

MANUEL DE L'OPÉRATEUR



**LOCOMOTIVE
VOYAGEUR
DE 1800 C.V.**

**RAPIDO TRAINS INCORPORÉ
MARKHAM, ONTARIO**

LIGNES DIRECTRICES POUR LES LOCOMOBILES FPA & FPB

Merci d'avoir acheté le premier modèle jamais produit des FPA-2u et FPB-2u de la MLW, ainsi que la dernière série de nos locomotives FPA-4 et FPB-4. D'innombrables modèles de ces locomotives ALCo/MLW ont été produits, mais aucun n'a été conçu à partir d'une numérisation 3D d'un prototype, ni n'a reçu le traitement de qualité muséale typique de Rapido Trains Inc. À la suite du succès des premières séries de nos locomotives FPA-4 et FA-2, nous avons poursuivi avec les prototypes de la FPA-2u et de la FPB-2u et encore plus de locomotives FPA-4. En raison de la baisse du taux de change des Quatloos et de la hausse du coût de l'encre noire, la qualité de nos manuels pour les FPA-2u, FPB-2u, FPA-4 et FPB-4 demeure. Si vous avez acheté une FPA-2u, imaginez simplement que chaque fois que vous lisez FPA/FPB, cela signifie FPA/B-2u. Nous espérons que vous serez satisfait des résultats !

Si vous êtes un client fidèle, bienvenue ! Il suffit de mettre votre locomotive sur la voie. Tout ce que nous vous demandons, c'est de ne pas y mettre le feu intentionnellement. Et surtout, gardez-la à l'écart des contrôleurs DC bon marché. Les blocs d'alimentation de mauvaise qualité peuvent rapidement et facilement transformer une locomotive Rapido... et pas dans le bon sens.

S'il s'agit de votre premier manuel Rapido, nous devons vous avertir dès le départ : ces manuels contiennent généralement une bonne dose d'humour. Du moins, c'est ce que nous pensons. Nous avons reçu quelques courriels de personnes qui ne les apprécient pas, mais nous soupçonnons que ces dernières n'ont aucun sens de l'humour. Après tout, le modélisme ferroviaire est censé être amusant !

Comme toujours, si quelque chose ne va pas avec votre FPA/FPB, n'hésitez pas à nous en faire part. Nous supportons nos produits à 100%. La meilleure façon de nous contacter est par courriel (trains@rapidotrains.com) mais vous pouvez également nous joindre par téléphone, par la poste ou par pigeon voyageur. Nos coordonnées se trouvent au verso de ce manuel.

S'il vous plaît, ne nous renvoyez pas un modèle défectueux sans autorisation au préalable. Vous ne croiriez pas combien de fois nous recevons de locomotive endommagée avec seulement un nom à l'intérieur de la boîte (parfois seulement le PRÉNOM, difficile à croire mais vrai), ce qui signifie que nous n'avons aucune idée de ce qui ne va pas avec elle ! Si le problème de votre locomotive est quelque chose de simple - comme une pièce décollée - alors nous vous dirons probablement comment la réparer vous-même. Bien que nous prenions généralement en charge les réparations de votre FPA/FPB pendant une période considérable, sachez qu'un jour ou l'autre, l'inventaire de pièces s'épuisera. Ou bien la terre sera aspirée dans un trou noir, selon ce qui se produira en premier. Malheureusement, c'est ce qui déterminera le moment où nous ne pourrons plus vous aider. Encore une fois, assurez-vous de nous contacter d'abord afin que nous puissions vous dire s'il reste suffisamment de pièces (ou d'humanité) pour effectuer votre réparation.

TABLE DES MATIÈRES

Histoire du prototype	4
Rodage.....	5
Comment manipuler votre locomotive	5
Vérification et réglage de votre locomotive	6
Pièces manquantes ou endommagées	6
Retrait de la carrosserie	7
Pièces facultatives	8
Opération - DC (sans le son).....	8
Installation d'un décodeur DCC sans le son	9
Opération - DC (avec son).....	9
Opération - DCC (avec son)	10
Adresse de la locomotive	10
Allumer le son.....	11
Fonctions	11
Fonctions : Plus d'informations	11
Réglages sonores personnalisés	16
Réglages du volume du son	16
Tableau des réglages du volume du son	17
Réinitialisation d'usine	18
Conseils pour une vitesse lente.....	18
Plus d'informations	18
Garantie limitée	19
Remerciements	20



LOK SOUND
EST. 1999

Les Modèles Rapido munis du son comportent des décodeurs ESU LokSound V5. Pour de l'information supplémentaire, nous vous prions de visiter www.esu.eu.

LES FONCTIONS DCC DE LA FPA/FPB

F0 Phare	F13 Phare arrière
F1 Cloche	F14 Effet Doppler (rapide)
F2 Flûtes	F15 Relâche brève de l'air
F3 Crissement du rail	F16 Maintien de la vitesse/Pleine puissance
F4 Générateur de Vapeur	F17 Freins appliqués/Relâchés
F5 Effet Doppler (lent)	F18 Frein direct
F6 Phares de fossés (si munie)	F19 Numéros illuminés
F7 Phares en veilleuse	F20 Ventilateurs de radiateur
F8 Démarrage/Muet/Arrêt	F25 Générateur de vapeur
F9 Feux de classification blancs	F26 Sablage de la voie
F10 Feux de classification verts	F27 Relâche courte de l'air
F11 Directement à 8	F28 Compresseur d'air
F12 Mode manœuvre	

HISTOIRE DU PROTOTYPE

En 1955, le Canadien National a commandé six paires de locomotives FPA-2 et FPB-2 de la Montréal Locomotive Works (MLW), sous licence de l'American Locomotive Company (ALCo). Il s'agissait de locomotives FA-2 et FB-2 équipées d'un générateur de vapeur qui produisaient 1600 cv grâce à leur moteur ALCo 244 V-12. L'ajout du "P" à chaque nom signifiait "Passenger". En 1958, désireux d'améliorer la fiabilité et l'exploitation, le Canadien National a reconstruit deux paires d'unités FPA-2 et FPB-2 avec de tout nouveaux moteurs ALCo 251 V-12 de 1 800 ch, ainsi que des réservoirs de carburant agrandis et d'autres améliorations visuelles. Ces unités ont reçu la désignation FPA-2u et FPB-2u et ont été numérotées 6758/6858 et 6759/6859.

Ces quatre locomotives sont demeurées en service avec VIA Rail Canada. À la suite du retrait par VIA de ces quatre locomotives, la FPA-2u 6758 est demeurée en service pour le chemin de fer New York & Lake Erie. Ces deux paires A-B reconstruites sont devenues les prototypes pour la production des MLW FPA-4 et FPB-4.

Construites en 1958 et 1959, les FPA-4 et FPB-4 ont été parmi les locomotives les plus emblématiques exploitées en service voyageurs par le CN et VIA Rail Canada, devenant l'exemple ultime de la famille FA ALCo/MLW avec la puissance la plus élevée et l'engrenage le plus rapide. Le CN a commandé 34 locomotives FPA-4 et 12 FPB-4 pour pratiquement diéséliser le reste de ses trains de voyageurs chauffés à la vapeur de l'est du Canada.

Contrairement aux unités F de nombreux chemins de fer américains, les locomotives FPA-4 et FPB-4 n'ont pas été exploitées uniquement entre-elle. Elles étaient plutôt intégrées au parc de locomotives voyageurs du CN et pouvaient être vues en service avec d'autres types de locomotives. Les FPB-4 étaient dotées de deux générateurs de vapeur et étaient donc particulièrement utiles par temps très froid. On pouvait les voir menées par des locomotives qui n'étaient pas munies de générateurs de vapeur ou de conduites de vapeur continues.

Le parc de locomotives FPA-4 et FPB-4 a été transféré à VIA Rail Canada en 1978. Elles ont été retirées du service en mai 1989 lorsque le coût de leur mise à niveau vers le nouveau système de vigilance électronique remplaçant l'ancienne pédale de sécurité, s'est avéré coûteux. Après mars 1989, la réglementation canadienne empêchait alors toute locomotive menante de tirer un train voyageur sans ce nouveau dispositif. Cette réglementation ne s'appliquait pas aux mouvements de transfert, ni auprès des chemins de fer américains, de sorte qu'un certain nombre de locomotives FPA-4 et FPB-4 se sont retrouvées sur des lignes secondaires et touristiques aux États-Unis.

RODAGE

Chaque locomotive a besoin d'une période de rodage. Votre FPA/FPB a été testé à l'usine pendant environ deux minutes - peut-être - juste pour s'assurer que tout fonctionne comme il se doit. Ce n'est certainement pas suffisant pour que les engrenages s'engrènent correctement ou pour régulariser le fonctionnement saccadé d'un nouveau moteur. Nous vous suggérons, après avoir lu ceci, de mettre votre FPA/FPB sur une boucle d'essai et de le laisser tourner dans chaque sens pendant une heure ou deux à régime lent et rapide. Durant cette période, ne tirez aucun wagon.

Il devrait déjà y avoir suffisamment de graisse dans la boîte d'engrenage pour que vous n'ayez pas besoin d'en ajouter. Laissez-la simplement rouler. Si vous installez voie sur une moquette, passez d'abord l'aspirateur. Vous n'avez pas idée du nombre de modèles qui nous reviennent avec des boîtes d'engrenage pleines de peluches et de poils d'animaux. Nos modèles ne sont pas à l'épreuve des animaux.

COMMENT MANIPULER VOTRE LOCOMOTIVE

Manipulez votre FPA/FPB avec douceur, et surtout avec beaucoup d'amour, de soin et d'attention. Votre locomotive comporte de nombreuses pièces délicates, notamment au niveau du toit et du châssis. Si vous voulez lui donner la qualité d'un modèle produit dans les années 1970, arrachez toutes les pièces et manipulez-la comme la dernière cuisse de dinde du temps des fêtes. Nous supposons que vous ne voulez pas faire cela, donc la FPA/FPB doit être manipulée avec précaution. Il est préférable de la tenir avec vos doigts tout au bas de la carrosserie. Ainsi, vous ne laisserez pas d'empreintes graisseuses sur les côtés et vous n'endommagerez pas les parties délicates. Assurez-vous toujours que vos mains sont exemptes d'impuretés avant de toucher votre locomotive, sinon vous contaminerez votre réservoir de carburant. Hé, si vos mains sont suffisamment grasses, cela pourrait être réaliste.

Si vous emmenez votre FPA/FPB au club de train de temps à autre et que vous la manipulez régulièrement, il est probable que des pièces se détachent ou se brisent. Désolé, mais les petites pièces sont faites de plastique et de métal et maintenues en place avec de la colle, ce qui est quelque peu fragile. Nous avons essayé de fabriquer les petites pièces avec de l'introuvable et d'utiliser la microsoudure pour les installer. Malheureusement, avec la crise mondiale actuelle de l'approvisionnement, l'introuvable est en rupture de stock.

Nous vous suggérons d'envelopper votre FPA/FPB dans un sac en plastique avant de le placer dans l'emballage ou dans votre support afin de pouvoir récupérer les morceaux qui tombent. La colle blanche est l'adhésif recommandé pour recoller les pièces, bien que vous puissiez utiliser de la colle CA, mais seulement si vous êtes

très prudent ou très courageux. Appliquez la colle sur la pièce et non sur le modèle (ne nous demandez pas comment nous le savons).

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DE VOTRE LOCOMOTIVE

Nous essayons de nous assurer que chaque locomotive est parfaitement conforme aux spécifications avant qu'elle ne quitte l'usine, mais si les ouvriers chargés de l'assemblage ont dansé toute la nuit sur les airs rock de Wowkie Zhang la veille de l'assemblage de votre modèle, il se peut qu'il y ait quelques bogues. Une vérification rapide avant la mise en service résoudra la plupart des problèmes de fonctionnement.

- Vérifiez que tous les essieux montés sont correctement et calibrés en utilisant une jauge standard RP-2 de la NMRA. Si l'un des essieux est hors gabarit, retirez l'essieu concerné du bogogie en soulevant le couvercle inférieur de la boîte d'engrenage avec un petit tournevis plat. L'essieu peut être recalibré en saisissant chaque roue et en la faisant tourner. Inversez les étapes pour replacer l'essieu et assurez-vous que le couvercle de la boîte de d'engrenage est bien en place avant de placer votre locomotive sur la voie.
- Vérifiez que tous les tuyaux et autres accessoires du dessous de caisse sont fermement installés et dégagés de la voie. Il convient de noter en particulier les tuyaux d'air aux extrémités de la locomotive ainsi que les deux tiges d'attelage. Repliez vers le haut les tiges d'attelage trop basse afin qu'ils n'interfèrent pas avec vos aiguillages et vos passages à niveau. Nous vous recommandons d'utiliser la pince pour tige d'attelage Kadee n° 237 ou celle n° 80600 de Micro-Mark.
- Assurez-vous que les bogogies pivotent librement et sans se coincer. S'ils s'accrochent à quelque chose, vérifiez que les extrémités des bogogies ne se heurtent pas à une tuyauterie ou à un conduit du dessous de caisse. Si c'est le cas, vérifiez que tout est bien installé.

PIÈCES MANQUANTES OU ENDOMMAGÉES

Si vous ouvrez votre boîte de FPA/FPB et découvrez que quelque chose a manifestement été heurté pendant le transport et est endommagé, veuillez nous contacter. Si une pièce s'est détachée, la façon la plus simple de la remettre en place est d'utiliser une goutte de colle blanche et ne risque pas d'abîmer la peinture. Si vous n'aimez pas manipuler vos trains miniatures, vous pouvez nous renvoyer la locomotive pour que nous puissions recoller cette pièce avec de la colle blanche. Mais si vous nous renvoyez la locomotive pour que nous y replacions cette pièce et que d'autres éléments tombent lorsque nous vous la renvoyons, alors tant pis pour vous. Nous ne le réparerons pas à nouveau.

Nous essayons de rendre nos modèles à l'épreuve du courrier et de la poste, mais il n'y a vraiment aucun moyen de protéger un modèle contre les dommages lorsqu'il est utilisé dans une partie de football au centre de distribution UPS ou FedEx.

Vous trouverez plus d'informations sur notre garantie limitée à vie et le schéma des pièces pour la FPA/FPB vers la fin de ce manuel. Comme il existe de nombreuses pièces en option, la petite pièce que vous venez de perdre peut ne pas figurer sur le schéma. Dans ce cas, il suffit d'appeler notre service des pièces détachées et de leur dire que vous avez besoin du petit truc qui se fixe sur le support du do-hicky au-dessus du whatchamacallit. Ils vous demanderont si vous avez besoin de la pièce de droite ou de gauche. Assurez-vous d'avoir cette information à portée de main.

RETRAIT DE LA CARROSSERIE

Si vous devez ouvrir votre FPA/FPB, c'est en fait assez facile à faire. Assurez-vous simplement de vous rappeler ces points importants :

- Un filtre de perception est intégré dans les circuits de votre locomotive. Si quelque chose se détache pendant que vous essayez d'enlever ou de remplacer la coque, le filtre de perception est automatiquement activé. Ainsi, la pièce se trouve toujours dans votre salle de train, mais vous ne pourrez pas la voir, quels que soient vos efforts. Ne vous donnez pas la peine de chercher. Elle est complètement cachée. Nous avons essayé de désactiver le filtre de perception, mais il faut pour cela un tournevis sonique, et le tournevis sonique de l'usine Rapido a été détruit par un ancien détenu extraterrestre ressemblant à un poisson, ayant un goût très développé pour les beaux-arts et une prédilection pour la destruction.
- À cette fin, veuillez faire tout votre possible pour que rien ne s'envole. Travaillez sur une surface propre et blanche. En fait, peignez tous les murs, le sol et le plafond en blanc, portez des combinaisons blanches et éliminez tout ce qui se trouve dans un rayon de 5 km autour de votre table de travail, en particulier (mais pas seulement) la végétation, les personnes et les sons.
- Retournez la locomotive dans un berceau en mousse (peint en blanc, bien sûr) et retirez l'attelage avant. Sortez la boîte de couplage du pilote et retournez la locomotive à l'endroit. Maintenant, écartez la coque au centre et retirez-la en la secouant. Avec précaution. Vous pouvez glisser des cartes de visite entre les côtés et le châssis pour faciliter ce processus. N'oubliez pas le verrou du transporteur.
- C'est tout, vraiment.
- Non, vraiment. C'est aussi simple que ça!

PIÈCES FACULTATIVES

Au cours de la vie de ces locomotives, certains détails ont été modifiés. Afin de créer les modèles les plus précis possibles (dans les limites de la pratique !), nous avons outillé de multiples petites pièces. Nous avons installé la plupart de ces pièces à l'usine pour représenter les locomotives prototypes telles qu'elles apparaissaient dans les schémas proposés. Cependant, dans de nombreux cas, les chemins de fer ont ajouté des poignées, des percuteurs de diaphragme, des pare-soleil et d'autres appareils au cours de la vie des locomotives sans modifier la peinture. Nous avons inclus plusieurs pièces supplémentaires dans un petit sac en plastique qui peuvent être installées à volonté pour correspondre à des locomotives spécifiques à des moments précis dans le temps.

OPÉRATION - DC (SANS LE SON)

Si votre locomotive FPA/FPB n'est pas munie d'un décodeur sonore, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui un peu de puissance et regardez-la partir.

— 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.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

La FPA/FPB contient une carte mère qui est connectée aux sorties de la voie, du moteur et de l'éclairage. Une fiche de sécurité est fixée à la carte mère à l'aide d'un connecteur à 21 broches. Pour installer un décodeur, retirez la fiche de sécurité et installez un décodeur 21 broches (recommandé) ou un adaptateur 21 broches pour fixer un décodeur 8 broches ou 9 broches. Le décodeur que vous avez choisi doit avoir six sorties de fonctions.

Nous pensons que les connecteurs à 21 broches sont supérieurs car il y a suffisamment de broches pour garantir que toutes vos fonctions d'éclairage sont connectées. Les résistances nécessaires sont incluses sur notre carte mère afin que vous n'ayez pas à bricoler avec des résistances. Il suffit de brancher le décodeur recommandé et vous avez le DCC.

OPÉRATION - DC (AVEC SON)

Pour faire fonctionner votre locomotive FPA/FPB sonorisée sur un réseau à courant continu, il suffit de donner de la puissance. Le moteur démarrera dès que la tension sera suffisante (environ 7 volts). Reportez-vous à la remarque ci-dessus (dans Fonctionnement - DC (SANS LE SON) concernant l'utilisation de manettes de commande de train ou de grande taille. Avec les aménagements en courant continu, vous avez très peu de contrôle sur les sons de votre modèle. N'utilisez pas de commande par "impulsion", car cela fera griller votre moteur.

Comme pour les locomotives silencieuses, les seules lumières qui fonctionnent en courant continu sont les phares (en marche avant). Le phare arrière de la locomotive n'est utilisée que lors des manœuvres et ne peut pas être allumée avec un contrôleur DC. Les numéros illuminés ainsi que l'éclairage des escaliers sont toujours allumés.

Certains fabricants de contrôleurs produisent des dispositifs spéciaux destinés à déclencher des sons sur les réseaux DC. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces dispositifs, nous n'avons absolument aucune idée de la façon dont ils affecteront votre FPA/FPB, en bien ou en mal. Comme toujours, nous essaierons de vous aider à réparer votre locomotive si l'un de ces dispositifs brouille son circuit, mais nous ne pouvons pas garantir que nous y parviendrons, et nous devons vous facturer la réparation.

Si vous aimez utiliser des locomotives munies du sons et de fonctions d'éclairage avancées, vous devriez peut-être envisager de passer au DCC. Les modèles réduits en DC datent des années 1930. Nous aimons les trucs des années 30, tels les premiers films d'Hitchcock, les téléphones à cadran, une Packard série 9 magnifiquement restaurée, vraiment génial. Mais un ancien contrôleur de train miniature ? Pas si génial. Vous ne vous attendez pas à ce que votre téléphone à

cadran soit capable de surfer sur Internet. De même, vous ne pouvez pas vous attendre à ce que votre système à courant continu soit capable de tirer profit des 20 dernières années de développement technologique des trains miniatures.

Si vous insistez pour rester sur le courant continu et que vous voulez avoir un aperçu de ce que vous ratez, lisez ce qui suit...

OPÉRATION – DCC (AVEC SON)

Nous allons jusqu'au bout de la précision, tant au niveau des sons que de l'apparence. Nos décodeurs sont des LokSound 5 fabriqués par ESU et programmés avec les sons d'une locomotive ALCO 251. Les sons sont 100% appropriés pour la FPA-2u/FPB-2u ainsi que pour la FPA-4/FPB-4.

Des instructions plus détaillées sur le décodeur, y compris toutes sortes de réglages CV bizarres que nous ne comprenons toujours pas après toutes ces années, peuvent être trouvées dans le manuel du décodeur ESU LokSound. Il peut être téléchargé sur la page FPA/FPB de la section Support de notre site Web. Nous vous recommandons vivement d'utiliser le LokProgrammer, surtout si vous avez beaucoup de locomotives Rapido équipées d'ESU. Vous en avez beaucoup, n'est-ce pas ?

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre locomotive Rapido FPA/FPB est livrée d'usine avec une adresse de décodeur 3 par défaut. Si vous utilisez un contrôleur DCC, nous vous suggérons avant tout que la locomotive réponde à l'adresse 3. Une fois que vous avez vérifié qu'elle répond, vous devez lui attribuer une adresse unique (nous suggérons le numéro de la locomotive) avant d'aller plus loin. Ceci peut être fait soit sur votre voie de programmation (recommandé), soit sur le réseau principal si votre système supporte la programmation en voie principale. Sachez toutefois que si vous programmez la locomotive sur la voie principale et que vous avez d'autres locomotives sur votre réseau assignées à l'adresse 3 (l'adresse par défaut normale pour les nouvelles locomotives), TOUTES ces locomotives seront probablement modifiées à votre nouvelle adresse !

Gardez également à l'esprit que certains systèmes DCC ne disposent pas d'une puissance suffisante pour programmer les locomotives équipées de son sur une voie de programmation. Un amplificateur de voie de programmation comme le SoundTraxx PTB-100 ou le DCC Specialties 246-PPX PowerPax peut aider de manière significative.

Si vos sons ne fonctionnent pas correctement sur un système Digitrax, cela signifie probablement que vous devez mettre à jour votre système DCC ainsi que le logiciel de votre manette de commandes. Vous trouverez des informations plus détaillées sur le site Web de Digitrax sur la façon de procéder.

ALLUMER LE SONS

Appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la FPA/FPB suivie du son du ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive de bouger jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. Jason étant très impatient et a désactivé cette fonction. Pour plus d'informations, consultez le manuel complet du décodeur ESU LokSound 5. Vous pouvez le télécharger depuis la page FPA/FPB de la section Support de notre site Web sous "Prime Mover Startup Delay".

Si vous appuyez sur la touche F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, le démarrage sera ignoré et le son s'activera. Appuyez de nouveau sur F8 pour désactiver le son... mais pourquoi le feriez-vous ? Tout le monde aime les sons des moteurs ALCO ! Show de boucane, show de boucane, show de boucane...

Notez que si vous écoutez votre FPA/FPB tourner au ralenti et que vous sélectionnez une autre locomotive avec votre manette, votre locomotive pensera que la touche F8 est toujours enfoncée et elle continuera à tourner au ralenti. Cependant, si quelqu'un d'autre sélectionne le numéro de votre locomotive et que la touche F8 n'est pas enfoncée sur sa manette, le FPA/FPB s'arrête immédiatement. Il ou elle devra appuyer de nouveau sur F8.

FONCTIONS

F0 Phare	F13 Phare arrière
F1 Cloche	F14 Effet Doppler (rapide)
F2 Flûtes	F15 Relâche brève de l'air
F3 Crissement du rail	F16 Maintien de la vitesse/Pleine puissance
F4 Générateur de Vapeur	F17 Freins appliqués/Relâchés
F5 Effet Doppler (lent)	F18 Frein direct
F6 Phares de fossés (si munie)	F19 Numéros illuminés
F7 Phares en veilleuse	F20 Ventilateurs de radiateur
F8 Démarrage/Muet/Arrêt	F25 Générateur de vapeur
F9 Feux de classification blancs	F26 Sablage de la voie
F10 Feux de classification verts	F27 Relâche courte de l'air
F11 Directement à 8	F28 Compresseur d'air
F12 Mode manœuvre	

FONCTIONS : PLUS D'INFORMATIONS

Cloche F1

Votre décodeur contient cinq sons de cloche optionnels. Dans CV164, 0 est la valeur par défaut, alors que les autres cloches sont 1, 2 et 3, et finalement 4, l'affreuse cloche électronique.

F2 Flûtes

Nous avons amélioré le fichier des flûtes pour qu'il soit plus facile de faire un coup bref sans qu'il s'éternise. Pour obtenir un coup bref, tapez simplement sur F2 ou sur votre touche "HORN". Si vous entendez un coup long, c'est que vous pressez trop longtemps. Si, quoi que vous fassiez, vous n'arrivez pas à obtenir un coup bref, passez au NCE. La valeur par défaut dans CV163 est 2 et représente un Nathan M3H à trois flûtes. Si vous souhaitez personnaliser les flûtes avec quelque chose d'autre, consultez la longue liste d'options sous "Flûtes" plus loin dans ce manuel.

F3 Crissement du rail

Il est impossible de négocier des courbes sans se faire entendre alors que la majorité du voisinage se fait réveiller - peu importe la locomotive - nous avons inclus le son des crissements du rail témoignant du dur labeur de ces locomotives manœuvrantes. Si vous dérangez votre voisin avec ce vacarme, continuez d'appuyer sur F3 feignant ne pas l'entendre.

F4 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 accélérant, vous remarquerez que le son du générateur de vapeur diminue puisqu'il se ferait difficilement entendre alors que le train est en mouvement.

F5 Effet Doppler (lent)

Tout le monde adore les belles mélodies. Que diriez-vous des sons relaxants d'un train qui siffle à un passage à niveau ? Si celui-ci est endormant, c'est que vous vous y prenez mal ! Il est censé être fort et attirer votre attention sans vous endormir ! Appuyez sur la touche F5 à l'approche de tout passage à niveau et vous obtiendrez un effet Doppler composé de deux longs coups, d'un bref et d'un dernier long coup. Cet effet sonore sera mis à jour pour les deux fichiers des flûtes M3H et K3L qui se trouvent dans les paramètres des volumes sonores.

F6 Phares de fossés (si munie)

Les phares de fossés ont été inventés au Canada dans les années 1960 pour éclairer les emprises du chemin de fer afin de détecter les éboulements et autres obstructions. Ils sont devenus obligatoires au Canada en 1975 et ne clignotent pas alternativement. Ils sont soit allumés, soit éteints tous les deux, car leur rôle est d'éclairer les fossés !!

F7 Phares en veilleuse

Si vous approchez d'une gare ou d'un train, vous pouvez réduire l'intensité des phares en appuyant sur F7. Vous ne voulez pas aveugler vos collègues du train qui arrive ou vos passagers potentiels, n'est-ce pas ?

F8 Démarrage/Muet/Arrêt

Lorsque votre locomotive est à l'arrêt, appuyez sur F8 pour lancer la séquence de démarrage des sons du moteur. Si votre locomotive est silencieuse mais déjà en mouvement, l'appui sur F8 sautera la séquence de démarrage et activera simplement le son. Si le son est déjà activé, appuyez sur F8 pour couper les sons. Si votre locomotive est à l'arrêt, vous entendrez la séquence d'arrêt du moteur avant que le son ne s'éteigne.

Si vous disposez d'un système DCC qui ne permet que huit fonctions, vous pouvez réattribuer les fonctions en suivant les directives du manuel ESU LokSound V5, qui peut être téléchargé depuis la section support de notre site Web. Ou bien vous pouvez passer à un système DCC plus récent, ce qui peut être moins contraignant.

F9 Feux de classification blancs

Il était courant pour les chemins de fer de faire circuler les trains de marchandises et de voyageurs selon un horaire indiqué dans l'indicateur des employés. Cela donnait à un train l'autorisation d'être là où il se trouvait à l'heure indiquée, mais dans le cas où votre chemin de fer aurait besoin de déplacer un chargement qui n'est pas prévu à l'horaire, vous voudrez allumer les feux de classification blancs. Ces derniers sont utilisés lorsque vous tirez un train "facultatif" non prévu à l'horaire, comme un train d'inspection de la voie, un train spécial de Noël ou un train de manœuvre local; des formulaires 19 peuvent être requis. Sur les trajets prévus selon l'indicateur, les feux blancs sont éteints.

F10 Feux de classification verts

Les feux de classification verts n'étaient utilisés sur un train que lorsqu'une autre section du même train régulier le suivait en utilisant la même autorisation d'horaire. C'était rare, mais cela pouvait se produire pendant les saisons touristiques, les vacances ou les périodes de fort trafic de marchandises. Si vous faites circuler une autre section de votre train voyageur ou de marchandise pendant l'une de vos sessions d'exploitation, assurez-vous que tous les trains précédents ont les feux verts allumés, alors que le dernier train n'en a aucun d'allumé.

F11 Directement à 8

Normalement, lorsque vous êtes aux commandes d'une locomotive munie d'un système DCC avec son, vous obtenez toutes ces belles transitions distinctes, car le décodeur les joue dans l'ordre, du ralenti au cran 1, cran 2, cran 3, etc. jusqu'au cran 8. Mais sur les locomotives voyageurs prototypes, il est normal de vouloir accélérer rapidement pour garder un train à l'heure. C'est pourquoi nous avons inclus une fonction "Directement à 8". Lorsque la fonction F11 est activée, les bruits du moteur passent rapidement à la vitesse maximale, simulant ainsi une forte

traction de votre FPA/FPB. Une fois que votre train a atteint la vitesse souhaitée, désactivez la fonction F11 et les bruits de la locomotive ralentiront jusqu'au réglage du manipulateur.

F12 Mode manœuvre

Si vous appuyez sur la touche F12, les phares avant et arrière seront tous les deux allumés de manière atténuées, ce qui est approprié pour les manœuvres dans les triages.

F13 Phare arrière

Allume le phare arrière de la locomotive seulement.

F14 Effet Doppler (rapide)

Comme le sifflet Doppler en F5, celui-ci est en grande partie le même et s'ajuste aux flûtes en F5. La seule différence est que nous y avons mis toute la puissance, de sorte que ce Doppler est exactement comme celui que vous entendriez avec une FPA fonçant vers votre passage à niveau à 80 mph. C'est rapide, hein ?

F15 Relâche brève de l'air

Par défaut, les purges Sarco sont toujours activées, comme le ferait une vraie locomotive en marche (et pendant quelques minutes après son arrêt). Mais si vous préférez ne pas l'entendre du tout, il suffit d'appuyer sur F15 pour les faire taire. Vous pouvez modifier le son en réglant CV166 de 0 à 1, 2 ou 3.

F16 Maintien de la vitesse/Pleine puissance

La fonction « Pleine Puissance » d'ESU vous permet d'utiliser le moteur principal de votre FPA/FPB comme d'un instrument de musique. Lorsque vous appuyez sur F16, vous activez la fonction « Maintien de la vitesse ». Cela permet de maintenir la vitesse du moteur constante, quel que soit le palier de vitesse sur lequel se trouve votre manette. Ensuite, lorsque vous augmentez la vitesse, vous entendez le moteur tourner à plein régime. Cela vous permet de simuler le transport d'une charge lourde. Sur le prototype, le manipulateur était au cran 7 ou 8, alors que la locomotive avançait lentement.

La fonction « Pleine Puissance » est encore plus intéressante lorsque vous réduisez les gaz, car elle vous permet de simuler une partie importante de la conduite d'un vrai train. Lorsque vous appuyez à nouveau sur la touche F16, vous désactivez la fonction « Pleine Puissance » et le moteur accélère ou décélère en fonction du palier de vitesse sur lequel se trouve la manette des gaz. Pour des raisons de réalisme, il est conseillé de noter le palier de vitesse sur lequel se trouvait votre manette lorsque vous avez activé « Pleine Puissance » et de revenir à ce palier de vitesse lorsque vous désactivez « Pleine Puissance ». Sinon, votre FPA/FPB peut décoller comme une voiture de course ou ralentir comme s'il roulait dans la boue.

F17 Freins appliqués/Relâchés

Cette fonction désactive les sons de desserrage et de serrage des freins lorsque vous commencez ou arrêtez de vous déplacer, respectivement. Elle n'a aucun effet sur le fonctionnement du moteur et elle affecte seulement les sons.

F18 Frein direct

La fonction F18 fonctionne comme le frein direct d'une vraie locomotive. Appuyez sur F18 pour appliquer le frein direct et appuyez de nouveau pour le désactiver.

F19 Numéros illuminés

Les numéros illuminés de votre locomotive sont activés par défaut. Si vous voulez les désactiver, appuyez simplement sur F19.

F20 Ventilateurs de radiateur

Sur la FPA/FPB, le ventilateur du radiateur se trouve à l'intérieur de ce grand cercle sur le toit à l'extrémité arrière de la locomotive. Par défaut, ce ventilateur est automatique, ce qui signifie que les sons s'allument et s'éteignent à des moments apparemment aléatoires. Mais si vous avez besoin de prendre le contrôle direct de tous les ventilateurs de votre vie, appuyez sur F20 pour entendre ce gémissement bourdonnant quand vous le souhaitez.

F25 Générateur de vapeur

Bien sûr, nous devons ajouter les sons du générateur de vapeur aux FPA/FPB, car Jason est obsédé par les appareils de chauffage à vapeur. Rien de tel que le son apaisant de la vapeur qui s'échappe, hein ?

F26 Sablage de la voie

Les roues en acier sur des rails en acier sont plutôt glissantes lorsque le rail est détrempe. Pour augmenter la traction, appliquez un peu de sable sur les rails en appuyant sur F26. N'oubliez pas qu'il est interdit de sabler les rails lorsqu'on se trouve au-dessus d'un aiguillage.

F27 Relâche courte de l'air

Non, il ne s'agit pas de cette relâche du mercredi matin suivant les mardis Taco! Appuyez sur F27 pour une relâche courte de l'air, c'est tout. "Pssst!" C'est un peu comme chuchoter à quelqu'un à la bibliothèque du coin.

F28 Compresseur d'air

Pompez l'air ! En appuyant sur F28, cela activera le compresseur d'air. Mais par défaut, le fichier jouera cette fonction de manière aléatoire.



RÉGLAGES DE SONS PERSONNALISÉS

Des enregistrements optionnels de flûtes sont inclus avec votre FPA/FPB, et peuvent être changés en modifiant la valeur en CV 163. La valeur par défaut est le Nathan M3H à trois flûtes. Les flûtes optionnelles suivantes sont également incluses.

Nous avons également choisi des valeurs par défaut dans les autres catégories car quelqu'un a dû prendre des décisions importantes. Ils peuvent tous être modifiés en ajustant la valeur de leurs CV respectifs.

Veuillez consulter les listes d'options à la page suivante pour toutes les variations des flûtes à air, les cloches, les assécheurs d'air et les crissements de freins.

Flûtes

- CV163=0 Nathan M3H (*Par défaut*)
- CV163=1 Nathan K3L (Rapido)
- CV163=2 Nathan K3L
- CV163=3 Nathan K3H
- CV163=4 Nathan M3
- CV163=5 Nathan K5L
- CV163=6 Nathan K5H
- CV163=7 Nathan K3LA
- CV163=8 Nathan M3R1
- CV163=9 Nathan M5R24
- CV163=10 Nathan P3
- CV163=11 Nathan P5
- CV163=12 Nathan P5A
- CV163=13 Nathan P5R24
- CV163=14 Nathan K3A
- CV163=15 Leslie S3L

- CV163=16 Leslie S5T
- CV163=17 Leslie A-200
- CV163=18 WABCO E-2

Cloches

- CV164=0 Cloche en bronze #1 (*Par défaut*)
- CV164=1 Cloche en bronze #2
- CV164=2 Cloche en bronze #3
- CV164=3 Cloche en bronze #4
- CV164=4 Cloche électronique Transtronic

Assécheur d'air

- CV166=0 Sécheur d'air #1 (*Par défaut*)
- CV166=1 Sécheur d'air #2
- CV166=2 Sécheur d'air #3
- CV166=3 Sécheur d'air #4

Notez qu'après avoir changé les flûtes, la cloche ou tout autre effet sonore, vous devrez peut-être effectuer un cycle de l'alimentation (l'éteindre et le rallumer). Et le fait de changer les flûtes par défaut modifie automatiquement l'enregistrement doppler en F5 également.

PARAMÈTRES DU VOLUME DU SON

Les réglages du volume sonore ont été conçus pour être adaptés aux réseaux. Cela signifie qu'ils ne seront pas particulièrement forts si vous avez l'habitude de voir des locomotives d'autres fabricants exploser à plein volume dès leur sortie de la boîte. Elles ne seront pas non plus particulièrement bruyantes si vous devenez sourd comme Jason. (Il modélise le triage Spadina avec son terminal et ses 40 locomotives

au ralenti. Vous devriez être en mesure d'entendre son modèle depuis Cincinnati). Vous pouvez facilement rendre les sons plus forts si vous utilisez régulièrement vos locomotives dans les centres commerciaux, des expositions ferroviaires ou sur des pistes d'aéroport. Si vous voulez que les sons soient encore plus forts, nous vous suggérons d'abandonner le modélisme et d'acheter une vraie FPA ou FPB.

Vous pouvez également régler les niveaux des volume relatifs aux différents éléments des enregistrements sonores. Si vous êtes du genre à vouloir que la cloche de votre FPA/FPB soit entendue dans la province ou l'état voisin, vous avez toute latitude pour augmenter son volume. Le nôtre est réglé au niveau 62 sur une possibilité de 128.

Pour régler les niveaux de volume, passez en mode programme sur votre système DCC (consultez le manuel de votre système pour savoir comment procéder car chaque système est légèrement différent). Tapez le numéro de CV souhaité, puis insérez les niveaux désirés. Notez que cette opération peut être effectuée soit sur une voie de programmation ou en voie principale (mode ops) si votre système DCC permet la programmation sur la voie principale.

Nous vous recommandons vivement de conserver des notes sur les paramètres que vous avez modifiés et les valeurs utilisées. Si vous devez effectuer une réinitialisation du décodeur (voir "Réinitialisation d'usine" ci-dessous), de bonnes notes vous permettront de réintroduire facilement les modifications que vous souhaitez conserver.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA FPA/FPB

FONCTION	DESCRIPTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
	Volume Principal	63	155	0-192	
F1	Volume de la Cloche	283	64	0-255	
F2	Volume des Flûtes à air	275	118	0-255	
F3	Volume du Crissement du rail	403	50	0-255	
F4	Volume du Générateur de Vapeur	435	80	0-255	
F5	Volume du Effet Doppler lent	411	255	0-255	
F8	Volume du Moteur	259	255	0-255	
F14	Volume du Effet Doppler rapide	419	255	0-255	
F15	Volume du Relâche brève de l'air	387	80	0-255	
F17	Volume Freins appliqués/relâchés	483	65	0-255	
F18	Volume du Freins	339	65	0-255	
F20	Volume du Ventilateurs de radiateur	315	128	0-255	
F25	Volume de la Vapeur	435	30	0-255	
F26	Volume du Sablage de la voie	355	80	0-255	
F27	Volume du Relâche courte de l'air	443	50	0-255	
F28	Volume du Compresseur d'air	307	65	0-255	

— TRÈS IMPORTANT —

Chaque fois que vous désirez configurer manuellement la valeur d'un volume en particulier, vous devez tout d'abord insérer la valeur 1 dans CV32. Comme celui-ci est utilisée comme registre de sélection d'index, des choses indescriptibles peuvent arriver à votre locomotive. Le volume principal en CV63 ne requiert pas cette étape.

Ou bien procurez-vous un LokProgrammer. Oui, nous nous répétons. Et non, nous ne vous apprendrons pas à l'utiliser!

RÉINITIALISATION D'USINE

Sur votre FPA/FPB, vous pouvez effectuer une réinitialisation d'usine en entrant une valeur de "8" dans CV 8, ce qui entraînera la perte de tous vos nouveaux réglages de volume et de moteur. Vous devrez donc reprogrammer tous les réglages que vous souhaitiez conserver. Vous avez pris des notes, n'est-ce pas ?

En effectuant une réinitialisation d'origine sur votre FPA/FPB, vous ne pouvez PAS perdre tous les sons préenregistrés sur votre décodeur. Si vous parvenez à perdre tous les sons de votre locomotive, vous avez probablement mis le feu à votre décodeur avec une pointe de tension. Ouvrez votre locomotive et videz la soudure fondue.

CONSEILS POUR UNE VITESSE LENTE (NON RECOMMANDÉ)

Sur les locomotives Rapido précédentes, nous vous recommandions d'utiliser le "la basse vitesse impressionnante" (notre terme) pour régler les paramètres du moteur. Avec les décodeurs ESU V5 actuels, comme ceux qui équipent ces modèles, nous avons constaté qu'il n'est pas nécessaire de le faire. Nous avons calibré les réglages de vitesse lente sur le décodeur à l'usine pour qu'ils fonctionnent au mieux avec notre moteur et notre boîte d'engrenage.

PLUS D'INFORMATIONS

Tout en abordant les fonctions dont la plupart des modélistes auront besoin pour un fonctionnement normal, ces instructions ne couvre qu'un petit nombre des nombreuses fonctions personnalisables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs avancés qui souhaitent explorer plus en profondeur les capacités du décodeur, nous vous suggérons de télécharger le manuel du décodeur ESU LokSound V5, disponible sur la page de la FPA/FPB dans la section Support de notre site web.

GARANTIE LIMITÉE « ENVIRON CINQ ANS »

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tous les problèmes ou questions que vous pourriez avoir avec vos locomotives FPA/FPB. Si votre locomotive présente des défauts de fabrication, nous la réparerons en utilisant de nouvelles composantes. Si une réparation n'est pas possible, nous la remplacerons purement et simplement tant et aussi longtemps que nous en aurons en inventaire. Nous conservons normalement des pièces de rechange jusqu'à six mois après la sortie d'un modèle. Et même si nous aimerions avoir un inventaire illimité de pièces de rechange, notez que celles-ci finiront par s'épuiser elles aussi. Si vous êtes comme la plupart d'entre nous et que, après avoir acheté cette locomotive, vous l'avez reléguée sur l'étagère pleine de boîtes de modèles dans le coin le plus sombre de votre sous-sol et que vous ne la découvrez que 30 ans plus tard, ou après que votre ami ait fait rouler la sienne au club, alors vous serez seul en cas de problème. Nous avons probablement tous pris notre retraite à ce moment-là et après avoir réalisé que nous avons pris notre retraite trop tôt, nous avons tous créé nos propres entreprises de trains miniatures dans nos propres sous-sols, dans l'espoir qu'un jour nous atteindrons la retraite. Sauf Mohan... il travaille toujours chez Rapido à 93 ans.

Il y a un certain nombre de choses que cette garantie ne couvre pas. Si votre FPA/FPB arrive avec quelques pièces de dessous de caisse décollées, il y a de fortes chances que vous puissiez faire une réparation en moins de temps et d'efforts qu'il ne vous en faudrait pour nous contacter. Ne craignez pas de faire du modélisme ferroviaire ! La colle blanche fait des merveilles pour fixer toutes sortes de pièces et n'abîmera pas votre peinture. La colle Gorilla Glue... pas vraiment. Cependant, si des pièces manquent, c'est une autre histoire - appelez-nous ou faites-nous parvenir un courriel et nous vous enverrons des pièces de rechange.

Bien entendu, les dommages causés par le fait de faire rouler votre locomotive à pleine vitesse dans une courbe de 15 pouces de rayon sur le rebord de votre réseau, de stationner votre locomotive sous la chute à charbon, de modifier votre locomotive pour qu'elle fonctionne au diesel, de verser du carburant dessus et d'y mettre le feu pour qu'elle fume comme une vieille ALCO, ou tout autre dommage causé par votre faute ne seront pas couverts par la garantie. Toutefois, si une catastrophe survient et que votre locomotive est endommagée, appelez-nous et nous ferons de notre mieux pour vous aider. Oui, même si c'est votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Ne soyez pas timide.

REMERCIEMENTS

De nombreuses personnes remontant jusqu'en 2014 ont été extrêmement utiles pour s'assurer que vos modèles de la FPA/FPB sont des œuvres d'art précises. Nous devons les remercier tous à nouveau ; une seule fois ne suffit pas pour exprimer notre gratitude. Merci à Jon Archibald, Jeff Arnold, Jeff Birmingham, Daniel Biernacki, Bob Boudreau, Wes Brown, Duane Buck, Jack Consoli, Dan Dell'Unto, Larry DeYoung, Rob Dingman, Elden Gatwood, Ken Goslett, Pres Greenman, Scott Hartley, Ed Hawkins, Matt Herman (ESU), Steve Hoffman, Kevin J. Holland, John Hutchins, Richard Jahn, Don Jaworski, Stephen D. Johnson, Mark Kaluza, Ed Kapriske, Schuyler Larrabee, Julien Lévesque, Al Lill, Dave Love, Steve Lucas, Brian Marsh, Greg Martin, Bill McCoy, Jim McMorris, Jim Mischke, Jakob Mueller, Nate Obermeyer, David Orr, Helmut Ostermann, Bob Pennisi, Mark Perry, Jeff Pinchbeck, Michael Salfi, Mark Sampson, Brian P. Schuff, Ray Stern, John Sutherland, Jay Thompson, Paul R. Tupaczewski et Ken Young. Nous tenons à remercier tout particulièrement Exporail à Saint-Constant, au Québec, qui nous a permis de réaliser notre numérisation 3D originale de la FPA-4 il y a de nombreuses années, ainsi que le chemin de fer New York & Lake Erie à Gowanda, dans l'État de New York, qui exploite toujours la seule FPA-2u toujours en service, soit la VIA/CN no. 6758.

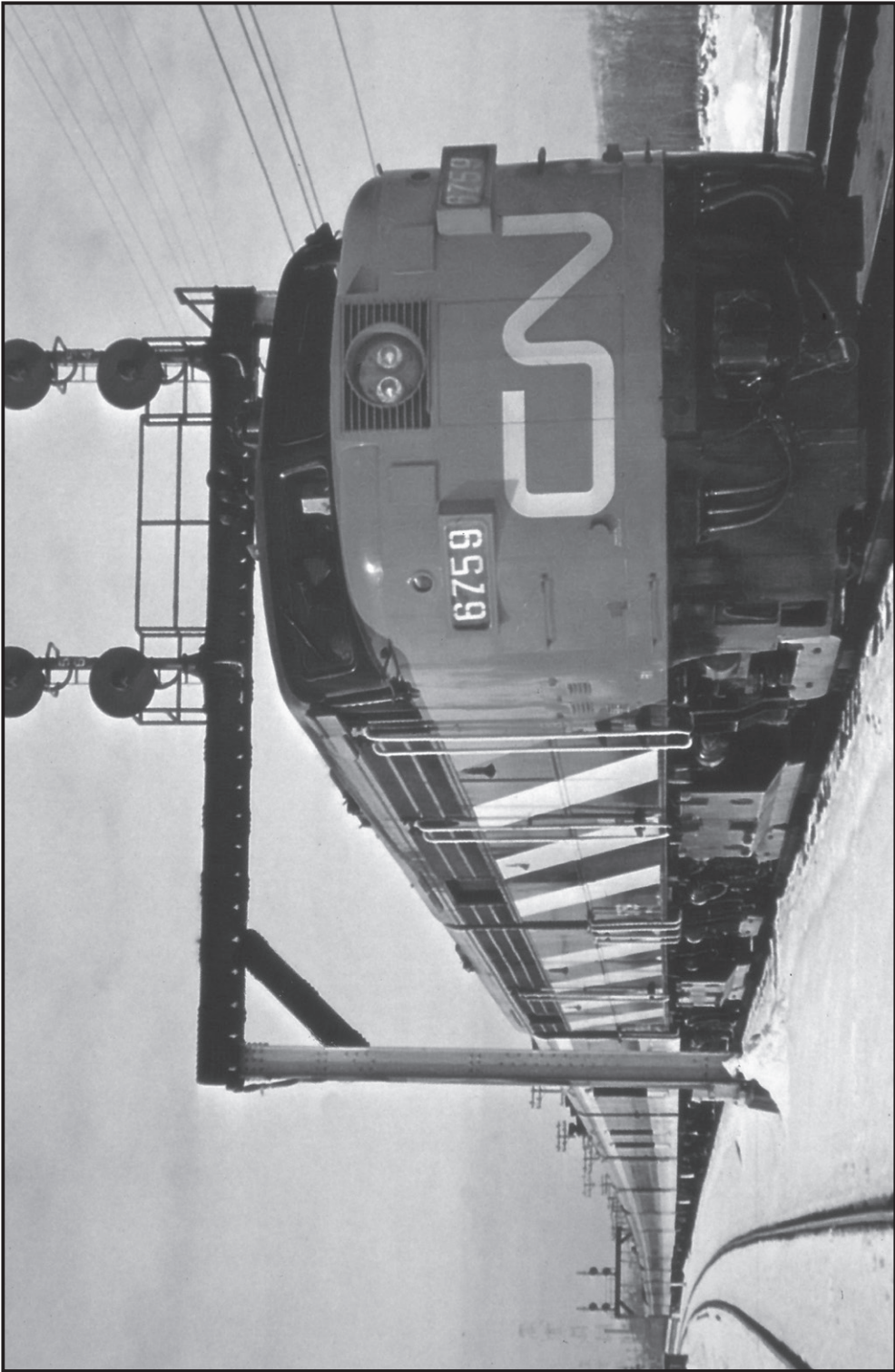
Un grand merci à Richard Longpré pour l'excellente traduction Canadienne Française.

CONTACT US! CONTACTEZ-NOUS!

Rapido Trains Inc.
500 Alden Road, Unit 21
Markham, Ontario
L3R 5H5 Canada



Tel. (905) 474-3314
Toll Free 1-855-LRC-6917
Fax. (905) 474-3325
Email. trains@rapidotrains.com
service@rapidotrains.com



CN FPA-2u 6759 and an FPB-2u. Maritime Express near Montreal.