



212

212

Amtrak

F

R

O

T

E

DIRECTIVES AU SUJET DE LA LOCOMOTIVE F40PH

Nous vous remercions d'avoir acheté cette locomotive F40PH Amtrak, réplique exacte lors de la livraison des premières F40 de la phase 1 en 1976. Ces 30 locomotives ont sillonné les pays d'un bout à l'autre jusqu'au dernier jour de service des F40, dont plusieurs sont toujours en service comme locomotive-fourgon à bagage et locomotive de contrôle sans moteur.

Si un Tit-Joe connaissant en visite chez vous argumente le fait qu'elles n'ont jamais été utilisées en Californie, vous avez notre permission de le foutre à la porte. Les F40PH sont allées partout aux États-Unis jusqu'au jour de leur retraite.

Nous vous demandons de lire les instructions qui suivent attentivement puisque **CELLE-CI DIFFÈRE DES AUTRES LOCOMOTIVES QUE VOUS POSSÉDEZ.**

Nous y avons mis tout notre amour sans compromettre son style, sa fabrication, ainsi que son emballage, ce qui représente une tonne métrique d'effort (on parle ici d'une tonne Impérial et non d'une tonne métrique).

Il se peut qu'une avarie se présente avec votre locomotive, tel un grappin qui s'est déplacé lors de la manutention. Il est possible qu'une empreinte de doigt se retrouve sur le modèle alors que vous êtes furieux que ces locomotives ne soient pas assemblées par des robots. Vous n'avez pas commandé une GEVO! 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 pouvez enfin prendre votre retraite pour commencer votre réseau alors que vous avez 103 ans, et ouvrez cette boîte pour la première fois alors que nous sommes en 2072, il y a fort à parier que nous sommes tous décédés. Vous pouvez alors essayer de contacter nos petits-enfants pour un moto-ventilateur de frein rhéostatique, mais ils ne comprendront pas de quoi vous parlez et contacteront la police. Bonne chance. Peut-être auriez-vous dû commencer votre réseau il y a quelques décennies. Avez-vous pensé à un autre passe-temps comme certains individus le font, c'est-à-dire somnoler devant une maison de retraite?

CONTACTEZ NOUS!

Rapido Trains Inc.
500 Alden Road, Unit 16
Markham, Ontario, L3R 5H5 Canada

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

GUIDE RAPIDE DES FONCTIONS DCC POUR CEUX QUI N'AIMENT PAS LIRE LES MANUELS.

OK – Nous savons que plus de la moitié d'entre vous ne lirons pas ce manuel et par la suite vont communiquer avec nous pour se plaindre du mauvais fonctionnement de leur F40PH. En effet, c'est le cas, mais vous n'avez pas lu votre manuel!

Si vous êtes à ce point rendu impatient de l'utiliser, notez bien ce qui suit.

Nous avons fait de notre mieux pour recréer les opérations véritables de la locomotive F40PH. Ce qui veut dire:

1. Pour opérer votre locomotive F40PH avec un train de voyageur moderne (tel voitures Amfleet, Superliner, Horizon ou Viewliner – pas des poubelles chauffées à la vapeur) sur un réseau DCC, vous devrez appuyer sur F4 suivi de F5 avant de débiter l'accélération.

SI VOUS APPUYEZ SUR F4 ET NON SUR F5, VOTRE LOCOMOTIVE NE BOUGERA PAS.

C'est juste – elle ne BOUGERA PAS tant et aussi longtemps que vous n'appuierez pas sur F4. Appuyez sur F5 afin qu'elle se déplace. Pour ceux d'entre vous qui lisent généralement tout le manuel, vous saurez pourquoi il en est ainsi. Si vous avez de la difficulté à demeurer concentré et que vous n'êtes pas capable de lire des manuels, vous pouvez vous questionner sur cette caractéristique particulière jusqu'à votre mort et écrire des commentaires incohérents sur la chaîne YouTube.

2. Si vous n'appuyez pas sur F4 ou F5, votre locomotive F40PH se comportera comme une locomotive de marchandise et n'offrira pas la puissance nécessaire pour tirer votre train voyageur.
3. Le phare de reculons ne fonctionne qu'en mode manœuvre. Il ne s'allume donc pas autrement.
4. Si vous êtes en mode DC, allez jouez aux petits trains. Peu importe ce qui en résulte, c'est ce que vous obtiendrez. Et de plus, le phare arrière ne fonctionnera pas. Nous ne disons pas cela pour vous inciter à améliorer votre réseau en DCC....

Tout en lisant ce manuel, vous apprendrez les raisons derrière ces caractéristiques peu communes et le pourquoi de leurs raisons d'être dans la rubrique **Opérations Réalistes** – ci-dessous.

Si vous utilisez le mode DCC et que vous n'appréciez pas les opérations réalistes de la F40PH, vous pouvez en disposer. Retournez à la page 10 pour des instructions détaillées vous permettant de les annuler.

TABLE DE MATIÈRES

Rodage	5
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive.....	5
Pièces Manquantes ou Défectueuses	5
Retirer la Carrosserie	6
Opération - DC (Mode Muet).....	6
L'installation d'un Décodeur DCC	7
Opération – DC (Avec Son).....	7
Opération Réaliste – DCC (Avec Son).....	8
• Mode AES: Ralenti, En Attente, Marche	9
• Mode AES: L'opération du Modèle	9
• Mode AES: Groupage des Locomotives	10
• Mode AES: Comment Éteindre Cette Caractéristique Désagréable?	10
• Adresse de la Locomotive	10
• Activer le Son	11
• Les Fonctions	11
• Réglages du Volume du Son	15
• Remise à Zéro d'Origine	15
• Astuces Pour Une Basse Vitesse Impressionante	16
• Informations Supplémentaires	16
Garantie à Vie Limitée	17
Remerciements	17

RÉFÉRENCE RAPIDE SUR LES RÉGLAGES DE LA F40PH

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	FLÛTES EN DOPPLER
F4	ENTRER/SORTIR DU MODE "EN ATTENTE"
F5	ENTRER/SORTIR DU MODE "EN MARCHÉ"
F6	LUMIÈRES STROBOSCOPIQUES – ALLUMÉES - ÉTEINTES
F7	PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASSIFICATION AVANT (SIGNAUX DE QUEUE)
F10	LUMIÈRES STROBOSCOPIQUES ALÉATOIRES ET INDÉPENDANTES
F11	FREINAGE
F12	PHARE EN MANOEUVRE (TRIAGE)
F14	FREINS RHÉOSTATIQUES

RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre F40PH a subi des essais en atelier... durant 30 secondes. 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 sur une boucle d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce de 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. Si votre réseau est imaginaire, ignorez cette recommandation.

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 ces le cas, repliez 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, 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'autre 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.

RETIRER LA CARROSERIE

Si vous désirez retirer la carrosserie de votre F40PH (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 contrôlé par notre vaisseau en orbite. Si une pièce venait à s'envoler pendant que vous retirez la carrosserie, le télé-porteur de notre vaisseau spatial se chargera de verrouiller la pièce automatiquement pour ensuite la diriger vers le centre du soleil. Il se peut même que vous en ressentiez les effets sonores. Ne perdez pas votre temps à la retrouver, elle est disparue à tout jamais. Il aurait été plus simple de diriger la pièce en direction de votre atelier, mais quelqu'un a délibérément altéré le télé-porteur qui se trouve en panne présentement. Nous en sommes désolés.
- Ceci étant dit, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez sur une surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).
- 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 sur la voie. Faites la démarrer et le tour est joué!

En mode DC vers l'avant, seul le phare avant fonctionne, tandis que les feux de queue rouges arrières s'allumeront en marche arrière. Le phare de reculons est utilisé en manœuvre et 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 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 ne peut 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.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC

La F40PH 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 (recommandé) ou un convertisseur 21 broches permettant l'utilisation d'un décodeur à 8 ou 9 broches. Le décodeur de votre choix devrait avoir six 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 l'un des deux décodeurs recommandés et vous obtenez une locomotive DCC.

ESU a créé une fonction d'attribution (Mapping) pour la F40PH 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 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.

Si toutefois vous possédez des locomotives F40PH produites par un autre fabricant, vendez-les afin de vous procurer davantage des nôtres. Et si ce n'est pas le cas, alors débarrassez-vous de vos autres modèles afin d'acheter encore plus de nos F40PH. Si toutefois vous insistez pour garder vos autres locomotives, vous pouvez installer le décodeur avec son ESU F40PH de Rapido et vous le procurer à partir de notre site web.

OPÉRATION – DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre F40PH équipées du son sur un réseau en DC, donnez-lui de la puissance. Elle se mettra en marche aux alentours de 7 volts. Consultez la rubrique ci-dessus OPÉRATION - DC (MODE MUET) au sujet de l'utilisation d'un contrôle pour les trains à grande échelle. En mode DC, peu d'options s'offrent à vous.

Avertissement: Si vous possédez une F40PH 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 réparerons aucune F40PH 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 DC vers l'avant, seul le phare avant ainsi que les phares stroboscopiques fonctionnent, tandis que les feux de queue rouges arrières s'allumeront en marche arrière. Vous ne pouvez pas configurer le clignotement des phares stroboscopiques, ni les éteindre. Êtes-vous toujours convaincu de demeurer en DC? Le phare arrière est utilisé en manœuvre et ne fonctionnera pas en mode DC. Désolé, mais votre camarade en DCC lui peut le faire! Quant aux numéros de la locomotive et de l'éclairage des marches, ils demeurent allumés.

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

Si vous prévoyez utiliser votre locomotive équipée du son en plus des caractéristiques de l'éclairage, vous devriez songer à convertir votre réseau en DCC. Si vous êtes de ceux qui pensent que les inventions modernes tel le téléphone et les automobiles à essence ne sont que des phénomènes passés modes, et bien demeurer avec votre DC. Si par contre vous aimeriez avoir un avant-goût de ce que vous manquez, lisez ce qui suit...

OPÉRATION RÉALISTE – DCC (AVEC SON)

Nous avons décidé d'entreprendre un virage sans précédent en Amérique du nord en ce qui concerne le fonctionnement de nos locomotives Bombardier LRC, VIA F40PH-2D et de l'Amtrak F40PH. En appuyant quelques fois de plus sur votre manette DCC, nous comprenons que cela dérangera certaines personnes. Mais nos croyons que l'ajout de ces fonctions ajoutant du réalisme en valent la peine. Nous sommes assurés que l'habitude s'installera et que le tout deviendra une seconde nature.

Si vous n'avez pas d'intérêt pour les opérations réalistes et que les sons vous embêtent, référez-vous à la rubrique Fonction **AES: COMMENT ÉTEINDRE CETTE CARACTÉRISTIQUE AGAÇANTE** à la page 10 et suivre les instructions.

Voici un bref aperçu qui explique comment la véritable F40PH fonctionne. Nous vous expliquerons par la suite comment cela influence le fonctionnement du modèle.

LA SOLUTION SE TROUVE DANS L'AES (Alimentation Électrique de Service)

La F40PH est une locomotive de 3000 CV conçue pour tirer des trains voyageurs. Puisque la locomotive produit de l'électricité (AES) destinée aux voitures qu'elle tire, elle ne fonctionne donc pas tout à fait comme une locomotive diesel traditionnelle. (L'abréviation AES est peu connue chez les francophones qui se réfère à l'abréviation Anglaise HEP ou « hep ») L'AES de 480 volts permet de faire fonctionner le chauffage, l'éclairage ainsi que l'air climatisé du train. L'électricité est produite par un alternateur branché au moteur diesel principal par l'entremise d'une boîte d'engrenage d'un rapport 2:1.

Pour faire fonctionner l'alternateur AES à une vitesse de 1786 TR/MIN, le moteur principal doit en tout temps fonctionner à plein régime, soit 893 TR/MIN. C'est ce qui explique pourquoi les F40PH révolutionnent à plein régime comme si elles étaient au cran 8, et non pas un son de moteur qui démarre lentement et progressivement du cran 1 au cran 8.

La manipulateur ne contrôle pas la vitesse du moteur, mais plutôt l'alternateur principal qui à son tour alimente et contrôle la puissance envoyée aux moteurs de traction. Du point de vue d'un modéliste, le son semble le même, et ce peu importe la vitesse ou le poids qu'elle tire.

MODE AES: RALENTI, EN ATTENTE, MARCHÉ

À l'intérieur de la cabine d'une véritable F40PH se trouve un commutateur AES. Les trois positions sont Ralenti, En Attente et Marche. Ce commutateur détermine le son et l'opération de la locomotive.

RALENTI: Quand le commutateur AES est en position ralenti, la F40PH se comporte comme une locomotive de marchandise – avec un son de moteur qui démarre lentement et progressivement du cran 1 au cran 8, soit de 460 TR/Min jusqu'à un maximum de 893 TR/MIN. La puissance est alors directement transmise au moteur.

Par défaut, votre modèle est réglé au Ralenti. En la mettant sur la voie et en augmentant la puissance, l'alternateur AES ne s'engagera pas et opérera comme une locomotive de marchandise. Si vous utilisez votre locomotive pour tirer des trains de marchandise ou un convoi de voitures voyageur chauffées à la vapeur, vous n'avez qu'à conserver le commutateur AES en position Ralenti.

EN ATTENTE: Cette position est conçue pour les longues attentes en gare et entre les voyages. L'alimentation AES est produite par l'alternateur principal de la locomotive et non celui de l'AES. Puisque l'alternateur est utilisé pour l'alimentation AES et non pas pour les moteurs de traction, la locomotive ne peut donc pas se déplacer. À ce moment là, la révolution de l'alternateur principal est de 720 TR/MIN, soit le cran 6.

MARCHE: À la position Marche, le moteur tourne à 893 TR/MIN, alors que le second mécanicien peut actionner le commutateur l'AES pour les voitures. Du point de vue d'un modéliste, il n'y a pas de différence audible perceptible entre l'AES en fonction ou à l'arrêt. Alors nous n'avons pas conçue une fonction supplémentaire. La pratique générale veut que l'AES soit en position Marche pour la durée du voyage – soit de sa gare d'origine à sa destination finale – même si plusieurs arrêts sont effectués.

Veillez noter que la locomotive doit être arrêté afin d'effectuer un changement en mode AES. Contrairement aux FL9 du New Haven, vous ne pouvez le faire en mouvement sans quoi elle explosera.

L'OPÉRATION DU MODÈLE

Nous avons tout mis en œuvre afin d'imiter les positions du commutateur AES avec les fonctions F4 et F5 de votre manette de contrôle DCC. Une fois votre F40PH sur la voie, appuyez sur F8 pour actionner les sons et de mettre votre locomotive en position Ralenti.

Appuyez sur F4 pour mettre en Attente. La révolution du moteur atteindra jusqu'à 720 TR/MIN. (Si vous n'appuyez pas sur F4, elle agira comme une locomotive de marchandise.)

EN ATTENTE, VOTRE LOCOMOTIVE DE BOUGERA PAS, MÊME EN ACTIVANT VOTRE MANETTE DE CONTRÔLE DCC.

Lorsque votre F40PH est en Attente, vous pouvez la mettre en Marche en appuyant sur F5.

Si vous n'avez pas besoin d'aller en Attente, appuyez simplement et rapidement sur F4 et F5. La révolution du moteur atteindra 893 TR/MIN et votre locomotive sera en Marche. Elle avancera lorsque vous actionnerez votre contrôle DCC, ce qui simule l'activation du commutateur AES directement à Marche.

IMPORTANT: SI VOUS N'APPUYEZ PAS SUR F4 EN PREMIER, LA TOUCHE F5 NE FONCTIONNERA PAS.

Pour retourner à Attente, appuyez une nouvelle fois sur F5 – vous éteignez alors la fonction Marche de votre décodeur. Appuyez sur F4 une nouvelle fois pour éteindre la fonction En Attente et retournez à Ralenti. Si vous êtes à Marche et que vous n'avez pas besoin d'aller à en Attente, appuyez rapidement sur F5 et F4 dans cet ordre. La locomotive sautera en Attente pour aller directement à Ralenti.

MODE AES: GROUPE DES LOCOMOTIVES

La fonction qui permet de grouper les locomotives varie d'un système DCC à l'autre. Sur certains, vous devrez mettre votre locomotive en mode Marche avant l'assemblage d'un groupe de locomotives. Sur la majorité des systèmes, vous pouvez décider quelles fonctions sont contrôlées par le groupage des adresses afin de mettre toutes vos locomotives en marche simultanément.

La pratique chez Amtrak veut que la dernière locomotive d'un groupe qui en comporte deux ou plus, soit seule la qui produira l'électricité nécessaire pour alimenter les voitures. Le commutateur AES des autres locomotives peut alors être mis à Ralenti.

Si votre Amtrak F40PH échoue pour quelque raison que ce soit, vous pouvez louer une VIA F40PH-2D ou une LRC de VIA Rail. Ce qui signifie que vous devez vous procurer ces modèles également. Il se trouve par le fait même que Rapido Trains Inc. est le seul manufacturier à concevoir ces modèles.

MODE AES: COMMENT ÉTEINDRE CETTE CARACTÉRISTIQUE DÉSAGRÉABLE?

Si vous ne voulez pas vous bâdrer des fonctions F4 et F5 afin de mettre votre F40PH sur la voie pour la faire rouler immédiatement, mais que vous désirez le son de l'AES, nous avons une solution pour vous.

Sur votre voie de programmation (ou à l'aide de LokProgrammer), entrez les valeurs suivantes (dans cet ordre) :

CV31=16, CV32=2, CV400=0, CV445=128, CV447=16

Cela aura pour effet de mettre votre F40PH en mode Marche aussitôt que vous appuyez sur F8 pour la démarrer, et le demeurera jusqu'à ce que vous appuyiez de nouveau sur F8 pour l'éteindre. Vous n'entendrez pas le démarrage ni la fermeture.

Par contre, si vous utilisez votre locomotive où l'AES est absent, tel un train de marchandise ou un train voyageur conventionnel, vous ne pouvez le faire. Votre F40PH s'emballera au cran 8 continuellement.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre F40PH de Rapido est programmé en usine avec l'adresse 3 par défaut. Nous vous suggérons avant toute chose de faire un essai en DCC afin de déterminer si elle

répond bien à cette adresse. Une fois l'essai 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. Prenez note qu'une adresse programmée à quatre chiffres ne fonctionnera pas sur le réseau en DC de votre ami.

Aussi, plusieurs systèmes DCC n'offrent pas assez de puissance pour permettre la programmation des décodeurs avec son sur la voie principale. Si les sons se comportent anormalement sur réseau DCC Digitrax, cela signifie probablement que vous devez effacer la mémoire #36. Pour en savoir davantage sur la façon de faire, visitez le site Digitrax ou notre page web à la rubrique Support.

ACTIVER LE SON

Appuyez sur F8 pour entendre la séquence de démarrage de la F40PH suivi du son au Ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive d'avancer jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit jouée. Jason est impatient d'éteindre cette caractéristique. Référez-vous à un manuel de décodeur ESU LokSound Select pour plus d'information. Vous pouvez le télécharger sur la page de la F40 à la rubrique Support de notre site Web. Il s'intitule "Prime Mover Startup Delay" et était disponible à la page 35 du manuel ESU au moment d'écrire ces lignes.

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

Si vous désirez que votre F40PH se fasse entendre aussitôt déposée sur la voie, vous devrez modifier quelques valeurs CV comme suit: En voie de programmation (ou à l'aide de LokProgrammer), insérez la valeur suivante (dans cet ordre) :

CV31=16, CV32=2, CV435=32

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

"Elle" vous dites? "Vous voulez dire qu'il y a des femmes modélistes? Bien sûr. Nous en avons au moins trois. Et nous sommes désireux d'augmenter ce nombre. C'est pourquoi les étapes suivantes de ce manuel sont d'intérêt féminine et ont été spécialement adaptées pour les femmes qui en ont fait l'acquisition.

LES FONCTIONS

- F1 Phare avant
- F2 Cloche
- F3 Flûtes en Doppler
- F4 Entrer/Sortir du mode "En Attente"

- F5 Entrer/Sortir du mode "En Marche"
- F6 Lumières stroboscopiques Allumées/Éteintes
- F7 Phare en veilleuse
- F8 Démarrage/Muette/Éteinte
- F9 Feux de classification avant (signaux de queue)
- F10 Lumières stroboscopiques aléatoires et indépendantes
- F11 Freinage
- F12 Éclairage en manœuvre
- F14 Freins rhéostatiques
- F20 Purge Automatique Sarco - Lente
- F21 Purge Automatique Sarco - Rapide
- F22 Purge Automatique Sarco – Après la fermeture du moteur
- F23 Relâche des freins Allumée/Éteinte

LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F1 CLOCHE ET F2 FLûTES

L'enregistrement de la cloche de votre F40PH a été effectué à partir d'une Amtrak F40PH muni d'une cloche à air en acier.

À chaque activation de la cloche, les lumières stroboscopiques s'activent automatiquement, tout comme les vraies. Si cela vous agace, vous pouvez sûrement les éteindre. Comment? Nous n'en savons rien, mais demandez à Matt chez ESU et dites-lui que c'est nous qui vous envoie. De préférence, rendez-lui visite entre 23:45 et 04:00.

Par défaut, le modèle des flûtes est un Nathan P5a fabriqué en "vielle fonte". Toutes les locomotive F40PH d'Amtrak ont été livrés avec ce type de flûtes. Par la suite, plusieurs ont été remplacés par le modèle P5a "fonte moderne" et cette option est disponible.

Au moment d'actionner les flûtes, vous devez active la cloche. Sur les varies locomotives (et sur d'autres modèles), la cloche se mets en marche automatiquement. Il n'a pas été possible d'inclure cette caractéristique sur la F40PH Amtrak (c'est une longue histoire qui implique les lumières stroboscopiques et quelques jurons). Par conséquent, vous devrez activer la cloche manuellement.

Pour modifier le type de cloche, vous devez changer la valeur CV 48 qui contrôle la cloche et les flutes (et quelques autres trucs qui ne sont par pertinent). Le choix de votre cloche détermine la valeur originale de CV 48, et par la suite, le choix de vos flutes déterminera le montant à ajouter à cette valeur initiale.

CV 48 valeur initiale:

- 64 = Cloche à air (Par défaut)
- 0 = Cloche-É (Cloche Électronique)

CV 48 options des flûtes et valeurs:

- 0 = Nathan P5a en vielle fonte
- 1 = Nathan P5a en fonte moderne
- 2 = Nathan M5
- 3 = Nathan K5LA
- 4 = Nathan P5a vielle fonte (Alternier)
- 5 = Nathan P5a nouvelle fonte (Alternier)

Par défaut, la cloche est à air et les flûtes sont des Nathan P5a en vieille fonte. Insérez les deux valeurs ci-dessus (64 pour la cloche à air et 0 des Nathan P5a en vieille fonte et vous obtenez une valeur par défaut de 64 pour CV 48.

Supposons que vous désirez garder la cloche à air mais que voulez utiliser des flûtes P5a en nouvelle fonte. Ajoutez 64 pour la cloche à air et 1 pour les flûtes P5a en nouvelle fonte et vous obtiendrez une valeur de 65 pour CV 48.

Si par contre vous désirez une Cloche-É et des flûtes Nathan K5LA (Jason le sait pas, mais ses flûtes sont mes favorites), insérez 0 pour la Cloche-É et 3 pour le K5LA, et vous obtiendrez 3 pour CV 48. Je crois à présent que vous avez compris le principe. Si vous avez suivi avec précision les étapes qui précèdent alors que les valeurs demeurent inchangées, nous vous invitons à lire ce qui suit (nous aurions dû vous le dire plus tôt).

IMPORTANT: Pour modifier CV 48, vous devez utiliser la voie de programmation ou utiliser un LokProgrammer. (Désolé, mais la prochaine fois, nous nous efforcerons d'inclure cette information pertinente au début du chapitre de la cloche et des flûtes de ce manuel plutôt qu'à la fin.)

F3 Flûtes en Doppler

À utiliser à l'approche des passages à niveau. Celui-ci un enregistrement authentique d'une F40PH Amtrak munis d'un P5a tirant un train à toute allure et approchant un passage à niveau. N'est-ce pas impressionnant? Un remerciement tout spécial va à Matt Donnelly pour ce fantastique enregistrement.

F4 et F5 – En Attente et Marche

Voir la rubrique **Opérations Réalistes – DCC (Avec Son)** ci-dessus.

F6 Lumières Stroboscopiques – Allumées/Éteintes

Les lumières stroboscopiques de la F40PH Amtrak fonctionnent automatiquement lorsque vous actionnez la cloche, mais peuvent aussi être activées séparément par le mécanicien de locomotive. Lors de l'opération de votre locomotive, il se peut que des situations requièrent l'utilisation des lumières stroboscopiques sans la cloche, en occurrence la fonction 6. Par exemple, si vous utilisez les flûtes en doppler (F3), vous devez appuyer sur F6 afin d'activer les lumières stroboscopiques simultanément. Malgré le fait que la cloche ne se faisait pas entendre à 80 MPH, elle était tout de même activée.

Toutes les locomotives F40PH sont munies des lumières stroboscopiques. Pour rendre les choses plus difficiles 40 ans plus tard pour les manufacturiers de train miniature, il existe une certaine variation de la conception et des caractéristiques de ces lumières. Au tout début, elles étaient plus petites et clignotaient ensemble. Vers la fin des années 80, toutes les F40 Amtrak (à l'exception de la 216) ont été modifiés avec le modèle Star 200BC. Ces lumières stroboscopiques étaient plus grosses que les précédents et clignotaient de façon aléatoire et séparément l'une de l'autre.

Par défaut en usine, votre locomotive est munie des petites lumières stroboscopiques, alors que des plus grosses se trouvent dans le sac en polythène. Si vous préférez ces dernières, une intervention chirurgicale sera alors nécessaire. Pour l'utilisation des lumières stroboscopiques aléatoires (qui sont géniales même avec les petites lumières stroboscopiques), appuyez sur F10. Voir ci-dessous pour de l'information supplémentaire.

Les lumières stroboscopiques sur votre modèle ne sont pas très brillantes. Pour ce faire, il aurait fallu retirer l'intérieur de la cabine en entier ou ajouter \$20.00 au prix de détail du modèle. Aucune de ces options n'étaient justifiées. Si vous désirez des lumières stroboscopiques plus brillantes, nous recommandons l'ajout d'une SMD (surface mounted diode) ou DMS diode montée en surface sous le moulage de la lumière et de la brancher au circuit AUX1 et AUX2 et +UB (commun) de la sortie. Cette modification s'avère facile pour le modéliste expérimenté, mais plutôt difficile en usine. Si par conséquent vous ne savez pas de quoi il s'agit ici, ignorez donc le tout. De toute façon, la plupart d'entre vous ne remarqueront aucune différence puisqu'elles sont belles à regarder sans aucune modification.

F7 Phare Avant en Veilleuse

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

F9 – Feux de Classification Rouges (Signaux de queue)

La F40PH est régulièrement utilisée en marche réversible. Lorsqu'en queue du train, elle doit présenter des signaux de queue rouges. La fonction F9 s'utilise indépendamment de la direction de la locomotive, tout comme la vraie.

F10 Lumières Stroboscopiques Aléatoires et Indépendantes

Par défaut, les lumières stroboscopiques clignotent ensemble. Si vous appuyez sur F10, elles commenceront à clignoter de façon aléatoire et indépendante, tout comme dans les années 1990 ou 2000, et ce tant et aussi longtemps que la locomotive est en communication avec le système. Vous n'avez qu'à appuyer une seule fois. Si la communication se perd, elles recommencent à clignoter ensemble de nouveau et vous devrez alors appuyer une sur F10 de nouveau pour une opération aléatoire et indépendante. La perte du signal varie en fonction des marques et des contrôles DCC utilisés.

F11 Freinage

F11 fonctionne exactement comme les freins d'une vraie locomotive. Appuyez sur F11 et les freins s'appliquent. Appuyez de nouveau sur F11, les freins se relâchent et le train se déplace de nouveau.

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.

F14 Freinage Rhéostatique

F14 simule le son des freins rhéostatiques. Nous savons que quatre d'entre vous vont nous écrire pour se plaindre que ce ne sont pas les maximums à 8 ou 12 de cette caractéristique. Mais nous en sommes venus à la conclusion que les caractéristiques de l'effet Doppler et des lumières stroboscopiques rejoignent plus de clients et sont de loin les plus appréciés. Vous pouvez toujours changer la programmation comme bon vous semblera. Si vous êtes un de ceux qui utilisez cette caractéristique, il y a fort à parier que vous êtes suffisamment expérimenté pour la reprogrammer.

F15-F19

Ces caractéristiques ne sont pas disponibles. Si vous appuyez quand même, vous pouvez détruire votre santé et celles de ceux qui vous entourent.

F20 et F21 Purges Automatiques Sarco

Ces fonctions activent ou désactivent les purges automatiques Sarco. Sur la vraie F40PH, elles fonctionnent sans arrêt. De loin, vous ne pouvez pas les entendre, mais par contre de près, elles sont facilement audibles. Nous croyons que les Sarco sont trop fortes sur la plupart des locomotives équipées du son. Alors nous avons inclus deux versions contrôlées par des fonctions séparées. Vous pouvez les activer ou les désactiver, ou bien définir la vitesse de purge, soit lente ou rapide.

Si vous appuyez sur F20, le son sera intermittent. Si vous appuyez sur F21, l'intermittence sera plus espacée. Assurez-vous d'éteindre F20 en premier.

Si vous préférez une F40PH muette mais désirez l'effet des purges Sarco, restez à l'écart du modèle. La garantie de la F40PH exclus le mauvais fonctionnement causé par un excès de salive.

F22 Purges Automatiques Sarco Lors de l'Arrêt du Moteur

Sur les vraies locomotives, les purges Sarco continuent de fonctionner après l'arrêt des moteurs. Certaines personnes aiment ce son, mais dérange particulièrement Jason. Alors elles sont éteintes par défaut, mais peuvent être activées pour une minute and appuyant sur F22.

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.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON

Le volume du son de votre décodeur a 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 vous 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 faite autant sur la voie de programmation que sur la voie principale (mode ops) si toutefois votre système DCC supporte la programmation sur la voie 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.

RÈGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA F40PH

RÈGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA F40PH	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	50	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	80	0-128	
VOLUME DES FLÛTES	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	64	0-128	
VOLUME FREIN RÉHOSTATIQUE	299	100	0-128	
VOLUME FLÛTES EN DOPPLER	339	128	0-128	
VOLUME FREINS APPLIQUÉS/RELÂCHÉS	347	40	0-128	
VOLUME PURGE SARCO RAPIDE	371	64	0-128	
VOLUME PURGE SARCO LENT	387	64	0-128	
VOLUME PURGE SARCO À L'ARRÊT DU MOTEUR	395	64	0-128	
VOLUME GRINCEMENT DES FREINS	459	128	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre F40PH, 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? Le son pré enregistré ne s'efface pas lors de cette remise à zéro d'origine. Ce mythe à propos des décodeurs ESU ne s'appliquait qu'aux versions plus anciennes de JMRI. De toute façon, le son était toujours en place, seules les touches ne correspondait pas aux fonctions en question. ESU a modifié son logiciel pour éviter que ce genre de situation se produise de nouveau. Si vous perdez le son de votre F40PH, il a probablement pris feu suite à un survolage. Ouvrez le capot et éteignez le feu!

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 actionner la cloche (en appuyant 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 décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera 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

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive F4OPH. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composantes neuves ou bien nous la remplacerons tout simplement sur le champ advenant une impasse. Cependant, seule la disponibilité de l'inventaire nous permettra d'effectuer ou non un échange. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois. Si vous ouvrez votre boîte après cette période, attendez-vous à une rupture de l'inventaire et envisagez plutôt une réparation comme seule alternative. S'il vous plaît, 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 F4OPH 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 histoire. Veuillez communiquer avec nous par courriel ou par téléphone et il nous fera plaisir de vous envoyer les pièces nécessaires.

De toute évidence, les dommages résultants d'une chute sur le plancher du sous-sol, opérer votre locomotive à des vitesses folles sur des courbes de 18", faire une passe à votre copain se trouvant de l'autre côté de la pièce, la manipuler alors que vos mains sont imprégnées de peinture fraîche, ou tous autres dommages résultant d'un usage abusif ne sera pas couvert par cette garantie. Par conséquent, si vous êtes victime d'une catastrophe qui endommage votre locomotive, veuillez communiquer avec nous et nous ferons tout notre possible pour vous aider. Et oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Ne soyez pas timide!

REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes ont joué un rôle décisif pour assurer non seulement le succès de la F4OPH, mais aussi sa beauté et sa perfection. Des remerciements Spéciaux vont à : Dan Dell'Unto, Deane Ellsworth, T.J. Van Haag, William Hakkarinen, Matt Herman, Bob Hundman, Tom Murray, Blair Slaughter, Joe St. John, Chuck Yungkurth et Bob Zenk.

Richard Longpré pour cette traduction Française. Comme il s'agit d'un produit destiné au marché Américain, personne ne lira cette traduction, mais nous l'apprécions tout de même.

Des remerciements Spéciaux vont à Matt Donnelly et Alex Stroshane. Sans Matt et Alex, ce modèle aurait été parfait, mais pas extraordinaire. Ils ont soumis des diagrammes, apportés des corrections, des photos, des sons, des vidéos – et j'en passe. Ce projet est autant le leur que le nôtre. La prochaine fois que vous rencontrez Matt ou Alex, faites-lui la bise de notre part. Si vous êtes une jeune et séduisante jeune femme, ils apprécieront davantage. Si par contre vous êtes vieux et malpropre, ils décarpilleront sur le champ en criant.

Si vous aimez les F4OPH de Rapido, faites-en part à vos amis. Encouragez-les à s'inscrire afin de recevoir notre bulletin en ligne et précommander les modèles désirés. La majorité des gens se plaignent d'entendre parler de nos modèles une fois dévoilés dans les boutiques et sont par conséquent déçu de les avoir manqués. En espérant que notre prochain modèle Américain se vende à plus de 17 exemplaires.

Photo de l'Emballage de la collection Alex Stroshane.