



*Manuel
d'Opération
du Mécanicien
de Locomotive*

**MODÈLE F7B
MODÈLE F9B**



ENGLISH ON OTHER SIDE

MANUEL D'INSTRUCTIONS DE LA FP7/FP9A

Nous vous remercions pour l'achat de cette locomotive F7B/F9B. Tout comme leurs cousines FP7A et FP9A qui partageaient le même manuel, la F7B et la F9B en font tout autant. Pourquoi? Parce qu'elles sont à toutes fins pratiques identiques, mis à part un hublot et une échelle peut-être, sans oublier également certains petits détails sur le toit.

Nos locomotives F7B/F9B sont munies d'un décodeur ESU Loksound V5 et peuvent être utilisées autant sur les réseaux en DC et DCC. Elles sont entièrement compatibles avec la première génération des locomotives FP9A livrées avec l'ensemble du Canadien (ces dernières utilisaient le décodeur Tsunami SoundTraxx) et peuvent être jumelées en UM tout en douceur et sans compromis avec les générations précédentes. Principalement conçues comme la F9B, elles comportent certaines améliorations internes. Veuillez vous référer à la rubrique « Opération - DCC/DC avec son » afin de vous familiariser avec le décodeur ESU de votre locomotive.

Vous pouvez nous joindre par courriel à trains@rapidotrains.com, par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-33140 ou par pigeon voyageur à l'adresse indiquée à la page suivante.

Prière de ne pas nous retourner un modèle défectueux avant d'obtenir une autorisation de notre part et de faire preuve de patience lorsque vous retournez un produit. Lorsqu'il s'agit de réparations, nous ne nous précipitons pas. Nous préférons l'effectuer correctement la première fois plutôt qu'il revienne une seconde fois visiter notre atelier de garantie. Si vous souhaitez connaître l'état de votre retour sous garantie, deux possibilités s'offre à vous: 1) communiquez directement avec nous et demander, ou 2) vous plaindre de nous sur Facebook. L'une de ces méthodes se traduira par une réponse rapide et peut-être une conversation agréable, tandis que la seconde entraînera la dissimulation d'un isotope radioactif en décomposition quelque part dans votre modèle avant qu'il ne vous soit rendu.

Si vous lisez ceci alors que vous êtes en 2050 ou plus tard, pourquoi avez-vous mis si longtemps pour lire ce manuel? Bien sûr, nous supposons que vous avez acheté ce modèle lors de sa production en 2020 (qu'elle année merveilleuse, n'est-ce pas?) alors que vous l'avez simplement lancé sur la voie et ce, sans avoir lu ce magnifique petit livre. Je veux vous le dire, il abonde de bonnes choses, de notes et d'informations ... vous savez quoi, si vous ne le lisez pas, je n'en écrirai plus! Qu'est-ce que vous dites de ça?

Bon, écrire tout ça m'a donné faim. Je vais me chercher une collation le temps que vous lisiez ce manuel..



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
Télec. (905) 474-3325
Courriel. trains@rapidotrains.com

TABLE DES MATIÈRES

À Propos de la Vraie Locomotive..... 4

- Canadien Pacifique 4
- Canadien National 5

Rodage..... 6

Rayon Minimum Requis..... 6

Altérer les Attelages 7

Pièces Manquantes ou Défectueuses 7

Vérification et Réglage de Votre Locomotive..... 8

À quoi servent toutes ces Pièces Supplémentaires? 9

Retrait de la Carrosserie..... 10

Fonctionnement – DC (Silencieux) 11

L’installation d’un Décodeur DCC Sans le Son 11



Fonctionnement – DC (Avec Son) 12

Fonctionnement – DCC (Avec Son)..... 13

- L’Adresse de la Locomotive..... 13
- Activez le Son 14
- Fonctions 14
- Fonctions: Informations Supplémentaires 14
- Flûtes et Cloches 17
- Réglages des Volumes Sonores 18
- Réinitialisation d’Origine 19
- Information Supplémentaire..... 20

Garantie à Vie Limitée 20

Remerciements 21

		Votre locomotive Rapido est munie d’un décodeur ESU Loksound V5. Pour de plus amples informations, visitez le site d’ESU au www.esu.eu .
--	---	---

RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA F7B/F9B

F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	PLEINE PUISSANCE
F4	FREINAGE RÉHOSTATIQUE (<i>FANATIQUES DU CN, CE N’EST PAS POUR VOUS</i>)
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	PHARE AVANT
F10	PHARE ARRIÈRE
F11	FREIN
F12	EFFET DOPPLER - LENT

À PROPOS DE LA VRAIE LOCOMOTIVE

Plusieurs demanderont "Avons-nous vraiment besoin d'une autre unité B?" ou "qu'est-ce qui la différencie tant des autres?" Et bien, les F7B et F9B construites par la General Motors Diesel Division (GMD) à London diffèrent de leurs homologues construits à La Grange en Illinois par la division Electro-Motive Division (EMD) et ont leurs propres attributs uniques. Avant tout, mettons les choses au clair. Les FP7B ou FP9B, ça n'existe pas. C'est un terme impropre. Qu'elle soit munie ou non d'un générateur de vapeur, elles s'appelaient tout simplement F7B/F9B. Voilà tout. Terminé, The end, fin de la discussion. La seule différence de nom aurait été le classement interne, qui variait d'un chemin de fer à l'autre. En effet, la caisse était de la même longueur, qu'elle soit ou non équipée d'un générateur de vapeur. Les unités A étaient différentes. En fait, il y avait des FP7 et des FP9A (également appelés FP9, FP-9A et FP9-A ... souvent dans des documents provenant de sources identiques; c'est pourquoi nous avons tranché pour la FP9A).

Canadien Pacifique

À partir de 1951, le Canadien Pacifique prenait livraison de ses premières F7B, numérotées 4424-4437 de la classe DFB-15c. Sur le premier lot de 14 unités, les dix premières (4424-4433) n'étaient pas équipées de générateurs de vapeur, tandis que le dernier lot de quatre (4434-4437) en était muni. Ces unités ont été suivies en 1952 par huit autres F7B équipées d'un générateur de vapeur (4438-4445) et 3 F7B sans générateur (4446-4448). Enfin, en 1953, le CP prenait livraison de quatre F7B supplémentaires, numérotées 4459-4462 et non-équipées d'un générateurs de vapeur. Cependant, suite à la transition de la production de F9B vers GMD, la dernière commande comportait un ventilateur de frein rhéostatique de 48 "plutôt que celui de 36" des F7B précédentes.

Finalement en 1954, avec le lancement imminent du Canadien l'année suivante, le CP prenait livraison de huit F9B (numérotés 1900-1907) pour ainsi compléter sa commande de 11 FP9A (1405-1415) achetées en même temps. Ces nouvelles unités étaient équipées du générateur de vapeur ainsi que d'un ventilateur de frein rhéostatique de 48 ", étant essentiellement identiques d'un point de vue extérieur à leur cousine antérieure, en particulier la F7B du dernier lot de 1953. En même temps, le CP renumérotait leurs F7B équipées de générateurs de vapeur, passant de 4434 à 4445 à 1908-1919 respectivement pour correspondre à la numérotation des unités F9B entrantes et pour rationaliser la numérotation de la flotte destinée à être utilisée sur les trains de voyageurs. Elles ont également été mises à niveau passant de 65 à 89 MPH.

Au cours des dernières années, alors que le déclin du service voyageur était entamé, le CP rétablissait la numérotation d'origine de ses F7B équipée d'un générateur de vapeur à 4434-4445. Lors de cette remise à niveau, elles devenaient

des unités mixtes marchandise / voyageur limitées à 65 MPH pour une plus grande flexibilité. Aucune des F7B n'a rejoint VIA Rail Canada à la fin des années 70, car elles avaient toutes perdus leurs générateurs de vapeur à ce stade-ci. Alors que certaines ont été échangées à GMD en 1965 pour des nouvelles GP-35, la plupart ont été retirées du service en 1983. Deux exceptions à cela étaient la 4445 et la 4462, qui sont devenues des unités auxiliaires de traction pour le service de la butte et portant les numéros 6800/6801 et plus tard devenues 1018/1019 avant d'être finalement vendues en 1999, 16 ans après le retrait des dernières F7B. Pour les F9B, les six unités restantes (1902 et 1906 ont été retirées suite à un accident) ont été renumérotées 4473-4478 en 1971, puis sont demeurées en service mixte marchandise / voyageur, mais avec un rapport d'engrenage réduit à 65 MPH. En 1979, les cinq unités encore équipées de générateurs de vapeur ont été renumérotées 1961 à 1965 au moment du transfère vers VIA Rail en 1978. Sur les cinq, bien que la 1961 ait été brièvement numérotée 1931 jusqu'à ce qu'un conflit de numérotation soit découvert, la plupart ont conservés les couleurs CP Rail mais ont été progressivement repeintes au fil du temps. Au début des années 1980, trois unités ont été largement reconstruites aux ateliers du CN à Pointe St-Charles et renuméroté VIA 6651-6653. Les unités 1961 et 1965 peintes aux couleurs de VIA, ne faisaient pas partie de la reconstruction et ont été retirées.

En résumé, les unités B du CP sont une douleur là où ça fait mal à fabriquer. Nous aurions vraiment dû suivre tous les autres fabricants et juste appliquer des couleurs CP sur une unité B générique américaine. Cela aurait été plus facile et moins couteux, entraînant moins de cheveux gris sur la tête de Josh. Mais chez Rapido, ne faisons pas les choses à moitié.

Canadien National

Contrairement au Canadien Pacifique, le Canadien National a commencé à acheter des unités B beaucoup plus tôt - en 1948 pour être exact - lorsqu'il a pris possession d'une paire d'unités F3B, numérotées 9001 et 9004, accompagnant ses quatre unités F3A reçues en même temps. Pour compléter cette expérience antérieure, le CN a ensuite acheté 16 F7B à partir de 1951 numérotées 9029-9047 (numéros impairs), suivis par 9053-9063 (numéros impairs), dont la dernière unité livrée en 1952.

Constatant que l'utilisation des unités B était plus avantageuse en service voyageur qu'en service marchandise, le CN a passé diverses commandes de F9B équipées de générateur de vapeur totalisant 38 unités livrées entre 1954 et 1958. Les unités B du CN de la dernière commande sont ainsi devenues les dernières construites soit par EMD ou GMD. À compter de 1954, le CN a reçu ses premières F9B numérotées 6600-6612 (classées GPB-17a) et peu après avec la 6613 (GPB-17b) en 1955. Elles ont été suivies en 1957 par 6614-6620 (GPB-17c), et en 1958 par 6621-6630 (GPB-17d) et 6631-6637 (GPB-17e). Toutes les F9B du CN étaient

équipées de deux générateurs de vapeur, mais aucune n'était équipée de freins rhéostatiques. Finalement, le CN a reconstruit ses F9B de classe GPB-17a pour enlever les «chute à linge» à l'extrémité de la carrosserie avec des cheminées sur le toit comme le reste de la flotte. Alors que les unités livrées (classe GPB-17c et versions ultérieures) comportaient des cheminées d'échappement à extrémités carrées, celles du CN comportaient des extrémités courbées.

Utilisant une partie de leur flotte de F7A, dix unités CN F7B ont été reconstruites par les ateliers Transcona au début des années 1970 et renumérotées 9190-9199 et conçues pour les trains de marchandise directs jusqu'à la fin des années 1980.

Lorsque tous les services voyageurs du CN ont été assurés par la nouvelle société VIA Rail Canada en 1978, les 38 F9B d'origine à l'exception de quatre, ont été transférées à la nouvelle société d'état et conservées leur numéro d'origine, la majorité retirée en 1990. Les unités B qui n'ont pas été transférées à VIA Rail comprennent la 6600 (accidentée en 1974), la 6601 (accidentée en 1973), la 6608 (accidenté en 1960) et finalement la 6609 (retirée du service en 1974).

RODAGE

N'allez surtout pas espionner le réseau d'un ami par la fenêtre du sous-sol alors qu'il fait rouler sa nouvelle unité B. Si vous le faites, nous enverrons une partie de notre personnel à vos trousseaux. Vous ne nous croyez pas? Vous devriez entendre les menaces que nous recevons de Lystra quand les choses ne vont pas selon son gré! Alors achetez-en plus pour vous-même, BEAUCOUP PLUS!

Chaque locomotive requiert une période de rodage. Votre F7B/F9B n'est pas différente et a été testé dans notre usine pendant environ une minute ... peut-être. Juste assez longtemps pour savoir que tout est assemblé et fonctionne correctement. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles éliminant l'effet saccadé du nouveau moteur. Suite à la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de placer votre F7B / F9B sur une boucle d'essai et de le laisser rouler dans chaque direction pendant une heure ou deux, et ce à régime lent et accéléré. En fait, n'attendez pas d'avoir fini de lire le manuel. Mettez-la sur la voie immédiatement! Laissez-la rouler pendant que vous continuez à lire le manuel. L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boîte d'engrenage en contient déjà suffisamment. Laissez-la rouler pendant que vous lisez.

RAYON MINIMUM REQUIS

Étant une unité à 4 essieux et raisonnablement courte, la F7B/F9B n'aura aucun problème à négocier des courbes d'un rayon de 18" ainsi que les aiguillages # 4. Si vous souhaitez faire rouler des trains voyageurs sur des courbes plus serrées,

essayez la modélisation des transports en commun rapides. Il semblerait que les tramways peuvent négocier des virages assez serrés.

Même si notre modèle a des plaques tampons muni de ressorts, la F7B / F9B préfère de loin les courbes plus larges, surtout si elle est attelée à une autre unité ou à une voiture voyageur pleine longueur. Pour les courbes au rayon serré, nous avons inclus dans la boîte un attelage à bras extra long afin d'éviter les interférences avec le tampon arrière.

ALTÉRER LES ATTELAGES

Rien n'est plus simple que de changer un attelage. Placez une nappe blanche sur votre établie ou table de cuisine. Placez un berceau en styromousse (disponible chez Micro-Mark, produit #80784 produit #41010) ou cette serviette à main à l'effigie du CP que vous avez volé au Château Lac Louise sur le dessus de la nappe en y déposant la F7B/F9B sur son toit. À l'aide d'un tournevis cruciforme, dévissez la boîte contenant l'attelage en la retirant doucement pour ne pas endommager les détails qui s'y trouve tout autour, plus spécialement le pivot à l'arrière de celui-ci. Installer l'attelage de remplacement dans la boîte et refermez le couvercle. Reprendre la locomotive F7B/F9B et vérifiez tout autour et surtout sur la nappe afin de vous assurez qu'aucune pièce du toit ne s'est détachée. Si vous avez utilisé la serviette CP, regardez près du «P.» Le cas échéant, remettez les en place avec une colle blanche. Maintenant, n'allez pas dire que vous n'avez pas été avisé. Et sur ce...

PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES

Comprenant plus de 300 pièces détachées, la F7B/F9B est un modèle bêtement complexe. Afin d'éviter toute frustration, nous vous recommandons l'inspection immédiate de la locomotive dès sa réception pour 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 dans chaque production, il est possible que quelques unes échappent à nos inspecteurs en contrôle de la qualité. Même après toutes ces années, ils ont encore des soirées karaoké et peuvent se fatiguer pendant la journée. Laissez-les tranquille. Au moins, ils connaissent tous les mots de «St. Elmo's Fire (Man in Motion) »par John Parr.

Un problème plus important concerne les dommages lors du transport. 99% de tous les modèles sont parfaits lorsqu'ils quittent notre entrepôt. Mais tout le monde sait que nos courtois livreurs ne traitent pas les colis comme s'ils étaient remplis de nitroglycérine. De notre entrepôt à votre porte d'entrée, il y a de fortes chances que votre modèle ait été heurté, dégringolé, frappé ou même frappé par un conducteur dans le processus. Peut-être que le Hulkster a entouré ses pythons de 24 pouces tout

autour. Aucun de nos emballages n'a été conçu pour résister à de tels traitements.

Si des pièces se détachent pendant le transport, elles sont facilement remises en place avec une colle blanche, telle Weldbond. Je peux voir un nouvel horizon sous le ciel flamboyant. Je serai là où l'aigle vole de plus en plus haut! Nous préférons Weldbond à la colle CA car elle se nettoie facilement. Il n'y a aucun risque d'endommager la peinture - il suffit de l'essuyer avec un peu d'eau tiède sur une serviette en papier.

Si des pièces sont manquantes ou endommagées, veuillez communiquer avec nous soit par téléphone ou par courriel. Nous serons heureux de vous faire parvenir des pièces de rechange. Je peux gravir la plus haute montagne, traverser la mer la plus large. Je peux sentir le feu de St. Elmo brûler en moi, brûler en moi! Nous visons la satisfaction du client à 100%. Sauf si vous faites partie de ces personnes qui nous appellent parce que le tuyau de sortie de vapeur sous le cadre est légèrement tordu et que vous ne voulez pas le remettre en place avec votre doigt. Prière de ne pas nous déranger.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DE 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

- 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 de ces avaries.
- Vérifiez l'étalonnage des roues à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Si l'un des jeux de roues est hors gabarit, retirez l'essieu concerné du bogie en soulevant le couvercle inférieur de la boîte d'engrenage avec un petit tournevis plat, puis en écartant légèrement les cadres latéraux. Maintenant, allez chercher certaines pièces du bogie qui ont volés vers Jupiter lorsque vous y avez coincé le tournevis. Oubliez ça - elles sont parties. Nous aurions probablement dû vous dire de les retirer en premier. Désolé. Le jeu de roues peut être étalonné en saisissant chaque roue et en la tournant. Inversez les étapes pour remplacer la paire de roues et assurez-vous que le couvercle de la boîte d'engrenage est enclenché avant de la remettre sur la voie.
- Vérifiez que la tuyauterie et tous les appareils sous le châssis sont bien installés

et éloignés de la voie. Il convient de vérifier tout particulièrement les tuyaux d'air et les tuyaux de vapeur à l'arrière de l'unité, les deux goupilles de déclenchement de l'attelage et le réservoir d'eau sous l'unité CP. Une petite goutte de super colle de type CA retiendra suffisamment les pièces détachées en toute sécurité. Si vous renversez un peu de colle sous la caisse, qui le verra??

- Assurez-vous que les bogies pivotent librement et sans se coincer. S'ils s'accrochent à quelque chose, vérifiez que les cylindres de frein ou les tuyaux associés n'interfèrent avec aucune des composantes du châssis. Si vous n'aimez vraiment pas les détails du dessous de caisse, retournez ce modèle et achetez plutôt un Cox. Ils sont vraiment beaux.
- La plaque tampon arrière devrait se déplacer librement et reprendre sa position initiale rapidement. Sinon, il se peut qu'elle soit pliée – vérifiez pour un excès de plastique qui pourrait causer cette interférence.

À QUOI SERVENT TOUTES CES PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES?

Heureusement (ou non) lorsque Josh s'est retrouvé avec le projet F7B / F9B, les choses étaient un peu plus organisées que le projet FP7 de 2019. Il a encore des cauchemars concernant les échelles du nez de la locomotive. Heureusement, les unités B n'avaient pas de nez et un seul style d'échelle que certaines unités n'avaient pas. Et à grâce à cela, les unités B comportent très peu de pièces supplémentaires.

Le sac de pièces offert avec votre locomotive peut comprendre n'importe quelle combinaison des pièces qui suivent: diaphragmes, câbles enregistreur de vitesse et une ou deux échelles. C'est à peu près tout. Si vous y trouvez autre chose, courez vite chercher un billet de loterie. Si vous gagnez, Josh obtient une part des gains. Je suppose qu'il y a des avantages à écrire ces manuels! (C'est aussi un mauvais signe quand Josh se réfère à lui-même à la troisième personne. Tu te sens bien, Josh?)

Josh se sent bien. Les diaphragmes ne sont pas installés pour deux raisons. Premièrement, le CN et le CP ont tous deux retiré les diaphragmes de leurs locomotives F7B et F9B peu après leur réception. D'entretien inutile, les chemins de fer ne voyaient pas la nécessité de protéger leurs équipages contre les éléments car ils devaient de toute façon, sortir pour changer les aiguillages, atteler les wagons, nettoyer les têtes de signalisation et signer les livres de registre. Deuxièmement, pour avoir des diaphragmes fonctionnels, nous aurions dû faire de grandes entailles à l'arrière de l'unité, ce qui résulté en une cavité très peu esthétique une fois le retrait des diaphragmes. Si vous exposez votre locomotive F9B ou si vous avez des courbes dont les rayons sont de 96", vous pouvez fixer les diaphragmes avec de une colle blanche ou CA.

Si votre sac de pièces comporte une échelle, c'est parce qu'elles étaient installées sur certaines locomotives F7B et F9B et tendance à migrer. Il n'y a rien de tel que des photos afin de connaître l'emplacement réel de certains détails.

Dans ce sac, vous trouverez également quelques câbles enregistreurs de vitesse. Certains chemins de fer en avaient et d'autres dont le CN et le CP n'en avaient à peu près pas. Cela dit, ces pièces sont moulées avec celles de la locomotive et donc incluses. N'hésitez pas à les ajouter selon vos goûts. Considérez-les comme des cadeaux (et qui n'aime pas les cadeaux?)

RETRAIT DE LA CARROSSERIE

Le retrait de la carrosserie pourrait devenir un véritable spectacle à lui seul. Voici comment procéder. Oh, et si vous endommagez, détruisez ou imolez votre moteur dans le processus, il n'est malheureusement pas couvert par la garantie; une fois que vous l'ouvrez, vous laissez à vous-même. Si vous brisez quelque chose et que nous l'avons en inventaire, nous serons bien sûr ravis de vous faire parvenir la pièce en question.

Retournez à votre établi. Pour cela, vous devez utiliser la serviette à main du CP. Tout le reste n'est pas autorisé. Posez la F9B sur son toit sur la serviette. Si vous en avez une avec un logo «Pac Man», vous devez la déposer à droite du logo. Par contre, si vous avez une avec le logo CP, veuillez nous la faire parvenir. En fait, nous voulons également la serviette Pac Man. En avez-vous des CN? Nous en avons constamment besoin.

Retirez les deux boîtiers d'attelage et faites-les glisser hors de votre locomotive. Par la suite, retirez les quatre vis de fixation de la carrosserie situées juste à l'intérieur des bogies. Une fois retirées, commencez simplement à agiter la carrosserie et elle finira par se détacher.

Si des pièces volent au cours de ce processus, ramassez-les sur le sol, la table, la chaise, vos genoux, le plafond, la bouche d'aération ou la bibliothèque et placez-les de l'autre côté du logo Pac Man. Les pièces sont facilement réinstallées à l'aide d'un peu de colle.

Normalement, nous vous aurions parlé d'un verrou sur le transporteur moléculaire de la partie qui s'est envolée. Cela permet de nous accrocher à n'importe quelle petite partie qui tombe de votre locomotive et de la projeter directement au cœur du soleil. Malheureusement, en raison d'une mise à jour de logicielle qui a échoué (ok, quelqu'un l'a laissé tomber par terre), le verrou du transporteur a été retiré. Nous tentons actuellement de le remplacer par l'ordinateur tout-en-un Power Macintosh 1998 de Jason et actuellement bloqué sur le visage de Happy Mac.

FONCTIONNEMENT - DC (SILENCEUX)

Si votre locomotive F7B / F9B n'est pas équipée d'un décodeur sonore, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Le rapport d'engrenage est de 14: 1 et devrait en principe fonctionner en UM (unité multiple) avec votre flotte existante. Mettez-la sur la voie, donnez-lui de la puissance et regardez-la partir. Wheeeee!

En DC, aucun éclairage ne fonctionne. C'est vrai, aucune d'elles. Si vous souhaitez que les phares avant et arrière fonctionnent, vous devriez passer en DCC. Nous savons, nous savons, que vous en avez assez des gens qui vous disent de passer en DCC, d'acheter une calculatrice à énergie solaire ou de passer à un téléviseur couleur.

Mais si vous voulez faire fonctionner toutes ces accessoires intéressants (oui, les deux fonctionnalités d'éclairage), vous aurez besoin d'un système DCC. (Et en passant, les radios sont maintenant disponibles AM-FM et fonctionnent sous des ponts !!!!! Que c'est beau la technologie)

Maintenant que vous, les utilisateurs de DC, êtes de nouveau au banc des accusés, nous aimerions vous informer que les effigies des employés de Rapido annoncées précédemment sont en rupture d'inventaire. Bien qu'ils se vendaient comme des petits pains chauds et débattions d'en faire plus, nous comprenons que le bien-être des employés de Rapido devait passer avant tout.

INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

LA F7B/F9B comporte une carte mère conçue par ESU en communication avec la voie, le moteur et l'éclairage. Située dans le toit, elle est protégée par un capuchon protecteur pour prise 21 broches et attachée à celle-ci. Pour installer un décodeur, vous devez retirer la carrosserie de votre F7B / F9B, retirer le capuchon protecteur et installer un décodeur à 21 broches plutôt qu'un décodeur à 8 ou 9 broches. Ceci est clairement écrit dans les lois et statuts de Rapido, article 43, paragraphe 122, paragraphe 2175b.

Le décodeur que vous choisirez doit avoir six fonctions. Nous recommandons le décodeur suivant:

- ESU # 59619 - LokPilot V5 DCC avec 21MTC

Notre carte mère comporte toutes les résistances nécessaires, donc pas besoin de perdre votre temps à en chercher. Branchez simplement le décodeur recommandé et vous êtes en DCC.

ESU a créé une fonction d'attribution pour la F7B/F9B qui peut être téléchargée dans son décodeur silencieux, afin que les boutons de fonction et la commande

du moteur soient les mêmes que sur nos versions sonores fabriquées en usine. Elle est disponible en téléchargement sur la page de la F7B / F9B sous l'onglet Support de notre site Web. Vous aurez besoin d'un LokProgrammer ESU pour attribuer les nouvelles fonctions dans ce décodeur silencieux. Si vous n'avez pas de LokProgrammer, vous pouvez ajuster les valeurs CV de la manière habituelle.

Saviez-vous qu'il est beaucoup plus facile de simplement commander le modèle avec son et de désactiver ce dernier? Si vous êtes connu pour écraser les boutons de votre contrôleur par erreur et que vous voulez éviter complètement le son, ouvrez votre F7B / F9B et retirez le haut-parleur en coupant simplement les fils. Quoi qu'il en soit, après avoir acheté le décodeur silencieux et passé quatre heures à bidouiller pour l'installer, réparer les détails que vous avez brisés et à faire fonctionner correctement toutes les fonctions, vous vous rendrez vite compte qu'il aurait été moins cher et surtout moins frustrant d'acheter le modèle équipé du son et de simplement le désactiver. Votre temps et votre santé mentale valent quelque chose, après tout!

Pour ceux d'entre vous qui ont lu ce manuel et tous les précédents, nous nous excusons d'avoir réutilisé une partie du texte des manuels antérieurs. Le mot suivant est tout à fait unique à ce manuel: iguane.

FONCTIONNEMENT - DC (AVEC SON)

Le fonctionnement d'un F7B/F9B équipé du son sur un réseau DC est très similaire à celui d'un modèle DC sans le son, sauf que le modèle ne se déplacera pas tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas atteint une tension suffisante pour que les sons se déclenchent (environ 7 volts). En DC, vous ne pouvez pas contrôler les fonctions sonores activées par l'utilisateur, comme les flûtes et la cloche. Il y a des contrôleurs tiers qui activent ces prétendus sons en DC, mais nous ne les avons honnêtement jamais explorés. Nous n'avons donc aucune idée de leur fonctionnement, ni de ce qu'ils pourraient faire à votre locomotive - pour le meilleur ou pour le pire. S'ils provoquent une combustion spontanée de votre F7B/F9B, contactez-nous pour obtenir de l'aide, puis contactez le fabricant du contrôleur en question et dites-leur qu'ils ont détruit votre toute nouvelle Rapido F7B/F9B. Pleurer est facultatif mais fortement recommandé pour obtenir de meilleurs résultats.

— AVIS —

Si vous souhaitez opérer votre F7B/F9B munie du son sur un réseau DC, le circuit Back-EMF peut causer des ennuis lorsque vous essayez d'arrêter votre F7B/F9B. Pour désactiver le Back-EMF, vous devrez apporter votre F7B/F9B sur un réseau équipé en DCC et régler CV49 sur 18. Si vous souhaitez la réactiver, remettez CV49 sur 19. Si vous avez un grand réseau DC et que vous aimez faire fonctionner des locomotives équipées du son, il serait peut-être sage d'investir dans un système DCC d'entrée de gamme afin de pouvoir ajuster les paramètres sonores du moteur hors réseau.

FONCTIONNEMENT - DCC (AVEC SON)

Il est assez difficile de nos jours, de trouver une F7B ou une F9B fonctionnelle en pleine puissance avec le moteur principal d'origine. Heureusement, la FP9A du Canadien que nous avons enregistré en 2009 comporte exactement la même acoustique et le même moteur que toutes les F7B et F9B, soit un 567C non modifié! Mazel Tov! Si vous n'avez pas vu la vidéo de cet enregistrement, consultez le film «The Really Cheap FP9A Movie» sur notre chaîne YouTube au youtube.com/rapidotrains.com. Le modèle équipé du son est merveilleux car il a été enregistré sous charge, ce qui est très différent du son que l'on ferait simplement "monter en régime" d'une locomotive stationnée dans une cour de triage.

L'ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre Rapido F7B/F9B est programmé en usine avec l'adresse 3 par défaut. 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 supporte cette fonction. Si vous programmez en 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. C'est génial si vous voulez simuler un groupe d'enfants entrant dans l'atelier, manœuvrant les manipulateurs et se sauvant dans les bois.

Notez que certains systèmes DCC se détraquent lors de la programmation de locomotives munies du son en voie de programmation en raison de la consommation élevée de courant. Si des choses étranges se produisent, essayez de programmer en voie principale.

— AVERTISSEMENT —

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

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

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

PRENEZ NOTE: Ces fonctions sont conçues pour s'aligner avec nos locomotives FP7A et FP9A. Les fonctions manquantes sont celles trouvées sur la FP7A /FP9A mais pas sur leur homologue les unités B, à quelques exceptions près

F1	Cloche	F11	Frein
F2	Flûtes	F12	Flûtes en Doppler - Lent
F3	Pleine Puissance	F13	Crissement du rail
F4	Freinage Rhéostatique	F14	Générateur de vapeur
F8	Démarrage/Muet/Éteindre	F15	Mode manœuvre
F9	Phare avant	F16	Flûtes en Doppler - Rapide
F10	Phare arrière	F20	Frein appliqué/Relâché

FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F1 Cloche

Ces unités n'ont jamais eu de cloche. Et ci c'était le cas, elle était bien cachée et seulement utilisée en triage en utilisant les commandes internes du mécanicien de manœuvre. Nous l'avons incluse dans l'éventualité qu'elle soit jumelée à une FP9-A sans le son.

F2 Flûtes

Ces unités n'ont jamais eu de flûtes. En fait, oui, mais pas le type que l'on retrouve sur le toit d'une locomotive traditionnelle. Il y avait une flûte simple à une extrémité seulement - presque identique à celle que l'on retrouve sur un camion - et était utilisée exclusivement pour les manœuvres dans les cours de triage exécutés en solo et utilisant les commandes du mécanicien de manœuvre mentionnées précédemment. Encore une fois, si vous avez une unité A silencieuse et que vous souhaitez du

son, nous avons inclus des enregistrements de flûtes standard, mais également l'enregistrement d'une flûte en solo. Voir la section suivante sur la façon d'altérer cette fonction.

F3 Pleine Puissance

La fonction «Pleine Puissance» d'ESU vous permet de jouer avec le moteur principal de votre F7B/F9B comme d'un instrument de musique. Lorsque vous appuyez sur F3, vous activez «Drive Hold». Cela permet de maintenir la vitesse du moteur constante quel que soit la position sur laquelle votre manipulateur se trouve. Alors que vous augmentez les gaz, vous entendez le moteur principal monter en régime. Cela semble génial, que vous décolliez d'un arrêt d'une gare de ou que vous essayiez de monter lentement ce long train de marchandise au sommet d'une rampe. Le prototype est normalement trop puissant pour les trains courts qu'il transporte. La puissance élevée est utilisée pour une vitesse élevée plutôt que pour un tonnage élevé.

«Pleine Puissance» est encore plus nette lorsque vous accélérez, car il vous permet de simuler l'«inertie» qui est une partie si importante de la conduite d'un vrai train. Lorsque vous appuyez à nouveau sur F3, vous désactivez «Pleine Puissance» et le moteur accélérera ou décélérera à la vitesse de votre manette de commande. Pour un réalisme, il serait de mise de prendre des notes à savoir sur quel cran votre manipulateur se trouvait lorsque vous avez activé "Pleine Puissance" et de revenir à ce pas de vitesse lorsque vous désactivez "Pleine Puissance". Sinon, votre F7B/F9B risque de s'envoler comme un avion.

F4 Frein Rhéostatique

Appuyez sur F4 pour obtenir le son du freinage rhéostatique. Maintenant, écoutez, nous savons ce que pensent les modélistes, et bien que nous ayons inclus ce son, les unités du CN N'ONT PAS DE FREIN RHÉOSTATIQUE! Regardez sur le toit. Voyez-vous un ventilateur de 48 pouces isolé des autres? Non? Cela signifie qu'il N'Y A PAS DE FREIN RHÉOSTATIQUE! Nous voulions simplement faire passer ce point. Si vous avez une locomotive CN et que vous appuyez sur F4, vous obtiendrez Green Cooties.

F8 Démarrage / Muet / Éteindre

F8 active et désactive les sons du moteur. Si vous ne bougez pas, vous obtiendrez une belle séquence de démarrage du moteur principal 567C. Si votre locomotive est déjà en mouvement, elle ira directement à l'étape appropriée de la manette de contrôle.

Si vous avez un système DCC qui n'autorise que huit fonctions, vous pouvez réattribuer les fonctions en suivant les instructions du manuel ESU LokSound, qui peut être téléchargé à partir de la section Support de notre site Web. Ou vous pouvez passer à un système DCC plus récent, ce qui peut s'avérer moins stressant.

F9 Phare Avant

F10 Phare Arrière

Votre unité B est munie d'un phare à chaque extrémité. Ces derniers étaient utilisés principalement dans les cours de triage et à quelques reprises, oubliés allumés par erreur en service régulier. Étant donné que le CN et le CP orientaient leurs unités différemment, il est beaucoup plus facile pour nous de simplement associer ces fonctions pour éviter de recevoir des plaintes comme «Mes phares sont inversés - l'avant est l'arrière et l'arrière est devenu l'avant». Amusez-vous avec ces fonctions et tirez-en vos propres conclusions.

F11 Frein

F11 fonctionne comme les freins d'une vraie locomotive. Appuyez sur F11 pour appliquer les freins. Désactivez F11 et les freins se desserrent alors que vous recommencez à bouger.

F12 Effet Doppler - Lent

F16 Effet Doppler - Rapide

Un effet Doppler rapide sur une unité B ne fait pas vraiment beaucoup de sens, pour nous non plus d'ailleurs. Mais si vous êtes du genre à utiliser une unité A silencieuse, tout comme nous l'avons mentionné précédemment avec la cloche et les flûtes, nous avons inclus le son en Doppler dans celle-ci afin que vous donniez l'impression que votre unité A en soit équipée. Truc sympa, n'est-ce pas? Oh, et les versions lentes et rapides sont incluses.

F13 Crissement dans les courbes

Avouons-le, le crissement a été le plus grand succès que nous ayons créé ces dernières années. C'est absolument merveilleux et peut être facilement appliqué à n'importe quel train. Étant donné que la plupart des triages et terminaux comportaient des courbes à rayon plutôt serré, il n'était pas possible de les contourner. Appuyez sur F13 pour réveiller le quartier, puis appuyez de nouveau sur F13 pour désactiver le bruit et éviter une plainte. Maintenant, tout ce que nous devons faire est d'obtenir une coupe de cheveux pour Jordan et considérons que c'est notre prochain grand succès!

F14 Générateur de vapeur

Appuyez sur F14 à tout moment pour démarrer la vapeur. Nous n'incluons pas les purges bruyantes aléatoires, mais nous incluons le sifflement irrégulier que vous pouvez entendre en provenance du régulateur et des vannes de purge lorsque le générateur de vapeur est opérationnel. Nous avons déplacé cela vers la fin des fonctions, car il y a de fortes chances que vous utilisiez un train de marchandises et que, par conséquent, vous n'ayez pas besoin de chauffage.

Lorsque vous accélérez, le volume du générateur de vapeur diminue, car vous ne

l'entendriez pas aussi clairement alors que le train se déplace. Si vous voulez PLUS DE VAPEUR, vous pouvez régler le volume du générateur de vapeur en ajustant la valeur en CV 307. Veuillez vous référer aux Paramètres sonores (ci-dessous) avant d'expérimenter. Si vous voulez PLUS DE CLOCHE À VACHE, vous êtes dans le mauvais passe-temps.

Notez que toutes les unités B ne disposent pas de générateurs de vapeur. Si ce n'est pas le cas, n'utilisez pas cette fonction et ne nous mettez pas en colère comme nous l'avions fait dans la description des freins rhéostatiques en F4! Vous ne nous aimerez pas du tout.

F15 Mode manœuvre

En appuyant sur F15, le phare avant et arrière seront tous deux en veilleuses. Ceci est approprié pour les manœuvres en triage et terminaux. Appuyez de nouveau sur F15 pour désactiver l'éclairage du mode manœuvre.

F20 Frein Appliqué/Relâché

Cette fonction désactive respectivement les sons de serrage et desserrage des freins lorsque vous commencez ou arrêtez de bouger. Elle n'a aucun effet sur les fonctions du moteur - elle affecte uniquement les sons.

FLÛTES ET CLOCHES

Généralement, aucune F7B ou F9B ne possédait de flûtes de locomotive de grande taille comme leurs homologues A avec cabine. Elles avaient généralement une flûte simple de petite taille à carillon unique installée à une seule extrémité lorsqu'utilisée dans un triage en solo (les unités B avaient leur propre console de commande niché à l'intérieur de la carrosserie en cas d'extrême besoin).

Les flûtes par défaut de votre modèle sont des Nathan M3H. Oui, nous savons, même après vous avoir dit qu'elle n'en était pas équipée, nous avons quand même opté pour un M3H. Tout cela est dans l'intérêt de toute personne qui associe sa F7B/F9B à une unité qui n'est pas équipée du son. Si vous souhaitez changer les flûtes par défaut, vous pouvez le faire en changeant la valeur dans CV 163 alors que pour la cloche, vous devez changer la valeur dans CV 164 comme suit.

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
- CV 163-5 Flûte simple à carillon unique

Cloches

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

La modification des flûtes par défaut modifie également les enregistrements Doppler en F12 et F16. Certaines flûtes, telles les flûtes simples, ne comportent pas d'effet Doppler. Les fonctions Doppler seront par conséquent associées par défaut aux sons standards.

RÉGLAGES DES VOLUMES SONORES

Les volumes sonores de votre décodeur ont été pré-réglés en usine à des niveaux que nous avons trouvés confortables sur nos pistes d'essai.

Les niveaux sonores sont essentiellement une question de goût et personnel à chacun (surtout si vous devenez sourd comme nous), et ce qui sonne bien sur un réseau peut sembler trop fort ou trop doux sur un autre. Heureusement, les niveaux sonores peuvent être facilement ajustés pour répondre à vos propres besoins et nous vous recommandons d'expérimenter les différents paramètres si vous ne vous souciez pas des niveaux par défaut.

Pour régler le volume des différents son, passez en mode programme sur votre système DCC (reportez-vous au manuel de votre système pour savoir comment procéder car chaque système est légèrement différent); entrez le numéro de CV en question ainsi que les niveaux souhaités. Notez que cela peut être fait soit en voie de programmation ou en voie principale (mode ops) si votre système DCC prend en charge la programmation sur la voie principale.

Nous vous recommandons fortement de noter les paramètres que vous avez modifiés et les valeurs utilisées. Si jamais vous avez besoin de réinitialiser le décodeur (voir «Réinitialisation d'origine» ci-dessous), avoir de bonnes notes vous permettra de saisir facilement à nouveau les modifications que vous souhaitez conserver.

— 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.

RÉGLAGES DES VOLUMES SONORES DE LA F7B/F9B

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	

RÉINITIALISATION D'ORIGINE

Sur votre F7B/F9B, vous pouvez effectuer une réinitialisation d'origine en insérant une valeur de «8» dans CV 8. Notez que cela entraînera la perte de tous vos nouveaux paramètres de volume et de moteur, et vous devrez par conséquent reprogrammer tous les paramètres que vous vouliez conserver. Que voulez-vous dire, vous n'avez pris aucune note? NOUS VOUS AVIONS DIT DE PRENDRE DES NOTES. Vous ne faites plus parti du groupe...une fois de plus!

Vous ne pouvez PAS perdre les sons préenregistrés du décodeur de votre F7B/F9B en effectuant une réinitialisation d'origine. Cependant, après avoir effectué cette dernière, votre F7B/F9B peut commencer à chanter Locomotive d'Amour et réciter des lignes de la comédie musicale Starlight Express. Si cela se produit, vous avez probablement perdu la raison. Ne soyez pas inquiet et asseyez-vous tout en dégustant un pop-corn, et profitez du spectacle. Oui, nous avons mentionné la même chanson et la même musique avec notre manuel de la FP7A/FP9A, et honnêtement, ce numéro était si bon que nous devons le refaire!

~~BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE ÉLIMINÉE!~~

La basse vitesse impressionnante est maintenant chose du passé. Comprenez-nous bien, ce n'est plus d'actualité. ESU a apporté des améliorations à la programmation de ses décodeurs V5, maintenant munie du contrôle avancé. Grâce à ce nouveau moteur, nul besoin d'ajuster ce paramètre sur votre F7B/F9B. Par conséquent, si vous insistez pour lui imposer un changement provenant de manuels antérieurs, votre garantie est annulée. Nous répétons, ANNULÉE! Aucune raison ne justifie l'altération du Back-EMF de votre décodeur. Si vous vous sentez enclin, il peut y

avoir un problème sous-jacent qui doit être corrigé. Veuillez nous contacter si vous rencontrez des problèmes de contrôle du moteur ou des préoccupations concernant votre locomotive. Nous serons heureux de vous aider. En fait, contactez ESU. Nous pouvons même vous donner leur adresse personnelle s'ils ne vous répondent pas. En prime, nous vous fournirons un bruiteur pour leur faire savoir que vous êtes là aux petites heures du matin.

INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Tout en abordant les fonctionnalités dont la plupart des modélistes auront besoin pour un fonctionnement normal, ces instructions ne couvrent que quelques-unes des nombreuses fonctionnalités personnalisables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs avancés qui souhaitent explorer plus en détail les capacités du décodeur, nous vous suggérons de télécharger le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Celui-ci est disponible sous l'onglet Support de notre site web.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème que vous pourriez avoir avec votre locomotive F7B/F9B. Si votre locomotive présente des défauts d'origine, nous réparerons votre locomotive à l'aide de nouvelles composantes ou la remplacerons immédiatement si une réparation n'est pas possible. Cependant, nous ne pouvons remplacer votre locomotive que si nous en avons d'autres en inventaire. Nous conservons normalement des pièces de rechange pour une période de six mois après la sortie d'un modèle. Si vous êtes comme la plupart d'entre nous et - après avoir acheté cette locomotive - vous l'avez enfoui dans l'une des nombreuses boîtes en carton de votre unité de remisage ou de votre cabanon depuis 30 ans (ou combien de temps il faudra avant que les Canadiens gagnent la coupe de nouveau) (qui devrait être dans 75 ans), vous serez alors laissé à vous-même si des problèmes surgissent. En espérant que toute l'équipe de Rapido aura gagné à la loterie et chacun acheté sa propre voiture voyageur privée, puisque Jason a mis la barre haute avec la voiture-lit Edmundston.

Il y a plusieurs choses que cette garantie ne couvre pas. Si votre F7B/F9B arrive avec quelques pièces décollées, il y a de très fortes chances que vous auriez pu effectuer cette réparation en moins de temps et d'efforts qu'il ne faut pour nous contacter. N'ayez pas peur de faire du modélisme ferroviaire! La colle blanche, telle Weldbond, fait des merveilles pour sécuriser toutes sortes de pièces et n'endommagera pas votre peinture. Cependant, si des pièces manquent, c'est une autre histoire - appelez-nous ou envoyez-nous un courriel et nous vous enverrons les pièces de remplacement selon la disponibilité.

Bien sûr, les dommages causés par le fonctionnement à pleine vitesse de votre locomotive tombant de la falaise, mieux connue comme étant le rebord de votre feuille 4x8 en contreplaqué, la modifier votre locomotive pour la faire rouler au diesel, l'utiliser pour reconstituer la scène d'un déraillement de l'un de vos films préférés, l'utiliser comme centrale hydro-électrique auxiliaire pour votre maison, ou tout autre dommage causé par vous que nous n'avons pas énumérés, n'est pas couvert par la garantie. Cependant, si une catastrophe survient et que votre locomotive est endommagée, veuillez communiquer avec nous. Nous ferons de notre mieux pour vous aider.

Gardez à l'esprit les points suivants: les raisons les plus courantes pour lesquelles les locomotives Rapido ne fonctionnent pas sont les roues sales ou les peluches de tapis / poils de chat dans les roues et les engrenages. Veuillez visiter notre chaîne YouTube et regarder la vidéo utile de Bobby sur la façon de résoudre ces deux problèmes afin de les remettre en marche rapidement.

REMERCIEMENTS

La réalisation de la F7B/F9B est un autre projet qui a évolué et qui refait surface depuis les premières années de Rapido. Nous espérons qu'il vous donnera le même facteur "WOW" que lors de sa sortie initiale. Et comme cela fait un certain temps que nous n'avons pas reconnu les collaborateurs originaux, nous profitons de l'occasion pour les remercier encore une fois de plus.

Des remerciements particuliers vont à feu Gord Hilderman, Kevin Holland, Don Jaworski, Mark Kaluza, Jakob Mueller et Brian Schuff.

Comme toujours, merci à Richard Longpré pour la traduction française qu'il a bouclée en 0,043 seconde plus vite que le meilleur tour du GP du Canada en 2008 à Montréal. Richard en a une fois de plus prouvé qu'il est la ressource par excellence lorsqu'il s'agit de tout ce qui touche le transport ferroviaire voyageur au Canada. Merci, M. l'Expert!