



*Manuel  
d'Opération  
du Mécanicien  
de Locomotive*

**MODÈLE FP7  
MODÈLE FP9A**



**ENGLISH ON OTHER SIDE**

## **MANUEL D'INSTRUCTIONS DE LA FP7/FP9A**

Nous vous remercions d'avoir acheté la locomotive FP7 ou FP9A de Rapido Trains. Nous disons « ou », puisque nous voulons vous démontrer qu'il y a bel et bien une différence entre les deux. Mécaniquement identiques, elles comportent des différences externes notables. C'est pourquoi elles partagent le même manuel, comme deux frères. Alors prenez note que le « ou » sera remplacé dans ce manuel par une barre oblique, afin de le garder le plus mince possible et par soucis d'économie. Autrement, nous aurions dû réduire le salaire de Jordan, eu été autrement.

Nos locomotives FP7/FP9A sont munies d'un décodeur ESU Loksound Select et peuvent être utilisées en mode DC ou DCC. Elles sont entièrement compatibles avec les premières générations de la FP9A livrées avec l'ensemble du Canadien (ces dernières équipées du décodeur SoundTraxx Tsunami) et peuvent être jumelées en UM sans compromis. Veuillez vous référer à la rubrique « Opération - DCC/DC avec son » afin de vous familiariser avec les différences de programmation pour ces deux types de décodeur.

Vous pouvez nous joindre par courriel: [trains@rapidotrains.com](mailto:trains@rapidotrains.com), soit par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-3314) et finalement par pigeon voyageur à l'adresse figurant à la page suivante.

Prière de ne pas nous retourner un modèle avant d'avoir obtenu une autorisation de notre part. Le régulateur de caprice de la machine à voyager dans le temps TARDIS de Rapido est défectueux. Nous ne pouvons donc pas vous retourner votre modèle avant même de l'avoir reçu. Et si vous passez par les forums en ligne pour vous plaindre que vous nous avez fait parvenir votre modèle il y a de ça des mois, alors qu'en réalité, nous l'avons seulement reçu mardi dernier, alors nous allons faire de vous notre tête de turc en apposant votre photo sur les murs de notre bureau.

S'il vous arrivait d'ouvrir la boîte de votre modèle après votre retraite en 2103, il y a de fortes chances que Rapido soit passé aux mains d'une autre entreprise comme Récupération Galactique & Assurance, une compagnie spécialisée dans le vol de vaisseaux spatiaux intergalactiques. Mais ces derniers ont déjà tiré leur révérence depuis 2096, alors que la propriété intellectuelle de Rapido est passé aux mains du Conglomérat Sirius. Vous devrez alors vous adresser à Trau Morgus situé sur Androzani Major.

---

## **CONTACTEZ NOUS!**

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



**Télé. (905) 474-3314  
Sans Frais 1-855-LRC-6917  
Télé. (905) 474-3325  
Courriel. [trains@rapidotrains.com](mailto:trains@rapidotrains.com)**

## TABLE DES MATIÈRES

À Propos de la Vraie .....	4
Rodage .....	4
L'affreux Attelage sur le Devant .....	4
Changer les Attelages.....	5
Grillages Latérales Munis de Fentes Horizontales .....	5
Pièces Manquantes ou Défectueuses .....	5
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive .....	6
À quoi servant ces Pièces Supplémentaires? .....	6
Retirer la Carrosserie .....	9
Fonctionnement – DC (Sans le Son) .....	10
L'installation d'un Décodeur DCC Sans le Son .....	10
Fonctionnement – DC (Avec Son) .....	11
Fonctionnement – DCC (Avec Son) .....	12
• Adresse de la Locomotive .....	12
• Activez le Son .....	12
• Fonctions .....	12
• Les Fonctions: Informations Supplémentaires .....	13
• Flûtes et Cloches.....	16
• Réglages du Volume du Son .....	16
• Tableau de Réglage du Volume du Son .....	17
• Remise à Zéro d'Origine .....	17
• Astuces pour une Basse Vitesse Impressionante .....	18
• Informations Supplémentaires .....	18
Garantie à Vie Limitée .....	18
Remerciements .....	19

## RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA FP7/FP9A

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	PLEINE PUISSANCE
F4	FREINAGE RÉHOSTATIQUE
F5	PROJECTEUR MONTÉ SUR LE TOIT (SI MUNIE)
F6	PHARES DE FOSSÉ (SI MUNIE)
F7	PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASSIFICATION – BLANCS
F10	FEUX DE CLASSIFICATION – VERTS
F11	FREIN
F12	FLÛTES EN DOPPLER LENT
F13	GRINCEMENT DANS LES COURBES

## À PROPOS DE LA VRAIE

Quelle est l'appellation véritable de cette locomotive? Le manuel de la F9/FP9A de la General Motors la présentait comme étant la FP9 et la FP9A..sur la même page ! Dans la terminologie des chemins de fer, la logique n'était pas vraiment présente, alors que le CN désignait ses FP9A comme étant de FP9A et FP-9A, mais jamais FP9.

Pour ce qui était du CP, on désignait la FP7 comme DPA-15a à DPA-15d, désignant des locomotives voyageur, alors que DFA-15c à DFA-15g, désignaient les locomotives de marchandise. La FP9A était similairement désignée comme classe -17, ce qui ne signifie pas grand chose lorsqu'utilisé dans une conversation. Nous avons alors décidé de l'appeler la FP7 ou FP9A sans raison autre que c'est ce qu'il lui va le mieux.

## RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre FP7/FP9A a subi des essais en atelier...durant une minute. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles et d'éliminer les effets saccadé d'un nouveau moteur. Suite à la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de mettre votre FP7/FP9A sur une boucle d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce de une à deux heure à régime lent et accéléré.

L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boite d'engrenage en contient déjà suffisamment. Laissez-la rouler.

## L'AFFREUX ATTELAGE SUR LE DEVANT

Alors que vous avez le bonheur de posséder un réseau de la grandeur d'un hangar d'avion et des courbes d'un rayon de 12" construit sur votre domaine, tous n'ont pas cette chance. Pour que votre FP7/FP9A puisse négocier des courbes plus serrées, nous avons installé un attelage plus long qui n'interfère pas avec le chasse-pierre. L'inconvénient, c'est qu'il risque de s'affaisser et de s'accrocher les cœurs de croisements. Si cela vous incommode, vous avez deux options:

- A) Remplacer celui en place par un autre de votre choix en prenant soin de couper la tige sous l'attelage, ou
- B) Prendre des photos de très près qui démontrent à quel point l'affaissement est tragique, puis mettre le tout sur les réseaux sociaux en insistant que c'est un non-sens; ne vous fatiguez surtout pas à le changer parce que vous ne savez pas comment tenir un tournevis; vous devenez de plus en plus enragé à chaque fois que vous le regardez; puis, vous réalisez que vous devriez apprendre à devenir modéliste ferroviaire plutôt que de payer cette équipe de 47 constructeurs de réseaux Suédois afin qu'ils construisent votre hangar pour avions.

Dirigeons-nous vers l'arrière de la locomotive: la plaque tampon est munie d'un ressort qui peut accrocher dans les courbes serrées. Pour ces dernières, nous avons inclus un attelage ultra long afin d'éviter ce problème.

## **CHANGER LES ATTELAGES**

Changer les attelages est un jeu d'enfant. Placez une nappe sur votre établie ou votre table de cuisine. Utilisez un berceau en styromousse (disponible chez Micro- Mark, produit #80784) ou empilez quelques serviettes à main repliées sur elle-même directement sur la nappe et y déposer la FP9A à l'envers sur le toit. À l'aide d'un tournevis cruciforme (Phillips), dévissez la boîte d'attelage en le sortant doucement pour ne pas endommager les détails qui s'y trouve autour. Jurez à haute voix quand ce dernier se détachera. Installer l'attelage de remplacement dans la boîte et refermez le couvercle. Reprendre la locomotive FP9A et vérifiez tout autour et sur la nappe pour vous assurer qu'aucune pièce du toit ne se soit détachée. Le cas échéant, les remettre en place avec une colle blanche. Maintenant, n'allez pas dire que vous n'avez pas été avisé. Sur ce...

## **GRILLAGES LATÉRALES MUNIS DE FENTES HORIZONTALES**

Si votre locomotive est munie de grillages comportant des fentes horizontales, prenez note qu'il n'est pas possible d'utiliser notre méthode non-brevetée que nous souhaiterions bien qu'elle le soit, des « Grillages sans distorsion ». Cela ne ferait qu'empirer le problème. Ces grillages sont retenus en place par une dizaine de languettes, mais un changement de température ou d'humidité peut quand même les affecter, créant une distorsion. Si votre locomotive est remise dans un environnement où la température ainsi que l'humidité varient peu, nous vous suggérons d'attendre quelques semaines avant de stabiliser les grillages avec une colle blanche. Si vous transportez souvent votre locomotive hors de son emplacement habituel ou si votre réseau est construit dans le désert de l'Australie, sans air climatisé ni chauffage, vous devez accepter la distorsion comme solution de rechange plus économique que d'isoler et de tempérer votre cabanon.

## **PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES**

Comprenant plus de 300 pièces détaillées, la FP7/FP9A est un modèle bêtement complexe. Afin d'éviter toute frustration, nous vous recommandons d'inspecter la locomotive sur réception afin de vous assurer de son exactitude. Nous nous efforçons de trouver les erreurs qui se glissent chez le manufacturier, mais comme nous produisons des douzaines de locomotives pour chaque production, il est possible que quelques-unes échappent à nos inspecteurs en contrôle de la qualité. Comme ces derniers aiment les soirées Karaoké à en perdre leur latin, nous devons les pardonner de leur fatigue du lendemain. Au moins, ils connaissent les paroles de la chanson "Don't Stop Believing" du groupe Journey.

L'autre problème se trouve dans la manutention. 99% de toutes nos locomotives sont en parfaite condition lorsqu'elles quittent l'usine. Mais nos courtois transporteurs de colis et de courrier aiment bien pratiquer pour la Coupe Mondiale du Rugby en utilisant nos modèles. De cette façon, il est fort probable que votre FP7/FP9A est été utilisée sur un terrain de 300 verges vers la zone des buts et projetée au sol lors d'une danse de la victoire par Doug le receveur de passe. Aucun de nos emballages n'a été conçu pour résister à de tels traitements.

Si certaines pièces se détachent lors du transport, elles seront facilement repositionnables en utilisant une colle blanche ou de type cyanoacrylate. La colle blanche est fortement recommandée puisqu'elle fonctionne tout aussi bien et est facile à nettoyer. À l'aide d'un linge humide, vous pouvez enlever l'excédent de colle sans endommager la peinture. Ceci dit, si le service de courrier l'a endommagé à un point tel qu'elle ne peut être réparée, veuillez communiquer avec nous pour prendre des arrangements.

Si des pièces étaient manquantes ou brisées, veuillez communiquer avec nous soit par téléphone ou courriel. Nous serons heureux de vous faire parvenir des pièces de rechange. Nous supportons nos produits à 100%...

## VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Avant qu'elle ne quitte l'usine, nous nous efforçons d'offrir une locomotive en parfaite condition répondant aux normes. Si le Karaoké s'avérait particulièrement bon la veille de l'assemblage de votre modèle, il y a de forte chance qu'elle souffre de quelques problèmes. Une inspection au préalable vous permettra de résoudre la plupart des problèmes opérationnels

- Vérifiez l'étalement des roues à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Si l'une des roues est hors limite, retirez-la du boggye. Pour ce faire, utilisez un tournevis plat et repliez le couvercle de la boîte d'engrenage vers vous en écartant doucement chaque côté de la monture. Pour remettre la roue en place, répétez l'opération dans l'ordre inverse en vous assurant que le couvercle de la boîte d'engrenage est inséré fermement en place avant de la placer sur la voie.
- Assurez-vous que tous les conduits et autres appareils du dessous sont bien en place et assure un dégagement suffisant au-dessus de la voie. Vérifiez aussi les boyaux d'air et conduits de vapeur situés à l'arrière de la locomotive, les deux goupilles d'attelage ainsi que le réservoir de récupération sous le réservoir de carburant.
- Assurez-vous que les boggyes pivotent librement sans toutefois qu'ils sautillent. S'ils accrochent, vérifiez que les cylindres de frein et leurs tuyaux n'interfèrent pas avec certaines composantes du dessous.
- La plaque tampon arrière devrait se déplacer librement et reprendre sa position initiale rapidement. Sinon, il se peut qu'elle soit pliée – vérifiez tout excès de plastique qui pourrait causer une interférence.

## À QUOI SERVENT CES PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES?

Lorsque Josh a pris le relais de ce projet (d'accord, nous lui avons imposé), il n'était pas familier avec les FP7/FP9A. Par le fait même, s'il avait eu les connaissances qu'il a acquises depuis, les choses se seraient passées autrement. Après avoir exploré à fond cette locomotive, non seulement il a fait des cauchemars au sujet de l'emplacement des différentes pièces, mais il se considère maintenant comme un expert. Si vous avez des

préoccupations ou des difficultés, il nous fera plaisir de vous aider.

Les endroits prévus pour recevoir des détails supplémentaires, possède des fossettes indiquant l'endroit exact à percer. Utilisez le schéma se trouvant vers le milieu de ce manuel afin de vous guider. De plus, utilisez des photos de la vraie locomotive dans la mesure du possible.

### **Projecteur monté sur le toit**

Si vous possédez une FP7 qui était utilisée en service voyageur (la série 1400), il y a de fortes chances qu'elle possédait un projecteur déjà installé sur le toit. Si votre locomotive n'en possède pas, le circuit est déjà en place et vous n'avez qu'à percer un trou pour y installer le projecteur. Pour ce qui est des locomotives du CN, elles n'en possédaient pas, alors cette étape ne vous concerne pas.

### **Brise-glace**

Toutes les locomotives de la série 1400 possédaient des brise-glaces montés sur le toit afin de briser la glace suspendue empêchant d'endommager les voitures panoramiques. En service marchandise, ces brise-glaces ont été retiré sur la plupart de ces locomotives. Nous en avons inclus pour ceux qui désirent en installer. Suivez les instructions du schéma prévu à cette fin pour les installer. Normalement, les brise-glaces vont de pair avec le projecteur monté sur le toit, mais sur certaines photos, les brise-glaces sont présents sans le projecteur. Comme si ce n'était pas suffisant, nous avons observé une photo montrant le toit d'une locomotive sans les brise-glaces, mais munie du projecteur. Pas trop standard le CP!

### **Poignées montantes**

Au CP, la position des différentes poignées montantes sur le devant ainsi que sur la carrosserie en générale, diffèrait d'une locomotive à l'autre. Ces dernières permettaient aux employés d'accéder les brise-glaces et le projecteur sur le toit. En général, quand ils furent retirés, les poignées montantes ont aussi été retirées, mais certaines les conservaient. Nous les avons installés seulement sur les locomotives dont nous étions certains qu'ils y étaient. Autrement, ces pièces sont disponibles dans le sac contenant les pièces détachées.

### **Les petites poignées montantes et les marchepieds sur le devant**

Lorsque l'ONR a installé les prises UM sur le devant de ses FP7, ils ont également installé une petite poignée montante tout près du numéro illuminé du côté mécanicien, afin de permettre aux équipes de train d'y avoir accès. Un marchepied a aussi été installé au-dessus du chasse-pierres afin de permettre aux équipes de grimper et d'y installer le câblot dans la prise UM. Il y a conflit lorsque les phares de fossé ainsi que le marchepied sont installés. Ce dernier doit être entaillé pour faire place aux phares de fossé. Nous vous suggérons d'installer les phares en premier et d'entailler le marchepied suffisamment pour l'installer.

### **Les flûtes**

Nous croyons avoir été en mesure de bien positionner les flûtes puisqu'il n'y avait qu'une dizaine de FP7 du CP dont les flûtes étaient installées au milieu du toit. Si

l'envie vous prend de faire autrement, vous trouverez ce qu'il vous faut dans le sac de pièces détaillées. En ce qui concerne les modélistes du ONR, vous trouverez les deux flûtes supplémentaires qui peuvent être montées sur les trois déjà existantes, afin qu'elle devienne une flûte à cinq cloches. Comme l'arrangement de ces dernières varie considérablement, nous avons inclus la version populaire.

## Cloche

Au CP, de même que pour les locomotives VIA 6300 reconditionnées, les cloches étaient montées sur le rebord de châssis de la locomotive. Éventuellement, le CN, l'ONR et VIA les ont relocalisées sur le toit. Si la cloche n'est pas déjà installée sur le toit, vous en trouverez une dans le sac en plastique contenant les pièces détaillées. Référez-vous au schéma de la cloche ci-inclus pour l'installation.

## Antenne Radio

Il y avait deux modèles d'antenne radio sur les locomotives Canadiennes – la plus populaire était la Sinclair (longue et plate) et l'antenne whip (ronde). Le CN, le CP ainsi que VIA utilisaient les Sinclair, alors que le ONR utilisait les deux, ce qui rends les choses incertaines par rapport au choix de l'antenne. Nous avons même vu des photos de locomotive qui avaient les deux. Si l'une ou l'autre manque sur votre modèle, référez-vous au schéma ci-inclus pour l'installation.

## Phares de fossé

Éventuellement, toutes les FP7/FP9A ont reçu les phares de fossé, assumant qu'elles ont été en service dans les années 1980. Le CP a commencé à les installer au début des années 1970 sur les locomotives affectées en service voyageur. Quelques locomotives aux couleurs CP Rail avec rayure de 5" ont été observées avec ceux-ci. D'un style un peu différent, l'ONR avait commencé l'installation peu de temps après l'apparition des couleurs jaune avec Chevrons. Pour ce qui est de VIA, elles ont toutes reçu les phares de fossé et par conséquent sont déjà installés sur votre modèle. Si ce n'est pas le cas, faites-le nous savoir afin d'affliger une correction à la personne en charge du projet.

***Note: Avant de percer les trous, retirez la carrosserie du châssis afin d'éviter tout dommage aux DEL qui se trouvent derrière la carrosserie.***

Par le passé, nous vous avons fourni un gabarit qui ne semblait pas donner les résultats escomptés. Pour cette raison, nous avons adopté une nouvelle approche. L'espacement entre les deux phares de fossé (de centre à centre) est de 17.4mm. L'espacement entre deux rails à l'échelle HO (À partant du dessus du rail, d'un centre à l'autre des deux rails) est de 17.4mm. En utilisant une section de voie comme guide, enlignez l'embout de la voie à l'avant de votre locomotive puis indiquez l'espacement. Par la suite, mesurez 1.45mm à partir du dessus du chasse-pierres afin de localiser l'endroit à percer. Insérez une mèche de petite taille (#78) dans un porte-mèche. Percez un trou d'appoint dans chacun des endroits prévus pour chaque phare de fossé. Terminez le perçage avec une mèche #53, mais pas plus grosse. Si nécessaire, agrandissez le trou de manière progressive avec une mèche un peu plus grosse, soit de #52 à #50. Assurez-vous

de percer le trou à angle avec la voie et non à 90° avec la carrosserie, si vous ne voulez pas que votre locomotive ait les yeux croches!

Insérez le phare de fossé translucide dans son moulage, trempez l'embout dans une colle blanche, essuyez l'excès et l'insérer dans son orifice. Voilà, le tour est joué et vous avez maintenant des phares de fossé fonctionnels.

## Les boyaux à air pour freinage en UM

Les boyaux à air servant au branchement des freins en UM entre locomotive, n'étaient pas toujours présents. Au fil des ans, les chemins de fer les ont ajoutés sur une certaine période de temps. Nous les avons installés, mais si la photo de votre locomotive diffère en ce sens, nous en avons inclus dans le sac de pièces détaillées. À l'aide du schéma ci-inclus, repérez les fossettes derrière le chasse-pierres, indiquant l'endroit approprié pour percer les trous nécessaires à leur installation.

## Panneau du Polar Bear Express

L'Ontario Northland a créé un large panneau d'acier pour ses locomotives FP7 vertes et jaunes utilisés sur le Polar Bear Express entre Cochrane and Moosonee. Ils sont montés de chaque côté de la cabine longeant le cadre de la carrosserie et centrés entre l'échelle de la cabine et la fin du chasse-pierres du devant. Le sigle de l'ours est orienté vers l'avant du train.

## RETIRER LA CARROSSERIE

Si vous désirez retirer la carrosserie de votre FP7/FP9A (pour y installer des personnages ou 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 la pièce automatiquement pour ensuite la diriger vers le centre du soleil. Il se peut même que vous en ressentiez les effets sonores. Ne perdez pas votre temps à la retrouver, elle est disparue 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 surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher 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).
- Dans un berceau en mousse (blanc de préférence), retournez la locomotive sur le toit et retirez les vis des deux attelages. Dégagez la boîte de son orifice à chaque extrémité et retourner la locomotive de nouveau sur ses roues. Tout en écartant les côtés, retirez la carrosserie tout en l'agitant doucement en soulevant l'arrière en premier. Souvenez-vous du verrouillage du téléporteur.

## **FONCTIONEMENT - DC (SANS LE SON)**

Si votre locomotive FP7/FP9A n'est pas équipée d'un décodeur muni du son, elle se comportera comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Le rapport de démultiplication des engrenages est de 14:1, ce qui lui permettra vraisemblablement d'être utilisée en UM (unité multiple) avec votre flotte existante. Déposez-la sur les rails, alimentez-la et admirez son déplacement

En DC, la majorité des caractéristiques de l'éclairage ne fonctionne pas. Si vous appréciez les dispositifs d'éclairage, tels les feux de classifications, le phare arrière ou le projecteur monté sur le toit, vous devriez songer à mise à niveau en DCC. Nous sommes persévérants et cela vous épuise, mais l'amélioration de votre réseau en DCC est la solution. C'est comme s'acheter une radio FM ou bien cette chose étrange qu'est un téléphone à clavier.

Mais si vous voulez vous prévaloir de ces caractéristiques géniales, vous devez vous en remettre à un réseau en DCC. (Et en passant, les films ne sont plus muets de nos jours.)

Maintenant que nous avons mis en rogne les utilisateurs DC, nous désirons vous informer que les effigies des employés de Rapido sont maintenant disponibles. Vous pouvez les faire brûler au-dessus d'un feu de joie, les brocher sur une pancarte ou tout simplement les étaler sur votre parterre. Elles ne coûtent que \$299.95 chacune, soit environ la mise de départ pour une conversion vers de DCC. Procurez-vous cinq et obtenez Dan García gratuitement. Il s'agit du vrai Dan, pas de l'effigie. Prenez-en six et nous vous ferons parvenir un ensemble DCC!

## **INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON**

La FP7/FP9A contient 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 attachée à la carte-mère. Pour installer un décodeur, vous devrez ouvrir votre FP7/FP9A, retirer le capuchon protecteur 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 #54615 - LokPilot V4.0 DCC avec 21MTC

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

ESU a produit une table de fonctions pour les FP7/FP9A qui peut être téléchargée dans leur décodeurs sans son (54615) afin que les boutons de fonction et contrôles moteurs soient exactement les mêmes que notre version avec son. On peut la télécharger sur la section support de notre site web. Vous aurez besoin d'un LokProgrammer ESI pour écrire

la table de fonction dans le décodeur 54615. Si vous n'avez pas un LokProgrammer, vous pouvez ajuster les valeurs CV de la façon conventionnelle.

Saviez-vous qu'il est plus simple d'acheter une locomotive DCC munie du son et d'éteindre ce dernier, que d'en acheter une sans le son ? Après que vous avez acheté le décodeur silencieux et passé quatre heures à magouiller avec ce dernier, réparer les pièces que vous avez brisées et faire marcher toutes les fonctions correctement, vous réaliserez qu'il aurait été moins onéreux et moins frustrant d'acheter le modèle avec son et d'éteindre les sons. Votre temps et équilibre mental valent bien quelque-chose, après tout! Nos ventes de FP7/FP9A avec son sont quatre fois plus élevées que pour le modèle sans son.

## — FONCTIONNEMENT - DC (AVEC SON) —

Sur un réseau DC, le fonctionnement de la FP7/FP9A munie du son fonctionne à peu près comme toutes les locomotives DC munis du son. Donnez-lui de la puissance et elle se mettra en marche aux alentours de 7 volts. La cloche et les flûtes ne fonctionneront pas en DC. Certains systèmes DCC semblent offrir une fonction qui peut les faire fonctionner, mais nous n'avons pas fait l'essai. Alors si votre FP7/FP9A se consume instantanément, contactez-nous pour une aide immédiate, et par la suite, communiquez avec le fabricant du transformateur et leur dire qu'ils ont détruit votre nouveau RDC Rapido. Le pleurnichage est facultatif, mais donne généralement de meilleurs résultats.

Si vous désirez utiliser votre FP7/FP9A munie du son sur réseau DC, le circuit du Back-EMF peut interférer au moment d'arrêter la locomotive. Pour éteindre le Back-EMF, vous devez ajuster la valeur dans CV 48 pour 18, et ce sur un réseau en DCC. Pour le remettre en fonction, insérez 19 dans CV48. Si vous aimez les sons de locomotives alors que vous possédez un réseau en DC, nous vous suggérons d'investir en vous munissant d'un système DCC.

## — 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.

## **FONCTIONNEMENT - DCC (AVEC SON)**

Notre son provient d'enregistrements effectués en 2009 à partir d'une vraie locomotive FP9A Canadienne équipée d'un moteur 567C. Si vous n'avez pas visionné ce film, nous vous invitons à le regarder sur notre chaîne YouTube. Il s'intitule "The Really Cheap FP9 Movie". Le son produit par notre locomotive qui en est muni est remarquable puisqu'il a été produit alors que la locomotive subissait une contrainte – ce qui diffère des autres sons de la FP7 ou de la FP9A lorsque le moteur tourne à plein régime alors que la locomotive est stationnaire. Rassurez-vous, le moteur de la FP7 et de la FP9A est le même, exception faites des quelques chevaux vapeur supplémentaires pour la FP9A.

## **ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE**

Votre FP7/FP9A de Rapido est programmé en usine avec l'adresse 3 par défaut. En mode DCC, nous vous suggérons de vérifier si l'adresse d'origine correspond au 3. Une fois la vérification faite, vous devriez lui assigner un numéro unique (soit son numéro actuel) avant de procéder aux étapes suivantes. Cela peut être effectué en voie de programmation (recommandé) ou sur la voie principale si votre système vous permet de le faire. Si vous programmez sur la voie principale et que d'autres locomotives programmées à l'adresse 3 (adresse par défaut des locomotives neuves) s'y trouvent, il est à PARIER que vos autres locomotives changeront d'adresse simultanément.

Prenez note que certains systèmes DCC s'emballent lorsque vous programmez des locomotives avec son en voie de programmation, principalement due à une forte demande en électricité. Si cela devait vous arriver, essayer la programmation en voie principale.

## **ACTIVEZ LE SON**

Appuyez sur F8 pour entendre la séquence de démarrage de la FP7/FP9A suivi du son du moteur au ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive de fonctionner jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit jouée. Chez Rapido, nous avons éteint cette caractéristique. Référez-vous au manuel des décodeurs ESU LokSound Select pour de l'information supplémentaire. On peut la télécharger sur la section support de notre site web. Cette caractéristique s'intitule "Prime Mover Startup Delay" et elle est disponible à la page 35 du manuel ESU au moment d'écrire ces lignes.

Si vous appuyez sur F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, la séquence de démarrage sera omise et le son débutera. Appuyez de nouveau sur F8 pour éteindre le son.

## **FONCTIONS**

F0	Phares avant	F5	Projecteur monté sur le toit*
F1	Cloche	F6	Phares de Fossé*
F2	Flûtes	F7	Phare Avant en Veilleuse
F3	Pleine Puissance	F8	Démarrage/Muet/Éteindre
F4	Freinage Rhéostatique	F9	Feux de Classification Blancs

F10 Feux de Classification Verts  
 F11 Freinage  
 F12 Flûtes en Doppler Lent  
 F13 Grincement dans les courbes  
 F14 Générateur de vapeur

F15 Utilisation en Manœuvre  
 F16 Flûtes en Doppler Rapide  
 F17 Éteindre les numéros illuminés  
 F18 Phare arrière rouge\*  
 F20 Freins Appliqués/Relâchés

\* si munie

## LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

### F0 Phares avant

Comme la vraie locomotive, les phares de notre FP7/FP9A ne sont pas directionnels et demeurent allumés jusqu'à ce que vous les éteigniez. Le phare arrière n'est pas un phare de reculons comme on le décrit, mais bien un phare arrière. Sur la vraie locomotive, il serait allumé lors de manœuvre ou déplacement seul de la locomotive. Consultez F15 Utilisation en manœuvre pour en savoir davantage sur son fonctionnement. Nous avons appris certaines choses au sujet des opérations réalistes depuis la mise en marché du Canadien et nous nous efforçons d'améliorer nos modèles en ce sens.

### F1 Cloche

Comme si c'était chose courante avec les cloches à air de première génération de plusieurs chemins de fer, nous en sommes venus à la conclusion que le rythme de la cloche est satisfaisant en « autant qu'elle sonne ». Chaque cloche de locomotive possède un rythme qui lui est propre, mais toutes bruyantes. Nous en avons sélectionné la plus appropriée.

### F2 Flûtes

Nous avons tellement adoré le plus récent enregistrement de nos flûtes que nous avons décidé de les utiliser de nouveau. Afin d'obtenir un "coup bref", appuyez rapidement sur F2 ou sur la touche "HORN". Si vous entendez un long coup qui s'estompe, c'est que vous pressez trop longtemps. Si vous n'arrivez toujours pas à obtenir un coup bref après plusieurs tentatives, changez votre système pour un NCE. Les flûtes par défaut sont les M3H, mais d'autres modèles sont incluses. Consultez « Flûtes et Cloches » ci-dessous.

### F3 Pleine Puissance

La fonction ESU « pleine puissance » vous permet de jouer avec le moteur de votre FP7/FP9A tout comme un instrument de musique. En appuyant sur F3, vous activez « le maintien de la conduite ». Cette fonction maintient la vitesse de la locomotive et ce peu importe le palier de vitesse de votre manette. Au fur et à mesure que vous augmenterez la puissance, le grondement des moteurs suivra vous permettant de simuler le transport de lourdes charges. Dans la réalité, la puissance de la locomotive dépasse largement ses capacités. La puissance utilisée ne sert que pour la vitesse et non pour transporter de lourdes charges.

La fonction « pleine puissance » est encore plus jolie à entendre lors de la décélération, ce qui permet d'imiter le son d'un train en inertie tout comme les vrais. En appuyant de nouveau sur F3, vous mettez ainsi fin à la fonction « pleine puissance » et votre

locomotive accélérera ou décélérera selon la position demandée. Prenez des notes sur les différentes étapes et des vitesses obtenues lors de l'utilisation de F3 « pleine puissance », autrement, votre FP7/FP9A s'envolera comme un avion.

## **F4 Freinage Rhéostatique**

Appuyez sur F4 pour attendre le son du freinage rhéostatique. Qu'est-ce qui se passe ici? Plusieurs modélistes se sont plaint que cette fonction se trouvait vers la fin des fonctions sur la première génération de la FP9A. Nous nous en excusons et l'avons amené aux premiers rangs des fonctions tel que demandé.

## **F5 Projecteur monté sur le toit (si munie)**

Ces projecteurs montés sur le toit étaient installés en usine sur les locomotives FP7/FP9A en service voyageur. Plusieurs hypothèses vraisemblables ont longtemps circulé comme suit: la sécurité, éclairer les endroits périlleux autour des voies dans les rocheuses, améliorer la visibilité, etc. Un mécanicien retraité du CP nous a révélé leur véritable raison d'être, c'est-à-dire tout simplement une tactique publicitaire. L'effet de ce projecteur a depuis été amélioré à notre grande satisfaction. En espérant que vous l'appréciez tout autant que nous.

## **F6 Phares de Fossé (si munie)**

F6 allumera les phares de fossé. Tout comme les vraies, les phares de fossé ne sont pas directionnels. N'oubliez pas d'éteindre vos phares de fossé 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 fossé ne sont pas requis de clignoter.

## **F7 Phare 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 mettre votre phare avant en veilleuse, car ils sont aveuglants pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse. Référez-vous à la règle 17 des règlements d'exploitation ferroviaires sur le site de Transport Canada.

## **F9 Feux de Classification Blancs**

Les FP7 du CN et du ONR étaient régulièrement utilisées sur les trains de marchandise, dont plusieurs circulaient comme facultatif. Les feux blancs devaient être utilisés pour tirer un train de marchandise ou tout autre train ne faisant pas l'objet d'un train régulier circulant selon un horaire inscrit dans l'indicateur des employés. Pour tous les autres trains réguliers inscrit dans l'indicateur et circulant selon un horaire, les feux de classification blancs doivent demeurer éteints.

## **F10 Feux de Classification Verts**

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

## F11 Freinage

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

## F12 Flûtes en Doppler Lent

L'effet doppler original utilisé sur notre première génération de la FP9A était celui d'un train filant aux alentours de 80 MPH. Comme une telle vitesse est exagérée à l'échelle HO, tout particulièrement pour les trains de marchandise, nous y avons inclus l'effet Doppler d'un M3H circulant aux alentours de 40 MPH. L'effet Doppler s'harmonise automatiquement lorsque vous changez les flûtes.

## F13 Grincement dans les courbes

L'introduction du grincement dans les courbes a fait boule de neige. Comme il n'était pas possible de négocier des courbes sans se faire entendre alors que la majorité du voisinage se faisait réveiller, nous avons inclus le son des grincements de roue dans les courbes témoignant du dur labeur de ces locomotives manœuvre-ligne. En appuyant sur F3 et assumant que votre manette supporte le verrouillage, les grincements continueront sans cesse. Sinon, vous devez appuyer pour l'activer et appuyer de nouveau pour l'arrêter.

## F14 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. Nous l'avons mis dans les fonctions oubliées puisqu'il y a de fortes chances que cette locomotive soit utilisée en service marchandise.

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. Si vous désirez encore PLUS DE VAPEUR, vous pouvez modifier le volume du son de celui-ci dans la valeur CV 307. Référez-vous à la rubrique des réglages du volume des sons ci-dessous afin de régler celle-ci.

## F15 Utilisation en Manœuvre

En appuyant sur F15, le phare avant et arrière sera mis en veilleuse, ce qui convient pour l'utilisation en manœuvre et chose commune dans les triages et gares. C'est la seule façon d'allumer le phare arrière sur votre FP7/FP9A puisqu'en service de ligne, il demeure éteint. Appuyez de nouveau sur F15 pour éteindre les lumières.

Si vous disposez d'une manette DCC comportant seulement huit fonctions, vous pouvez modifier l'attribution des touches en les déplaçant suivant les directives contenues dans le manuel ESU Locksound Select. L'autre alternative serait de moderniser votre système DCC, ce qui comporte un peu moins de contrainte.

## F16 Flûtes en Doppler Rapide

Nous vous avons menti. Comme nous préférons l'effet Doppler rapide à 80 mph, nous

l'avons laissé au cas où l'envie vous prendrait de rouler rapidement. Tout comme l'effet Doppler lent, l'enregistrement s'harmonise automatiquement au modèle de flûte.

## F17 Éteindre les numéros illuminés

Les numéros illuminés sont allumés par défaut. Nous détestons les allumer de nouveau à cause d'une simple panne du réseau. Pour les éteindre, appuyez sur F19.

## F18 Phare arrière rouge (si munie)

Les FP7 de l'Ontario Northland étaient munies d'un phare arrière double – un blanc et un rouge. Malgré nos recherches infructueuses et de nombreuses demandes aux experts, personne ne se souvient d'avoir vu ce feu rouge allumé. Nous ne savons donc pas à quoi il servait au juste (freinage d'urgence peut-être?) ou simplement un signal de queue. Comme nous aimons la joliesse de tout ce qui s'illumine, vous pouvez utiliser F18 pour l'allumer ou l'éteindre.

## FLÛTES ET CLOCHES

Le Canadien National, le Canadien Pacifique ainsi que l'Ontario Northland possédaient tous des flûtes différentes (vraisemblablement à des périodes différentes). Nous avons ajouté quelques-uns des meilleurs enregistrements effectués à partir des flûtes d'origine. Il en est de même pour les cloches, qui produisent un son et un rythme uniques à chacune.

Les flûtes par défaut sont les Nathan M3H. Comme votre locomotive est dorénavant munie du décodeur LokSound V5, le changement de flûtes s'effectuera dans CV 163, alors que le changement de cloche s'effectuera dans CV 164.

### Flûtes

- CV 163-0 Nathan M3H (Par défaut)
- CV 163-1 Nathan K3L #1
- CV 163-2 Nathan K3L #2
- CV 163-3 Nathan P5
- CV 163-4 Nathan M5

### Cloches

- CV 164-0 - Bell #1 (Par défaut)
- CV 164-1 - Bell #2
- CV 164-2 - Bell #3

Prenez note que vous ne pouvez changer le son des flûtes qu'en voie de programmation ou en utilisant un LokProgrammer.

## RÉGLAGES DU VOLUME DU SON

Le volume des sons du décodeur a été réglé en usine à des niveaux que nous trouvons confortables sur nos voies d'essai.

Le niveau du volume des sons demeure une affaire de goût personnel (spécialement si vous devenez sourd comme nous), et ce qui est adéquat pour un réseau est probablement trop fort ou trop faible sur un autre réseau. Heureusement, tous les niveaux de sons peuvent être facilement ajustés pour rencontrer vos désirs et nous vous recommandons d'expérimenter avec des niveaux différents si vous n'aimez pas ceux d'origine.

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. Par la suite, entrez la valeur 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 voire principale.

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 du décodeur (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.

### – TRÈS IMPORTANT –

Avant de changer une valeur CV concernant le volume des sons, assurez-vous que CV 31 est réglé à 16 et CV 32 est réglé à 1. CV 31 et CV 32 sont utilisé comme registres sélecteur d'index. Donc assurez-vous de le placer en premier car nous ne serons tenus responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront. Ou utilisez un LokProgrammer.

**TABLEAU DE RÈGLAGE DU VOLUME DU SON**

FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	75	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	100	0-128	
VOLUME DES FLÛTES À AIR	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	99	0-128	
VOLUME DU FREINAGE RHÉOSTATIQUE	299	60	0-128	
VOLUME DE LA VAPEUR	307	30	0-128	
VOLUME FLÛTES DOPPLER LENT	339	128	0-128	
VOLUME FLÛTES DOPPLER RAPIDE	411	128	0-128	
VOLUME FLÛTES DOPPLER LENT	419	128	0-128	
VOLUME GRINCEMENT DES FREINS	459	128	0-128	

## REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre FP7/FP9A, la remise à zéro d'origine s'effectue en insérant la valeur « 8 » dans CV 8, ce qui cause la perte de tous les ajustements précédents. Une nouvelle programmation sera alors nécessaire. Vous n'avez pas pris de notes tel que suggéré auparavant? ON VIENT TOUT JUSTE DE VOUS LE DIRE! C'est terminé, vous ne faites plus parti du groupe.

Le son préenregistré de votre FP7/FP9A ne s'effacera pas lors de cette remise à zéro d'origine. Si vous perdez le son de votre FP7/FP9A, elle a probablement pris feu suite à un survolage. Ouvrez le capot et éteignez les flammes!

## **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. **NOUS RECOMMANDONS FORTEMENT CETTE CARACTÉRISTIQUE POUR TOUTES VOS LOCOMOTIVES RAPIDO MUNIES DES DÉCODEURS ESU.**

Dans le but d'utiliser cet ajustement automatique, vous devez 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. Insérez 0 dans CV 54. 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 afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre FP7/FP9A décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera graduellement pendant que le décodeur analyse la réponse du moteur. Vous obtiendrez alors un contrôle surprenant suite à cette opération. Si vous devez faire une remise à zéro, vous pouvez répéter l'ajustement – cela 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. Ces informations sont disponibles sous la rubrique support de notre site web.

## **GARANTIE À VIE LIMITÉE**

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive FP7/FP9A. 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 ouvrez votre boîte après cette période, attendez-vous à une rupture de l'inventaire et envisagez plutôt une réparation comme seule alternative. S'il vous plait, veuillez communiquer avec nous ou nous écrire afin de trouver une solution qui vous conviendra.

Certaines choses ne sont pas incluses dans cette garantie. Si votre FP7/FP9A nous parvient avec quelques pièces décollées ou mal fixées, il se peut qu'il ait été plus simple d'effectuer ces réparations vous-mêmes plutôt que de communiquer avec nous. N'ayez pas peur de faire du modélisme ferroviaire! Une colle blanche fonctionne à merveille

pour remettre en place une multitude de pièces et elle n'endommagera pas la peinture de votre modèle. Cependant si des pièces étaient manquantes, c'est une autre chose. Souvenez-vous que la garantie ne couvre pas les dommages causés par Le Railpower 1300 notoire pour ses pics de voltage qui peut détruire le circuit votre locomotive. Il n'y a pas de «si» à ce sujet. Selon la nature du problème, nous devons peut-être vous facturer pour la réparation.

De toute évidence, les dommages résultants d'une chute sur le plancher du sous-sol, opérer votre locomotive à des vitesses folles sur des courbes de 18", faire une passe à votre copain se trouvant de l'autre côté de la pièce, la manipuler alors que vos mains sont imprégnées de peinture fraîche, ou tous autres dommages résultant d'un usage abusif ne sera pas couvert 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

La fabrication de cette nouvelle FP7/FP9A ne se compare en rien avec celle originalement produite pour l'ensemble du Canadien, ni à la FP9A remodelée produite plus récemment. Puisque le temps passe, il y a déjà plusieurs années que nous avons remercié les intervenants originaux. En plus de ceux qui se sont ajoutés pour celle-ci, nous aimerions les remercier de nouveau.

Des remerciements spéciaux vont à: Jon Archibald, Bram Bailey, David M. Bedard, Marcel Blair, Tony Bock, l'Association Historique du CNR, l'Association Historique du CP, Paul Cervenka, Steve Cheasley, Conway Scenic Railroad, Bill Darnaby, Dan Dell'Unto, Steve Dominguez, Ted Ellis, Exporail, Greg Gormick, Paul Hallet, Ed Hawkins, Ena Herman, Gord Hilderman, Kevin Holland, Philip Jago, Don Jaworski, Andrew Jeanes, Mark Kaluza, Martin Keenan, Ken Lanovich, Patrick Lawson, Cody Lee, Al Lill, Dave Lisabeth, Dave Love, Steve Lucas, Bill Morrison, Jakob Mueller, Rory Murchison, Jeff Pinchbeck, Matthew Reid, John Riddell, Michael Rozeboom, Mike Salfi, Brian Schuff, Ron Sebastian, John Sheridan, Barry Silverthorn, Blair Smith, Matt Soknacki, Dan Szabo, David Taylor, l'Association d'Histoire Ferroviaire de Toronto, Chris Van Der Heide et Barry Williams.

Et nous aimerions remercier une fois de plus Richard Longpré pour l'excellente traduction de ce manuel s'adressant à notre clientèle francophone. Sans lui, plusieurs de nos clients devrait se tourner vers un service de traduction en ligne afin de le comprendre. Nous le savons tous, les traductions instantanées en ligne ne donnent pas vraiment les résultats escomptés. Au moins, il connaît une ou deux choses concernant le domaine ferroviaire!