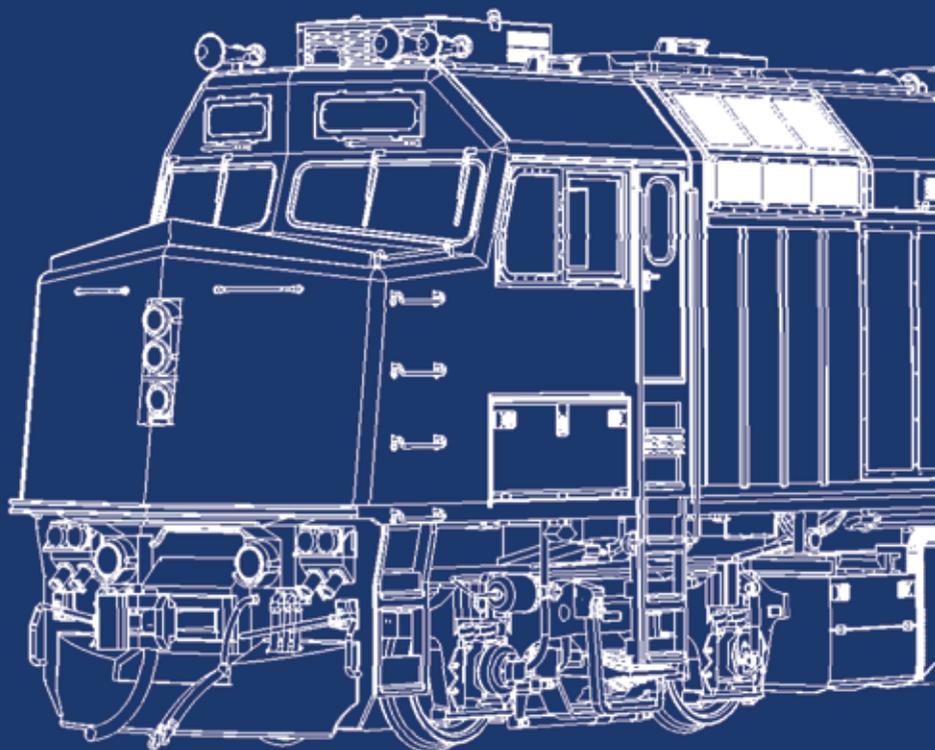


F40PH-2D **Remise à neuf**

Manuel de l'opérateur

ENGLISH ON OTHER SIDE



LIGNES DIRECTRICES DE LA LOCOMOTIVES F40PH-2D REMISE À NEUF

Nous allons débiter ces instructions concernant la bonne terminologie à utiliser. Il n'existe pas de F40PH-3. Il s'agit d'une pure invention d'amateur de train traînant sur le quai de certaines gares. En utilisant ce genre de terminologie avec des gens travaillant chez VIA, non seulement ils ne sauront pas de quoi vous parlez, mais ils vont se moquer de vous aussitôt le dos tourné. Cette locomotive se nomme une F40PH-2D remise à neuf, aussi connue sous l'appellation GPA-30h. En faisant référence à sa classe GPA-30h inscrite en petites lettres sous le numéro de la locomotive, les gens de VIA seront impressionnés par vos connaissances et penseront que vous êtes la personne la plus savante sur cette terre. Vous pourriez tout aussi bien la nommer la F40 des voitures Renaissances, mais 15 ans ont déjà passés alors que ce nom est dépassé (regardez mishigas). À Miramichi au Nouveau-Brunswick, le conseil municipal en avait assez de débattre du nom de la F40 et ont décidé de tout simplement nommer les locomotives de VIA "Fred". Voudriez-vous faire de même?

Nous avons dépensé une tonne d'effort sur ce modèle de la F40PH-2D remise à neuf dans l'espoir qu'elle saura vous enchanter. Ceci étant dit, il est toujours possible qu'un avarie se présente, tel une main montoir déplacée, peut-être que le logo VIA a été peint à l'envers; ou bien simplement nous demander pourquoi le modèle de la 6403 n'a pas cours légal. Peu importe la raison, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Vous trouverez d'autres informations au sujet de la garantie à l'endos de ce manuel.

Vous pouvez nous rejoindre par courriel: trains@rapidotrains.com, soit par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-3314) ou par pigeon voyageur à l'adresse suivante.

Prière de ne pas retourner de modèle avant de nous en parler, afin d'approuver votre envoi. Si vous venez de dénicher ce modèle au 24ème siècle lors d'une fouille archéologique, il y a de fortes chances que la garantie soit expirée. Ce genre de train fonctionne avec ce que l'on appelle de l'électricité. En espérant que vous soyez fin prêt à l'utiliser et un bout de voie ainsi qu'un système DCC de NCE soient à votre portée. Il se peut aussi que ce modèle appartient à un collectionneur typique et que plusieurs autres se trouvent au même endroit dans leurs boîtes d'origines. Désolé – vous devez posséder un système pour utiliser votre train. Vous n'avez vraiment pas de chance, alors offrez au Capitaine Picard nos amitiés.

CONTACTEZ NOUS!



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

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

TABLE OF CONTENTS

Rodage 4

Vérifier et Ajuster Votre Locomotive 4

Pièces Manquantes ou Défectueuses 4

Retirer la Carrosserie 5

Opération - DC (Mode Muet)..... 6

L'installation d'un Décodeur DCC 6

Opération – DC (Avec Son)..... 7

Opération Réaliste – DCC (Avec Son)..... 8

- Moteur CAT 8
- Lumière au Xénon 8
- Flûtes d'urgence 9
- Lumière Stroboscopique..... 9
- Adresse de la Locomotive 9
- Allumez le Son 10
- Fonctions 10
- Les Fonctions: Informations Supplémentaires 11
- Les Flûtes 13
- Réglage du Volume du Son 13
- Table de Réglages du Volume du Son de la F40PH-2D Remise à Neuf 14
- Remise à Zéro d'Origine 14
- Astuces pour une Basse Vitesse Impressionante..... 15
- Informations Supplémentaires..... 15

Garantie à Vie Limitée 15

Remerciements 16

RÉFÉRENCE RAPIDE SUR LES RÉGLAGES DE LA F40PH-2D REMISE À NEUF

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES (ET CLOCHE)
F3	EFFET DOPPLER LENTE
F4	PLEINE PUISSANCE
F5	ALLUMER/ÉTEINDRE L'AES
F6	PHARES DE FOSSÉ
F7	PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	LUMIÈRE STROBOSCOPIQUE
F10	LUMIÈRE AU XÉNON
F11	EFFET DOPPLER RAPIDE
F15	FLÛTES D'URGENCE

RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre F40PH-2D remise à neuf – Fred – a été mis à l’essai en usine pour environs deux minutes. Ce court laps de temps n’est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles ou d’éliminer l’effet saccadé du nouveau moteur. Suite à la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de mettre votre F40PH-2D sur une boucle d’essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce d’une à deux heures à régime lent et accéléré. L’ajout de graisse n’est donc pas nécessaire puisqu’en principe la boîte d’engrenage en contient déjà suffisamment. Laissez-la rouler.

VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu’elle soit parfaitement ajustée avant de quitter la manufacture. Par conséquent, si le Karaoké de la veille était particulièrement festif, il se peut que votre locomotive comporte certaines anomalies. Afin d’éviter des problèmes opérationnels et de corriger certaines lacunes, nous vous suggérons une pré-vérification rapide.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l’aide d’une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez du boggie l’essieu en question en soulevant le couvercle sous la boîte d’engrenage. Utilisez un tournevis plat, tout en écartant doucement les cotés de la boîte. Tenez 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. Répétez l’opération en sens inverse pour replacer l’essieu dans la boîte d’engrenage et assurez-vous que le couvercle est bien en place dans ses ancrages avant de la déposer sur la voie.
- Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que la tuyauterie sous le châssis tiennent fermement en place. En particulier, les boyaux à air ainsi que les tiges d’attelage aux extrémités peuvent causer des ennuis. Si ce les cas, pliez la tige vers le haut et abaissez l’attelage pour éviter qu’elle n’accroche dans les aiguillages et passages à niveaux. Les outils recommandés sont le Kadee #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).
- Finalement, vérifier le dégagement des boggies afin qu’ils bougent librement sans toutefois les plier. S’ils accrochent quelque part, assurez-vous que les embouts des boggies n’interfèrent pas avec les escaliers aux extrémités. Si tel est le cas, assurez-vous que tout est fermement en place.

PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES

Il se peut que certaines pièces soient manquantes ou endommagées lors de la manutention. Si tel est le cas lors de l’ouverture de la boîte de votre F40PH-2D, veuillez communiquer avec nous. Nous savons que certains d’entre vous n’ose pas manipuler leur modèle. Par conséquent, si une pièce est tombée, elle peut être remise en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. Si vous ne désirez vraiment pas le faire vous-même, vous n’avez qu’à nous envoyer le modèle et nous le ferons pour vous. Par contre, il se peut qu’à son retour

d'autres pièces soient tombées ou endommagées. Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois.

Si vous remarquez une main montoir manquante ne se trouvant pas dans la boîte, c'est que les trous de ces derniers ont été percés beaucoup trop grands. Si c'est le cas, avisez-nous. De l'information supplémentaire au sujet de notre garantie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

Si vous êtes une de ces personnes qui se sont procuré une F40 en résine mal conçue construite à partir de nos outillages originaux et que vous désirez que l'on vous achemine un châssis pour la compléter, nous allons poliment vous demander de ne plus jamais nous contacter. Jamais.

Nous n'avons aucune patience avec les profiteurs qui nous racontent que le châssis de leur F40 est défectueux alors qu'ils ne veulent qu'un châssis afin d'y installer leur carrosserie en résine. Si vous voulez un modèle fabriqué en résine construit à partir de propriétés intellectuelles, cela vous concerne. On appelle ça un "imbécile". Vous ne savez pas ce qu'est un imbécile? C'est pourtant un bien joli mot. Cherchez le dans le dictionnaire. Quelqu'un qui parle couramment le Yiddish vous dira que ce mot est plus dur que vous ne le croyez.

RETIRER LA CARROSSERIE

Si vous désirez retirer la carrosserie de votre F40PH-2D (pour installer des personnages, un décodeur, etc.), rien de plus simple. Rappelez-vous des conseils qui suivent :

- Votre locomotive est équipée d'un système de verrouillage moléculaire. Si une pièce venait à s'envoler pendant que vous retirez la carrosserie, le téléporteur de notre vaisseau spatial se chargera de verrouiller automatiquement la pièce pour ensuite la diriger vers le centre du soleil. Il se peut même que vous en ressentiez les effets sonores. Ne perdez pas votre temps à la retrouver, elle est disparue à tout jamais. Il aurait été plus simple de diriger la pièce en direction de votre atelier, mais quelqu'un a délibérément altéré le téléporteur qui se trouve en panne présentement. Nous en sommes désolés.
- Ceci étant dit, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez sur une surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).
- Retourner la locomotive sur le toit dans un berceau en mousse (blanc de préférence) et retirer les vis d'attelage. Dégagez la boîte de l'attelage à chaque extrémité et retourner de nouveau la locomotive sur ses roues. Retirez la carrosserie tout en l'agitant doucement. Souvenez-vous du verrouillage du téléporteur.
- Ça y est, c'est terminé.
- Non, vraiment.

OPÉRATION - DC (MODE MUET)

Déposez votre F40PH-2D la sur la voie. Faites la démarrer. Et voilà!

En mode DC de l'avant, seul le phare avant ainsi que les phares de fossé fonctionnent, tandis que de reculons, les feux de queue rouges arrières s'allumeront. Le phare de reculons ne fonctionnera pas en mode DC. Si vous êtes novice dans ce hobby (ou simplement aimer jouer aux petits trains) et que vous avez un contrôle fonctionnant en mode DC, contactez-nous avant d'opérer votre F40PH-2D puisqu'il y a risque de l'endommager (votre locomotive et votre porte-monnaie).

Certains contrôles produisent un très haut voltage qui ne convient pas aux trains miniatures. Le voltage maximum recommandé est de 16 volts DC. Parallèlement, les contrôles conçus pour les trains à grande échelle produisent un voltage beaucoup plus élevé que ce que votre F40PH-2D pourrait supporter.

Si vous utilisez un contrôle conçu pour les trains à grande échelle, les circuits de votre locomotive pourrait ressembler à celui d'un cerveau sous l'effet de substances illicites. Dans de telles situations, nous ferons de notre mieux pour vous aider. Par contre, des frais pourrait en résulter si des pièces ou de la main d'œuvre est requise, et ce, parce que vous n'avez pas lu la directive ci-dessus. Puisque nous n'avons pas changé cette partie du manuel depuis la venue de la première VIA F40PH-2D, et en présumant que vous en possédez une, vous n'avez pas vraiment d'excuses.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC

La F40PH-2D comporte une carte-mère de conception ESU en communication avec la voie, le moteur et la sortie de l'éclairage. Un capuchon protecteur pour prise 21 broches est attachée à la carte-mère. Pour installer un décodeur, retirez le capuchon et insérez un décodeur 21 broches. Nous avons l'habitude de vous dire qu'il était acceptable d'utiliser des décodeurs désuets à 8 ou 9 broches. En réalité, nous ne les recommandons plus en raison de leur faible versatilité en plus de vous chagriner. Votre décodeur favori devrait comporter huit sorties pour fonctions.

Nous suggérons le décodeur 21 broches suivant :

- ESU #54615 - LokPilot V4.0 DCC avec 21MTC

Nous croyons que les prises à 21 broches sont supérieures puisqu'elles comportent suffisamment de broches pour assurer toutes les fonctions de l'éclairage. Une résistance de la valeur requise est déjà incluse avec notre carte-mère de conception ESU, afin de vous épargner des heures de recherche inutiles. Branchez simplement le décodeur recommandé et vous obtenez une locomotive DCC.

ESU a créé une fonction d'attribution (Mapping) pour la F40PH-2D qui peut être téléchargée à même le décodeur muet (54615), ce qui permet aux touches des fonctions et du contrôle du moteur d'être les mêmes que la version avec son produite en usine. Elle est disponible pour téléchargement sur la page de la F40PH-2D à la rubrique « Support » de notre site web.

Un LokProgrammer ESU sera nécessaire afin d'attribuer les fonctions au décodeur 54615. Si vous n'en possédez pas, vous pouvez ajuster les valeurs de la façon traditionnelle.

OPÉRATION – DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre F40PH-2D équipées du son sur un réseau en DC, donnez-lui de la puissance. Elle se mettra en marche aux alentours de 7 volts. Voir la note ci-dessus (OPÉRATION - DC (MODE MUET) concernant les contrôleurs provenant des ensembles de train ou ceux à grande échelle. En DC, vous ne contrôlez guère le son.

AVERTISSEMENT: Si vous possédez une F40PH-2D munis du son et que vous utilisez un contrôle DC Model Rectifier Corporation RailPower 1300, n'allez pas plus loin et arrêtez-vous immédiatement. Ne passez pas Go et ne prenez pas le \$200. Le contrôleur RailPower est bien connu pour ses piques de voltage et détruira votre locomotive. Il n'y a pas de mais si je. Nous ne réparons aucune F40PH-2D détruite par un 1300 ou tout autre contrôle DC. Les contrôles DC ne sont pas conçus pour les locomotives munis du son et ne doivent donc pas être utilisés.

En mode muet, seul le phare avant ainsi que les phares de fossé fonctionnent, tandis que de reculons, les feux de queue rouges arrières s'allumeront. En plus de fonctionner en mode manœuvre (triage) seulement, le phare arrière ne fonctionnera pas en mode DC. Les lumières d'urgence et stroboscopique ne fonctionnent pas en DC. The number boards and step lights are always lit.

Quelques manufacturiers produisent des contrôles bidon qui imitent des sons de locomotive sur votre réseau DC. Comme nous avons évolué dans ce domaine, nous ne pouvons prédire les effets qu'auront ces contrôles bidon sur votre F40PH-2D, pour le meilleur, ou pour le pire. Comme toujours, nous essaierons de vous aider afin de la réparer, mais rien n'est garanti.

Vous prévoyez utiliser votre locomotive avec le son en plus des fonctions avancées de l'éclairage, vous devriez songer à améliorer votre réseau en DCC. Vous voudriez peut-être essayer une de ces innovations de l'ère DCC comme un **téléphone cellulaire**. Ces derniers sont très pratiques pour communiquer avec les autobus et les taxis lorsque vous y avez oublié quelque chose. Il sert aussi comme outil de recherche sur **Internet**. Voilà une autre innovation de l'ère DCC. L'internet demeure un moyen de nouer des liens avec les gens et l'outil parfait à portée de main afin d'apprendre plein de trucs véritables à 100%, comme le fait que vous êtes apparenté à la royauté du Nigéria, l'alunissage sur la lune est une fumisterie, et que les vaccins sont mauvais pour vous. Il y a plein d'autres nouvelles technologies excitantes en lien avec le développement du DCC. Vous devriez les essayer.

Si vous vous entêtez à rester en DC et mais désirez tout de même savoir ce que vous manquez, lisez ce qui suit...

OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON)

Nous avons déployé beaucoup d'effort lors de la fabrication de la F40PH-2D originale afin qu'elle reproduit le son typique de l'AES (Alimentation Électrique de Service) propre à ces locomotives. À notre grande déception, ce son ne pourra être utilisé en programmation sur nos F40PH-2D remise à neuf. Nous avons mis de la pression sur VIA afin qu'elle abandonne le programme de réfection de ses locomotives, mais notre idée n'a pas été retenue.

Moteur CAT

Lors du programme de réfection, l'alternateur AES original a été remplacé par une génératrice diesel indépendante de marque CAT. Cette dernière fonctionne indépendamment du moteur principal de la locomotive qui n'a plus à révolutionner pleinement. Cette innovation permet non seulement de diminuer la consommation de carburant, mais contribue également à réduire le bruit.

Lorsque les F40PH-2D tirent des voitures, l'AES devrait être activé. En réalité, la génératrice CAT alimente le four à micro-onde, le chauffage ainsi que l'air climatisé des cabines des F40. Il en serait de même si elle tirait un train ambulance ou simplement lors de manœuvre en triage durant les chaudes journées estivales. L'AES peut être engagé/désactivé à l'arrêt ou en mouvement.

Lorsque deux locomotives F40 sont jumelées, les deux génératrices sont normalement en fonction. Chacune alimente l'un des deux circuits de l'AES. Si une troisième F40 se joint au groupe, l'AES de cette dernière ne sera pas activé puisqu'il n'y a que deux circuits sur les voitures.

Essentiellement, la génératrice CAT devrait être arrêtée avant l'introduction du train à la Gare Centrale de Montréal ou tout autre endroit où l'alimentation au quai est disponible. Pour ce qui est de Montréal, le mécanicien de locomotive ouvre le disjoncteur quelques minutes avant son arrivée en gare, soit à la Tour Wellington, ce qui coupe l'alimentation des voitures. La génératrice CAT continuera de fonctionner sans effort afin d'assurer la lubrification du turbocompresseur et refroidir les autres composantes. Juste au moment de s'introduire sous la gare, la génératrice CAT sera complètement désactivée. Parallèlement, la génératrice Cat sera activée quelques minutes avant le départ prévu à la Gare Centrale. À Ottawa, la génératrice CAT est désactivée avant son branchement par les équipes d'entretien.

À toute fin pratique, la génératrice CAT devrait fonctionner alors que le moteur est en marche, sauf si elle est au repos. Cela simplifie grandement l'opération de votre modèle. La F40 reconstruite comporte exactement comme une locomotive pour marchandise. Souvenez-vous d'activer la génératrice CAT afin d'éviter un voyage désagréable au mécanicien de locomotive ainsi qu'aux voyageurs.

Si vous désirez jumeler une F40PH-2D remise à neuf avec une F40PH-2D originale, cette dernière devra être EN MARCHÉ avant le jumelage. Comme les deux produisent l'AES, la plus ancienne devrait se faire entendre continuellement.

Lumière au Xénon

La lumière au Xénon (ou LDHI Lumière à Décharge de Haute Intensité) est utilisée constam-

ment comme source lumineuse additionnelle afin d'éclairer l'emprise du chemin de fer. La luminosité qu'elle produit s'apparente à celle d'un projecteur qui illumine au loin permettant au mécanicien de locomotive d'obtenir une meilleure visibilité et d'avertir les passant de la venue d'un train qui s'approche. Nous vous recommandons de l'allumer chaque fois que vous utilisez votre locomotive, mais de l'éteindre lors de votre approche en gare ou pour les trains venant en sens inverse. Elle est très aveuglantes pour voyageurs, même de loin.

Flûtes d'urgence

Le sifflet d'urgence ne sert qu'en cas d'urgence. Si à l'approche d'un passage à niveau, vous apercevez un individu conduisant sa Chevelle 1975 de façon erratique dans son monde musical, effrayez-le avec votre sifflet d'urgence. Utilisez-le pour les piétons, les ours, les anti-vaccins ou toute autre nuisance en voie. Si vous êtes de ceux qui pensent que les vaccins sont mauvais pour vos enfants ou petits enfants et qu'il est prouvé cliniquement que les enfants ne sont pas allergiques aux vaccins, vous êtes un idiot.

Lumière Stroboscopique

"Hé les gars! La nouvelle F40 comporte une lumière stroboscopique! Alors installons-en une sur le modèle!"

D'accord – quelle perte de temps. Sur la véritable F40, la lumière stroboscopique ne fonctionnait que pour alerter les employés d'entretien que la locomotive n'avait pas été éteinte correctement. J'aurais aimé l'apprendre **AVANT** de l'inclure dans les caractéristiques du modèle. En été, cela n'a pas d'impact. Par contre en hiver, une locomotive munis d'un système d'arrêt/démarrage automatique défectueux peut provoquer des dommages à la locomotive, tel le gel de la plomberie ou de toutes autres pièces sensibles au gel. Si vous appuyez sur la commande d'arrêt d'urgence plutôt que celle d'arrêt normal, cela active le clignotement de cette lumière. En temps normale, elle ne devrait jamais clignoter. Alors si vous opérez sur le réseau d'un ami, faites clignoter cette lumière au moment de l'éteindre pour provoquer la panique en lui, surtout si c'est sa locomotive.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre F40PH-2D de Rapido est programmé en usine avec l'adresse 3. Nous vous suggérons avant toute chose de faire un essaie en DCC afin de déterminer si elle répond bien à cette adresse. Une fois l'essaie concluant, vous devriez lui attribuer une adresse unique (nous recommandons le numéro de la locomotive) avant d'aller plus loin. Cela peut se faire sur la voie de programmation (recommandé) ou la voie principale si cette dernière est disponible. Attention de ne pas avoir d'autres locomotives comportant l'adresse 3 lors de la programmation en voie principale, ce qui risque de programmer toutes les autres locomotives qui s'y trouvent.

Si votre système DCC est désuet, il se peut que cette locomotive ne fonctionne pas du tout – ainsi que d'autres nouveaux modèles. Effectuez une mise à niveau de votre système DCC en y installant la version courante. Votre ordinateur est à jour, alors votre système DCC devrait l'être tout autant.

Si votre son ne fonctionne pas comme il le devrait avec un système DCC Digitrax, cela veut simplement dire que vous devez effacer la mémoire de votre système en "effaçant la case #36". Un sommaire de base sur la façon de faire se trouve à la page de la F40PH-2D de notre site web sous la rubrique Support. De l'information détaillée est aussi disponible sur le site web de Digitrax.

ALLUMEZ LE SON

Appuyez sur F8 pour entendre la séquence de démarrage de la F40PH-2D suivi du son au Ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive de fonctionner jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit jouée. Jason est impatient. Il éteint alors cette caractéristique. Référez-vous à un manuel de décodeur ESU LokSound Select pour plus d'information. Il est disponible pour téléchargement sur notre site Web et s'intitule "Prime Mover Startup Delay" et était disponible à la page 35 au moment d'écrire ces lignes.

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

Si vous êtes en train d'écouter votre F40PH-2D au ralenti alors que vous décidez de sélectionner une autre locomotive, votre F40PH-2D comprendra que F8 est toujours de mise et continuera son Ralenti. Cependant, si une autre personne sélectionne votre locomotive n'active pas F8 sur sa manette, la F40PH-2D s'éteindra subitement. Il ou elle devra donc appuyer sur F8 de nouveau.

Chez Rapido, nous ne sommes pas sexistes malgré le fait que ces modèles soient achetés principalement par des hommes. Cependant, nous avons appris de source sûre qu'un schnoodle de Medicine Hat s'était procuré une locomotive, alors nous disons "il, elle ou ça"?

FONCTIONS

F0	Phare Avant	F11	Flûtes en Doppler Rapide
F1	Cloche	F12	Éclairage en Manœuvre
F2	Flûtes (et Cloche)	F15	Flûtes d'Urgence
F3	Flûtes en Doppler Lent	F19	Éteindre les numéros illuminés
F4	Pleine Puissance	F23	Freins Appliqués/Relâchés
F5	Activer/Éteindre l'AES	F24	Freins
F6	Phares de fossé		
F7	Phare en veilleuse		
F8	Démarrage/Muet/Éteindre		
F9	Lumière Stroboscopique		
F10	Lumière au Xénon		

LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F1 Cloche

Votre F40PH-2D est programmé à partir d'une véritable cloche électronique VIA. En réalité, elle comporte les deux cloches véritables que VIA utilise. Par défaut, ce sera le "jingy jingy". Si vous désirez le "ching, ching", vous devez insérer la valeur 64 dans CV48. Si vous voulez retourner au "jingy jingy", vous n'avez qu'à insérer 0 dans CV48.

F2 Flûtes (et Cloche)

La plupart des modélistes ferroviaires ne savent pas conformément à la règle 13 du REF, que l'activation de la cloche à l'approche d'un passage à niveau doit se faire, à moins que la règle 14 L s'applique au passage à niveau. Afin de simplifier les choses, sur la craie F40PH-2D, à chaque fois que vous activez les flûtes, la cloche démarrait automatiquement, puisque c'était la règle autrefois. Vous devez l'éteindre manuellement en tout temps...une fois le passage à niveau franchis par la locomotive.

Par défaut, la cloche de la F40PH-2D est conçue pour se mettre en marche lorsque vous activez les flûtes, et ce pour quatre secondes pour ensuite s'éteindre d'elle-même. Nous aurions aimé que vous puissiez le faire manuellement, mais la conception du système DCC nous empêchait de le faire. La seule possibilité offerte était le quatre secondes. La vraie F40PH-2D ne comporte pas l'option de siffler sans que la cloche s'active, alors on ne vous dira pas comment l'éteindre sur votre modèle.

Au fait, vous pouvez aussi sonner la cloche au franchissement d'un autre train arrêté, une gare et à d'autres endroits où il est nécessaire de le faire. Il y a lieu de télécharger une copie du Règlement d'Exploitation Ferroviaire du Canada. Cherchez-le à l'aide de Google.

F3 Effet Doppler Lent

Nous en sommes très fières. Il s'agit d'un modèle de flûtes K3L circulant à un passage à niveau aux alentours de 30 MPH. Et la cloche électronique qui se fait entendre au même moment est aussi accompagnée de l'effet Doppler. Nous avons misé juste, n'êtes-vous pas d'accord?

F4 Pleine Puissance

La fonction "Plein Régime" d'ESU vous permet de jouer avec le moteur de votre F40PH-2D comme d'un instrument de musique. En appuyant sur F4, vous activez « Le maintien de la vitesse », ce qui maintient la vitesse de la locomotive et ce peu importe la position de la vitesse de votre manette. En augmentant le niveau, vous entendrez le moteur révolutionner à la hausse. Ce son est tout simplement merveilleux, mais honnêtement, vous ne l'entendrez pas si souvent puisque les F40PH-2D remise à neuf sont en service voyageur...à moins qu'elles soient en train de tirer neuf wagons remplis de lutteurs sumos. Les vraies F40PH-2D sont surpuissantes pour les trains qu'elles tirent et ne sert qu'à la vitesse.

La fonction « pleine puissance » est encore plus joli à entendre lors de la décélération, ce qui permet d'imiter le son d'un train en inertie tout comme les vrais. On l'utilise sur les vraies F40PH-2D. Si vous appuyez sur F4 de nouveau, « Pleine puissance » s'éteindra et votre train s'adaptera à la position réelle de la vitesse de votre manette. Pour plus de réalisme, prenez

des notes sur les différentes étapes et des vitesses obtenues lors de l'utilisation de F4 « pleine puissance », autrement, votre F40 s'envolera comme un avion.

F5 Activer/Éteindre l'AES

F5 Active la génératrice CAT. Appuyez F5 de nouveau pour l'éteindre. Veuillez vous référer à la rubrique OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON) ci-dessus.

F6 Phares de Fossé

Les phares de fossé fonctionnent en tout temps sur une F40PH-2D qui tire un train voyageur – alors qu'autrefois ils ne servaient que dans les courbes montagneuses. Cependant, souvenez-vous de les éteindre à l'approche d'une gare ou d'un autre train venant en sens inverse, car ils sont aveuglants. Au Canada, ils ne sont pas requis de clignoter comme c'est le cas au États-Unis.

F7 Phare Avant en Veilleuse

À l'approche d'une gare ou d'un autre train venant en sens inverse, éteignez les phares de fossé et appuyez sur F7 pour mettre votre phare avant en veilleuse - car ils sont aveuglants pour les voyageurs et les autres mécanicien de locomotive venant en sens inverse.

F9 Lumière Stroboscopique

La lumière s'allume si la locomotive ne s'éteint pas correctement. Veuillez vous référer à la rubrique OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON) ci-dessus.

F10 Lumière au Xénon

Cette lumière devrait être active en tout temps en voie principale et éteinte bien avant l'approche d'une gare ou d'un autre train. Veuillez vous référer à la rubrique OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON) ci-dessus.

F11 Effet Doppler Rapide

L'enregistrement original en Doppler était celui d'un K3L filant à 80 ou 90 MPH sur la Sub-division de Kingston. La cloche qui sonnait au moment de son passage n'était pas audible. Alors nous l'avons tout de même gardé puisque tous et chacun l'appréciait.

F12 Éclairage en Manœuvre

Le phare de reculons des locomotives voyageurs comporte un défaut de conception alors qu'il devrait être allumé lors de mouvement de reculons, seule ou lors de manœuvre avec des wagons. Lors de manœuvre, le phare avant et arrière est toujours allumé en veilleuse. En appuyant sur F12, les phares tombent en veilleuse.

F15 Flûtes d'Urgence

À utiliser pour effrayer les gens. Veuillez vous référer à la rubrique OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON) ci-dessus.

F19 Éteindre les numéros illuminés

Les numéros illuminés sont allumés par défaut. Nous détestons les allumer de nouveau à cause d'une simple panne du réseau. Pour les éteindre, appuyez sur F19. Mais vraiment, y'a pas de raison de la faire puisqu'ils sont si jolies allumés.

F23 Freins Appliqués/Relâchés

Cette fonction éteint le son de l'application et de la relâche des freins au moment du départ ou de l'arrêt. Cette fonction n'affecte rien d'autre que le son – aucun effet sur les autres fonctions.

F24 Freinage

En 13 ans de fabrication de modèles de train, seulement une personne utilisait cette fonction. Nous avons décidé de l'éliminer afin de faire place à une caractéristique plus importante. Si par contre elle vous manque à un point tel, suivez le guide des décodeurs ESU disponible sur notre site web à la rubrique F4OPH-2D.

FLÛTES

Toutes les locomotives F4OPH-2D sont munis de flûtes K3L. Par conséquent, cette section du manuel nous indiquant comment les changer n'avait plus sa raison d'être. Nous l'avons supprimé.

RÈGLAGES DU VOLUME DU SON

Le volume du son de votre décodeur à été pré ajusté en usine à un niveau trouvé satisfaisant sur notre voie d'essai. C'est un son particulièrement plus discret que ce que avez l'habitude d'entendre lorsque vous allumez pour la première fois le volume d'une locomotive équipée du son. Nous pensons que la majorité des modèles sont livrés avec un son RIDICULEMENT FORT.

Ces niveaux demeurent une question de goût (surtout si vous devenez sourd comme nous), et ce qui sonne bien sur un réseau ne l'est pas nécessairement pour un autre. Heureusement que tous les niveaux de son peuvent être ajustés pour convenir à vos besoins et nous vous recommandons d'expérimenter si celui d'origine ne vous convient pas.

Pour ajuster les niveaux de volume du son, passez en mode programme sur votre système DCC (se référer au manuel d'instruction pour savoir comment faire car chaque système est différent) et entrez simplement la valeur CV désiré. Par la suite, entrez la valeur du volume désiré. Cette opération peut être fait autant sur la voie de programmation que sur la voie principale (mode ops) si toutefois votre système DCC supporte la programmation sur la voire principale.

Nous vous recommandons fortement de noter quels ajustements ont été faits et quelles valeurs ont été utilisées. Si vous devez effectuer une remise à zéro sur le décodeur (voir "Remise à zéro d'origine" ci-dessous), prendre des notes vous facilitera la tâche le temps venu d'entrer de nouvelles valeurs

TRÈS IMPORTANT : Avant de changer une valeur CV concernant les volumes du son, assurez-vous que CV32 est placé à 1. CV 32 est utilisé comme registre sélecteur d'index. Donc assurez-vous de le placer en premier car nous ne serions tenu responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteraient.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA F40PH-2D REMISE À NEUF

FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	190	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	128	0-128	
VOLUME DES FLÛTES	275	100	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE (F1)	283	128	0-128	
VOLUME DE L'ATTELAGE	291	128	0-128	
VOLUME FREIN RÉHOSTATIQUE	299	100	0-128	
VOLUME DES FLÛTES D'URGENCE	307	128	0-128	
SON SUPPLÉMENTAIRE	315	128	0-128	
SON SUPPLÉMENTAIRE #2	323	128	0-128	
VOLUME CLOCHE-É AUTO (avec flutes)	331	128	0-128	
VOLUME FLÛTES EN DOPPLER RAPIDE	339	128	0-128	
VOLUME FREINS APPLIQUÉS/RELÂCHÉS	347	40	0-128	
VOLUME DE L'AES	355	45	0-128	
VOLUME RELÂCHE DE L'AIR COURT	363	128	0-128	
VOLUME DE LA POMPE À CARBURANT	371	45	0-128	
VOLUME PURGE SARCO	387	64	0-128	
SON SUPPLÉMENTAIRE #3	403	128	0-128	
VOLUME FLÛTES EN DOPPLER LENT	411	128	0-128	
VOLUME DU FREIN DE LA LOCOMOTIVE	419	85	0-128	
VOLUME DU SON AU HASARD	451	64	0-128	
VOLUME GRINCEMENT DES FREINS	459	128	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre F40PH-2D, la remise à zéro d'origine s'effectue en entrant une valeur « 8 » dans CV 8 et causant la perte de tous les ajustements précédents. Une nouvelle programmation sera alors nécessaire. Avez-vous pris des notes tel que suggéré plus tôt?

Sur votre F40PH-2D remise à neuf, la perte des sons préenregistrés est impossible, même en effectuant une remise à zéro d'origine. Si tel est le cas votre F40PH-2D remise à neuf a probablement pris feu suite à un survoltage alors que vous utilisiez un contrôleur de piètre qualité. Ouvrez le capot de votre F40PH-2D, éteignez le feu et débarrassez-vous des cendres.

ASTUCES POUR UNE BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE

Voici un conseil pour obtenir une douceur de roulement à basse vitesse. Cela s'appelle la Mise au Point Automatique du Moteur. Cette caractéristique ajustera automatiquement le

Back-EMF dans la majorité des cas et vous obtiendrez des performances surprenantes à très basse vitesse.

Dans le but d'utiliser cet ajustement automatique, vous devrez entrer en mode programmation OPS, programmation en voie principale. Assurez-vous que votre locomotive se dirige « vers l'avant » et que vous disposez de suffisamment d'espace vers l'avant. Programmez CV 54 à une valeur de 0. Par la suite, sortez de la programmation et actionnez la cloche (appuyez sur F1). Nous le disons encore : Assurez-vous d'avoir suffisamment d'espace devant la locomotive afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre F40PH-2D décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera graduellement pendant que le décodeur analyse la réponse du moteur. Vous obtiendrez alors un étonnant contrôle suite à cette opération. Si vous devez faire une remise à zéro, vous pouvez répéter l'ajustement - ça ne prend que quelques secondes.

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Nous avons énuméré les caractéristiques requises que la majorité des modélistes utilise lors des opérations normales. Elles ne représentent qu'une infime partie des caractéristiques programmables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs plus expérimentés qui désirent explorer plus à fond les possibilités qu'offre ce décodeur, nous vous suggérons de télécharger le manuel des décodeurs ESU Loksound Select. Il est disponible à la rubrique « Support » de la F40PH-2D sur notre site web.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive F40PH-2D, mais seulement si vous en êtes le propriétaire. Consultez l'annotation au sujet des modèles F40 en résine.

Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composants neufs ou bien nous la remplacerons tout simplement sur le champ advenant une impasse. Cependant, seule la disponibilité de l'inventaire nous permettra d'effectuer ou non un échange. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois. Si vous ouvrez votre boîte après cette période, attendez-vous à une rupture de l'inventaire et envisagez plutôt une réparation comme seule alternative. S'il vous plait, veuillez communiquer avec nous ou nous écrire afin de trouver une solution qui vous conviendra.

Certaines choses ne sont pas incluses dans cette garantie. Si votre F40PH-2D nous parvient avec quelques pièces décollées ou mal fixées, il se peut qu'il eut été plus simple d'effectuer ces réparations vous mêmes plutôt que de communiquer avec nous. N'ayez pas peur de faire du modélisme ferroviaire! Une colle blanche fonctionne à merveille pour remettre en place une multitude de pièces et elle n'endommagera pas la peinture de votre modèle. Cependant si des pièces étaient manquantes, c'est une autre chose. Veuillez communiquer avec nous par courriel ou téléphone et nous fera plaisir de vous envoyer les pièces nécessaires.

De toute évidence, les dommages résultants d'un Derby de démolition, la faire traverser dans une tempête de poudre à pâte pour impressionner vos amis Face de Bouque, la déposer sur le devant d'une véritable F40PH-2D alors que cette dernière roule à 10 MPH, la mettre à rude épreuve en essayant de la faire tirer un Canadien de 40 voitures sur une rampe de 3% juste pour savoir de quoi elle est capable, la brancher sur un câble de 480 volts sous tension, ou tout autre dommage qui découle de vous même ne sera pas couvert par la garantie.

Par conséquent, si vous êtes victime d'une catastrophe qui endommage votre locomotive, veuillez communiquer avec nous et nous ferons tout notre possible pour vous aider. **Et oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Ne soyez pas timide!**

REMERCIEMENTS

Nous nous sommes une fois de plus tournés vers notre équipe d'experts pour en faire un superbe modèle. Nos remerciements vont à Terry Brenna, Jon Calon, Andrew Castle, Dan Dell'Unto, Tim Hayman, Matt Herman, Manny Jacob, Mark Kaluza, Jordan McCallum, Dave Minshall, Jakob Mueller et Alex Stroshane. Des remerciements particuliers à Chris Fox qui s'est assuré de l'exactitude du son et Richard Longpré pour son excellente traduction en Jouale qu'il a réussi en 11 secondes...la prochaine fois, ce sera en 7 secondes. Nous désirons aussi remercier Ecktosca Fel-Fotch Happen-Bar Sliitheen pour sa traduction de notre manuel en Raxacoricofallapatorian, mais non disponible en raison du manqué d'espace.

Photo de l'emballage par Gonzo Boralis.

DEMEUREZ À L'ÉCOUTE!

Inscrivez-vous sur notre chaîne YouTube pour un tas de vidéoclips inutiles.

[youtube.com/rapidotrains](https://www.youtube.com/rapidotrains)

"Aimez-nous" sur Facebook afin d'obtenir des mises à jour quotidiennes.

[facebook.com/rapidotrains](https://www.facebook.com/rapidotrains)

Inscrivez-vous afin de recevoir notre infolettre par courriel concernant les nouveautés, des renseignements sur la livraison, ainsi que des informations générales sur le modélisme ferroviaire.

[rapidotrains.com/signup](https://www.rapidotrains.com/signup)