

F40PH-2D

ENGLISH ON OTHER SIDE



TRÈS IMPORTANT

SI VOUS UTILISEZ VOTRE F40PH-2D SUR UN RÉSEAU EN DCC, VOUS REMARQUEREZ QU'ELLE SE COMPORTE DIFFÉREMMENT DE TOUS VOS AUTRES LOCOMOTIVES, ET CE EN RAISON DE L'AES

VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER À LA PAGE 3 POUR UN RÉSUMÉ RAPIDE. POUR DES EXPLICATIONS PLUS DÉTAILLÉE, RÉFÉREZ-VOUS À LA PAGE 8. SVP, PRIÈRE DE NE PAS NOUS APPELER AVANT D'AVOIR LU CECI!

MANUEL D'INSTRUCTION POUR LES LOCOMOTIVES F40PH-2D

Nous vous remercions d'avoir acheté l'unique locomotive F40PH-2D Canadienne. Depuis 1986, elle est devenue le cheval de bataille de VIA. Suite au récent programme de réfection qu'elles ont subi, elle semble destinée à conserver leur vocation pour les générations à venir. Nous vous demandons de lire les instructions 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. Ceci étant dit, il est toujours possible qu'un avarie se présente, tel une main montoir déplacée, un pare-brise défectueux ou simplement pour nous demander pourquoi nous n'y avons pas inclus un RDC-4 gratuit dans la boîte. 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:

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

Prière de ne pas retourner de modèle avant de nous en parler, afin d'approuver votre envoie.

Si toutefois il vous arrivait d'acheter cette locomotive neuve dans sa boîte en 2047 d'une personne qui l'avait achetée pour son réseau et dont la vieillesse a eu raison de lui, il se peut que nous soyons déménagé, et possiblement mort aussi! Prière de nous contacter pour vous assurer notre existence afin de vous dépanner avant de retourner une locomotive.

**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
Télec. (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 liront pas ce manuel et par la suite vont communiquer avec nous pour se plaindre du mauvais fonctionnement de leur F40PH-2D. 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-2D. Ce qui veut dire:

1. Pour opérer votre locomotive F40PH-2D avec un train de voyageur moderne) tel LRC, HEP-1, HEP-2 ou voiture voyageur Amtrak) sur un réseau DCC, vous devrez appuyer sur F4 suivi de F5 avant d'accélérer.

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. La réponse se trouve dans ce manuel pour ceux qui prendront le temps de lire en entier.

2. Si vous n'appuyez pas sur F4 ou F5, votre locomotive F40PH-2D 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-2D, vous pouvez en disposer. Retournez à la page 11 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	8
• 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
• Flûtes	14
• Réglages du Volume du Son	14
• Remise à Zéro d'Origine	15
• Astuces Pour Une Basse Vitesse Impressionante	15
• Informations Supplémentaires	16
Garantie à Vie Limitée	16
Remerciements	17

RÉFÉRENCE RAPIDE SUR LES RÉGLAGES DE LA F40PH-2D

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES (ET CLOCHE)
F3	FLÛTES EN DOPPLER
F4	ENTRER/SORTIR DU MODE "EN ATTENTE"
F5	ENTRER/SORTIR DU MODE "EN MARCHÉ"
F6	PHARES DE FOSSÉ
F7	PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FREINAGE RHÉOSTATIQUE
F10	FEUX DE CLASSIFICATION AVANT
F11	FREINAGE
F12	PHARE ARRIÈRE EN MANOEUVRE (TRIAGE)

RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre F40PH-2D a subit 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-2D sur une boucle d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce d'une à deux heure 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 ces le cas, repliez la tige vers le haut et abaisser 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 quelques 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'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-2D (pour installer des personnages, un déco-
deur, 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 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-2D 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 aimez 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 pourraient 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 pourraient 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-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 (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 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 Lok-Programmer 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 une F40PH-2D de fabrication artisanale ou en laiton, et que vous souhaitez que vos locomotives se comportent comme les nôtres, vous pouvez installer un décodeur #91423.

Il s'agit d'un décodeur comportant les caractéristiques exclusives de la F40PH-2D de Rapido avec les fonctions d'attribution (Mapping) installées en usine.

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. 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.

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.

Quelques fabricants 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. Le DC vieux de plus de trente ans est révolu. Autant que Jason adore son téléphone Northern Télécom modèle 500 avec cadran rotatif,

quand il doit appuyer sur le "1" en ligne, il a les outils nécessaires. C'est le parallèle que j'en fait avec les contrôles en DC.

Si vous désirez en savoir plus au sujet de ce que vous manqué, 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 LRC et F40PH-2D. En appuyant quelques fois de plus sur votre manette DCC, nous comprenons que cela dérangerait certaines personnes. Mais nous croyons que l'ajout de ces fonctions ajoutant du réalisme en valent la peine. Nous sommes assuré que l'habitude s'installera et que le tout deviendra une seconde nature.

Si vous n'avez pas d'intérêt pour l'opération réaliste, référez-vous à la rubrique **Mode AES: Comment Éteindre Cette Caractéristique Désagréable?** à la page 10 et suivre les instructions.

Voici un bref aperçu qui explique comment la véritable F40PH-2D 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-2D 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'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-2D 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 transporte.

MODE AES: RALENTI, EN ATTENTE, MARCHÉ

À l'intérieur de la cabine d'une véritable F40PH-2D 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-2D 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 puis-

sance 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 opèrera 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.

Veuillez noter que la locomotive doit être arrêté afin d'effectuer un changement de mode AES.

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-2D 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-2D 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 de grouper les locomotives varie d'un système DCC à l'autre. Sur certains, vous devrez mettre votre locomotive en mode Marche avant la fabrication 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.

Chez VIA, la pratique veut que les deux AES soient en Marche lorsque deux locomotives circulent ensemble. Cela s'applique aussi bien pour les locomotives qui circulent dos à dos, en style éléphant, ou bien quand les deux locomotives se trouvent à chaque extrémité du train. Afin de permettre d'opérer une locomotive AES à chaque extrémité d'un train, il faut que les voitures soient de type LRC ou AES II, y compris les (Fourgons à bagages UP remanufacturés AES #8618 à 8623). Les autres voitures AES de VIA ne sont pas équipées des lignes de communication 27 broches UM permettant une opération aux deux extrémités.

Quand un groupe comporte plus de deux locomotives, seules les deux dernières produisent l'électricité. Le commutateur AES de la locomotive de tête peut alors être mis à Ralenti

Sur les trains combinés (deux trains complets en un), les deux locomotives sont en Marche et produisent l'AES.

Si vous utilisez votre F40PH-2D avec une F9B ou une autre locomotive sans AES, vous n'avez pas à vous préoccuper des fonctions F4 et F5 car l'AES n'est pas requis. Laissez votre locomotive en mode Ralenti.

MODE AES: COMMENT ÉTEINDRE CETTE CARACTÉRISTIQUE DÉSAGRÉABLE?

Si vous ne voulez pas vous bâdrer des fonctions F4 et F5 afin de mettre votre F40PH-2D 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 cette ordre) :

CV31=16, CV32=2, CV413=128, CV415=16

Cela aura pour effet d'activer l'AES à Marche lorsque vous appuyez sur F8 au démarrage. En appuyant sur F8 de nouveau, la locomotive s'éteindra avec le son AES.

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-2D s'emballera au cran 8 continuellement.

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 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.

Aussi, plusieurs systèmes DCC n'offrent pas assez de puissance pour permettre la programmation des décodeurs avec son sur la voie principale. Si vous possédez un système DCC acheté dans l'ère Victorienne dont le fabricant commence par un D et se termine par un X, la locomotive ne fonctionnera pas – y compris les autres locomotives construites au début du 20^{ème} siècle. Faites une mise à jour de votre système en obtenant une nouvelle version du fabricant.

ACTIVER 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.

Soyons bénit...Nous sommes neutre en disant il ou elle quand 99.999% des modélistes ferroviaires sont des mâles. En espérant que les trois femmes qui ont acheté ce modèle nous apprécierons en ce sens.

LES FONCTIONS

- F1 Cloche
- F2 Flûtes (et Cloche)
- F3 Flûtes en Doppler
- F4 Entrer/Sortir du mode "En Attente"
- F5 Entrer/Sortir du mode "En Marche"
- F6 Phares de fossé
- F7 Phare en veilleuse
- F8 Démarrage/Muet/Éteindre
- F9 Freinage rhéostatique
- F10 Feux de classification rouge
- F11 Freinage
- F12 Éclairage en Manœuvre
- F16 Purge Automatique Sarco - Lente
- F17 Purge Automatique Sarco - Rapide
- F18 Freins Appliqués/Relâchés
- F19 Relâche de l'air
- F20 Purge Automatique Sarco – Après la fermeture du moteur

LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F1 Cloche

Les cloches à air d'origine installées sur les F40PH-2D de VIA ont été remplacés en 1998 par une cloche électronique. Cette dernière a été utilisée afin d'effectuer une programmation authentique sur votre F40PH-2D. Si vous désirez la remplacer par une cloche à air, installez la locomotive sur la voie de programmation ou le LokProgrammer et entrez les valeurs suivantes (dans cet ordre) :

CV48=64, CV31=16, CV32=1, CV331= 0, CV31=16, CV32=2, CV290=0

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. Sur la majorité des vrais locomotives livrées dans les années 1980 et subséquemment (incluant la 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 franchi 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.

Si vous désirez éteindre les propriétés simultanées (100% prototype) de la cloche et des flûtes, vous pouvez changer la valeur CV 331 pour 0.

TRÈS IMPORTANT : Avant de changer la valeur de CV 331, 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 être tenu responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront.

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.

F3 Effet Doppler des Flûtes

Actionnez à l'approche des passages à niveaux (sans cloche). De toute façon, la cloche de la F40PH-2D filant à 90 MPH est inaudible.

F4 et F5 – En Attente et Marche

Voir la rubrique **Opérations Réalistes – 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 aux 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 mécaniciens de locomotive venant en sens inverse.

F10 Feux de Classification Rouges (Signaux de queue)

La F40PH-2D est régulièrement utilisée en marche réversible. Utilisée en queue du train, elle devrait présenter des signaux de queue rouges. Pour des raisons monétaires et aussi parce qu'ils étaient rarement utilisés sur ces locomotives, les feux de classification verts et blancs ne fonctionnent pas.

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.

F16 et F17 Purges Automatiques Sarco

Ces fonctions activent ou désactivent les purges automatiques Sarco. Sur la vraie F40PH-2D, elles fonctionnent sans arrêt. De loin, vous ne pouvez pas les entendre. 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 F16, le son sera intermittent. Si vous appuyez sur F17, l'intermittence sera plus espacée. Assurez-vous d'éteindre F16 en premier.

Si vous préférez une F40PH-2D muette mais désirez l'effet des purges Sarco, restez à l'écart du modèle. La garantie de la F40PH-2D exclut le mauvais fonctionnement causé par un excès de salive.

F18 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.

F19 Relâche de l'air

Cette fonction reproduit le son de l'air qui se relâche. Ahhhhh....

F20 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 en appuyant sur F20.

FLÛTES

Votre F40PH-2D comporte plusieurs versions supplémentaires des flûtes et sont incluses dans la valeur CV48. Mais pourquoi quelqu'un voudrait changer ce merveilleux son programmé en usine que nous avons spécialement capté pour vous?

Changez C48 pour :

- 0 - Nathan K3L (Flûtes par défaut)
 - 1 - Flûtes Nathan K3L Différentes
 - 2 - Autre Flûtes Nathan K3L Différentes (On vous donne le choix!)
 - 3 - Nathan K5LA (Pour les fanatiques d'Amtrak et des VIA P42DC)
 - 4 - Nathan P5A (Flûtes de première génération d'Amtrak pour Matt (les raisons sont obscures)
 - 5 - Nathan K3L (Flûtes par défaut)
 - 6 - Nathan K3L (Flûtes par défaut)
 - 7 - Nathan K3L (Flûtes par défaut)
 - ...83 - Nathan K3L (Flûtes par défaut)
- (Vous comprenez le principe.)

Prenez note que vous ne pouvez changer le son des flûtes qu'en voie de programmation ou en utilisant un LokProgrammer.

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 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.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA F40PH-2D				
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 (F1)	283	128	0-128	
VOLUME DE L'ATTELAGE	291	128	0-128	
VOLUME FREIN RÉHOSTATIQUE	299	100	0-128	
VOLUME CLOCHE-É AUTO (avec flutes)	331	128	0-128	
VOLUME FLÛTES EN DOPPLER	339	128	0-128	
VOLUME FREINS APPLIQUÉS/RELÂCHÉS	347	40	0-128	
VOLUME RELÂCHE DE L'AIR COURT	363	128	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	
SON SUPPLÉMENTAIRE	403	128	0-128	
SON SUPPLÉMENTAIRE #2	411	128	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?

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-2D, il a probablement pris feu suite à un survoltage. 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 (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. 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 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'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 F40PH-2D, mais aussi sa beauté et sa perfection. Des remerciements Spéciaux pour Jon Calon, Andrew Castle, Pierre Couture, Dan Darnell, Dan Dell'Unto, Matt Donnelly, Chris Fox, Tim Hayman, Matt Herman, Kevin Holland, Manny Jacob, Mark Kaluza, Bill McDonnell, Zeke Medeiros, Dave Minshall, Jakob Mueller, Rocky Panacci, Francine Robidoux, John Scalena, Brian Schuff, Matt Soknacki, Alex Stroshane, David Vincent et Ted Wakeford. Comme toujours, nous ne pourrions le faire sans la collaboration de Richard Longpré. Il est notre consultant à ce qui a trait le CN et VIA (sauf la GMD-1 qu'il n'apprécie pas), faisant ainsi notre traduction en Français sans boire, ni manger, parce que Jason lui remet à la dernière minute.

Photo de l'emballage par Manny Jacob.

Photo de la page couverture du manuel d'instructions par le Commandant William T. Riker.

NOTES

Utilisez cette espace pour inscrire vos modifications de la programmation DCC.