

# FPB-4

MTW



## RAPIDO DIRECTIVES CONCERNANT LES LOCOMOTIVES FPA-4/FB-4 DE LA MLW

Nous vous remercions d'avoir acheté les tous premiers modèles précis ! mais conçues des deux uniques locomotives voyageurs du CN, soient la FPA-4 et la FB-4. Enfin, l'usine de la MLW conçoit sans l'ombre d'un doute la plus populaire locomotive dessiné et construite par la vraie MLW, ou la Montreal Locomotive Works.

Comme c'est la coutume, si votre modèle comporte des avaries, nous vous invitons à nous contacter. Que ce soit pour un problème avec la garantie (pièces manquantes, de l'uranium réduit laissé dans le réservoir de carburant, etc.), une question ("Mais pourquoi est-ce que ça déraille dans mes courbes de 12" ? C'est du vrai !") Ou un commentaire ("Le nez est incorrect"), nous vous prions de communiquer avec nous. De l'information supplémentaire au sujet de la garantie est disponible vers la fin de ce manuel.

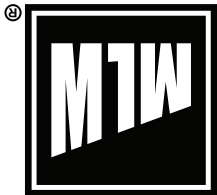
Si vous croyez réellement que la forme du nez de notre FPA-4 est incorrect parce qu'elle diffère des autres modèles comme les Alco PA de votre collection, nous avons de biens mauvaises nouvelles pour vous. Nous avons pris soin d'effectuer une numérisation en 3D de la vraie FPA-4. En réalité, tous les autres nez dans votre collection sont imprécis. Vous pouvez nous rejoindre par courriel: [trains@rapido trains.com](mailto:trains@rapido trains.com), soit par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-3314) ou par pigeon voyageur.

Prière de ne pas retourner de modèle avant de nous en parler, afin d'approuver votre envoi. Vous seriez surpris de voir la quantité de modèle qui nous est expédié sans autorisation et sans aucune documentation. Il se pourrait aussi qu'il se retrouve à notre ancienne adresse et qu'un ogre l'avale. Dites alors adieu à votre modèle. Si toutefois il vous arrivait d'ouvrir la boîte lors de votre retraite en 2042, nous ne pourrions vous aider. Désolé.



[www.rapido trains.com](http://www.rapido trains.com)

# CONTACTEZ NOUS!



Rapido Trains Inc.

500 Alden Road, Unit 16

Markham, Ontario, L3R 5H5 Canada

Télé. (905) 474-3314 - Sans Frais 1-855-LRC-6917

Télec. (905) 474-3325

Courriel. [trains@rapido trains.com](mailto:trains@rapido trains.com)

Rodage ..... 4

Pratiques Réelles ..... 4

Phares de Fosse ..... 6

Vérifier et Ajuster Votre Locomotive ..... 7

Pièces Manquantes ou Défectueuses ..... 7

Retirer la Carrosserie ..... 8

Opération - DC (Mode Sourdine) ..... 8

L'installation d'un Décodeur ..... 9

Opération – DCC/DC Avec Son ..... 9

Adresse de la Locomotive ..... 10

Allumer le Son ..... 10

Fonctions ..... 10

Fonctions: Informations Supplémentaires ..... 11

Flûtes ..... 13

Réglages du Volume du Son ..... 13

Tableau de Réglages du Volume du Son ..... 14

Remise à Zéro d'Origine ..... 14

Astuces pour une Basse Vitesse Impressionnante ..... 15

Informations Supplémentaires ..... 15

Garantie à Vie Limitée ..... 15

Remerciements ..... 16

**GUIDE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA FPA-4/FPB-4**

F0	PHARES AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	DIRECTEMENT À 8
F4	GÉNÉRATEUR DE VAPEUR!!!
F5	FLÛTES EN DOPPLER
F6	PHARES DE FOSSE
F7	METTRE EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASSIFICATION - BLANC
F10	FEUX DE CLASSIFICATION - VERT
F11	FREINAGE
F12	UTILISATION EN MANŒUVRE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre FPA-4 et FFB-4 ont subi des essais en atelier...30 secondes chacune. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles ou d'éliminer l'effet saccadé du nouveau moteur. Suite à la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de mettre votre FPA-4 et FFB-4 sur une boucle d'essai et de les faire rouler dans les deux directions, et ce de une à deux heures à régime lent et accéléré.

L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boîte d'engrenage en con-

## PRATIQUES RÉELLES

Contrairement aux locomotives de la série F utilisées sur plusieurs chemins de fer Américains, les FPA-4 et FFB-4 n'étaient pas jumelées en paire identique, mais simplement intégrées à la flotte de locomotives voyageur du CN. On pouvait ainsi les observer avec une variété de locomotives différentes, principalement des modèles FP9A et F9B construites par la General-Motors, ou bien des locomotives de marchands équipées de conduites principales pour la vapeur. Les locomotives FFB-4 possédaient deux chaudières à vapeur s'avérant très utiles par temps froids extrêmes. Elles étaient placées à l'arrière des locomotives voyageurs, ou celles de marchands non pourvu de conduites pour vapeur.

Les FPA-4 et FFB-4 ont été transféré à VIA Rail Canada en 1978. Confrontés aux coupures drastiques lors du démantèlement des chemins de fer nationaux voyageur du Canada par le gouvernement Mulroney, elles ont été retirées en 1989. Entre autre, un certain nombre d'améliorations étaient devenu nécessaires mais non justifié pour un service réduit de la motité. Contrairement à la majorité des pays développés qui investissent massivement dans les services voyageurs par rail depuis plusieurs décennies, aucune autre nouvelle destination n'a fait l'objet d'ajout depuis ces coupures massives il y a 25 ans déjà.

Accompagné de décisions maladroites et insensées, le gouvernement a tout de même investi certaines sommes d'argent. L'année 2001 voit l'achat de voitures Européennes peu fiables et mal adaptées face au climat Canadien. En service de façon intermittente, elles ont coûté des millions de dollars en améliorations indispensables de tout genre. De plus, le gouvernement s'était engagé en 2007 à dépenser plus de \$300 millions pour construire de nouvelles voies sur l'emprise engorgée du CN entre Montréal et Toronto afin d'y ajouter des trains et d'augmenter la vitesse. Mais le gouvernement à une fois de plus abandonné le navire et n'a pas mis suite au projet qui a vite fait d'être envahie par les énormes trains de marchandise du CN.

Avons-nous gardé rancune? ABSOLUMENT PAS. Si vous pensez que le gouvernement a agit avec sagesse en détruisant notre service voyageur et en gaspillant la presque

totalité du peu d'investissement injecté pour VIA, alors pourquoi achetez-vous donc des trains initialement? Trouvez-vous un nouveau passe-temps comme les gaz à effet de serre pour ne nommer que celui là.

## PHARES DE FOSSE

Votre locomotive FPA-4 est livrée avec des phares de fosse en option inclus dans le sac en polymère. Pour les installer, percez un trou à l'aide d'une mèche #60 au dessus de chaque soutien de phare de fosse se trouvant sur le nez de la locomotive. Effectuez un essai en y insérant un phare et au besoin, agrandir le trou avec une mèche à peine plus large. Trempez l'embout de chaque phare de fosse dans un peu de colle blanche et l'insérer dans l'orifice en vous assurant d'orienter la visière de la lampe vers le haut – et le tour est joué!

## VÉRIFICATION ET AJUSTEMENT DE LA LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu'elle soit parfaitement ajustée avant de quitter la manufacture. Par conséquent, si le karaké de la veille était particulièrement festif, il se peut que votre locomotive comporte certaines anomalies. Afin d'éviter des problèmes opérationnels et de corriger certaines lacunes, nous vous suggérons une pré-vérification rapide.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez du bogie l'essieu en question en soulevant le couvercle sous la boîte d'engrenage. Utilisez un tournevis plat, tout en écartant l'index, puis agrippez l'autre en tournant d'un mouvement de va et vient jusqu'à l'ajustement désiré. Répétez l'opération en sens inverse pour replacer l'essieu dans la boîte d'engrenage et assurez-vous que le couvercle est bien en place dans ses ancrages avant de la déposer sur la voie.

- Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que la tuyauterie sous le châssis tiennent fermement en place. En particulier, les boyaux à air ainsi que les tiges d'attelage aux extrémités peuvent causer des ennuis. Si ces le cas, repliez la tige vers le haut et abaissez l'attelage pour éviter qu'elle n'accroche dans les aiguillages et passages à niveau. Les outils recommandés sont le Kadée #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).

- Finalement, vérifier le dégagement des bogies afin qu'ils bougent librement sans toutefois les plier. S'ils accrochent quelques part, assurez-vous que les embouts des bogies n'interfèrent pas avec les escaliers, tuyaux ou conduits. Si tel est le cas, assurez-vous que tout est fermement en place.



De toute évidence nous aurions aimé que ces grilles soient à l'épreuve des saunas et des congélateurs, mais en vain. Et plusieurs (pour ne pas dire la majorité) de nos clients en-trepose leurs trains dans une pièce dont les variations de température sont extrêmes. Si vous recevez votre locomotive avec une ou deux grilles ressorties et que vous ne voulez pas les réparer, il nous fera plaisir de le faire pour vous. Par contre, si c'est le cas 30 jours après l'achat et que voulez qu'on le fasse pour vous, vous devrez alors assumer les frais de livraison et ce dans les deux directions. Si vous êtes dans le quartier, vous pouvez nous rencontrer en personne en vous annonçant à l'avance. De l'information

Si vous avez l'habitude d'éclabousser de la colle CA sur vos modèles, nous vous suggérons d'utiliser du ruban adhésif à faible adhérence autour de la grille afin de la retenir en place et de ne pas endommager votre peinture. La garantie ne couvre pas les taches de colle CA ou la peinture arrachée parce que vous avez utilisé un ruban adhésif à trop forte adhérence.

Gratter la vieille colle au moyen d'un grattoir émoussé et ajouter un peu de colle CA très liquide à l'aide d'un cure-dent en vous assurant qu'elle coule bien vers les rainures. Laisser la grille tomber doucement et remplacer-la avec un cure-dent propre. Nous disons bien « laisser la grille tomber doucement » puisque que si vos doigts entrent en contact avec la colle au travers des fentes de la grille, votre grille est fromage grillé.

Puisque la conception des grilles est différente, vous ne pouvez les remettre en place simplement à l'aide d'une colle blanche. Pour y arriver, identifiez l'endroit où la grille s'est détaché et repérez les soutiens horizontaux. Ces derniers possèdent des rainures permettant à la colle de se frayer un chemin vers les grilles sans qu'elle ne coule entre les fentes visibles. Voici une autre innovation de Rapido qui sera sans doute copiée par un de nos compétiteurs, tout comme l'a été notre éclairage simple comme bonjour et nos publicités folles.

La conception des grilles latérales sur les vraies FPA-4 et FPB-4 ne permettait pas l'utilisation de notre technologie des grilles « non-déformable ». Cela signifie qu'une ou deux grilles risquent de ressortir si la locomotive est malmenée lors du transport et de la manutention, ou bien encore les changements de température extrême. (Ne remisez pas votre locomotive dans le congélateur ou le sauna, à moins que votre réseau s'y trouve déjà!)

Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois. Par contre, il se peut qu'à son retour d'autre pièces soient tombées ou endommagées. faire vous-même, vous n'avez qu'à nous envoyer le modèle et nous le ferons pour vous. en quelques secondes en utilisant une colle blanche. Si vous ne désirez vraiment pas le leur modèle. Par conséquent, si une pièce est tombée, elle peut être remise en place communiquer avec nous. Nous savons que certains d'entre vous n'ose pas manipuler tion. Si tel est le cas lors de l'ouverture de la boîte de votre FPA-4 ou FPB-4, veuillez-il se peut que certaines pièces soient manquantes ou endommagées lors de la manutention.

**PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES**

**RAPIDO**

supplémentaire au sujet de notre garantie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

## RETIRER LA CARROSSE

Si vous désirez retirer la carrosserie de votre FPA-4 ou FPB-4 (pour installer des person- nages, un décodeur, etc.), rien de plus simple. Rappelez-vous des conseils qui suivent :

- Votre locomotive est équipée d'un système de verrouillage moléculaire. Si une pièce venait à s'envoler pendant que vous retirez la carrosserie, le téléporteur de notre vaisseau spatial se chargera de verrouiller automatiquement la pièce pour ensuite la diriger vers le centre du soleil. Il se peut même que vous en res- sentiez les effets sonores. Ne perdez pas votre temps à la retrouver, elle est dis- parue à tout jamais. Il aurait été plus simple de diriger la pièce en direction de votre atelier, mais quelqu'un a délibérément altéré le télé-porteur qui se trouve en panne présentement. Nous en sommes désolés.

- Ceci étant dit, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez sur une sur- face blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le planch- er et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).

- Retourner la locomotive sur le toit dans un berceau en mousse (blanc de pré- férence) et retirer les vis d'attelage. Dégagez la boîte de l'attelage à chaque ex- trémité et retourner de nouveau la locomotive sur ses roues. Retirez la carrosserie tout en l'agitant doucement. Souvenez-vous du verrouillage du téléporteur.

- Ça y est, c'est terminé.
- Non, vraiment.

## OPÉRATION - DC (MODE SOURDINE)

Si votre FPA-4 ou FPB-4 n'est pas équipée d'un décodeur de son, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Le rapport de démultiplication UM (unité multiple) avec votre flotte existante. Déposez-la sur les rails, alimentez-la et admirez son déplacement.

Prenez note que nous ne pouvons garantir que votre FPA-4 et FPB-4 fonctionneront en UM avec les locomotives des autres manufacturiers. Nous vous recommandons d'acheter DAVANTAGE de produit Rapido. Si vous désirez une locomotive en particulier que nous ne fabriquons pas, construisez vous-même une carrosserie en carton et collez-la sur un châssis Rapido.

Comprenez bien que nos FP9A et FP9B ont été conçue dans une usine différente et que

nous ne pouvons vous garantir une harmonie en UM avec vos FPA-4 et FPB-4. En amé-  
liorant votre système DCC, vos locomotives s'harmoniseront entre elles à la perfection.  
Nous continuerons d'insister sur la mise à jour de votre système DCC jusqu'à ce que ce  
soit chose faite. Les réseaux en DC sont comparables à des téléphones à cadran. Mike  
utilise encore du DC, mais il n'a pas eu la chance de voir le brouillon de ces instructions  
avant qu'il se dirige vers l'imprimerie.

En DC, les numéros de la locomotive sont allumés en permanence alors que les phares  
et les feux de fossé sont allumés lorsque la locomotive avance. Les feux de classification  
ainsi que le phare de reculs sont installés et branchés, mais ne fonctionneront pas en  
mode DC. Voir le paragraphe précédent.

En DC, les numéros de la locomotive sont allumés en permanence alors que les phares  
sont directionnels. Les feux de classification sont installés et branchés, mais ne fonction-  
neront pas en dans ce mode.

(La bonne façon de vous assurer d'une synchronisation harmonieuse de toutes vos loco-  
motives en MU, et ce, peu importe le manufacturier, c'est la conversion de votre réseau  
en mode DCC. Jason dit toujours que le DC est un bon système, Betamax le disait aussi!  
avec son magnétoscope...)

## L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR

La FPA-4 et FPB-4 comporte chacune une carte-mère de conception ESU en communica-  
tion avec la voie, le moteur et la sortie de l'éclairage. Un capuchon protecteur pour prise  
21 broches est attachée à la carte-mère. Pour installer un décodeur, retirez le capuchon  
et insérez un décodeur 21 broches (recommandé) ou un convertisseur 21 broches per-  
mettant l'utilisation d'un décodeur à 8 ou 9 broches. Le décodeur de votre choix devrait  
avoir six fonctions.

Nous suggérons le décodeur 21 broches suivant :

- ESU #54615 - LokPilot V4.0 DCC avec 21MTC

Nous croyons que les prises à 21 broches sont supérieures puisqu'elles comportent suf-  
fisamment de broches pour assurer toutes les fonctions de l'éclairage. Une résistance  
de la valeur requise est déjà incluse avec notre carte-mère de conception ESU, afin de  
vous épargner des heures de recherche inutiles. Branchez simplement l'un des deux  
décodeurs recommandés et vous obtenez une locomotive DCC.

ESU a créé une fonction d'attribution (Mapping) pour la FPA-4/FPB-4 qui peut être té-  
lchargée à même le décodeur muet (54615), ce qui permet aux touches des fonctions  
et du contrôle du moteur d'être les mêmes que la version avec son produite en usine.  
Elle est disponible pour téléchargement sur la page de la FPA-4/FPB-4 à la rubrique «  
Support » de notre site web. Un LokProgrammer ESU sera nécessaire afin d'attribuer  
les fonctions au décodeur 54615. Si vous n'en possédez pas, vous pouvez ajuster les  
valeurs de la façon traditionnelle.



Le décodeur muet ESU 54615 comportant les réglages de notre FPA-4/FPB-4 peut être acheté préprogrammé à la boutique de votre choix. Il suffit de commander l'article ESU 91644. Comme la version avec son propre enregistrement, les différents sons de la FPA-4/FPB-4 ne sont pas disponibles chez ESU. Nous vendrons des décodeurs avec son séparément pour la FPA-4/FPB-4; s'ils ne sont pas déjà disponibles sur notre site web au moment d'écrire ces lignes. Téléphoner à Jason et hurlez-lui après.

## OPÉRATION – DCC/DC AVEC SON

Nous avons misé le tout pour le tout afin d'obtenir l'ultime précision tant au niveau du son que de l'apparence. Notre décodeur est un LokSound Select fabriqué par ESU et programmé à partir des véritables enregistrements de la FPA-4 #6764 du Chemin de Fer New York & Lake Erie à Gowanda, New York. La fidélité des enregistrements est juste à 100% pour la FPA-4 et la FPB-4.

Tout comme nos autres locomotives livrées avec le son, les enregistrements de la FPA-4 #6764 remorquant la #6758 non-motorisée ont été effectués avec un effort de traction réel sur rampe forte, simulant ainsi un train voyageur de quatre ou cinq voitures sur des terrains plats et en relief. La norme du CN et de VIA était d'environ cinq voitures par locomotive – mais pouvait varier selon les itinéraires et les horaires. Pour un train de six voitures, il est préférable d'utiliser deux locomotives.

Lors d'une grève chez Air Canada, la plus impressionnante combinaison en unité multiple observée était de cinq FPA-4 menant le train 62 entre Montréal et Toronto. La plupart des voitures était repeinte en bleu VIA alors que les locomotives arboraient toujours les couleurs du CN des années soixante. Comme un vieux proverbe disait, il y a un prototype à tout!

Pour des instructions plus détaillées au sujet du décodeur, incluant une multitude d'option CV dont nous ne connaissons pas, consultez le manuelle du décodeur ESU LokSound Select. Il est disponible pour téléchargement sur notre site sous la rubrique FPA-4/FPB-4.

## ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Vos locomotives Rapido/MLW FPA-4 et FPB-4 comportent l'adresse 3 par défaut. En DCC, nous vous suggérons avant tout de vérifier son fonctionnement à l'adresse 3. Une fois l'essai complète avec succès, vous pouvez lui attribuer une nouvelle adresse (en principe, le numéro de la locomotive est suggéré) avant d'aller plus loin. Pour ce faire, utilisez la voie de programmation (recommandé) ou en voie principale si votre système supporte cette fonction de la programmation. En voie principale, assurez-vous qu'aucune autre locomotive sur votre réseau comportant l'adresse 3 ne s'y trouve (l'adresse par défaut des locomotives neuves), sinon, elles auront TOUTES changés d'adresse!

Tout comme les vraies, les phares nos FPA-4 et FFB-4 ne sont pas directionnels. Ils demeurent allumés à moins que vous décidiez de les éteindre.

## F0 Phare Avant

# LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F0	Phares avant
F1	Cloche
F2	Flûtes
F3	Directement à 8
F4	Générateur de Vapeur!!!
F5	Effet Doppler
F6	Phares de Fosse
F7	Phare en veilleuse
F8	Démarrage/Muet/Éteindre
F9	Feux de classifications - Blanc
F10	Feux de classifications - Vert
F11	Freinage
F12	Utilisation en Manœuvre
F18	Frein Appliqué/Relâché
F19	Relâche de l'air

## FONCTIONS

Si vous utilisez le son sur un réseau DC, vous commencerez à l'entendre alors que le voltage atteindra sept volts ou plus, ce qui est tout-à-fait normal.

Réjouissez-vous, nous continuons d'utiliser le « il et elle », et ce afin que les trois filles modélistes de tout le Canada nous apprécient et par conséquent, achète plus de produit Rapido.

Alors que vous écoutez votre FPA-4 ou FFB-4 au régime ralenti à l'arrêt, et qu'au même moment vous décidez de sélectionner une autre locomotive, votre FPA-4 ou FFB pensera que vous avez appuyé sur F8 et continuera son ralenti à l'arrêt. Par conséquent, si quelque un d'autre sélectionne le numéro de votre locomotive et que F8 n'est pas pressé sur son contrôle, la FPA-4 ou FFB s'éteindra subitement. Il ou elle devra presser sur F8 de nouveau.

Appuyez sur F8 pour démarrer votre locomotive. Si vous pressez F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, l'étape du démarrage sera omise alors que le son se fera entendre. Appuyez sur F8 à nouveau pour éteindre le son.

## ALLUMER LE SON

**RAPIDO**

**F3 Directement à 8**

Cette caractéristique unique simule l'opération réelle des locomotives FPA-4 et FPB-4. Les mécaniciens de locomotive du CN et de VIA n'augmentaient pas graduellement les crans du manipulateur au départ d'une gare sur un signal de voie libre, mais plutôt directement du cran 2 au cran 8. De la même façon à l'approche d'une gare, les mécaniciens de locomotive réduisaient le manipulateur à la position de ralenti et se laissaient aller jusqu'à l'arrêt complet. Le son est très différent de celui d'un train de marchandises qui accélère ou ralentit de façon graduelle.

Si vous avez sélectionné F3, le son de la locomotive grimpera rapidement à "Run 8" (pleine puissance). Si vous décélérez, elle redescendra rapidement au ralenti. En appuyant sur F3 pendant que la locomotive est au 8ième cran et que vous décidez de ralentir, le moteur ralentira de façon normale. Notez que cette fonction contrôle le son et non pas la vitesse du moteur. La vitesse du moteur est toujours contrôlée par le manipulateur réglé à normal.

Si vous désirez que vos locomotives en unité multiple réagissent à la touche F3, référez-vous à votre système DCC afin de déterminer comment programmer cette fonction. Il se pourrait que vous ayez à modifier certains ajustements sur vos locomotives. Pour ce faire, suivez les instructions détaillées dans la rubrique 5.2.3. dans le manuel du décodeur ESU Loksound Select, disponible sur notre site web pour téléchargement sous la rubrique Support de la FPA-4/FPB-4.

**F4 Générateur de Vapeur!!!**

Nous ne pouvons résister à l'ajout des sons générés par les générateurs de vapeur sur nos FPA-4 et FPB-4. Nous n'y avons malheureusement pas songé lors de la fabrication de nos FPA-4 et FPB-4. Alors assurez-vous d'inclure une FPA-4 ou une FPB-4 à tous vos trains circulant au printemps et à l'automne. Ou mieux encore, procurez-vous nos nouveaux décodeurs pour FPA-4 et FPB-4 d'ores et déjà munis des sons du générateur de vapeur.

Appuyez sur F4 en tout temps pour démarrer la vapeur et entendre le sifflement irrégulier des sons provenant des soupapes du régulateur et du séparateur de vapeur. Notez que le bruit fort créé par la purge massive de vapeur n'est pas inclus dans les sons. En effectuant une recherche sur YouTube pour « FPA-4 Oshawa » sans les guillemets, vous obtiendrez des vidéos produits par hdttraincam filmant un trio de FPA-4, FPB-4 et FPA-4 arrivant en gare. Observez et écoutez attentivement tous les différents sons produits par la vapeur.

En accélérant, vous remarquerez que le son du générateur de vapeur diminue puis qu'il se fait difficilement entendre alors que le train est en mouvement. Si vous désirez en core PLUS DE VAPEUR, vous pouvez modifier le volume du son de la vapeur dans la valeur CV 315. Référez-vous à la rubrique des réglages du volume des sons ci-dessous.

En appuyant sur F12, les phares avant et arrière seront mis en veilleuse, ce qui convient pour l'utilisation en manœuvre, ce qui s'avère chose commune dans les triages et gares, tel Montréal, Toronto, Windsor, Sudbury et Winnipeg. C'est la seule façon d'allumer le

## F12 Utilisation en Manœuvre

La fonction F11 simule le freinage d'une vraie locomotive. En appuyant F11, les freins s'appliquent. Appuyez de nouveau sur F11 et les freins se relâcheront et votre train se mettra en marche.

## F11 Freinage

Les feux de classification verts signifiaient qu'une deuxième section du train suivait derrière. L'utilisation de ces derniers était plutôt rare, mais surtout utilisé durant la haute saison touristique, pour les trains des fêtes et lors de l'exposition universelle de 1967. Si vous créez une deuxième section à votre train voyageur lors de vos séances d'opération, nous en serions très impressionnés.

## F10 Feux de Classification Verts

Le CN utilisait régulièrement les FPA-4 et FPB-4 sur ses trains de marchandises rapides, et ce même une fois repeinte aux couleurs de VIA. À l'époque des FPA-4, tous les trains de marchandises circulaient comme facultatif. Les feux blancs devaient être utilisés pour tirer un train de marchandises ou tout autre train ne faisant pas l'objet d'un train régulier circulant selon un horaire inscrit dans l'indicateur des employés, tel un train d'inspection de la voie, un train spécial ou encore un train facultatif pour la période de fêtes. Pour tous les autres trains réguliers inscrits dans l'indicateur et circulant selon un horaire, les feux blancs doivent demeurer éteints.

## F9 Feux de Classification Blancs

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

## F7 Phares avant en Veilleuse

Les LED pour phares de fosse ont été installés en usine. Référez-vous à la rubrique Phares de fosse ci-dessus pour les instructions concernant l'installation de la pièce servant de montage. Les phares de fosse utilisés de façon régulière jusqu'en 1986, malgré l'installation des supports dans les années 1960. N'oubliez pas d'éteindre vos phares de fosse à l'approche d'un autre train car ils sont aveuglants pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse. Au Canada, les phares de fosse ne sont pas requis de clignoter.

## F6 Phares de Fosse

Actionnez à haute vitesse à l'approche des passages à niveau. Cette fonction a été créée à partir de l'enregistrement d'un véritable train voyageur Canadien des années 1980 filant aux alentours de 80 MPH.

## F5 Effet Doppler des flûtes

phare arrière sur votre FPA-4 puisqu'en service voyageur il demeure éteint. Appuyez de nouveau sur F12 pour éteindre les lumières.

Pour ce qui est des phares de la FPB-4, la situation nous agace quelque peu. Cette dernière utilise le même décodeur que la FPA-4 et par conséquent, seul le phare avant s'allume de lui-même, ou les deux en appuyant sur F12. Il se peut que vous aimiez les utiliser de façon indépendante.

Pour garder le phare avant allumé sur F0 et pour allumer le phare arrière sur F6 pour vous permettre de les utiliser à votre discrétion, utilisez la voie de programmation ou le LokProgrammer et insérez les valeurs suivantes (dans cette ordre).

CV31=16, CV32=2, CV35=1, CV36=2, CV364=64

Où bien faites comme Jason. Il remorque ses FPA-4 et FPB-4 sur son réseau à l'aide d'une locomotive de manœuvre pour éviter de perdre son temps avec ces phares capricieux.

## **F18 Freins appliqués/Relâchés**

Cette fonction éteint le son de l'application et de la relâche des freins au moment du départ ou de l'arrêt. Cette fonction n'affecte et rien d'autre que le son.

## **F19 Relâche de l'air**

Cette fonction reproduit le son de l'air qui s'échappe. Ahhhh....

## **LES FLÛTES**

Votre FPA-4 et FPB-4 comportent plusieurs autres enregistrements supplémentaires de flûtes. En utilisant la valeur CV 48, vous pouvez les modifier à votre guise. On se demande bien pourquoi! un voudrait changer le MERVEILLEUX son de ces flûtes que nous avons enregistré pour vous en usine. Les flûtes reproduites par défaut sont du type K3L installées dans les années subséquentes. Pour ceux qui désirent le son des flûtes des belles années du CN des années 1960 et 1970, le M3H est tout indiqué.

CV48-0 Rapido K3L  
 CV48-1 ESU K3L  
 CV48-2 Another ESU K3L  
 CV48-3 Rapido M3H  
 CV48-4 Rapido K3L  
 CV48-5 Rapido K3L  
 CV48-5 Rapido K3L  
 CV48-5 Rapido K3L  
 CV48-5 Rapido K3L  
 etc....

NB: vous ne pouvez changer le son des flûtes qu'en voie de programmation ou en utilisant un LokProgrammer..

<b>RÉGLAGES DU VOLUME DES SONS DE LA FPA-4/FPB-4</b>			
FONCTIONS	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE
VOLUME PRINCIPAL	63	192	0-192
VOLUME DU DIESEL	259	128	0-128
VOLUME DES FLÛTES À AIR	275	128	0-128
VOLUME DE LA CIOCHE	283	65	0-128
VOLUME DE L'ATTELAGE	291	128	0-128
VOLUME DE LA VAPEUR	315	30	0-128
VOLUME INHABITUEL # 1	299	86	0-128
VOLUME INHABITUEL # 2	307	77	0-128
VOLUME INHABITUEL # 3	323	128	0-128
VOLUME INHABITUEL # 4	331	128	0-128
VOLUME FLÛTES DOPPLER	339	128	0-128
VOLUME RELÂCHE DE L'AIR COURT	363	128	0-128
VOLUME SON IMPRÉVU	451	90	0-128
VOLUME GRINCEMENT DES FREINS	459	128	0-128

**TRÈS IMPORTANT : Avant de changer une valeur CV concernant les volumes du son, assurez-vous que CV32 est placé à 1. CV 32 est utilisé comme registre sélecteur d'index. Donc assurez-vous de le placer en premier car nous ne serons tenu responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront.**

Nous vous recommandons fortement de noter quels ajustements ont été changés et quelles valeurs ont été utilisées. Si vous devez effectuer une remise à zéro sur le codeur (voir "Remise à zéro d'origine" ci-dessous), le fait de prendre des notes vous facilitera la tâche le temps venu d'entrer de nouvelles valeurs.

Pour ajuster les niveaux de volume du son, passez en mode programme sur votre système DCC (se référer au manuel d'instruction pour savoir comment faire car chaque système est différent) et entrez simplement la valeur CV désiré. Entrez la valeur CV; insérez niveau du volume désiré. Cette opération peut être fait autant sur la voie de programmation que sur la voie principale (mode ops) si toutefois votre système DCC supporte la programmation sur la voie principale.

Par contre, vous pouvez ajuster le volume de son des différents éléments. Les volumes des sons sont réglés à leur pleine puissance. Si vous désirez un son encore plus fort, nous suggérons d'attacher un haut-parleur à basse fréquence sur le toit.

## RÉGLAGES DU VOLUME DU SON:



## REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre FPA-4 et FPB-4, la remise à zéro d'origine s'effectue en entrant une valeur « 8 » dans CV 8 et causant la perte de tous les ajustements précédents. Une nouvelle programmation sera alors nécessaire. Avez-vous pris des notes tel que suggéré plus tôt ? Le son pré enregistré de votre FPA-4 et FPB-4 NE S'EFFACE PAS lors de cette remise à zéro d'origine. Si vous perdez le son de votre locomotive, il a probablement pris feu suite à un survoltage. Ouvrez les portes de votre locomotive et éteignez le feu !

## ASTUCES POUR UNE BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE

Voici un conseil pour obtenir une douceur de roulement à basse vitesse. Cela s'appelle la Mise au Point Automatique du Moteur. Cette caractéristique ajustera automatiquement le Back-EMF dans la majorité des cas et vous obtiendrez des performances surprenantes à très basse vitesse.

Dans le but d'utiliser cet ajustement automatique, vous devrez entrer en mode programmation OPS, programmation en voie principale. Assurez-vous que votre locomotive se dirige « vers l'avant » et que vous disposez de suffisamment d'espace vers l'avant. Programmez CV 54 à une valeur de 0. Par la suite, sortez de la programmation et actionnez la cloche (appuyez sur F1). Nous le disons encore : Assurez-vous d'avoir suffisamment d'espace devant la locomotive afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre FPA-4 ou FPB-4 décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera graduellement pendant que le décodeur analyse la réponse du moteur. Vous obtiendrez alors un étonnant contrôle suite à cette opération. Si vous devez faire une remise à zéro, vous pouvez répéter l'ajustement - ça ne prend que quelques secondes.

## INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Nous avons énuméré les caractéristiques requises que la majorité des modélistes utilise lors des opérations normales. Elles ne représentent 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 à la rubrique « Support » de la FPA-4/FPB-4 sur notre site web.

## GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec vos locomotives FPA-4 ou FPB-4. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine,

nous la réparerons en utilisant des composantes neuves ou bien nous la remplacerons tout simplement sur le champ advenant une impasse. Cependant, seule la disponibilité de l'inventaire nous permettra d'effectuer ou non un échange. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois. Si vous aviez 23 ans lors de l'achat de la locomotive et que vous l'avez ouvert pour la première fois à votre retraite, il est fort à parier que nous ne soyons plus en mesure de remplacer les pièces. Il se peut aussi que nous soyons tous morts et que les moisissures aient été dévoré par des poissons rouges mutants. Alors vérifiez en tout premier lieu si nous existons encore et téléphonez-nous ou nous envoyer un courriel. Nous serons en mesure de voir ce qui est en notre pouvoir pour vous aider.

Certaines choses de sont pas incluses dans cette garantie. Nous avons déjà adressé le sujet de la colle blanche qui fonctionne à merveille pour remettre en place une multitude de pièces. Ne soyez pas timide! La pire chose qui peut vous arriver est de détruire une magnifique locomotive de \$325 pour ensuite la donner au chien du voisin comme jouet à mastiquer. Cependant si des pièces étaient manquantes, veuillez communiquer avec nous par courriel et il nous fera plaisir de vous envoyer les pièces nécessaires selon la disponibilité.

De toute évidence, les dommages causé par le passage d'un aéroglisseur sur votre FPA-4, l'utilisation de vos FPB-4 comme pantouffles, changer les numéros de locomotives avec les doigts plein de peinture, la cuire au four à 325 degrés jusqu'à ce qu'elle soit bien dorée, ou tous autres dommages non inscrits à ce paragraphe ne sont pas couverts par cette garantie. Par conséquent, si vous êtes victime d'une catastrophe qui endommage votre locomotive, veuillez communiquer avec nous et nous ferons tout notre possible pour vous aider.

**Et oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Ne soyez pas timide!**

## REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes nous apporté leur précieuse contribution et ont été très utile afin de produire une FPA-4 et une FPB-4 aussi précise qu'une œuvre d'art. Nos remerciements vont à Jon Archibald, Jeff Arnold, Jeff Birmingham, Bob Boudreau, Wes Brown, Dan Dell'Unto, Ken Goslett, Pres Greenman, Matt Herman, Steve Hoffman, Kevin Holland, John Hutchins, Don Jaworski, Mark Kaluza, Julien Lévesque, Steve Lucas, Brian Marsh, Jim Morris, Jakob Mueller, Helmut Ostermann, Mark Sampson, Brian Schuff, et Ken Young.

Un remerciement spécial à Stephen Chasley et à tous les autres membres du personnel chez Exportal qui nous ont permis de faire de la numérisation 3D de la FPA-4 une réalité et ce, tout en célébrant.

Des remerciements tout aussi spéciaux vont à Rob Dingman et à tous les autres membres du Chemin de Fer New York et Lake Erie pour nous avoir prêté gracieusement



leurs locomotives pour toute une journée afin d'y enregistrer les différents sons qui vous untrons à votre modèle.

Et bien sur, nos milliers de clients Canadien Français n'ont qu'à remercier Richard Longpré pour ces instructions en joual. Nous sommes le seul fabricant de trains miniatures au monde à offrir des instructions complètes en Français, merci Richard.

Photo sur la page couverture des instructions (et ci-dessous) de la collection Kaluza-Mueller.