



H1

LE
FONCTIONNEMENT
L'INSPECTION ET
L'ENTRETIEN DES
LOCOMOTIVES
À VAPEUR

RAPIDO TRAINS INCORPORÉ
MARKHAM • ONTARIO • CANADA

LIGNES DIRECTRICES DE LA CP H1 4-6-4

Nous vous remercions pour l'achat de la nouvelle version de la série des icônes de la vapeur canadienne de Rapido - la plus célèbre locomotive à vapeur du Canadien Pacifique, la H1 Hudson.

S'il s'agit de votre première locomotive Rapido, nous devons vous demander pourquoi. Non, sérieusement, cela fait maintenant 20 ans que nous existons et que nous produisons de très beaux trains canadiens tel Le Canadien, la D10 4-6-0, la Dash 8-40CM, la RS-18u, le fourgon de queue Angus, la M-420, la GP9RM+slug, la F59PH, etc. Pour cette raison, nous allons nous assurer que vous ADOREZ votre H1. Vous vous direz alors : "Qu'est-ce que j'ai raté pendant toutes ces années ? Il faut que je trouve et que j'achète tous les modèles Rapido qui ont été fabriqués, à toutes les échelles ! Même les modèles britanniques !".

Si vous êtes déjà client, nous vous souhaitons la bienvenue ! Déposez simplement votre locomotive sur la voie. Tout ce que nous vous demandons, c'est de ne pas y mettre le feu intentionnellement, de ne pas l'utiliser pour une cascade casse-cou à l'extrémité du réseau et de ne pas le raccorder à un appareil fabriqué par Tyco. Oh, et tenez-la VRAIMENT à l'écart des contrôleurs DC bon marché. Les blocs d'alimentation de mauvaise qualité peuvent rapidement et facilement donner à n'importe quelle locomotive Rapido le centre coulant d'un sandwich au fromage grillé.

Comme toujours, si vous constatez un problème avec votre H1, n'hésitez pas à nous contacter. Nous soutenons nos produits à 100 %. Le meilleur moyen de nous joindre est par courriel (service@rapidotrains.com), mais vous pouvez également essayer de nous joindre par téléphone, par la poste ou par héliotrope (mais seulement les jours ensoleillés). Vous trouverez nos coordonnées à la fin de ce manuel

Cependant, nous vous prions de ne pas nous renvoyer un modèle défectueux sans avoir obtenu au préalable une autorisation. Vous n'imaginez pas le nombre de fois où nous recevons une locomotive endommagée avec seulement un nom à l'intérieur (parfois seulement le PRÉNOM), ce qui signifie que nous n'avons aucune idée de ce qui ne va pas ! (Salut Dave - ton paquet de décodeurs pour ton Turboliner est toujours sur l'étagère de notre salle de bain). Si le problème de votre modèle est simple, comme une tige d'attelage mal fixée, nous vous dirons probablement comment la réparer vous-même. Bien que nous prenions généralement en charge les réparations de votre H1 pendant une longue période, il faut savoir qu'un jour ou l'autre, l'inventaire de pièces de rechange s'épuisera. Ou bien vous devrez inventer une machine à remonter le temps et la placer dans une Delorean pour nous rendre visite dans le passé, ce qui nous ramènerait dans le futur, selon ce qui arrivera en premier. Malheureusement, c'est à ce moment-là que nous ne pourrons plus vous aider. Encore une fois, veuillez communiquer avec nous d'abord pour que nous puissions vous dire s'il reste suffisamment de pièces (ou de plutonium) pour effectuer votre réparation.

TABLE DES MATIÈRES

L'Histoire du prototype	4
L'assemblage de votre locomotive	4
Rodage.....	4
Comment manipuler votre locomotive	5
Vérifier et ajuster votre locomotive.....	6
Pièces manquantes ou défectueuses.....	7
Retirer de la carrosserie	7
Fonctionnement – DCC (Sans le Son)	9
L'installation d'un Décodeur DCC Sans le Son	10
Fonctionnement – DC (Avec Son)	11
Fonctionnement – DCC (Avec Son)	12
• L'adresse de la Locomotive	13
• Activer le son	14
• Fonctions	14
• Fonctions : Plus d'informations	15
• Paramètres sonores personnalisés	19
• Mo-Power	20
• Réglages du volume sonore	20
• Tableau des réglages du volume sonore	21
• Réinitialisation par défaut	22
Information supplémentaire	22
Garantie limitée	22
Remerciements	24
Contactez Nous.....	24



LOK SOUND
EST. 1999

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

FONCTIONS DCC DE LA H1

F0	Phare directionnel et dynamo	F15	Sifflet en Doppler
F1	Cloche	F16	Injecteur
F2	Sifflet	F18	Éclairage au sol
F3	Bruit de l'attelage	F19	Purge de la vapeur
F4	Mode ralenti	F20	Soupape de sécurité
F5	Pelletage de charbon avec foyer scintillant	F21	Compresseur à air ralenti
F6	Feux de fossé (si munie)	F22	Phare (sans dynamo)
F7	Phare en veilleuse	F24	Soufflerie
F8	Sons du souffle	F25	Soufflerie du brûleur à huile
F9	Mode traction avec charge	F26	Sifflet courts
F10	Frein direct	F27	Compresseur à air rapide
F12	Robinets manuels des cylindres	F28	Frein automatique serré/desserré
F13	Éclairage de la cabine	F29	Grincement des boudins de roues
F14	Numéro illuminé	F30	Claquage de la bielle

L'HISTORIQUE DU PROTOTYPE

Conçues par Henry Blane Bowen, chef de la force motrice et du matériel roulant, les locomotives Hudson 4-6-4 des classes H-1a et H-1b du Canadien Pacifique étaient à la pointe de la technologie lorsqu'elles ont été livrées. Au total, vingt locomotives ont été livrées en deux lots de dix chacun. Le premier lot, portant les numéros 2800-2809, a été livré en 1929 et classé H1a. Les dix autres, numérotées 2810-2819, ont été livrées en 1930 et classées H1b. Ces locomotives ont été utilisées pour les trains de voyageurs transcontinentaux sur l'ensemble du réseau du CP. Elles ont connu un tel succès que le CP a utilisé leur conception comme base pour ses "Royal Hudson" H1c/d/e sept ans plus tard. Les classes H1a/b sont restées intactes jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur, les premiers retraits n'intervenant qu'en 1957.

Aujourd'hui, la seule survivante de la classe H1a/b est la #2816. Après de nombreuses années d'entreposage à Steamtown aux États-Unis, elle a été remise en état de marche par le Canadien Pacifique en 2001 pour un service d'excursion. Surnommée l'Empress, la #2816 a été convertie pour brûler du pétrole. Elle est munie de phares de fossé ainsi que d'autres technologies modernes pour circuler sur les chemins de fer d'aujourd'hui. Au moment d'écrire ces lignes en 2024, l'Empress était en tournée en Amérique du Nord !

L'ASSEMBLAGE DE VOTRE LOCOMOTIVE

Placez votre locomotive et votre tender sur la voie. Notez que la fiche de la locomotive doit être insérée dans la prise du tender. Si la locomotive ou le tender n'est pas correctement placé sur la voie, la fiche et la prise ne se raccorderont pas. Le branchement est facile et se raccorde simplement. S'ils ne se raccorde pas, ne les forcez pas. Vérifiez que la fiche et la prise sont parfaitement alignées. Si vous les forcez et que la fiche et la prise sont mal alignées, vous détruirez votre décodeur.

RODAGE

Chaque locomotive requiert une période de rodage. Votre H1 a été vérifiée à l'usine pendant environ deux minutes... peut-être... juste pour s'assurer que tout fonctionne comme il se doit. Ce n'est certainement pas assez de temps pour que les engrenages s'engrènent correctement ou pour égaliser tout fonctionnement saccadé d'un nouveau moteur. Nous vous suggérons, après avoir lu ce manuel,

de mettre votre H1 sur une boucle d'essai et de le laisser tourner dans chaque sens pendant une heure ou deux. Rapidement et lentement. Ne la laissez pas non plus tirer quoi que ce soit pendant qu'elle roule.

Il devrait déjà y avoir suffisamment de lubrifiant dans la boîte de vitesses, il n'est donc pas nécessaire d'en ajouter. Il suffit de laisser tourner la locomotive. Si vous voyez se trouver sur la moquette, passez d'abord l'aspirateur. Vous n'avez pas idée du nombre de modèles qui nous reviennent avec des boîtes de vitesses pleines de peluches et de poils d'animaux. Nos modèles ne sont pas à l'épreuve des chats.

COMMENT MANIPULER VOTRE LOCOMOTIVE

Tenez votre H1 délicatement, avec beaucoup d'amour, de soin et d'attention, car votre modèle comporte de nombreuses pièces délicates. Si vous voulez la rétrodater pour qu'elle ressemble à un modèle produit dans les années 1930, arrachez toutes les pièces et manipulez-la comme un bol de poutine après avoir sauté le petit déjeuner. Nous supposons que vous ne voulez pas faire cela, c'est pourquoi la H1 doit être manipulée avec précaution. Il est préférable de soulever la locomotive avec les doigts d'une main le long des rebords inférieurs des marchepieds (en évitant les pompes à air et les réservoirs d'air) tout en saisissant le rebord inférieur du châssis du tender avec les doigts de l'autre main en soulevant les deux ensembles. De cette façon, vous ne laisserez pas d'empreintes graisseuses sur la chaudière ou le tender et vous n'exercerez pas de pression sur les pièces délicates.

NE SOULEVEZ JAMAIS UNE LOCOMOTIVE À VAPEUR PAR LES SOUPAPES OU LES BIELLES ! Elles sont très fragiles. Il est également déconseillé d'utiliser une seule main pour prendre la locomotive et le tender en même temps ; il n'existe pas de récompense pour le jonglage. Assurez-vous que vos mains sont propres avant de toucher votre locomotive, sinon vous risquez d'abîmer le fini. Toutefois, si vos mains sont suffisamment couvertes de graisse, de suie et d'huile, cela pourrait être tout à fait réaliste, car les locomotives à vapeur propres n'existent que dans les musées.

Si vous manipulez puis emmenez votre H1 au club de train régulièrement, il est probable que des pièces s'en détacheront. Désolé, mais les petites pièces sont faites de plastique et de métal maintenues en place avec de la colle, ce qui n'est pas très solide. Nous avons essayé de fabriquer les petites pièces à partir d'un matériau introuvable et d'utiliser la microsoudure à l'état stable pour les installer. Malheureusement, avec la crise mondiale actuelle de l'approvisionnement, l'introuvabilité est devenu introuvable.

Nous vous conseillons d'emballer votre H1 dans un sac en plastique avant de la placer dans un sac ou une boîte de transport afin de pouvoir récupérer certaines pièces qui pourraient se détacher. La colle blanche est l'adhésif recommandé pour les remettre en place, bien que vous puissiez utiliser une colle CA, mais seulement si vous êtes très prudent ou très courageux. N'oubliez pas que la colle doit être appliquée sur la pièce et non pas sur le modèle (ne nous demandez pas comment nous savons cela).

VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu'elle soit parfaitement ajustée avant de quitter l'usine. Mais si c'était un lundi soir et que nos ouvriers étaient en train de discuter de la partie de mahjong de la veille au lieu d'assembler des modèles, il se peut qu'il y ait quelques défauts. Une vérification rapide avant la mise en service résoudra la plupart des problèmes opérationnels.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Si l'un des boggies avant ou arrière, incluant ceux du tender sont hors gabarit, retirez l'essieu défectueux du boggie. Cet ajustement peut facilement se faire en tenant l'essieu par une roue entre le pouce et l'index, puis agrippez l'autre en tournant d'un mouvement de va et vient jusqu'à l'ajustement désiré. **À NE PAS FAIRE SUR LES ROUES MOTRICES !!!** Les rayons des roues sont très fragiles. Si l'un des essieux de vos roues motrices est hors gabarit, veuillez communiquer avec nous afin d'obtenir un essieu de remplacement.
- Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que la tuyauterie sous le châssis tiennent fermement en place sans interférer avec la voie. En particulier, les boyaux à air ainsi que les tiges d'attelage aux extrémités peuvent causer des ennuis. Si c'est le cas, repliez la tige vers le haut et remontez-la pour éviter qu'elle n'accroche dans les aiguillages et les passages à niveaux. L'outil suggéré est le Kadee #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).
- Assurez-vous que les boggies avant ou arrière, incluant ceux du tender pivotent librement sans toutefois les forcer. S'ils accrochent quelque part, assurez-vous que les embouts des boggies n'interfèrent pas avec des accessoires sous la caisse. Si tel est le cas, assurez-vous que tout est fermement en place. Si la locomotive est inclinée à un angle de 45 degrés, le bogie pilote est probablement sur le côté et doit donc être replacé en

ligne droite. Retournez-le vers l'avant et surtout, ne faites pas de conneries avec votre locomotive à \$600.

PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES

Si vous déballez votre H1 et découvrez qu'elle a été endommagée lors de son transport, contactez-nous. Il se peut que certaines pièces soient tombées, mais elles peuvent être remises en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. L'utilisation de cette colle n'endommagera pas la peinture, ni le fini. Si vous ne désirez pas le faire vous-même, vous pouvez toujours nous la retourner, mais soyez conscient que d'AUTRES pièces risquent de se détacher de nouveau lorsque nous vous la retournerons. Demandez plutôt l'assistance de votre arrière-petite-fille. Elle le fera pour vous en moins de trois minutes à l'aide son matérielle d'art plastique.

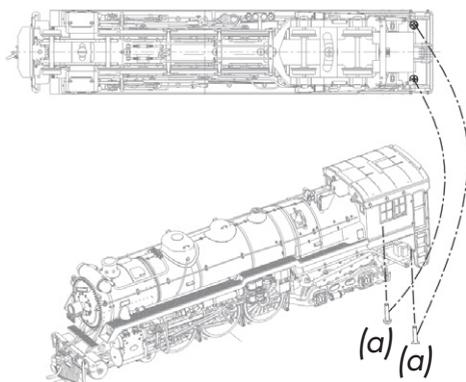
Nous nous efforçons de protéger nos modèles contre les bris de transport et de manutention, mais comme les gens chez UPS et FedEx les utilisent au centre de distribution lors des joutes de football, il nous est impossible de les protéger à 100%. Ils ne survivent donc pas aux coups de pieds alors que Tony a marqué deux buts et donné la victoire aux employés de l'entrepôt face aux livreurs. Bien que contesté, il n'y avait pas de drapeau sur le terrain.

Si vous constatez qu'il manque des pièces et qu'elles ne sont pas tombées dans l'emballage, faites-le nous savoir et nous vous enverrons des pièces de remplacement. Vous trouverez plus d'informations sur notre garantie à la fin de ce manuel.

RETRAIT DE LA CARROSSERIE

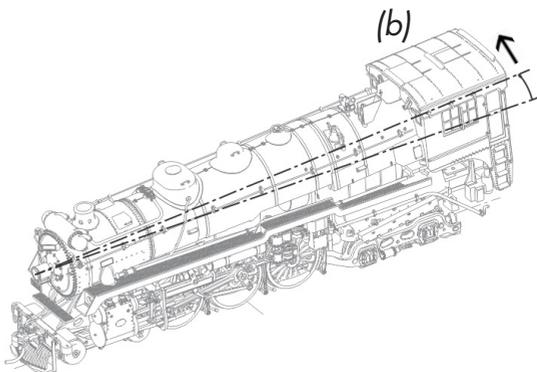
Si vous devez ouvrir votre H1 pour installer un décodeur, vous devrez suivre les étapes suivantes :

- Pour retirer la chaudière et la cabine, il faut d'abord retirer la paire de vis (a) située sous le bas de la cabine, derrière les échelles latérales. Ceux d'entre vous qui connaissent d'autres modèles de locomotives à vapeur peuvent se précipiter, en supposant que la vis

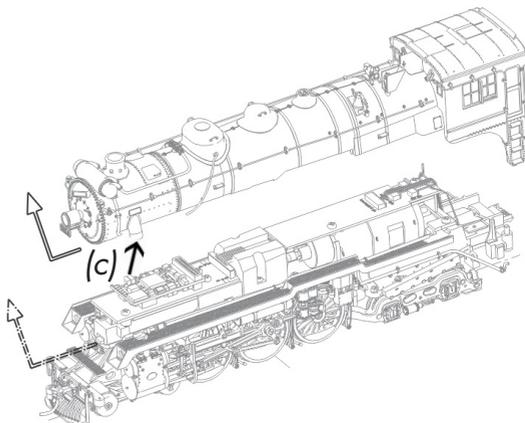


du bogie pilote devra être retirée. Vous vous trompez! Nous parions que vous auriez souhaité lire ceci en premier, n'est-ce pas ? Poursuivez votre lecture...

- Soulevez légèrement l'arrière de la cabine (b) pour dégager l'ensemble cabine/chaudière de la tête arrière et de la carte mère interne, mais faites attention aux fils de l'éclairage de la cabine ! (Ces fils peuvent être débranchés de la carte mère si vous le souhaitez, mais ce n'est pas nécessaire).



- Pour détacher la partie avant, il faut prendre soin de dégager la tuyauterie de surchauffe (c) des passerelles, car ils sont un peu serrés. Tournez doucement le dessus de la chaudière le long de son axe d'avant en arrière pour libérer les gros tuyaux des dessus des passerelles. Si vous tirez, vous risquez de séparer les passerelles de la chaudière, ce qui n'est pas souhaitable. Une fois les tuyaux dégagés, déplacez légèrement la chaudière vers l'avant pour dégager le loquet situé sous la boîte à fumée. Maintenant, le dessus de la chaudière peut être lentement soulevé et dégagé du châssis. Pourquoi lentement ? Parce qu'il y a encore plus de fils ! Les feux de fossé de l'Empress sont particulièrement délicats.



- Si vous souhaitez installer ou remplacer le décodeur, c'est le moment de le faire. La prise à 21 broches est évidente. Il suffit de tirer la fausse fiche ou le décodeur vers le haut à l'extrémité de la fiche et d'insérer le nouveau décodeur. S'il vous plaît, ne pliez pas les broches.
- Si vous souhaitez installer une équipe à l'intérieur de votre Hudson H1, il n'est pas nécessaire d'enlever la chaudière puisque l'arrière de la cabine est ouvert. Il suffit d'utiliser une pince à épiler coudée et d'installer un

mécanicien (à droite) et un chauffeur (à gauche) dans leur siège. Nous recommandons d'utiliser un adhésif amovible comme le Hob-E-Tac® car l'équipage doit être remplacé toutes les 12 heures ; ce n'est pas nous qui le disons, c'est la loi.

- Pour ouvrir le tender, il suffit de retirer les vis situées sous chaque coin du châssis et le réservoir du tender se soulèvera.

À ce stade, vous devriez avoir retiré la chaudière entière du châssis et le tender en deux parties, si vous avez suivi nos instructions simples. Nous ne savons pas comment les remonter, vous devez donc vous débrouiller tout seul. Il suffit de lire les instructions à l'envers et tout devrait bien se passer. Si vous trouvez un message énigmatique en lisant les instructions à l'envers, ce n'est pas notre faute.

Toute demande de modèle de remplacement parce que vous avez cassé une pièce sera accueillie par des rires, suivis de tristesse, puis de rires à nouveau, et enfin d'une suggestion très polie de modéliser un parc à ferraille de locomotives et d'utiliser votre loco récemment cassée comme décor.

FONCTIONNEMENT - DC (SANS LE SON)

Si votre locomotive H1 n'est pas équipée d'un décodeur sonore, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui de la puissance et regardez-la avancer. En courant continu, l'éclairage au sol, la lueur du foyer et les numéros illuminés sont toujours fonctionnels, tandis que les phares sont directionnels, tout comme les feux de classification blancs; ils s'allument en marche avant et s'éteignent en marche arrière. Tous les autres feux sont câblés, mais ils ne fonctionneront pas en courant continu.

Si vous êtes nouveau dans le hobby (ou si vous aimez simplement "jouer aux trains" de temps en temps) et que vous avez un ensemble de train à courant continu, veuillez nous contacter avant d'utiliser votre H1 car il n'est peut-être pas sûr (pour votre locomotive et aussi pour votre porte-monnaie) d'utiliser votre contrôleur.

Certains contrôleurs de trains émettent une tension maximale très élevée qui n'est pas adaptée aux trains à l'échelle. La tension maximale recommandée est de 16 volts DC. De même, les contrôleurs conçus pour les trains à grande échelle émettent une tension beaucoup plus élevée que celle que votre H1 peut supporter. Veuillez-vous reporter à l'avertissement mis en évidence un peu plus loin dans ce manuel.

Si vous utilisez un contrôleur conçu pour les trains à grande échelle, le circuit de votre locomotive peut finir par ressembler à un repas surgelé oublié dans le micro-ondes après que vous ayez accidentellement entré un chiffre supplémentaire dans la minuterie. Dans de telles situations, nous ferons de notre mieux pour réparer le circuit, mais il se peut qu'il soit irrécupérable. Veuillez noter que nous pourrions être amenés à vous facturer les pièces de rechange et/ou la main-d'œuvre nécessaires à la remise en état de votre locomotive. C'est parce que vous n'avez pas lu cette partie du manuel. Pour ceux d'entre vous qui lisent ces lignes, bonjour ! Comment ça va ? Saviez-vous que la saison de hockey commence bientôt?

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC

La H1 contient une carte mère spécialement conçue pour nos décodeurs. Celle-ci est reliée à la voie, au moteur et au circuit d'éclairage. Une fiche avec bouchon d'obturation est fixée à la carte mère à l'aide d'une fiche à 21 broches. Pour installer un décodeur, il suffit de retirer ce bouchon et d'installer un décodeur à 21 broches. Le décodeur choisi doit avoir huit sorties de fonction.

Au moment de la rédaction du présent document, nous recommandons uniquement les décodeurs 21 broches non sonores suivants :

- ESU #59029 - LokPilot 5 Basic avec 21MTC
- ESU #59629 - LokPilot 5 DCC avec 21MTC

Nous croyons que les fiches à 21 broches sont supérieures car il y a suffisamment de broches pour s'assurer que toutes les fonctions d'éclairage sont fonctionnelles. Les résistances nécessaires sont incluses sur notre carte mère afin que vous n'ayez pas à vous embêter avec des résistances. Il suffit de brancher l'un des décodeurs recommandés et vous avez le DCC. Nous savons que certains d'entre vous préfèrent une autre marque de décodeur, mais nous ne pouvons honnêtement pas vous aider à l'installer ou à programmer les fonctions.

Nous avons créé une carte des fonctions H1 qui peut être téléchargée sur notre site web afin que vous puissiez faire correspondre les boutons de fonction et les commandes de moteur à nos versions sonores sorties d'usine. Cette carte devrait être disponible dans la section Support de notre site web. Si ce n'est pas le cas, contactez-nous. Vous aurez besoin d'un LokProgrammer ESU pour programmer les fonctions sur les décodeurs 59029 ou 59629. Si vous n'avez pas de LokProgrammer, vous pouvez ajuster les valeurs CV de la manière habituelle.

Nous vendrons les décodeurs sonores de la H1 séparément ; s'ils ne sont pas

encore disponibles sur notre site web au moment où vous lirez ces lignes, appelez notre bureau, choisissez un nombre aléatoire entre 1 et 50 000, divisez-le par $\sqrt{14}$ %, multipliez-le par $\sqrt{\pi 5}$, puis prenez les dix derniers chiffres. Appelez ce poste et vous serez redirigé vers quelqu'un sur qui vous pourrez crier. Mais sérieusement, dites-le-nous et nous vous en enverrons un... mais seulement, vous savez, après que vous l'avez acheté.

Si vous souhaitez installer un décodeur autre que celui que nous proposons, il ne suffit pas de brancher le décodeur et de faire jouer aux petits trains. Vous devrez personnaliser toutes les fonctions. C'est ainsi. Nous ne nous excuserons pas pour cela. Quoi, des excuses?

FONCTIONNEMENT - DC (AVEC SON)

Pour faire fonctionner votre locomotive H1 munie du son sur un réseau DC, il suffit de donner de la puissance. Le moteur démarrera dès que la tension sera suffisante (environ 7 volts). Voir la note ci-dessus (dans Fonctionnement - DC (silencieux)) concernant l'utilisation des contrôleurs pour trains à grande échelle. Avec les réseaux à courant continu, vous avez très peu de contrôle sur les sons de votre modèle.

— AVERTISSEMENT —

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

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

L'éclairage en courant continu est limité. Certains fabricants de contrôleurs produisent des gadgets spéciaux destinés à déclencher des sons de locomotives sur les réseaux à courant continu. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces gadgets, nous n'avons aucune idée de la façon dont ils affecteront votre H1, pour le meilleur ou pour le pire, pour la richesse ou la pauvreté, dans la maladie et dans... désolé, mauvaise transcription. Comme toujours, nous essaierons de vous aider à réparer votre H1 même si l'un de ces gadgets transforme les circuits de votre locomotive en quelque chose qui ressemble à du magma incandescent, mais nous ne pouvons pas garantir que nous y parviendrons.

FONCTIONNEMENT - DCC (AVEC SON)

Les H1 Hudson pesaient environ 291 000 kg (643 000 livres) en état de marche, c'est pourquoi un certain élan de départ a été préprogrammé dans le décodeur pour reproduire ce poids massif. Si vous voulez éliminer le délai d'accélération, programmez l'élan de démarrage dans CV3=00, mais lorsque vos passagers se plaindront d'avoir renversé leur boisson dans la voiture-restaurant ou d'avoir été éjectés de leur couchette, ne nous blâmez pas !

— UTILISATEURS DE PROGRAMMATEURS ESU —

Pour programmer votre locomotive équipée d'un ESU à l'aide d'un LokProgrammer ESU ou d'un système DCC ESU ECoS, les condensateurs Mo-Power doivent être complètement déchargés. Laissez votre locomotive se décharger pendant cinq minutes avant de la programmer, ou laissez-la se décharger pendant une minute avant d'utiliser le mode Ops (programmation sur le réseau principal). Si cela ne fonctionne pas, attendez un peu plus longtemps et réessayez.

Même si attendre comme un Espagnol impatient pendant qu'un homme en noir escalade les falaises de la folie est plutôt ennuyeux, nous vous conseillons de profiter de ce temps libre nouvellement trouvé ! Lutte contre un géant, buvez du vin ou visitez un marais de feu et évitez les bruits violents. Pour accélérer les choses, essayez d'utiliser votre locomotive comme une lampe de poche pour lire les numéros des wagons de marchandises ou pour rechercher le ressort d'attelage perdu la semaine dernier.

REMARQUE : Ceci ne s'applique qu'à un système ESU et non pas aux autres contrôleurs et systèmes DCC.

Des instructions plus détaillées sur le décodeur, y compris toutes sortes de réglages étranges de CV que nous ne comprenons pas, se retrouvent dans le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Il peut être téléchargé directement depuis le site web d'ESU. Il est préférable d'avoir un LokProgrammer d'ESU pour utiliser ces informations...

L'ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre H1 de Rapido sort de l'usine avec une adresse de décodeur 3 par défaut. Nous vous suggérons, si vous utilisez une commande DCC, de tester d'abord que la locomotive répond à l'adresse 3 pour toutes les fonctions - moteur, feux, sons, tout. Une fois que vous avez vérifié que la locomotive répond, vous devez lui attribuer une adresse unique (normalement le numéro de la locomotive) avant d'aller plus loin. Cela peut être fait soit sur votre voie de programmation (recommandé), soit sur la voie principale si votre système supporte la programmation sur la voie principale. Attention cependant, si vous programmez la locomotive sur la voie principale et que vous avez d'autres locomotives assignées à l'adresse 3 (l'adresse normale par défaut pour les nouvelles locomotives), TOUTES ces locomotives seront également modifiées à votre nouvelle adresse ! C'est idéal si vous voulez simuler une bande de gamins qui entrent dans l'atelier mécanique, prennent d'assaut les locomotives et qui partent vers les collines.

Notez que certains systèmes DCC deviennent un peu bizarres lors de la programmation de locomotives munies du son sur la voie de programmation en raison de la forte consommation de courant. En cas de problème, essayez de programmer sur la voie principale ou utilisez un amplificateur de programmation.

— CONSEIL —

Nous recommandons de débrancher le tender de la chaudière et de le retirer des rails si l'on utilise une voie de programmation DCC. Le dispositif Mo-Power (voir page 20) dans le tender peut consommer suffisamment de signal de programmation numérique pour qu'il n'y ait plus assez d'énergie pour écrire ou lire dans le décodeur ; même les amplificateurs de voie de programmation ne fonctionnent pas toujours.

ACTIVER LE SON

Appuyez sur F8 et vous entendrez le souffle de la H1 lorsqu'elle produira de la vapeur. Heureusement, il n'est pas nécessaire d'attendre des heures pour que la locomotive atteigne sa pleine pression de service. Vous pouvez simplement partir en voiture et écouter le bruit merveilleux ! Vous pouvez ajuster les CVs pour empêcher la locomotive de bouger jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. La plupart d'entre nous à Rapido sont vraiment impatients, donc nous avons désactivé cette fonction. Reportez-vous au manuel complet du décodeur ESU LokSound V5 pour plus d'informations. Vous pouvez le télécharger à partir de la section Support de notre site web. Cette fonction s'appelle "Prime Mover Startup Delay" et se trouve à la section 13.2, page 89 du manuel ESU LokSound V5.

Si vous appuyez sur F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, le démarrage sera ignoré et le son sera simplement activé. Appuyez à nouveau sur F8 pour désactiver le son.

Notez que si vous écoutez votre H1 siffler gentiment et que vous sélectionnez une autre locomotive avec votre manette, votre locomotive pense toujours que F8 a été pressé et elle continuera à mijoter. Par contre, si quelqu'un d'autre sélectionne le numéro de votre locomotive et que F8 n'est pas appuyé sur sa manette, la H1 devient immédiatement silencieuse. Cette personne devra appuyer de nouveau sur F8.

FONCTIONS

F0	Phare directionnel et dynamo	F15	Sifflet en Doppler
F1	Cloche	F16	Injecteur
F2	Sifflet	F18	Éclairage au sol
F3	Bruit de l'attelage	F19	Purge de la vapeur
F4	Mode ralenti	F20	Soupape de sécurité
F5	Pelletage de charbon avec foyer scintillant	F21	Compresseur à air ralenti
F6	Feux de fossé (si munie)	F22	Phare (sans dynamo)
F7	Phare en veilleuse	F24	Soufflerie
F8	Sons du souffle	F25	Soufflerie du brûleur à huile
F9	Mode traction avec charge	F26	Sifflet courts
F10	Frein direct	F27	Compresseur à air rapide
F12	Robinets manuels des cylindres	F28	Frein automatique serré/desserré
F13	Éclairage de la cabine	F29	Grincement des boudins de roues
F14	Numéro illuminé	F30	Claquage de la bielle

FONCTIONS : INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F0 Phare directionnel et dynamo

Démarrez la dynamo puis allumez le phare dans le sens de la marche lorsque la dynamo génère suffisamment d'énergie. En inversant le sens de marche, le phare devient celui du pont du tender. Une nouvelle pression sur F0 éteint le phare et la dynamo. Si vous voulez allumer le phare sans le son de la dynamo, voir F22.

F1 Cloche

La cloche est probablement l'un des sons les plus difficiles à maîtriser, car c'est une caractéristique très visible, et quoi qu'il en soit, il y a de fortes chances qu'elles aient toutes un son unique. Nous vous proposons cinq sons de cloche légèrement différents afin que vous puissiez ajouter un peu de variété à votre énorme flotte de H1. Vous avez effectivement une énorme flotte de H1, n'est-ce pas ? Vous pouvez altérer les cloches avec une valeur de 0 à 4 en modifiant CV164

F2 Sifflet

Nous aimons nos sifflets. Vraiment ! Sérieusement, qui n'aime pas un bon sifflet à vapeur ? C'est pourquoi nous vous proposons désormais une large gamme de sifflets que vous pourrez alimenter sur votre locomotive comme il se doit ou comme vous l'entendez (même si ce n'est pas approprié). Pour obtenir un coup bref, appuyez simplement sur F2 ou sur la touche "HORN". Si vous entendez un coup long, c'est que vous tapez trop longtemps. Nous avons inclus dix options de sifflement ; modifiez CV163 avec une valeur de 0 à 9 pour les sélectionner. Reportez-vous à la section "Réglages sonores personnalisés" ci-dessous pour savoir quels sont les sifflets (répétez cela cinq fois rapidement).

F3 Bruit de l'attelage

La vrai H1 incluant son tender pèse 351,200 livres, et lorsqu'elle s'accouple à un wagon de marchandises de 50 tonnes ou à un wagon de passagers de 80 tonnes, ce sera bruyant. Appuyez sur F3 pour obtenir ce bruit. Bien entendu, il est préférable d'appuyer sur F3 au moment où vous heurtez l'attelage d'un wagon, sinon il semble possédé par des esprits de H1 mis au rebut.

F4 Mode ralenti (Son des bielles)

Le mode ralenti simule la fermeture de l'accélérateur par le mécanicien, soit pour ralentir ou soit lors d'une descente. En appuyant sur F4, l'accélérateur est désactivé et le volume du son est réduit à une dérive. Vous entendrez le son des bielles. Vous pouvez ensuite utiliser la manette des gaz pour régler le niveau

sonore à votre convenance. En appuyant à nouveau sur F4, vous reviendrez au fonctionnement normal.

F5 Pelletage du charbon avec foyer scintillant

Cette fonction active le son de pelletage du charbon par le chauffeur alors qu'il alimente le feu la locomotive. Cette fonction intensifie également l'effet d'éclairage de la chambre de combustion. Si vous avez la locomotive #2816, n'appuyez pas sur F5 ; cela boucherait la chambre de combustion de manière féroce ; utilisez plutôt F25 pour entendre l'injection d'huile.

F6 Phares de fossé (*si munie*)

Devenus obligatoires au Canada en 1975, les phares de fossé ont été inventés au Canada dans les années 1960 pour éclairer les rebords du droit de passage afin de détecter les éboulements et autres obstructions. Ils ne clignent pas alternativement et sont soit allumés, soit éteints, car leur fonction est uniquement d'éclairer les fossés. Les phares de fossé clignotants sont destinés aux locomotives américaines. Ils ont été ajoutés à l'Empress #2816 lors de sa reconstruction par le Canadien Pacifique entre 1998 et 2001.

F7 Phare en veilleuse

À l'approche d'un arrêt en gare ou d'un train qui arrive, appuyez sur F7 pour abaisser l'intensité de votre phare. Vous ne voulez pas aveugler les voyageurs sur le quai ou les mécaniciens du train qui arrive. Ne pas baisser l'intensité de votre phare est une violation directe de ce que l'on appelle communément la "règle 17" du REF.

F8 Sons du souffle

Normalement, c'est ici que se trouvent les fonctions de démarrage et d'arrêt, mais nous pensions que personne n'avait envie d'écouter ce processus de plusieurs heures. D'abord, le bruit du bois d'allumage que l'on met dans la chambre de combustion...je ne sais pas trop, non. De plus, le décodeur sonore n'a pas assez de mémoire. Au lieu de cela, il suffit d'appuyer sur F8 pour activer les bruits du souffle, la lueur du foyer (qui varie en fonction de la vitesse) et les autres sons automatiques, mais vous pouvez toujours donner un coup de sifflet, faire sonner la cloche, etc.

Si vous avez un système DCC qui ne permet que huit fonctions, vous pouvez programmer les fonctions suivantes en suivant les instructions du manuel ESU LokSound V5, qui peut être téléchargé à partir de la section Support de notre site web. Vous pouvez également passer à un système DCC plus récent, ce qui peut être moins stressant.

F9 Mode charge lourde

Le mode charge lourde vous permet d'ajuster le robinet de fermeture de la vapeur à n'importe quelle vitesse, ce qui vous permet d'obtenir un souffle plein ou de dériver avec le son des bielles. Le mode charge lourde peut également agir comme un décalage permettant d'ajuster la vitesse lorsqu'il est enclenché, si vous le souhaitez. Une nouvelle pression sur F9 permet de revenir au fonctionnement normal.

F10 Frein direct

F10 simule les freins d'une vraie locomotive. En appuyant sur F10, les freins s'appliquent et la locomotive s'arrête progressivement. En désactivant F10, les freins se relâchent et la locomotive peut à nouveau se déplacer. F14 annule cette fonction. Magique! (Harry Potter n'a rien à nous envier !)

F12 Robinets de cylindres manuels

Avant de démarrer, vous devez ouvrir les robinets des cylindres afin d'éliminer toute condensation des cylindres et d'éviter de tordre une bielle de piston. Vous pouvez les refermer une fois que le train est en mouvement. Notez qu'il s'agit également d'un son automatique qui se déclenche si la locomotive est demeurée immobile pendant un certain temps.

F13 Éclairage de la cabine

Lorsque le soleil se couche ou que vous êtes dans un tunnel, comment lire les ordres de marche de votre? Allumer une lanterne à huile n'était pas facile dans une cabine bousculée par la vitesse (et à l'époque, un "téléphone portable" était le téléphone de la prison locale), alors allumez la lumière de la cabine. N'oubliez pas de l'éteindre dès que possible pour ne pas gêner votre vision nocturne.

F14 Numéros illuminés

Les numéros illuminés sont allumés par défaut. Nous n'aimons pas avoir à les rallumer après une coupure de courant. Si vous souhaitez les éteindre, appuyez sur F14.

F15 Sifflet en Doppler

Vous pouvez jouer ce sifflet à l'approche d'un passage à niveau ou de tout autres panneaux indicateurs de passage à niveau. Le Doppler est bien synchronisé avec le sifflement d'un train à allure modérée à l'approche d'un passage à niveau. Lorsque vous changez le sifflet par défaut pour F2, le sifflet Doppler changera également pour la tonalité appropriée. C'est comme si nous étions des sorciers ou quelque chose comme ça !

F16 Injecteur

Votre chaudière a besoin d'eau au-dessus de la couronne du foyer, sinon elle explosera. Appuyez sur F16 pour injecter de l'eau dans la chaudière à partir du tender. L'utilisation d'eau réelle annulera votre garantie.

F18 Éclairage au sol

Ces lumières éclairent le sol sous la cabine. Pourquoi les avons-nous incluses ? Parce que votre serre-frein risque de glisser et de trébucher dans l'obscurité, puis de vous poursuivre en justice pour accident du travail. Par défaut, l'éclairage au sol est activé. Appuyez sur F18 pour l'éteindre.

F19 Purge de la vapeur

Nettoyez les saletés qui se sont accumulées dans les parties inférieures de la tuyauterie et dans le cadre de bas de foyer en appuyant sur F19. Veillez à ce que personne ne se trouve à côté de la locomotive lorsque vous le faites !

F20 Soupape de sécurité

Laissez échapper un peu de vapeur ! Utilisées pour prévenir les explosions de chaudières dues à une surpression, les soupapes de sécurité sont montées sur le dôme à l'avant de la cabine. Notez que ce son est également généré automatiquement et de manière aléatoire, à condition que le chauffeur ne se soit pas endormi.

F21 Compresseur à air ralenti

Active un son lent de pompe de frein à air, utile pour compléter la pression de la ligne de train après une utilisation normale.

F22 Phare (sans la dynamo)

Les ampoules électriques d'une locomotive à vapeur sont actionnées par une dynamo qui, avec un bruit régulier de vapeur qui s'échappe, fait tourner un générateur à turbine. Cela peut devenir gênant dans une petite salle. Nous avons donc ajouté la possibilité d'allumer le phare sans entendre ce doux son aigu... tout... le... temps.

F24 Soufflerie

Cette fonction active la soufflerie pour alimenter le feu en air. Elle doit être utilisée lorsque la locomotive est à l'arrêt ou au ralenti.

F25 Soufflerie du brûleur à l'huile

Ce dispositif alimente le feu en brut bouillonnant/or noir/thé du Texas, mais si vous faites cela sur une H1 au charbon, vous deviendrez un chauffeur congédié.

F26 Sifflets courts

Lorsque vous vous arrêtez à une station, vous émettez un petit coup de sifflet. Lorsque vous êtes prêt à partir, vous donnez deux coups de sifflet rapides. Si vous reculez, vous donnez trois coups de sifflet. La touche F26 est très utile pour donner ce type de signaux rapides, en particulier si votre touche F2 a tendance à rester bloquée.

F27 Compresseur à air rapide

Active un son rapide du compresseur à air. Cette fonction est utile lorsque vous venez de vous atteler à une série de voitures immobilisées depuis un certain temps et dont le système de freinage n'est pas chargé en air.

F28 Serrage/desserrage automatique des freins

Cette fonction désactive les sons de desserrage et de serrage des freins automatiques lorsque vous démarrez ou arrêtez de vous déplacer, respectivement. Elle n'a aucun effet sur le fonctionnement de la locomotive, mais uniquement sur les sons.

F29 Grincement des boudins de roues

Si vous n'avez pas assez de crissement des boudins de roues, reprogrammez F29 à une valeur de fonction plus basse afin de pouvoir le jouer sur votre manette DCC. Il peut être un peu aigu et fort, vous pouvez donc le réduire. NOUS AVONS DIT QUE VOUS POURRIEZ VOULOIR RÉDUIRE LE GRINCEMENT DES BOUDINS DE ROUES !

F30 Désactivation du claquage de la bielle

Tout le monde ne partage pas notre passion pour le claquage des bielles, c'est pourquoi nous avons inséré une fonction qui permet de désactiver ce son lorsque vous êtes en mode ralenti. Pour l'utiliser, il faudra cependant reprogrammer F30 à une valeur de fonction inférieure pour qu'une manette DCC puisse y accéder.

PARAMÈTRES SONORES PERSONNALISÉS

Les locomotives H1 ont été utilisées pendant des décennies et, de ce fait, chacune d'entre-elle avait tendance à sonner un peu différemment de ses paires. Elles pouvaient même avoir des sons de cloche légèrement différents, des dynamos, des pompes à air, des matériaux de frein différents et tout ce qui s'ensuit.

Sifflet

- CV163=0 CPR #1201
- CV163=1 BCR #2860
- CV163=2 CPR #2816 (par défaut)
- CV163=3 SOU PS-4

Cloches

- CV 164=0 Bell #1 (par défaut)
- CV 164=1 Bell #2

Notez qu'après avoir changé le sifflet, la cloche ou tout autre effet sonore, vous devrez peut-être mettre l'appareil hors tension (l'éteindre et le rallumer). De plus, les changements sonores par défaut modifient automatiquement l'enregistrement Doppler sur F5.

MO-POWER

Ce modèle est muni du Mo-Power, notre système de maintien temporaire de l'énergie par condensateur qui permet à une locomotive de voyager sur des rails encrassés (ou inactifs) sans s'arrêter. La distance que chaque locomotive peut parcourir sans alimentation électrique varie en fonction de l'état de la voie et du modèle. NOTE : Vous n'aurez pas le contrôle de la locomotive lorsque vous utiliserez l'énergie Mo-Power, et si vous êtes habitué à ce qu'une locomotive s'arrête lorsqu'elle est en court-circuit à cause d'un aiguillage mal orientée, oubliez cela. Comme le prototype, elle ne s'arrêtera pas simplement parce que les aiguilles sont orientées contre vous (au moins jusqu'à ce que les condensateurs soient déchargés). Voilà les limites que nous nous imposons pour plus de réalisme!

RÉGLAGES DU VOLUME SONORE

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

Les niveaux sonores sont une question de goût personnel (surtout si vous montrez des signes de surdité avancée comme nous), et ce qui sonne bien dans un environnement de réseau peut sembler trop fort ou trop faible dans un autre. Heureusement, les niveaux sonores peuvent être facilement ajustés pour répondre au mieux à vos besoins et nous vous recommandons d'expérimenter différents réglages si vous n'aimez pas les niveaux par défaut.

Pour régler les niveaux de volume, 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 souhaité ; puis entrez les niveaux souhaités. Notez que cette opération peut être effectuée soit sur une voie de programmation, soit sur la voie principale (mode Ops) si votre système DCC prend en charge la programmation sur la voie principale.

Nous vous recommandons vivement de noter les paramètres que vous avez modifiés et les valeurs utilisées. Si vous avez besoin de réinitialiser le décodeur (voir "Réinitialisation d'usine" ci-dessous), le fait d'avoir de bonnes notes vous permettra de réintroduire facilement les changements 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 utilisés 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 DU VOLUME SONORE DE LA H1

TOUCHE	FONCTIONS	POSITION SONORE	CV	PAR DÉFAUT	VOTRE VALEUR
	Volume principal		63	0-192	
F0	Phare directionnel et dynamo	6	299	0-255	
F1	Cloche	3	283	0-255	
F2	Sifflet	4	275	0-255	
F3	Bruit de l'attelage	5	291	0-255	
F5	Pelletage du charbon	30	491	0-255	
F8	Sons du souffle	1	259	0-255	
F10	Frein direct	11	339	0-255	
F15	Sifflet en Doppler	27	467	0-255	
F16	Injecteur	9	323	0-255	
F19	Purge de la vapeur	28	403	0-255	
F20	Soupape de sécurité	19	331	0-255	
F21	Compresseur à air ralenti	10	411	0-255	
F24	Soufflerie	18	395	0-255	
F25	Soufflerie du brûleur à huile	8	315	0-255	
F26	Sifflets courts	14	363	0-255	
F27	Air Pump Fast	7	307	0-255	

RÉINITIALISATION PAR DÉFAUT

Sur votre H1, vous pouvez effectuer une réinitialisation d'usine en entrant une valeur de "8" dans CV 8. Notez que cela entraînera la perte de tous vos nouveaux réglages de volume et de moteur, vous devrez donc reprogrammer tous les réglages que vous souhaitez conserver. Comment ça, vous n'avez pas pris de notes ? NOUS VENONS DE VOUS DIRE DE PRENDRE DES NOTES ! Si nous avons un groupe, vous seriez expulsé. Encore une fois !

Vous ne pouvez PAS perdre tous les sons préenregistrés sur le décodeur de la H1 en effectuant une réinitialisation d'usine. Cependant, après une réinitialisation d'usine, il se peut que votre H1 se mette à regarder en boucle des épisodes de Patrouille du Cosmos et à réciter des lignes de la chanson L'Amour est dans l'air. Si cela se produit, vous avez probablement perdu la tête. Mais ne vous inquiétez pas. Installez-vous confortablement, prenez du maïs soufflé et profitez du spectacle.

Au fait, ne prêtez pas attention à la personne qui s'introduit dans votre salle d'exposition pour tenter de voler votre H1 de Rapido parce qu'elle a mal lu les instructions en page 4.

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Tout en abordant les fonctions dont la plupart des modélistes auront besoin pour un fonctionnement normal, ces instructions ne couvrent qu'un certain nombre des nombreuses fonctions personnalisables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs avancés qui souhaitent explorer plus en détail les capacités du décodeur, nous suggérons de télécharger le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Ce document peut être téléchargé à partir du site Web de l'ESU. *Pour tous les différents dessins de vues éclatés montrant le nombre prodigieux de pièces de détail pour chaque version du H1 Hudson (ainsi que leurs numéros de pièce), consultez la section Support de notre site Web.*

GARANTIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre les problèmes que vous pourriez rencontrer avec votre locomotive H1. Si elle présente des défauts d'origine, nous la réparerons en utilisant de nouvelles composantes ou la remplacerons purement et simplement si une réparation n'est pas possible. Cependant, nous ne pouvons remplacer votre locomotive que si nous en avons d'autres en stock. Bien que nous aimerions avoir un inventaire infini de pièces de rechange et que

nous fassions de notre mieux pour en avoir le plus possible en réserve, celles-ci finiront par s'épuiser. Dans certains cas, les futures productions de la même locomotive peuvent entraîner un réapprovisionnement en pièces, mais ce n'est pas toujours garanti. Si vous êtes comme la plupart d'entre nous et qu'après avoir acheté cette locomotive, vous l'avez mise sur l'étagère de collection dans le coin le plus sombre de votre réseau et que vous la découvrirez seulement 30 ans plus tard après que votre ami du club ait fait fonctionner la sienne, alors vous êtes seul en cas de problème. Jason est à la retraite depuis longtemps et parcourt probablement le pays à bord de notre wagon-lit restauré, Edmundston. Le reste d'entre nous est également à la retraite mais n'a probablement pas le luxe d'avoir son propre wagon privé. Et nous ne sommes pas du tout amers.

Il y a plusieurs choses que cette garantie ne couvre pas. Si votre H1 vous arrive avec quelques pièces mal fixées, il y a de fortes chances que vous puissiez effectuer une réparation en moins de temps et d'efforts qu'il n'en faudrait pour nous contacter, l'emballer et la mettre à la poste. N'hésitez pas à faire un peu de modélisme ferroviaire ! La colle blanche fait des merveilles pour remettre en place toutes sortes de pièces et n'abîmera pas la peinture. Toutefois, s'il une pièce est manquante, c'est une autre histoire - contactez-nous directement à partir de notre site web ou appelez-nous et nous vous enverrons des pièces de rechange.

Bien sûr, les dommages causés par le passage de votre locomotive à pleine vitesse dans une courbe de 15 pouces de rayon le long du rebord de votre réseau de 60 pouces de haut, en l'altérant avec de la vaseline, ou tout autre dommage unique causé par vous et que nous n'avons pas été en mesure de couvrir ici, ne sont pas couverts par la garantie. Si une catastrophe survient - même à la suite de vos propres actions (ou inactions éventuelles) - et que votre locomotive est endommagée, n'hésitez pas à nous contacter et nous ferons de notre mieux pour vous aider si possible. Ne soyez pas timide.



REMERCIEMENTS

Le projet de la H1 a été un véritable travail d'amour, car beaucoup d'entre nous dans l'équipe Rapido sont obsédés par ces locomotives. Cependant, ce projet n'aurait pas été possible sans l'aide et l'expertise des personnes suivantes:

Tout le personnel du Canadien Pacifique Kansas City Limitée, l'Association Historique du Canadien Pacifique, Jeff Pinchbeck, Adam Meeks, Dave Love, Justin Tracy et John Riddell.

Bien que Richard Longpré peut traduire 5000 mots en 10 minutes, un fait demeure : la traduction de ce manuel n'aurait jamais été aussi complète sans l'implication de Claude Langlois, une véritable encyclopédie des locomotives à vapeur Canadiennes

- Juillet 2024



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
service@rapidotrains.com