



CANADIAN PACIFIC RY  
ANGUS SHOPS MONTREAL

---

**DIO**

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

---

**RAPIDO TRAINS INCORPORÉ**  
MARKHAM • ONTARIO • CANADA

**LIGNES DIRECTRICES DE LA LOCOMOTIVE TEN-WHEELER D-10 4-6-0 DU CPR**

Nous vous remercions pour l'achat de la prochaine version de la série icônes de la vapeur Canadienne de Rapido - la locomotive à vapeur la plus efficace du Canadien Pacifique, la locomotive de type Ten-Wheeler D10.

S'il s'agit de votre première locomotive Rapido, nous devons vous demander pourquoi il s'agit de votre première locomotive Rapido. Non, sérieusement, cela fait maintenant 20 ans que nous existons et que nous produisons beaucoup de produits de qualité canadiens. Nous avons produit une tonne métrique de produits canadiens, comme le Canadien, la Royal Hudson, la Dash 8-40CM, la RS-18u, la RSC-14, la M-420, la GP9RM+slug, la F59PH, etc. C'est pourquoi nous allons nous assurer que vous AIMEREZ votre D10. Vous vous direz alors : "Qu'est-ce que nous avons manqué pendant toutes ces années ? Nous devons trouver et acheter tous les modèles Rapido qui ont été fabriqués, à toutes les échelles ! Surtout les modèles britanniques !" Puis quelqu'un vous engueulera pour vous avoir parlé de vous à la troisième personne comme d'une personne royale, alors que vous ne l'êtes manifestement pas.

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 circuit, de ne pas l'enrober dans de la guimauve et de ne pas la raccorder à un appareil fabriqué par Tyco. Oh, et tenez-la VRAIMENT à l'écart des blocs d'alimentation DC bon marché. Ces derniers de mauvaise qualité peuvent rapidement et facilement donner à n'importe quelle locomotive Rapido une transformation non désirée... et pas la bonne (mais au moins cela fera fondre le plastique en une substance gluante !)

Comme toujours, si votre D10 présente un problème, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous soutenons nos produits à 100 %. Le meilleur moyen de nous contacter est par courriel ([service@rapidotrains.com](mailto:service@rapidotrains.com)), mais vous pouvez également essayer de nous joindre par téléphone, par la poste ou par deux boîtes de conserve avec une ficelle (vous devez fournir la ficelle). Vous trouverez nos coordonnées à la fin de ce manuel.

Pendant, 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 ! (Hey Marc - ton paquet de pantographes 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 D10 pendant une longue période, il faut savoir qu'un jour ou l'autre, l'inventaire de pièces de rechange s'épuisera. Ou bien la terre sera envahie par des créatures où tous les humains deviendront leurs animaux de compagnie, selon ce qui se produira en premier. Malheureusement, c'est à ce moment-là que nous ne pourrons plus vous aider. Une fois de plus, n'hésitez pas à nous contacter pour que nous puissions vous dire s'il reste suffisamment de pièces (ou de végétaux) pour effectuer votre réparation.

## TABLE DES MATIÈRES

L'Historique du prototype .....	4
L'assemblage de votre locomotive .....	5
Rodage.....	5
Comment manipuler votre locomotive .....	5
Vérifier et ajuster votre locomotive.....	6
Pièces manquantes ou défectueuses.....	7
Caractéristiques supplémentaires .....	8
Retirer de la carrosserie .....	8
Fonctionnement – DCC (Sans le Son).....	11
L'installation d'un Décodeur DCC Sans le Son .....	12
Fonctionnement – DC (Avec Son) .....	13
Fonctionnement – DCC (Avec Son).....	14
• L'adresse de la Locomotive .....	14
• Activer le son.....	15
• Fonctions .....	16
• Paramètres sonores personnalisés .....	21
• Mo-Power .....	22
• Réglages du volume sonore .....	22
• Tableau des réglages du volume sonore .....	23
• Réinitialisation par défaut .....	23
Information supplémentaire .....	24
Garantie limitée .....	24
Remerciements .....	25



**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](http://www.esu.eu).

## Fonctions DCC de la D10

F0	Phare directionnel et dynamo	F15	Sifflet en Doppler
F1	Cloche	F16	Injecteur
F2	Sifflet	F18	Vidange des cendres
F3	Bruit de l'attelage	F19	Purge de la vapeur
F4	Mode ralenti	F20	Soupape de sécurité
F5	Pelletage du charbon	F21	Pompe à air au ralenti
F6	Feux de classification	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	Sifflets courts
F10	Frein direct	F27	Pompe 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

La locomotive de type Ten-Wheeler D10 représente la plus nombreuse classe de locomotives à vapeur non seulement pour le CPR, mais aussi au Canada. Cent deux de ces utiles 4-6-0 ont été construites entre 1905 et 1913, et nombre d'entre elles ont subsisté jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur du CPR en 1961. Les D10 ont été utilisées pour le transport de marchandises et de voyageurs à travers le Canada et les États-Unis sur les nombreuses lignes du CPR. Il n'y a pas de locomotive plus utile que la D10 pour les réseaux du CPR de l'époque de la vapeur.

Introduit en 1905, le concept de la D10 était une 4-6-0 raisonnablement puissante qui serait polyvalente et répondant à différentes applications. Les commandes de la D10 ont été passés simultanément aux ateliers Angus du CPR, à la Montreal Locomotive Works et à la Canadian Locomotive Company à Kingston (Ontario). Quarante exemplaires ont été construits aux États-Unis par Richmond Locomotive & Machine Works et Schenectady Locomotive Works. La vitesse maximale de la D10 était de 65 mph. Sans bogie arrière pour la stabiliser, elle était assez difficile à conduire à des vitesses supérieures. De conception simple, elle était non seulement robuste et fiable, mais facile à entretenir. Appréciés par les mécaniciens de locomotive et les équipes d'atelier, la D10 sillonnait presque toutes les lignes du CPR à travers le pays, aussi bien sur les lignes secondaires que sur les lignes principales.

Conçue par H. Vaughan peu après son entrée au CPR en 1904, la classe D10 suit la conception des D9 précédentes, à la différence près que les D10 sont des locomotives surchauffées. Vaughan était un grand partisan de la surchauffe et c'est à lui que l'on doit l'entrée du CPR dans l'ère moderne. Les locomotives équipées de surchauffeurs permettaient d'économiser environ 10 % de carburant. La simplicité, la robustesse et la possibilité d'aller plus ou moins n'importe où sur le système ont permis aux D10 de jouir d'une longue durée de vie. Les roues motrices de la D10g et de la D10h avaient un diamètre de 63 pouces, des cylindres de 21" X 28", un poids de 202,200 livres pour la locomotive, un poids total de 351,200 livres pour la locomotive et le tender en état de marche, un effort de traction maximal de 33,000 livres et un empattement total de 54' 1". Il s'agissait de chaudières à charbon alimentées à la main et dotées d'une cabine ouverte. La capacité du tender était de 5,000 gallons impériaux d'eau et de 12 tonnes de charbon.

Lors de leur construction, ces locomotives étaient numérotées dans la série 2700, mais lors de la reclassification de leur puissance en 1912, la classe D10g a été renumérotée dans la série 900.

## 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 D10 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 D10 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 D10 délicatement, avec beaucoup d'amour, de soin et d'attention, car votre modèle comporte de nombreuses pièces délicates. Si vous voulez la ramener dans le temps pour lui donner la qualité d'un modèle produit dans les années 1950, arrachez-lui toutes ses pièces et manipulez-la comme un sac de pommes de terre. Nous supposons que vous n'avez pas l'intention de faire cela, c'est pourquoi la D10 doit être manipulée avec précaution. Il est préférable de prendre la locomotive avec les doigts d'une main le long des rebords inférieurs des marchepieds (en évitant de toucher la pompe à air et l'inverseur) tout en saisissant le bord inférieur du châssis du tender avec les doigts de l'autre main et de soulever 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 JAMAIS SOULEVER UNE LOCOMOTIVE À VAPEUR PAR LE MÉCANISME DE DISTRIBUTION OU LES BIELLES LATÉRALES, car 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'y a pas d'applaudissements pour les jongleurs. 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 D10 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 D10 dans un sac en plastique avant de le 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 !!! 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 le boggye avant est assis dans un angle vertical de 45 degrés, c'est qu'il est orienté vers l'arrière. 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 D10 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 matériel 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.

## **CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES**

Bien sûr, comme toute locomotive à vapeur, l'apparence de la D10 a changé au fil des ans, avec plusieurs variations de conception basées sur la technologie et le style actualisés. Jetons un coup d'œil à quelques-unes des caractéristiques intéressantes de la D10 :

### **TENDER**

De 1941 à 1956, un certain nombre de locomotives D10g/h ont été converties à l'huile avec un réservoir pour servir principalement en Colombie-Britannique.

### **PHARE AVANT**

À la livraison, les D10 avaient un phare en demi-lune monté sur le dessus de la boîte à fumée et une plaque numérotée au centre de celle-ci. Plus tard, plusieurs ont reçus un phare cylindrique Pyle-National centré sur la porte de la boîte à fumée.

### **NUMÉROS AVANT ILLUMINÉS**

Après le déplacement du phare vers le centre de la boîte à fumée, une plaque numérotée illuminée a été ajoutée au haut de la boîte à fumée. Plus tard, l'ajout d'une plaque angulaire illuminée facilitait la lecture pour les préposés aux signaux lorsque la locomotive passait à toute allure.

### **INVERSEUR DE MARCHÉ**

Certaines D10 étaient munis d'un mécanisme d'inversion de la marche, un dispositif qui facilitait le passage d'un mouvement à l'autre pour le mécanicien. Il se trouvait le long du marchepied droit.

### **EMPLACEMENT DE LA CLOCHE**

Lors de la livraison, la cloche était montée derrière la cheminée. Au fil du temps, certaines cloches ont été déplacées entre les deux dômes.

## **RETRAIT DE LA CARROSSERIE**

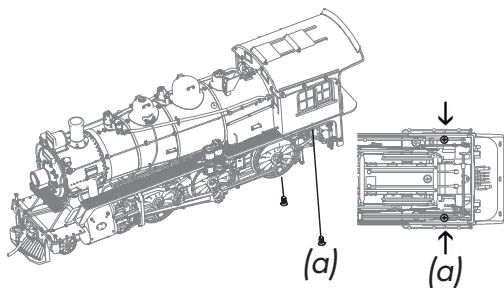
Si vous devez ouvrir votre D10 pour installer un équipage ou un décodeur, vous devrez suivre les étapes suivantes :

- Nous vous recommandons d'ouvrir votre locomotive dans un environnement sans gravité. Ainsi, si une pièce se détache, elle restera suspendue à l'endroit où vous l'avez perdu et prête à être installée. Si

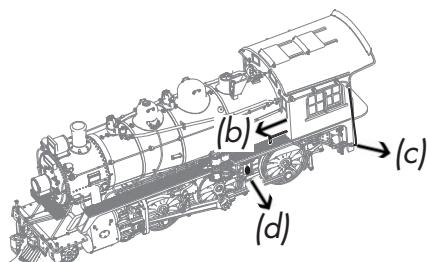


vous ne disposez pas d'une chambre à gravité zéro, la moquette à poils longs est fortement déconseillée dans votre espace de travail. Oui, c'est joli et oui, c'est agréable pour les pieds nus, mais les employés de Rapido ont l'habitude de comprendre que toutes les pièces qui tombent dans un tapis à poils longs sont perdues à jamais. Il n'y a pas de question à se poser, vous ne la retrouverez pas.

- À cette fin, faites tout votre possible pour que rien ne s'envole. Nous vous suggérons normalement de travailler dans une pièce où tout est blanc - les murs, le sol, le plafond, l'établi, les outils, les vêtements - tout. Mais ce serait très ennuyeux (bien que pratique), alors ce n'est probablement pas le cas, n'est-ce pas ? Au lieu de cela, portez un tablier d'atelier (blanc, bien sûr !) mais attachez-en le bas à la face inférieure de votre établi. De cette façon, vous éviterez au moins que certaines pièces ne tombent par terre. N'oubliez pas d'enlever le tour de cou avant de vous lever.
- Pour retirer la chaudière, retirez d'abord la petite paire de vis (a) au bas de la cabine, centrée sous les fenêtres; elles sont partiellement recouvertes par des tuyaux flexibles que vous devriez pouvoir écarter à l'aide du tournevis. (REMARQUE : ne retirez pas la paire de vis plus grandes situées sous l'avant de la cabine, car elles maintiennent le châssis ensemble). 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...

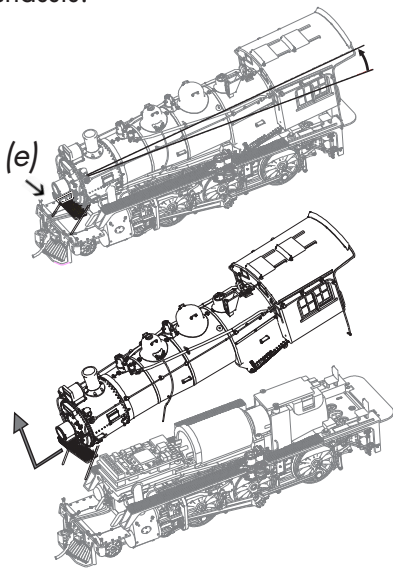


- Près du bas de la paroi avant externe de la cabine, retirez chaque petit levier (b) qui relie la paroi avant de la cabine à la passerelle.
- L'axe inférieur de chaque poignée montoire vertical (c) à l'arrière du côté cabine doit être désengagé du châssis et déplacé légèrement vers l'arrière (vous pouvez laisser le reste de la poignée montoire connecté à la cabine).



- Le robinet de purge de la chaudière (d) situé du côté chauffeur (gauche) du foyer entre les roues motrices #2 et #3 doit être enlevé.
- Sous la boîte à fumée, à l'avant du moteur, se trouvent deux tiges métalliques (e) coudées reliées l'une à l'autre par une plate-forme située sous le phare. Ces tiges doivent être désengagées du pont pilote et dégagées des trous situés à l'avant du châssis.

- Enfin, soulevez légèrement l'arrière de la cabine pour dégager l'ensemble cabine/chaudière des sièges de la cabine, puis déplacez la chaudière (e) légèrement vers l'avant pour dégager le loquet situé sous la boîte à fumée. Une fois décrochée à l'avant, la chaudière entière peut être soulevée et dégagée du châssis.



- Si vous travaillez dans un environnement sans gravité, le châssis s'éloignera lentement de la chaudière. En revanche, si vous n'êtes pas dans un environnement à gravité nulle, n'oubliez pas que la gravité est nulle. Si vous tenez la chaudière de votre locomotive à la verticale, le châssis tombera sur l'objet solide le plus proche. Espérons qu'il ne s'agit pas d'un sol en béton. Vous pouvez faire cela avec précaution sur une feuille de mousse (peinte en blanc !) posée sur votre établi blanc.
- Si vous souhaitez remplacer le décodeur, il vous suffit de suivre les étapes précédentes pour retirer la chaudière. Vous découvrirez ainsi toutes les merveilles qu'elle renferme.
- Si vous souhaitez installer un équipage à l'intérieur de votre D10, il n'est pas nécessaire d'enlever la chaudière car l'arrière de la cabine est largement ouvert. Il suffit d'utiliser une pince à épiler et d'installer un mécanicien (à droite) et un chauffeur (à gauche) dans leurs sièges. Nous vous recommandons d'utiliser un adhésif amovible comme le Hob-E-Tac® car si les figurines dépassent des vitres latérales, cela empêchera de retirer la cabine/chaudière du châssis. Vous pourriez couper leurs bras et leurs têtes, mais vous auriez alors une équipe de train zombie.

- 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 brisé une pièce sera accueillie par des rires, suivis de tristesse, puis de rires à nouveau, et enfin d'une suggestion très polie de modéliser une locomotive reconstruite et de l'utiliser comme décor. Après tout, nous vous avons prévenu. Si nous pouvons vous aider, nous ferons tout notre possible pour le faire. Mais sachez que nous ne disposons pas d'une réserve infinie de chaudières, de cabines et de pièces pour remplacer les pièces brisées ou manquantes. Conseil de pro : si vous devez briser quelque chose, faites-le le plus tôt possible pendant que nous avons encore les pièces en inventaire.

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

Si votre locomotive D10 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 D10 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 D10 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 D10 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 réalisé un fichier de configuration des fonctions de la D10 qui peut être téléchargée sur les décodeurs ESU afin que les touches de fonction et le contrôle des moteurs soient exactement les mêmes que ceux de nos versions sonores sorties d'usine. Ce fichier peut être téléchargé à partir de la section Support de notre site web. Si ce n'est pas le cas, contactez-nous. Vous aurez besoin d'un ESU LokProgrammer pour programmer ces fonctions sur les décodeurs 59029 ou 59629. Si vous n'avez pas de LokProgrammer, vous pouvez ajuster les CVs de la manière habituelle.

Nous vendrons les décodeurs sonores de la D10 séparément ; s'ils ne sont pas encore sur notre site web au moment où vous lirez ces lignes, appelez-nous,

choisissez un numéro au hasard entre 1 et 75, divisez-le par  $\frac{3}{4}$ , multipliez-le par  $\sqrt{\pi 2}$ , puis prenez l'avant-dernier numéro. Appelez ce poste et vous serez redirigé vers quelqu'un sur qui vous pourrez crier. Regardez-nous : nous utilisons le bon pronom et nous terminons la phrase par une préposition. C'est une métaphore de la nature contradictoire de l'existence humaine ! Vous trouverez d'autres éditions de ce manuel au rayon philosophie de votre librairie.

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 D10 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 D10, 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 D10 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)**

Nous nous efforçons d'être extrêmement précis, tant au niveau des sons que de l'apparence. Nos décodeurs sonores sont des décodeurs LokSound V5 d'ESU. Les sons sont aussi précis que possible. Le D10 pesait plus de 202 ,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 retard pour accélérer, programmez l'élan de départ CV3=00, mais lorsque les clients se plaindront de leur cargaison endommagée ou que les passagers se plaindront de leurs boissons renversées dans la voiture-restaurant, ne nous en voulez pas !

Des instructions plus détaillées sur le décodeur, y compris toutes sortes de réglages CV bizarres que nous ne comprenons pas, peuvent être trouvées dans le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Il peut être téléchargé à partir de la section Support de notre site web ou directement à partir du site web d'ESU.

## **L'ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE**

Votre D10 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 19) 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 D10 lorsqu'elle produira de la vapeur. Heureusement, vous n'avez pas besoin d'attendre une heure ou deux pour que la locomotive atteigne sa pleine pression. 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 D10 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 D10 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	Vidange des cendres
F3	Bruit de l'attelage	F19	Purge de la vapeur
F4	Mode ralenti	F20	Soupape de sécurité
F5	Pelletage du charbon	F21	Pompe à air au ralenti
F6	Feux de classification	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	Sifflets courts
F10	Frein direct	F27	Pompe 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 D10. Vous avez effectivement une énorme flotte de D10, 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 D10 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 D10 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**

Appuyer sur F5 active le son de pelletage pour reproduire le bruit du chauffeur alimentant le foyer. Si votre D10 fonctionne à l'huile, n'appuyez pas sur F5 ; cela boucherait la chambre de combustion et vous seriez congédié. Appuyez plutôt sur F25 pour entendre l'injection d'huile.

### **F6 Feux de classification**

Allume les feux de classifications. En appuyant plusieurs fois sur cette fonction, on obtient une séquence blanc/vert/éteint. Les lumières vertes étaient utilisées pour indiquer qu'une deuxième section suivait, tandis que les feux de classifications blancs signifiaient qu'il s'agissait d'un train facultatif.

### **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 trouve la fonction de démarrage et d'arrêt, mais nous pensions que personne n'avait envie d'écouter ce processus de plusieurs

heures. De plus, le décodeur sonore n'a pas assez de mémoire. Au lieu de cela, il suffit d'appuyer sur F8 pour activer les sons du souffle, la lueur du foyer 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 fonctionne comme le frein direct d'une vraie locomotive. Appuyez sur F10 pour activer le frein direct. Si vous désactivez F10, le frein direct se desserre et vous pouvez recommencer à avancer. Faites passer CV165 de 0 à 5 pour entendre les différentes gloires que sont les sabots de frein en fonte.

## **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 gâcher 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 Déversement des cendres**

Après une course difficile, arrêtez-vous sur la fosse à cendres et videz les cendres en appuyant sur F18. Cependant, les brûleurs à huile n'ont pas de cendres ! Hé, les gars de l'Ouest, N'APPUYEZ PAS SUR CELA !

### **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 Pompe à air au 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.

### **Phare F22 (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 pour brûleurs à l'huile

Ce ventilateur alimente le feu sur les brûleurs à l'huile.

## 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 Pompe à air rapide

Active un son rapide de pompe de frein à air, utile lorsque vous venez de vous atteler à une série de voitures qui n'ont plus de pression d'air après être restées immobiles pendant quelques semaines.

## 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 D10 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.

Le sifflet par défaut de votre modèle est celui de la CPR 4-6-2 #2317. Nous avons justifié cela par le fait que c'est un sifflet CPR et que nous l'aimons bien. Vous pouvez changer le sifflet par défaut en modifiant la valeur de CV 163 (voir ci-dessous). Nous avons également choisi des valeurs par défaut dans les autres catégories, car il fallait bien que quelqu'un prenne les décisions importantes. Elles peuvent toutes être modifiées en ajustant la valeur dans les CV respectives.

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.

### Sifflet

- CV163=0 HVSR #3 Crosby 3-Flûtes
- CV163=1 D&RGW 5-Flûtes
- CV163=2 Soo Line #1003
- CV163=3 SP #4449 Daylight
- CV163=4 Hooter à flûte simple
- CV163=5 CPR #2317 (*défaut*)
- CV163=6 Western Maryland 6-Flûtes
- CV163=7 CN 4-Flûtes
- CV163=8 PRR Banshee #1
- CV163=9 D&RGW #484

### Les dynamos

- CV 166=0 Soo Line #1003 Dynamo
- CV 166=1 K-27 #463 Dynamo (*défaut*)
- CV 166=2 T16.1 Dynamo

### Pompe à air

- CV 167=0 Pompe à air double #1 de la Soo Line #1003
- CV 167=1 Pompe à air double #2 de la K-27 #463
- CV 167=2 Pompe à air simple #1 de la Z27
- CV 167=3 Pompe à air simple Westinghouse #3 de la HVSR

### Cloches

- CV 164=0 #3 Cloche HVSF (*défaut*)
- CV 164=1 Cloche Pneumatique
- CV 164=2 Cloche manuel actionnée avec une corde
- CV 164=3 Cloche de la Soo Line #1003
- CV 164=4 Cloche de la D&RGW K-27

### Crissement de frein

- CV 165=0 Crissement de frein #1 Long
- CV 165=1 Crissement de frein #1 Court
- CV 165=2 Crissement de frein #2 Long
- CV 165=3 Crissement de frein #2 Court
- CV 165=4 Crissement de frein #3 Long
- CV 165=5 Crissement de frein #4 Court

### Reversers

- CV 168=0 Mécanisme manuel Johnson
- CV 168=1 Mécanisme d'inversion assisté

## **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 pré-réglés 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 D10

TOUCHE	FONCTIONS	CV	DÉFAUT	GAMME	VOTRE VALEUR
	Volume principal	63	155	0-192	
F0	Phare directionnel et dynamo	379	120	0-255	
F1	Cloche	283	70	0-255	
F2	Sifflet	275	220	0-255	
F3	Bruit de l'attelage	315	70	0-255	
F4	Mode ralenti	475	45	0-255	
F5	Pelletage du charbon	291	90	0-255	
F8	Sons du souffle	259	255	0-255	
F10	Frein direct	427	85	0-255	
F12	Robinets manuels des cylindres	491	150	0-255	
F15	Sifflet en Doppler	419	220	0-255	
F16	Injecteur	411	40	0-255	
F18	Vidange des cendres	363	64	0-255	
F19	Purge de la vapeur	443	100	0-255	
F20	Soupape de sécurité	347	128	0-255	
F21	Pompe à air au ralenti	299	60	0-255	
F24	Soufflerie	395	70	0-255	
F25	Soufflerie du brûleur à huile	307	95	0-255	
F26	Sifflets courts	459	240	0-255	
F27	Pompe à air rapide	467	60	0-255	
F28	Frein automatique serré/desserré	467	20	0-255	
F29	Grincement des boudins de roues	371	85	0-255	

## RÉINITIALISATION PAR DÉFAUT

Sur votre D10, 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 D10 en effectuant une réinitialisation d'usine. Cependant, après une réinitialisation d'usine, il se peut que votre D10 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 D10 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. Il est disponible dans 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 D10. 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 découvrez 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 D10 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 D10 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:

L'Association historique du Canadien Pacifique, Fred Headon, Andrew Jeanes, John Morris, Jeff Pinchbeck, John Riddell et Brian Schuff.

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

- Août 2023





CPR D10g 896 is westbound at Lambton (West Toronto), Ontario on April 11, 1955  
*La D10g 896 du CPR se dirige vers l'ouest à Lambton (Toronto ouest), Ontario, le 11 avril 1955.*

James Walder photo, John Riddell collection  
*Photo James Walder, collection John Riddell*