrammer ESI pour écrire la table des fonctions dans le décodeur 54615. Si vous n'avez pas un LokProgrammer, vous pouvez ajuster les valeurs CV de la façon traditionnelle.

Saviez-vous que si vous désirez du DCC sans le son, il est beaucoup plus facile de commander un modèle avec son et d'éteindre ce dernier. Après que vous ayez acheté le décodeur silencieux et passé quatre heures à essayer de l'installer, réparer les pièces que vous avez brisées et le faire fonctionner correctement, vous réaliserez qu'il aurait été moins onéreux et moins frustrant d'acheter le modèle avec son et de simplement l'éteindre. Après tout, votre temps ainsi que votre équilibre mental valent bien quelque chose!

FONCTIONNEMENT – DC (AVEC SON)

Le fonctionnement d'un autorail muni du son sur un réseau en DC se compare à celui d'un modèle DC sans le son, sauf que le modèle ne bougera pas tant et aussi longtemps que le voltage n'atteindra pas 7 volts. En DC, vous ne pouvez pas contrôler les fonctions sonores comme les flûtes et la cloche. Selon certaines sources, il y aurait des blocs d'alimentation qui activent prétendument ces sons en DC, mais nous n'en n'avons pas fait l'expérience. Par conséquent, nous ne savons pas si ces derniers fonctionnent correctement ou non. Si votre autorail se consume instantanément, contactez-nous pour une aide immédiate, et par la suite, communiquez avec le fabricant du transformateur en lui disant qu'il a détruit votre nouvel autorail Rapido. Le pleurnichage est facultatif, mais donne généralement de meilleurs résultats.

– AVIS –

Si vous souhaitez opérer votre autorail munie du son sur un réseau DC, le circuit Back-EMF peut causer des ennuis lorsque vous essayez d'arrêter votre autorail. Pour désactiver le Back-EMF, vous devrez apporter votre autorail sur un réseau équipé en DCC et régler CV49 sur 18. Si vous souhaitez la réactiver, remettez CV49 sur 19. Si vous avez un grand réseau DC et que vous aimez faire fonctionner des locomotives équipées du son, il serait peut-être sage d'investir dans un système DCC d'entrée de gamme afin de pouvoir ajuster les paramètres sonores du moteur hors réseau.

FONCTIONNEMENT – DCC (AVEC SON)

Notre son provient de l'enregistrement d'un véritable autorail en service sur le chemin de fer touristique Conway effectué en octobre 2015. Nous avons aussi enregistré le son d'un autorail Cummins en 2018, mais ce n'était pas un aussi beau voyage car celui-ci était situé non loin d'ici. (Vous pouvez visionner nos vidéos d'autorail sur notre chaine [youtube.com/rapidotrains.](https://www.youtube.com/channel/UCv1v1v1v1v1v1v1v1v1v1v1)) Sur l'un d'eux, vous pouvez voir Matt Hermann jouer avec le régime du moteur sur notre modèle d'autorail roulant à une vitesse constante. Il ne faisait qu'altérer la fonction F3 de sa manette DCC, en l'allumant et en l'éteignant. Vous pouvez faire beaucoup de choses avec notre autorail munis du son sur un réseau

DCC. Prenez note que notre autorail n'est pas muni du nouveau* contrôle ESU «plein régime». Par contre, l'utilisation de la touche F3 vous permettra grandement de s'y rapprocher.

*Nouveau en 2020. Si vous venez tout juste de débaler votre autorail pour la première fois autre qu'en 2020, il n'est plus vraiment nouveau. Si vous avez débale votre autorail avant 2020, contactez-nous car nous voudrions tout comme vous, voyager vers le passer afin d'y préserver un TurboTrain de la United Aircraft.

L'ADRESSE DE L'AUTORAIL

Votre autorail Rapido est programmé en usine avec l'adresse 3. Si vous utilisez des contrôleurs DCC, nous vous suggérons de vérifier que l'autorail répond bien à l'adresse 3. Dès que vous avez vérifié que celui-ci répond bien, vous devriez lui assigner une adresse unique (généralement, le numéro d'unité de l'autorail) avant d'aller plus loin. Vous pouvez le faire sur votre voie de programmation (recommandé) ou sur la voie principale si votre système comporte cette fonction. Notez également que si vous programmez l'autorail sur la voie principale et que d'autres locomotives assignées à l'adresse 3 s'y trouvent (l'adresse normale par défaut pour les nouvelles locomotives), elles seront TOUTES changées pour votre nouvelle adresse!

Notez que quelques systèmes DCC deviennent un peu bizarres lorsqu'on programme des locomotives sur la voie de programmation à cause de la demande élevée en courant. Si cela devait se produire, essayez la programmation en voie principale.

— AVERTISSEMENT —

Les produits Rapido sont conçus pour une utilisation sécuritaire lorsque le voltage se situe entre 0V et 16V. Tout voltage excédant 16V – incluant des vagues d'ondes irrégulières, des surtensions de voltage ou des courts-circuits – peuvent occasionner des dommages parfois irréversibles au produit. Les blocs d'alimentation provenant "des ensembles de train" ont la réputation de souffrir de ces trois irrégularités fortuites, alors que les systèmes d'alimentation haut de gamme sont munis d'un dispositif de sécurité qui les prévient. Rapido recommande systématiquement l'utilisation d'un système d'alimentation électrique à la hauteur de la qualité des modèles que vous exploitez. Si vous lisez ceci, vous avez de toute évidence opté pour des locomotives et du matériel roulant haut de gamme de qualité muséale. En espérant que vous avez fait le choix qui s'impose en investissant pour un bloc d'alimentation électrique de qualité.

Bien qu'il existe plusieurs systèmes d'alimentation, certains ont la réputation d'avoir entraîné des dommages à la circuiterie par le passé. Si vous possédez l'un des blocs d'alimentation suivants, NOUS VOUS PRIONS DE NE PAS L'UTILISER et de communiquer avec nous pour de l'information supplémentaire: MRC RailPower 1300/1370-series, Bachman Spectrum Magnum, Atlas 313 Universal Power Pack.

ACTIVER LE SON

En appuyant sur F8, vous entendrez le démarrage des deux moteurs de l'autorail, ainsi que le «floup! floup!» du compresseur à air. Nous avons abaissé le volume de ce compresseur comparativement à celui de la première production puisque la MAJORITÉ d'entre vous le trouvait trop bruyant! Nous voulions pourtant le mettre en évidence afin de vous démontrer à quel point le son était réaliste.

Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher l'autorail de se déplacer jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. Nous sommes vraiment impatient, alors éteignons cette fonction. Référez-vous au manuel complet du décodeur ESU LokSound Select pour plus d'information. Vous pouvez le télécharger depuis la rubrique support de la page de l'autorail de notre site web. Cette fonction est nommée «Prime Mover Startup Delay» et se trouve à la page 35 du manuel ESU au moment d'écrire ces lignes.

Si vous appuyez sur F8 alors que l'autorail est déjà en mouvement, il omettra la séquence de démarrage et le son s'allumera tout simplement. Appuyez de nouveau sur F8 pour éteindre le son.

Notez qu'il n'y a aucun changement dans le son du moteur entre le ralenti et le cran 1. C'est tout simplement réaliste et il n'y a rien d'anormal avec votre modèle.

Gardez ceci en tête: si vous écoutez votre autorail au ralenti et que vous sélectionnez une autre locomotive avec votre manette, votre autorail pense que F8 est toujours activé et va continuer à être au ralenti. Cependant, si quelqu'un d'autre choisit le numéro de votre autorail et que F8 n'est pas activé sur sa manette, l'autorail s'éteindra subitement. Il faudra alors sélectionner F8 de nouveau.

FUNCTIONS

- F0 Phares avant
- F1 Cloche
- F2 Flûtes
- F3 Directement à 4
- F4 Les freins
- F5 Flûtes en Doppler – Lente
- F6 Phares de fossé (si requis)
- F7 Phares avant en veilleuse
- F8 Démarrage/Muet/Éteindre
- F9 Feux de classification rouge
- F10 Gyalite monté sur la porte (si requis)
- F11 Flûtes en Doppler – Rapide
- F12 Mode manoeuvre

LES FONCTIONS ET L'EXPLOITATION RÉALISTE

F0 Phares avant

Sur la plupart de nos modèles de locomotive, les phares avant et autres lumières ne sont pas directionnels. Tout comme les vrais, nous vous faisons allumer et éteindre les phares avant, même si vous reculez ou si vous n'en voulez pas du tout.

Par contre, le problème avec les autorails, **C'EST QU'ILS COMPORTENT TROP DE LUMIÈRES!** Alors nous avons dû les rendre directionnelles, autrement nous aurions manqué de touches pour les fonctions... Référez-vous à la section «Quelle extrémité est l'avant» ci-dessus si vous vous demandez pourquoi votre autorail pense que l'arrière est son devant.

F1 Cloche

La cloche par défaut correspond à celle coulée en acier. Certains modélistes trouveront sans doute du réconfort dans le fait que nous avons également inclus une cloche électronique dans le fichier son (ok, seul Jason trouvera du réconfort). Consultez la section suivante «Flûtes et cloches» pour savoir comment l'altérer.

F2 Flûtes

L'enregistrement par défaut des flûtes est un M3H. Le choix des flûtes par défaut n'a pas été une décision facile, car il y en a tout simplement trop. Finalement, c'était assez facile car il n'y en avait qu'une poignée. Pour savoir comment changer les flûtes par défaut, visitez la section «Horns and Bells» qui suit.

F3 «Directement à 4»

Cette fonction unique simule l'opération prototype de l'autorail. Ces derniers étaient souvent utilisés en service de train de banlieue et comportaient plusieurs arrêts. Afin de respecter l'horaire, les mécaniciens mettaient le manipulateur au cran 4 et laissaient les autorails accélérer jusqu'à la vitesse limite (le manipulateur de l'autorail n'a que 4 crans). Lorsque F3 est sélectionné, vous entendrez le son de l'autorail augmenter rapidement jusqu'au cran 4 (pleine puissance) et y demeurera jusqu'à ce qu'il soit pressé de nouveau. Lorsque vous pressez F3 de nouveau, le régime diminuera jusqu'au cran où vous vous trouviez à ce moment. Notez que cette fonction contrôle le son et non pas la vitesse du moteur, qui est toujours contrôlée normalement par le manipulateur. Cela signifie que si vous oubliez d'éteindre F3, votre autorail grondera à pleine vitesse même si vous l'emmener à un arrêt complet.

F4 Les Freins

F4 fonctionne comme les freins d'une vraie locomotive. Appuyez sur F4 et votre autorail s'arrêtera. Appuyez de nouveau sur F4 et les freins se relâcheront.

F5 Flûtes en Doppler – Lente

Les décodeurs Rapido sont reconnus pour leurs superbes flûtes produisant un effet Doppler. F5 n'est pas un son synthétique et provient de véritables enregistrements de flûtes

M3H sur une locomotive roulant aux environs de 35 MPH. Si vous foncez à 85 MPH, utilisez F11. Si vous possédez un autorail VIA et que vous changez les flûtes par défaut pour des K5LA, F5 alterne automatiquement en K5LA. Les effets Doppler ne fonctionnent que lorsque le son du moteur est activé.

F6 Phares de fossé (si requis)

F6 allume les phares de fossé. Si votre autorail n'est pas muni de phares de fossé, les DEL toujours présentes à l'intérieur du modèle continuent à briller comme si elles étaient possédées. Les phares de fossé sont directionnels et situés là où VIA Rail les a installé – parce que nous possédons un autorail comportant des phares de fossé – donc si votre chemin de fer en possède mais qu'ils sont positionnés à un endroit différent, les DEL ne seront pas à la bonne place.

Les autorails du BC Rail étaient uniques puisque leurs phares de fossé (ainsi que ceux pour les rochers) étaient installés à même le chasse-pierre. Nous avons véritablement l'intention de les rendre fonctionnels, mais leur conception nous a contraints de le faire de façon viable. Nous en sommes vraiment désolés. Par contre, s'il vous arrivait d'en modifier un, faites-nous signe en nous faisant parvenir des photos ou des vidéos!

F7 Phares avant en veilleuse

À l'approche d'une gare ou d'un autre train venant en sens inverse, éteignez les phares de fossé et appuyez sur F7 pour afin de mettre vos phares avant en veilleuse - car ils sont aveuglants pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse.

F9 Feux de classification rouges

En appuyant sur F9, les feux de classification rouges s'allumeront. Ils sont directionnels et seront toujours allumés à l'arrière tel que déterminé par la direction du mouvement.

F10 Gyalalites de porte (si requis)

De nombreux chemins de fer ont monté un Gyalalite (phare oscillant) sur la porte avant en service. À la fin du parcours, le Gyalalite était retiré puis monté à l'autre extrémité pour le voyage de retour. Nous avons inclus une DEL Gyalalite sur le circuit imprimé derrière la porte. Si vous choisissez d'installer deux Gyalalites, la LED sera déjà en place.

Les Gyalalites sont directionnels, tout comme les phares. Pourquoi? Parce que comme nous vous l'avons déjà dit, la technologie ne nous a pas encore rattrapés et nous avons manqué de fonctions!

F11 Flûtes en Doppler – Rapide

Si votre autorail circule à 80 ou 90 milles à l'heure et que vous arrivez à un passage à niveau, F11 est ce dont vous avez besoin. Sur tous les autorails, il s'agit d'un M3H, alors que sur les VIA uniquement, il s'agit d'un K3L. Tout changement de flûtes par défaut entraîne systématiquement un changement de tonalité (voir section suivante).

F12 Mode manœuvre

Lors de manœuvres, les règlements stipulent qu'une locomotive doit avoir ses deux phares en veilleuse. Alors si vous déambulez dans votre triage ou votre dépôt, appuyez sur F12 pour les mettre en veilleuse.

FLÛTES ET CLOCHES

Sur votre autorail, les flûtes par défaut sont des Nathan M3H. Oui, nous le savons, ce ne sont pas tous les autorails qui en étaient munis, mais nous avons dû en choisir un. Nous voulions que chaque autorail possède des flûtes uniques par défaut, mais cela aurait été compliqué et nécessité à Mohan environ 3 792 564 minutes de programmation pour y parvenir. Nous avons donc fait tourner la roue des effets sonores (l'ancienne roue de fortune) et avons créé le M3H. Si vous souhaitez changer de flûte, vous pouvez le faire en CV 163 alors que pour la cloche et le changement s'effectuera en CV 164.

Horns

- CV 163-1 Nathan M3H (par défaut)
- CV 163-2 Nathan K5H
- CV 163-3 Nathan K3L
- CV 163-4 Nathan K5LA

Bells

- CV 164-0 - Cloche en acier (par défaut)
- CV 164-1 - Cloche électronique

Le changement des flûtes changera automatiquement les enregistrements Doppler sur F5 et F11, incluant les M3H, K3L et K5LA.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON

Le volume du son est réglable. Si en maximisant tous les réglages de volume ne le rend pas assez fort pour vous, alors toute l'équipe Rapido et son club de fanatique suggèrent d'en acheter un vrai. Vous pouvez également régler les niveaux de volume relatifs des différents éléments des enregistrements audio.

Pour régler les niveaux de volume, sélectionnez le mode programme de votre système DCC (référez vous au manuel de du vôtre car chaque système est légèrement différent); entrez le numéro de CV désiré, puis les niveaux désirés. Pour changer les niveaux de son et pour des résultats fiables, nous vous recommandons d'utiliser la voie de programmation, un programmeur LokProgrammer ou JMRI.

Nous vous suggérons fortement de garder des notes au sujet des réglages que vous avez modifiés et des valeurs utilisées. Si jamais vous deviez tout remettre à zéro (voir «Remise à zéro d'origine» ci-dessous), avec de bonnes notes, vous pourrez rapidement retrouver les changements que vous voulez conserver.

RÈGLAGES DU VOLUME DES SONS DE L'AUTORAIL

FONCTIONS	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	192	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	80	0-128	
VOLUME DES FLÛTES	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	64	0-128	
VOLUME DOPPLER LENT (F5)	499	128	0-128	
VOLUME DOPPLER RAPIDE (F11)	395	128	0-128	
VOLUME RELÂCHE DE L'AIR	363	128	0-128	
VOLUME DU COMPRESSEUR AU DÉMARRAGE	419	55	0-128	
VOLUME ALÉATOIRE DU COMPRESSEUR	451	75	0-128	
VOLUME DES FREINS	355	128	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre autorail, la remise à zéro d'origine s'effectue en insérant une valeur de « 8 » dans CV 8. Par le fait même, tous les ajustements précédents du volume et du moteur seront perdus. Une nouvelle programmation des paramètres sera alors nécessaire. Avez-vous pris des notes tel que suggéré plus tôt?

Lors d'une remise à zéro d'origine, les sons préenregistrés de votre autorail ne S'EFFACENT pas. Si jamais vous les perdez, vous avez probablement grillé votre décodeur résultant d'une surcharge de voltage, et les chances sont fortes que vous avez un bloc d'alimentation MRC 1300 et que vous n'avez pas lu les instructions avant de faire rouler votre autorail... spécifiquement la partie à propos de ne pas se servir d'un MRC 1300 avec votre autorail. Ouvrez votre autorail et retirez les cendres de ce qui était autrefois un décodeur.

~~BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE~~ ÉLIMINÉE!

La basse vitesse impressionnante est maintenant chose du passé. Comprenez-nous bien, ce n'est plus d'actualité. ESU a apporté des améliorations à la programmation de ses décodeurs V5, maintenant munis du contrôle avancé. Grâce à ce nouveau moteur, nul besoin d'ajuster ce paramètre sur votre autorail. Par conséquent, si vous insistez pour lui imposer un changement provenant de manuels antérieurs, votre garantie est annulée. Nous répétons, ANNULÉE! Aucune raison ne justifie l'altération du Back-EMF de votre décodeur. Si vous vous sentez enclin, il peut y avoir un problème sous-jacent qui doit être corrigé. Veuillez nous contacter si vous rencontrez des problèmes de contrôle du moteur ou des préoccupations concernant votre locomotive. Nous serons heureux de vous aider. En fait, contactez ESU. Nous pouvons même vous donner leur adresse personnelle s'ils ne vous répondent pas. En

prime, nous vous fournirons un bruiteur pour leur faire savoir que vous êtes là aux petites heures du matin.

INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Alors que nous avons énuméré les caractéristiques requises par la plupart des modélistes lors des opérations normales, cela ne représente qu'une infime partie des caractéristiques programmables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs plus expérimentés qui désirent explorer plus à fond les possibilités qu'offre ce décodeur, nous vous suggérons de télécharger le manuel des décodeurs ESU LokSound Select. Il est disponible sur notre site web sous l'onglet «Support» de l'autorail.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre autorail. Nous vous recommandons de le faire fonctionner dans les quelques mois suivant sa réception, car nous ne pourrions conserver un inventaire des pièces de rechange éternellement.

Si votre autorail comporte des problèmes découlant directement de l'usine, nous le réparerons avec des pièces neuves à notre bureau de Markham. Veuillez nous contacter via notre site web, ou en nous téléphonant avant de nous envoyer des modèles. Également, veuillez noter que les modèles expédiés depuis l'extérieur du Canada doivent être renvoyés par la poste plutôt que par messagerie, et doivent spécifier explicitement sur l'étiquette qu'il s'agit d'un retour de marchandise sous garantie. Nous vous retournerons toujours votre modèle avec des articles en prime afin de vous dédommager pour vos frais d'expédition. Le courrier provenant de l'extérieur du pays peut prendre plusieurs semaines avant d'arriver au Canada; notre record est de 91 jours entre Boston et Toronto. Nous aurions pu y aller à pied et revenir pour chercher le paquet, ce qui aurait été plus rapide. Merci USPS et Postes Canada.

Il y a plusieurs choses que cette garantie ne couvre pas. Nous avons déjà parlé des pièces que vous pouvez recoller vous-mêmes – ne craignez rien! L'embêtement de bien emballer un train, d'aller au bureau de poste, d'attendre un mois pour qu'il revienne, et de trouver que quelque chose de plus s'est brisé durant le transport peut être évité en deux minutes au moyen d'un cure-dent et d'une colle blanche.

Bien sûr, les dommages causés par l'attachement d'un vrai moteur Diesel Detroit 6-110 (ou serait-ce l'inverse?), en l'utilisant comme moteur de commutation (j'aurait dû acheter la SW1200RS), en essayant de mettre de vraies personnes dans le sièges, attacher une paire à vos chaussures pour l'utiliser comme patins à roulettes, ou tous autres dommages inhabituels causés par des actes de votre part que nous n'avons pas mentionnés ici, ne sont pas couverts par la garantie. Cependant, si une catastrophe survient et que votre

autorail est endommagé, merci de nous aviser. Nous ferons de notre mieux pour vous aider. Oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre autorail. Ne soyez pas timide!

REMERCIEMENTS

Il y a tellement de gens que nous devons remercier pour ce projet, qu'une page toute entière leur est consacrée. Comme, nous en sommes déjà à notre troisième génération d'autorail, incluant ceux des chemins de fer Américains (de même qu'une version australienne), nous serions bannis pour toujours et entreposés sur une voie de garage, si nous omettons de mentionner ces personnes et organisations pour toute leur aide dans ce projet au fil des ans: Bram Bailey, Paul Beck, Rick Bland, Paul Bown, Rob Burnet, Bytown Railway Society, Jon Calon, Jeff Cauthen, Conway Scenic Railroad, Paul A. Cutler III, Dan Dell'Unto, Rod Desborough, Luc Doiron, John Eull, Bob Fallowfield, James Gagliardi, Court Gregg, Paul Hallett, Gary Hatfield, Patrick Hind, Kevin Holland, Tim Horton (pas celui qui vend des beignes et du café), Andrew Jeanes, Mark Kaluza, Jeff Keddy, Gordon Kennedy, Wendell Lemon, Steve Lucas, Pete Magoun, Chris Marrable, Dave Minshall, Jim Mischke, Jakob Mueller, Don Oltmann, Jean-Louis Ozorak, Jocelyn Pacquet, Gerry Putz, Railroad Museum of Pennsylvania, John Riddell, Jeff Root, Brian Schuff, Jay Thompson, Tom Thompson, plusieurs autres personnes nommées Thompson, Toronto Railway Historical Association, James Van Bokkelen, Otto Vondrak, Noel Widdlefield, Gord Wilson et Bob Zenk.

Un merci très spécial s'adresse tout spécifiquement à Chris Fox, aussi connu sous le nom de Superman. Mieux encore, nous l'appellerons simplement l'homme derrière l'autorail! Il peut ressusciter tout ce qui a trait au chemin de fer ou à la route, du moment qu'il fonctionne au pétrole, aux espoirs et aux rêves. Sa propre flotte d'équipement officielle se compose de trois motoneiges restaurées de fabrication canadienne, et surtout plus âgées que la plupart des employés de Rapido! Nous n'aurions jamais pu sauver l'autorail #6133 si nous n'avions pas eu Chris dans notre équipe. Tous ceux qui aiment les travaux de restauration réalisés par Rapido le doivent avant tout à Chris. C'est également là que nous mentionnons qu'il a maintenant un autorail de plus pour s'amuser. Ne t'inquiète pas Chris, tout ira bien. Amusez-toi avec tous ces boyaux et fils.

Et bien sûr merci à Richard Longpré pour cette incroyable traduction Française. Avec tout le travail de traduction qu'il a fait pour nous, il devrait publier la première édition de son guide de traduction de la terminologie ferroviaire anglais-français pour les modélistes qui ne savent pas comment lire la langue française.





CP Rail RDC-1 9063 (built 1957) departs the station in Leaside, Ontario on April 2, 1968. Kaluza-Mueller Collection.
L'autorail CP Rail 9063 [construit en 1957], quitte la gare de Leaside, Ontario, le 2 avril 1968. Collection Kaluza-Mueller.