



6539

A
9
P
E

MANUEL D'INSTRUCTION DES LOCOMOTIVES FP9A

Nous vous remercions d'avoir acheté les locomotives FP9A de Rapido Trains Inc. Depuis près d'une décennie, les fanatiques du Canadien National et du Canadien Pacifique ne pouvaient se procurer des modèles authentiques des locomotives FP9A, une des locomotives les plus connues au Canada. Elles ont été entièrement conçues à la General Motor de London, Ontario, Division Diesel (GMD). Ce n'est pas une FP7, ni une F7 ou une F9, ou encore une FP7 munie d'une louvre supplémentaire, ou de toute autre caractéristique la faisant autrefois passer pour une FP9A. Nous espérons que cette locomotive sera la seule à combler votre collection.

Notre locomotive FP9A motorisée est munie d'un décodeur Tsunami Soundtraxx et peut être utilisée en mode DC ou DCC. Le son que vous entendrez a été enregistré par nul autre que Rapido Trains à partir du toit de la locomotive FP9A #6505 de la Conway Scenic Railroad. Vous pouvez d'ailleurs visionner la séance d'enregistrement à partir d'une capsule YouTube à la page suivante www.youtube.com/rapidotrains. Pour profiter pleinement des caractéristiques d'éclairage et de son, vous devrez utiliser le mode d'opération DCC.

Notre modèle DC-seulement est doté d'une prise DCC à 9 branches pour l'insertion d'un décodeur DCC de votre choix, comme les décodeurs de la série T par TCS.

Nous supportons nos produits à 100%. Si vous découvrez un problème avec votre locomotive FP9A, ou tout autre produit Rapido, veuillez s'il vous plaît communiquer avec nous par téléphone ou par courriel au trains@rapidotrains.com. Notre numéro sans frais est le 1 (877) 738-6445. Pour les appels à l'extérieur de l'Amérique du Nord, veuillez composer le 1 (905) 738-6445. Nous ferons tout notre possible pour remédier au problème. Si pour une raison ou une autre vous n'obtenez pas de réponse de notre part dans les trois jours suivant l'envoi d'un courriel, il se peut que ce dernier ne se soit pas rendu. Le cas échéant, veuillez communiquer avec nous par téléphone.

www.rapidotrains.com**CONTACTEZ NOUS!**

Rapido Trains Inc.
445 Edgeley Boulevard, Unit 1
Concord, Ontario
L4K 4G1 Canada

Tél. (905) 738-6445 - Sans Frais 1-877-738-6445

Télec. (905) 738-6265

Courriel. trains@rapidotrains.com

TABLE DE MATIÈRES

Nomenclature	4
Rayon Minimum Requis	4
Changer les Attelages	4
Pièces Manquantes ou Endommagées	4
Vérification et Ajustement de la Locomotive	5
Ensemble de Roues et Détails Facultatifs	6
Phares de Fossé	7
Projecteur monté sur le toit	8
Retirer la Carrosserie	8
Utilisation en mode – DC (Sans Son)	8
Utilisation en mode – DCC/DC (Avec Son)	9
• Adresse de la Locomotive	9
• Guide de démarrage de votre FP9A	9
• Fonction des Clés	10
• Opération Réaliste	10
• Réglage du volume du son	11
• Flûtes Additionnelles	12
• Rythme de la Cloche	12
• Opération en Mode « Le Canadien »	13
• Remise à Zéro d'Origine	13
• Information Supplémentaire	13
Garantie à Vie Limitée	14
Remerciements	14
Gabarit de Perçage et Schéma Électrique du Décodeur de la FP9A	15

GUIDE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA FP9A

F0	PHARE AVANT (ALLUMÉ/ÉTEINT)
F1	CLOCHE (ALLUMÉE/ÉTEINT)
F2	FLÛTES À AIR
F3	DIRECTEMENT À 8 (ALLUMÉ/ÉTEINTE)
F4	FREINS RHÉOSTATIQUES (FANATIQUES DU CN, CE N'EST PAS POUR VOUS)
F5	PROJECTEUR(S) MONTÉ SUR LE TOIT
F6	PHARES DE FOSSÉ
F7	RÈGLE 17 PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	SON EN SOURDINE
F9	PANNEAU DU NUMÉRO
F10	FEUX DE CLASSIFICATION (ÉTEINT/BLANC/VERT)
F11	FREINAGE
F12	FLÛTE EN MODE DOPPLER (LONG-LONG-COURT-LONG)

NOMENCLATURE

Comment décrire cette locomotive? Le guide de l'utilisateur de la F9/FP9 de la General Motors décrit cette locomotive tout autant comme une FP9 et une FP9A...sur la même page. Logiquement, comme il n'y avait pas de FP9B, il n'y avait aucune raison pour la désigner FP9A. Il faut croire que la logique n'était pas à l'ordre du jour dans le monde au chemin de fer. Le CN a donc désigné ses FP9A comme FP9A et FP-9A, mais jamais comme FP9. Pour ce qui est du CP, elles ont été désignées DPA-17a, ce qui serait une bonne désignation, mais ils nous auraient fallu les désigner GPA-17a (ou b, c, d ou e), ce qui ajoutait de la confusion. Alors sans aucune raison particulière et puisque nous trouvions que cela lui allait comme un gant, nous l'avons surnommé la locomotive FP9A.

RAYON MINIMUM REQUIS

Comme cette locomotive possède 4 essieux et qu'elle est relativement courte, la FP9A n'aura aucun problème à sillonner les courbes de 18" et les branchements #4. Si vous voulez utiliser les trains de voyageurs et vos courbes sont plus restreintes, vous êtes alors dans la mauvaise échelle. Essayez plutôt l'échelle N ou Z et cessez de nous déranger.

Bien que notre locomotive possède une plaque tampon à ressort, le FP9A préfère tout de même les grandes courbes, plus spécialement si elle est attelée à une autre locomotive ou à des voitures voyageur pleine longueur. Pour les courbes plus serrées, nous avons inclus dans la boîte des attelages à bras long pour éviter l'interférence avec la plaque arrière. Nous avons installé un attelage à bras long à l'avant afin que la tige n'interfère pas avec le chasse-pierre. Si vous n'utilisez pas ce genre d'attelage, vous pouvez le changer pour un autre plus court. Nous avons inclus dans la boîte un attelage supplémentaire de longueur moyenne: vous pouvez l'installer à l'avant de la locomotive et couper la tige pour un attelage de plus près très réaliste.

CHANGER LES ATTELAGES

Il n'y a rien de plus simple que de changer les attelages. Placez une nappe sur votre établie ou table de cuisine. Placez un berceau en styromousse (disponible chez Micro-Mark, produit #80784) ou empilez quelques serviettes à main repliées sur elle-même directement sur la nappe et installez la locomotive à l'envers sur le toit. À l'aide d'un tournevis Phillips (étoilé), dévissez la boîte contenant l'attelage en le sortant doucement pour ne pas endommager les détails s'y trouvant tout autour, plus spécialement le pivot à l'arrière de l'attelage. Jurez à haute voix quand ce dernier se détachera. Replacez l'attelage de remplacement dans la boîte et refermez le couvercle. Reprendre la locomotive FP9A et vérifiez tout autour et sur la nappe pour vous assurer qu'aucune pièce du toit ne s'est détachée. Le cas échéant, les remettre en place avec une colle blanche. Maintenant, n'allez pas dire que vous n'avez pas été avisé.

PIÈCES MANQUANTES OU ENDOMMAGÉES

Comprenant plus de 300 pièces détachées, la FP9A est un modèle bêtement complexe. Afin d'éviter toute frustration, nous vous recommandons l'inspection immédiate de la locomotive après réception pour vous assurer de son exactitude. Nous nous efforçons de trouver les erreurs qui se glissent chez le fabricant, mais comme nous produisons quelques milliers de locomotives

dans chaque production, il est possible que quelques unes échappent à nos inspecteurs en contrôle de la qualité. Comme ces derniers aiment les soirées Karaoké à en perdre leur latin, nous devons les pardonner de leur fatigue du lendemain. Qu'à cela ne tienne, ils connaissent néanmoins les paroles de la dernière chanson de Lady Gaga.

L'autre problème se trouve dans la manutention. 99% de toutes nos locomotives sont en parfaite condition lorsqu'elles quittent la manufacture. Mais nos courtois transporteurs de colis et de courrier aiment bien pratiquer pour la Coupe Mondiale du Rugby en utilisant nos modèles. De cette façon, il est fort probable que votre FP9A est été utilisée sur un terrain de 300 verges vers la zone des buts et projetée au sol lors d'une danse de la victoire par Doug le receveur de passe. Aucun de nos emballages n'a été conçu pour résister à de tels traitements.

Si certaines pièces se détachaient lors du transport, elles seront facilement repositionnables en utilisant une colle blanche ou de type cyanoacrylate. La colle blanche est fortement recommandée puisqu'elle fonctionne tout aussi bien et est facile à nettoyer. À l'aide d'un linge humide, vous pouvez enlever l'excédent de colle sans endommager la peinture. Ceci dit, si le service de courrier l'a endommagé à un point tel qu'elle ne peut être réparée, veuillez communiquer avec nous pour prendre des arrangements. Si des pièces étaient manquantes ou brisées, veuillez communiquer avec nous soit par téléphone ou courriel. Nous serons heureux de vous faire parvenir des pièces de rechange. Nous supportons nos produits à 100%...

...à une exception près. Si vous êtes l'une de ces personnes qui nous appelle pour nous faire part d'une cloche installée un peu de travers et que vous ne voulez pas vous donner la peine de la remettre en place, prière de ne pas nous déranger.

VÉRIFICATION ET AJUSTEMENT DE LA LOCOMOTIVE

- Nous nous efforçons d'offrir une locomotive en parfaite condition répondant aux normes avant qu'elle quitte la manufacture. Si le Karaoké s'avérait particulièrement bon la veille de l'assemblage de votre modèle, il y a de forte chance qu'elle souffre de quelques problèmes. Une inspection au préalable vous permettra de résoudre la plupart des problèmes opérationnels
- Vérifiez l'étalonnage des roues à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Si une des roues est hors limite, retirez-la du boggie. Pour ce faire, utilisez un tournevis plat et replier le couvercle de la boîte d'engrenage vers vous en écartant doucement chaque côté de la monture. Pour remettre la roue en place, répétez l'opération dans l'ordre inverse en vous assurant que le couvercle de la boîte d'engrenage est inséré fermement en place avant de la placer sur la voie.
- Assurez-vous que tous les conduits et autres appareils du dessous sont bien en place et assure un dégagement suffisant au dessus de la voie. Vérifiez aussi les boyaux d'air et conduits de vapeur situés à l'arrière de la locomotive, les deux goupilles d'attelage ainsi que le réservoir de récupération sous le réservoir de carburant.
- Assurez-vous que les boggies pivotent librement sans toutefois qu'ils sautillent. S'ils accrochent, vérifiez que les cylindres de frein et leurs tuyaux n'interfèrent pas avec certaines composantes du dessous.
- La plaque tampon arrière devrait se déplacer librement et reprendre sa position initiale rapidement. Sinon, il se peut qu'elle soit pliée – vérifiez pour un excès de plastique qui pourrait causer une interférence.

ENSEMBLE DE ROUES ET CONDUITS DE VAPEUR

La FP9A de Rapido est munie de roues massives en acier inoxydable. Elles nous ont coûtés chères et nous espérons que vous les apprécierez. Les roues plaquées ont tendance à s'effriter suite à usage répété. De cette façon, vous pourrez utiliser votre FP9A très longtemps. Elles ne peuvent malheureusement pas être noircies chimiquement. Vous devrez alors les ternir en utilisant un peu de peinture de couleur noir encrassé. Souvenez-vous de peindre l'extérieur de la roue et de nettoyer l'excès sur la surface de roulement immédiatement après avoir peinturé.

Tout comme nos voitures-voyageur, les conduits de vapeur ne sont pas installés sur nos modèles. Ce sont les pièces en forme de V que vous pouvez installer à chaque extrémité de votre locomotive. Pour des instructions détaillées sur la façon de les installer, veuillez communiquer avec nous ou visitez notre site Web.

DÉTAILS FACULTATIFS

Dépendant de la couleur et du numéro de la locomotive, votre FP9A peut présenter plusieurs détails facultatifs à installer si vous le désirez. Consultez des photos authentiques pour vous aider à déterminer les détails appropriés. Le meilleur site internet pour consulter des photos de locomotives FP9A du CN se trouve sur cnrphotos.com et pour les FP9A du CP au www.cprdieselroster.com. Chacune de nos locomotives FP9A a été conçue le plus fidèlement possible à partir de photos authentiques. Il est toutefois possible que la photo consultée ne soit pas de la même époque que votre FP9A, et par conséquent, les détails inclus et/ou installés diffèrent.

La plaque tampon arrière de la FP9A est munie d'un ressort. Cela signifie qu'elle peut être attelée de près à une Rapido F9B, FPA4, FPB4, ou une autre FP9A et qu'elles pourront négocier des rayons de courbe moyen.

Le diaphragme n'est pas installé pour deux raisons: Premièrement, le CN et le CP ont tous deux retirés les diaphragmes arrières des locomotives FP9A quelque temps après leur livraison. Ils n'étaient pas nécessaires et représentaient un entretien supplémentaire. Les chemins de fer ne voyaient pas non plus l'utilité de les garder pour protéger leurs employés des intempéries. De façon régulière, ils devaient sortir pour prendre les aiguillages, s'atteler/dételer des voitures et signer le livre des registres. De plus, pour obtenir des diaphragmes fonctionnels, nous aurions dû faire une large entaille à l'arrière de la locomotive, ce qui aurait eu l'air ridicule une fois le diaphragme enlevé. Si vous mettez vos locomotives FP9A en démonstration ou possédez des courbes d'un rayon de 96", vous pouvez coller le diaphragme avec de la colle blanche.

Veuillez prendre note que nous avons pris soin de fabriquer plusieurs différents devant de cabine, car ils différaient selon la date de livraison et durant la vie des locomotives. Les devants du CN et du CP présentent des différences au premier coup d'œil. Pour un cours de maître sur les différences d'une locomotive à l'autre, rendez-vous sur notre site web sur la page des FP9A.

Voici un aperçu des variations que nous avons usiné pour ce projet: cinq différents panneaux de protection hivernale des moto-ventilateurs de toit; six différents devant de cabine; cinq différents serpents de refroidissement au toit; deux différents type de flutes; deux différentes enchâssures de phare avant; trois différents modèles de phare de fossé; deux différents modèles de conduits de générateur à vapeur; deux différents chasse-pierres.

PHARES DE FOSSÉ

Vous n'avez pas à retirer la carrosserie pour l'installation des phares de fossé.

Chaque locomotive FP9A est équipées de phares de fossé fonctionnels installés en usine. Vous ne pouvez pas les voir puisqu'ils sont dissimulés à l'intérieur du devant de la cabine, et ce parce que certaines FP9A n'en possédaient tout simplement pas. À l'origine, le CN utilisaient les phares de fossé à l'ouest de Jasper vers les Rocheuses. À la fin de 1955, les phares de fossé étaient portatifs et montés sur une équerre accrochée au le devant de la locomotive. À partir de 1964, le CN commençait à modifier toutes ses FP9A avec des supports pour phares de fossé, pour permettre l'installation de ces derniers au besoin. Pour ceux qui désirent des phares de fossé sur leur FP9A, vous trouverez la pièce appropriée dans la boîte.

Vous n'avez pas à retirer la carrosserie pour l'installation des phares de fossé.

L'installation de phare de fossé au CP débuta dans le milieu des années 1970, bien après l'introduction des couleurs Rouge Action (avec les rayures de 5" à l'avant et l'arrière). L'approche du CP en matière de phare de fossé était plus professionnelle et donc installés en permanence. Pour ceux qui possèdent une locomotive Rouge Action avec les rayures de 5" et qui désirent des phares de fossé fonctionnels, vous trouverez la pièce appropriée dans la boîte.

Au risque de me répéter, vous ai-je dit qu'il n'est pas nécessaire de retirer la carrosserie?

Pour l'installation de phare de fossé sur votre locomotive CN, utilisez le gabarit de perçage fourni (le morceau de plastique avec quatre trous se trouvant dans la boîte). Au centre des six trous, ceux de bas (les plus rapprochés) sont pour la première génération de phare de fossé. Ceux du haut (les plus distancés) sont pour les dernières générations de phare de fossé. Les deux trous les plus à l'extérieur sont pour le CP. Apposez le gabarit sur le butoir avant. Utilisez une petite mèche (tel #78) et percer un trou d'essai dans chaque trou sélectionné correspondant au modèle de phare de fossé désiré. Retirez le gabarit et complétez l'opération avec la mèche requise pour le trou final. Pour les phares de fossé de première génération, vous devrez utiliser une mèche #52, alors qu'une mèche #60 sera requise pour les générations subséquentes de phare de fossé. Trempez l'embout de chaque phare de fossé dans une colle blanche, essuyez l'excès, et insérez dans le trou. Et voilà, vos phares de fossé sont désormais opérationnels.

En passant, vous n'avez pas à retirer la carrosserie pour l'installation des phares de fossé.

Les deux trous les plus à l'extérieur sur le gabarit de perçage sont pour l'installation des phares de fossé du CP. Appuyez le gabarit de perçage sur le butoir avant en vous assurant d'être bien enligné. Utilisez une petite mèche (tel #78) et percer un trou d'essai dans chacun des deux trous. Cette dernière étape est particulièrement facile si vous possédez trois mains, ce qui élimine la plupart de nos acheteurs. Peu importe, retirez le gabarit et complétez le trou avec une mèche #53. Trempez l'embout de chaque phare de fossé dans une colle blanche, essuyez l'excès, et insérez dans le trou. Et voilà, vos phares de fossé CP sont désormais opérationnels.

PROJECTEUR MONTÉ SUR LE TOIT

La locomotive FP9A avec son du CP, est équipée d'un projecteur monté sur le toit fonctionnant sur la fonction F5 en mode DCC. Certaines locomotives FP9A du CN possède une lumière stroboscopique montée sur le toit installée en usine. L'espace à l'intérieur de la cabine était restreinte et l'installation de LED l'aurait considérablement altéré. Alors si vous désirez une FP9A avec lumières stroboscopiques fonctionnelles, nous vous suggérons de remplacer celles installées en usine.

Aberdeen Car Shops produit des lumières clignotantes aberdeencarshops.ca. Ces impressionnantes lumières stroboscopiques fait à la main, sont spécialement conçues pour les locomotives du CN incluant les FP9A. Si vous possédez une FP9A équipée du son, notre décodeur possède déjà une fonction programmée pour les lumières stroboscopiques. Coupez celles installées en usine et percez un trou. Soudez le conducteur de la LED à F7 et le commun sur la sortie du décodeur.

Si vous décidez d'ouvrir la locomotive, lire ce qui suit concernant la garantie.

RETIREZ LA CARROSSERIE

Pour installer des lumières stroboscopiques, vous devrez retirer la carrosserie. Si vous endommagez, détruisez ou imolez votre locomotive durant l'opération, ce bris ne sera malheureusement pas couvert par notre garantie; une fois ouverte, vous serez laissé pour compte. Ceci dit, si vous endommagez quelques petites pièces et en assumant que nous les avons sous la main, il nous fera alors plaisir de vous les fournir sans frais.

Comment l'ouvrir? Mettre la locomotive à l'envers dans un berceau en styromousse ou une serviette douce. Tel que décrits plus haut lors du changement d'attelage, étendre une nappe sur la table afin de récupérer toutes pièces qui pourraient se détacher lors de l'opération.

Retirez les deux boîtes d'attelage et les glisser hors de la locomotive. Retirez les quatre vis retenant la carrosserie – situées de chaque côté de la locomotive immédiatement après le chasse-pierre avant et le devant du boggie arrière.

Par la suite, vous devrez légèrement étirer la carrosserie vers l'extérieur afin de libérer les ancrages qui la retienne – utilisez quelques cure-dent pour faciliter la chose. Tirez légèrement le boggie arrière vers le bas et le reste de la locomotive sortira de l'arrière.

De par sa conception, il se peut que le chasse-pierre – lequel est collé en place – puisse se briser ou s'échapper de votre atelier alors que vous retirez la carrosserie. De la même façon, la plaque tampon a aussi une tendance à s'envoler. Soyez sans crainte, une fois au sol, elles n'iront pas plus loin. Une fois récupérée, disposez-les sur une nappe blanche. Elles sont facilement réparables en utilisant quelques gouttes de colle blanche ou cyanoacrylate.

UTILISATION EN MODE – DC (SANS SON)

Si votre locomotive FP9A n'est pas équipé d'un décodeur avec son, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Le rapport d'engrenage est de 14:1 et peut être utilisée en unité multiple avec votre flotte existante de locomotive sans problème. Déposez-la sur la voie, activez les gaz et le tour est joué.

En mode DC, les fonctions suivantes pour lumières sont incluses :

- Panneau du numéro: toujours allumé
- Phares de fossé: toujours allumés (si vous décidez de les installer)
- Phare avant: allumé en avançant
- Phare arrière: allumé en reculant
- Feux de classification: ceux-ci sont installés et filés, mais ne fonctionneront pas en mode DC. Si vous installez un décodeur DCC, branchez-les sur une des fonctions de sortie disponible. Nous avons installé des feux de classification vert et blanc.

Notre circuit imprimé installé en usine comporte une prise pour décodeur à 9 branches. Pour installer un décodeur DCC, branchez simplement votre décodeur dans la prise appropriée se trouvant sur le circuit imprimé. Si vous utilisez un décodeur ne possédant pas 9 branches, vous aurez alors besoin d'un câble adaptateur disponible chez plusieurs fournisseurs de décodeur.

UTILISATION EN MODE – DCC/DC (AVEC SON)

Nous avons fait tous les efforts afin de produire un décodeur muni du son reproduisant fidèlement celui de la FP9A. Ce décodeur unique et exclusif à Rapido a été fabriqué par Soundtraxx en utilisant la technologie Tsunami, qui incorpore le son unique de la FP9A #6505 et son moteur diesel prime mover 567C d'origine. Nous avons inclus plusieurs caractéristiques dans ce décodeur afin qu'il reproduise le plus fidèlement les opérations d'une FP9A. De plus, le décodeur Tsunami comporte plusieurs caractéristiques qui vous permettra de le personnaliser autant au niveau du son que de l'opération, et ce pour vous plaire davantage.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre FP9A de Rapido est programmé en usine avec l'adresse 3. Nous vous suggérons en mode DCC de vérifier si l'adresse d'origine correspond au 3. Une fois la vérification faite, vous devriez lui assigner un numéro unique (soit son numéro actuel) avant de procéder aux étapes suivantes. Cela peut être effectué sur votre voie de programmation (recommandé) ou sur la voie principale si votre système vous permet de le faire. Si vous programmez sur la voie principale et que d'autres locomotives programmées à l'adresse 3 (adresse par défaut des locomotives neuves) s'y trouvent, il est à PARIER que vos autres locomotives changeront d'adresse simultanément.

GUIDE DE DÉMARRAGE DE VOTRE FP9A

Lorsque vous placerez votre Rapido FP9A sur la voie pour la première fois ou lorsque vous alimenterez votre réseau, la FP9A demeurera silencieuse. Pas de panique, ceci est tout à fait normal et de plus si vous avez une large flotte, le son ne vous cassera pas les oreilles! Pour débiter le son, insérez le numéro d'adresse de la locomotive et exécutez simplement une commande au moteur tel avancer et réduire le manipulateur doucement jusqu'à l'arrêt. Une fois que la locomotive aura reçue une telle directive, la séquence de démarrage débutera et elle prendra vie.

Si vous désirez que votre locomotive passe par toutes les séquences du démarrage et par la suite se mettre au ralenti aussitôt que vous alimenterez votre réseau, changer alors le réglage de CV116 à 39. Si vous effectuez ce changement, sachez que d'avoir simultanément votre flotte entière de FP9A au ralenti est très bruyant (en espérant que vous n'en avez qu'une), vous pouvez alors changer la valeur CV116 à la valeur 7 d'origine.

FONCTION DE CLÉS

Votre FP9A de Rapido plusieurs fonctions standard, dont quelques-unes unique à notre modèle. Voici une liste de toutes les fonctions attribuées:

F0: Phare avant (allumé/éteint)

F1: Cloche (allumée/éteint)

F2: Flûtes à air

F3: "Directement à 8" – Voir l'information ci-dessous.

F4: Freins Rhéostatiques (Le CN n'en possédait pas, alors fanatiques du CN, ce n'est pas pour vous)

F5: Projecteur (s) monté sur le toit (aux endroits applicables)

F6: Phares de fossé (aux endroits applicables)

F7: Règle 17 phare avant en veilleuse – à l'approche d'un train venant en sens inverse

F8: Son en sourdine

F9: Panneau du numéro

F10: Feux de classification – varie d'éteint à blanc pour (train facultatif) et à vert (deuxième section d'un train). Pour passer d'un réglage à l'autre, simplement appuyer sur F10 de nouveau. Pour plus d'information, voir ci-dessous.

F11: Relâche des freins/Grincement.

F12: Flûte en mode Doppler – Activez F12 à l'approche d'un passage à niveau débutera une séquence des flûtes long-long-court-long complet avec effet Doppler. Cette programmation au décodeur n'est pas fantastique. Elle provient d'un enregistrement

OPÉRATION RÉALISTE

Votre FP9A de Rapido plusieurs fonctions standard, dont quelques-unes unique à notre modèle. Voici une liste de toutes les fonctions attribuées:

F3 – DIRECTEMENT À 8: Cette caractéristique unique simule l'opération réelle d'une locomotive FP9A. Les mécaniciens de locomotive du CN, CP et VIA n'augmentaient pas graduellement les crans du manipulateur au départ d'une gare sur un signal de voie libre. Ils mettaient la locomotive dans le 8ième cran. De la même façon à l'approche d'une gare (plus spécialement sur les

trains de banlieue), les mécaniciens de locomotive réduisait au 1^{er} cran et se laissait aller jusqu'à l'arrêt complet. Le son est très différent de celui d'un train de marchandise qui accélère ou ralentit de façon graduelle. Si vous avez sélectionné F3 et que vous décidez d'augmenter les gaz, vous entendrez la locomotive grimper chacun des crans jusqu'au 8^{ième} à "Run 8" (pleine puissance). Si vous décélérez, elle va redescendre à la position neutre. En appuyant sur F3 pendant que la locomotive est au 8^{ième} cran et que vous décidez de ralentir, le moteur ralentira de façon normale. À noter que cette fonction ne contrôle que le son et non pas la vitesse du moteur. La vitesse du moteur est toujours contrôlée par le manipulateur réglé à normal.

F9 – PANNEAU DU NUMÉRO: Ils devraient généralement être allumés, à moins que la locomotive soit au repos en gare de triage. Nous avons séparé la fonction du panneau du numéro et celle du phare avant a) parce que vous ne voulez pas que le phare soit allumé sur une locomotive menée et b) et que le phare avant est souvent éteint durant les arrêts en gare. Lors de ces deux situations, le panneau du numéro demeure illuminé.

F10 – FEUX DE CLASSIFICATION: Les feux de classification sont les petites lumières au dessus du panneau du numéro. Elles ne sont pas requises lorsqu'un train voyageur circule d'après un horaire régulier. Nous aimons tous les voir allumées, mais pour une opération réaliste, ils doivent demeurer éteintes la majorité du temps. Les feux de classification blancs sont nécessaires lorsqu'un train circule comme facultatif. Il était plutôt rare de voir les feux blancs allumés, sauf en de rares occasions lorsque le CN et le CP utilisaient les FP9A en service marchandise. Ils devaient alors utiliser les feux blancs. Les feux verts indiquent qu'une seconde section du premier train suivra. Ils étaient fréquemment utilisés durant la haute saison dans les années 1950 et 1960, et par la suite plus rarement. Nous n'avons pas inclus les feux rouges, puisque qu'ils ne servaient que lorsque la locomotive était utilisée pour pousser un train. Et d'ailleurs, un des seuls endroits au Canada aura été le train de banlieue Montréal-Rigaud circulant en mode poussé-tiré, lequel était affecté des FP7A et non pas des FP9A. Pour les rares qui reproduisent cette ligne, ils devront les transformer en rouge.

RÉGLAGE 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 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 volume de son RIDICULEMENT FORT.

Les niveaux de son demeurent une question de goût (surtout si vous devenez sourd comme nous), et ce qui sonne bien sur un réseau ne l'est pas pour un autre. Heureusement que tous les niveaux de son peuvent être ajustés pour convenir à vos besoins et nous vous recommandons d'expérimenter différents niveaux de son 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 suivie du niveau désiré (0-255 dans tous les cas). Prendre note que cette opération peut se faire autant sur la voie de programmation que sur la voie principale.

Nous vous recommandons de noter quels ajustements ont changés 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), le fait de prendre des notes vous facilitera la tâche le temps venu d'entrer de nouvelles valeurs.

CV 128 – Volume Principal (Réglé en usine 192, réglages disponibles 0-255)

CV 129 – Volume de la flûte (Réglé en usine 175, réglages disponibles 0-255)

CV 130 – Volume de la cloche (Réglé en usine 35, réglages disponibles 0-255)

CV 131 – Volume du Prime mover (Réglé en usine 180, réglages disponibles 0-255)

CV 132 – Volume du compresseur (Réglé en usine 39, réglages disponibles 0-255)

CV 133 – Volume du freinage rhéostatique (Réglé en usine 92, réglages disponibles 0-255)

CV 134 – Volume des moto-ventilateur de radiateur (Réglé en usine 100, réglages disponibles 0-255)

CV 139 – Volume du grincement (Réglé en usine 128, réglages disponibles 0-255)

CV 140 – Volume freins relâchant (Réglé en usine 64, réglages disponibles 0-255)

CV 143 – Volume de la valve Sarco (Réglé en usine 25, réglages disponibles 0-255)

FLÛTES ADDITIONNELLES:

Votre décodeur est livré préprogrammé avec des sons additionnels afin de le personnaliser. Par défaut, les flûtes sont de marque Holden, modèle MH3, lesquelles ont été installées par GMD lors de la fabrication des locomotives. Les locomotives FP9A du CP ont été livrées avec la même tonalité M3HR (une flûte renversée) Au début des années 1961, toutes les locomotives FP9A du CN ont été modifiées de la sorte.

Nous avons aussi inclus en option la marque Nathan, modèle K3L (utilise par VIA Rail Canada) et le Nathan K5LA (utilisé par quelques chemins de fer touristique suite à la vente des FP9A par VIA).

La sélection des flûtes se fait dans CV 115. Une valeur de 0 activera le M3H de Holden; une valeur de 1 activera le K3L de Nathan; et une valeur de 2 pour le K5LA de Nathan.

RYTHME DE LA CLOCHE

Notre cloche a aussi été enregistrée à partir d'une vraie FP9A. Son rythme par défaut est identique à celui enregistré sur la vraie locomotive. Peut-être pensez-vous qu'elle est trop rapide? C'est probablement que vous êtes habitué aux locomotives de marchandises ou locomotive voyageurs modernes. En fait, la FP9A avait un rythme rapide tout comme celui sur votre décodeur. Nous avons enregistré trois différentes cloches de FP9A et à quelques battements prêts, elles avaient le même rythme. De toute évidence, le rythme varie d'une locomotive à l'autre et plus spécialement si une coulisse d'air était présente. Vous pouvez personifier le rythme de votre cloche en insérant la valeur 1-5 dans la CV 114. Par défaut, le rythme sera 1.

OPÉRATION EN MODE « LE CANADIEN »

Si vos locomotives FP9A étaient incluses dans l'ensemble voyageur du "Canadien", des réglages spéciaux CV seraient intégrés pour simplifier l'éclairage lorsqu'elles sont utilisées dos à dos.

Vous devez d'abord créer un consiste. Veuillez vous référer au manuel d'instruction de votre système DCC.

Une fois les locomotives établies dans un consiste, vous constaterez que plusieurs des fonctions de l'éclairage ont été réglés pour simplifier l'opération. Les phares avant (FO) changeront de direction d'un bout à l'autre du consiste lorsque celui-ci est renversé, mais les phares de reculons demeureront éteints comme tout comme les vrais. Quand les panneaux de numéro sont allumés ou éteints sur une locomotive (F11), ils s'allumeront ou s'éteindront automatiquement sur l'autre tout comme les vrais.

Prenez note que les feux de classification sont toujours contrôlés individuellement puisque seule la locomotive menant les utilise.

Si vous décidez de ne pas utiliser ces caractéristiques, elles peuvent être retirées en programmant simultanément CV21 et CV22 à une valeur de 0. Si vous décidez plus tard d'ajouter ces fonctions, simplement reprogrammer CV21 à une valeur de 127 et CV22 à une valeur de 49.

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Si vous désirez retourner aux valeurs d'origine programmées en usine sur votre décodeur, insérez une valeur de 2 dans CV30. Vous perdrez alors tous vos nouveaux réglages et vous devrez reprogrammer tout réglage que vous désirez garder. Avez-vous pris des notes tel que suggéré précédemment?

INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

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 Soundtraxx Tsunami. Pour l'utilisateur expérimenté qui désire explorer plus à fond les possibilités qu'offre ce décodeur, nous vous suggérons de télécharger le "Tsunami Diesel Technical Reference Manual," disponible à la page "Manuals" sur le site web de Soundtraxx au www.soundtraxx.com.



Rapido News

Visitez rapidotrains.com/signup et abonnez-vous à notre bulletin de nouvelles, Rapido News (en anglais seulement, malheureusement). C'est la meilleure façon d'obtenir les dernières nouvelles sur nos produits.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive FP9A. 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 en faite l'acquisition ou 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.

Bon nombre de choses de sont pas incluses dans cette garantie. Si votre FP9A nous parvient avec quelques pièces détachées, il se peut qu'il aurait été plus simple d'effectuer les réparations vous mêmes plutôt que de communiquer avec nous. N'ayez pas peur 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 et nous vous enverrons les pièces nécessaires.

De toute évidence, les dommages résultants d'une chute sur le plancher, 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

Au cours des trios dernières années, plusieurs personnes nous ont apportés leur aide pour faire de cette locomotive FP9A une réalité. Nous n'aurions pu le faire sans leur aide. Un remerciement spécial à :

Jon Archibald, Bram Bailey, David M. Bedard, Marcel Blair, Tony Bock, L'Association Historique du CNR, L'Association Historique du CP, Paul Cervenka, Steve Cheasley, Conway Scenic Railroad, Bill Darnaby, Dan Dellunto, Steve Dominguez, Ted Ellis, Exporail, Greg Gormick, Paul Hallet, Ed Hawkins, Ena Herman, Gord Hilderman, Kevin Holland, Huang Yao Wen, Don Jaworski, Andrew Jeanes, Mark Kaluza, Ken Lanovich, Patrick Lawson, Al Lill, Dave Lisabeth, Dave Love, Steve Lucas, Sidura Ludwig, Bill Morrison, Jakob Mueller, Rory Murchison, Jeff Pinchbeck, Matthew Reid, John Riddell, Michael Rozeboom, Mike Salfi, Theresa Schneider, Brian Schuff, Ron Sebastian, John Sheridan, Barry Silverthorn, Blair Smith, Matt Soknacki, Dan Szabo, David Taylor, Toronto Railway Historical Association, Chris Van Der Heide, Barry Williams, Yan the Man, Colin Zuo.

Et bien sur, nous aimerions remercier Richard Longpré pour la version Française de ces instructions, écrite en dépit du fait que nous lui avons alloué que 17 minutes pour les traduire. En réalité, nous étions tellement bousculés par les événements, que nous avons du faire appel aux mouettes afin qu'elles puissent insérer ces instructions à l'intérieur de la FP9A et du Canadien alors qu'ils étaient sur le navire en route vers le Canada. Nous les remercions également.

GABARIT DE PERÇAGE

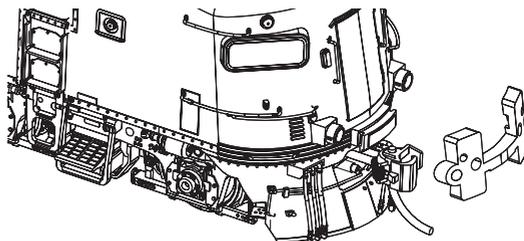
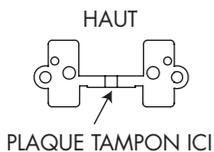
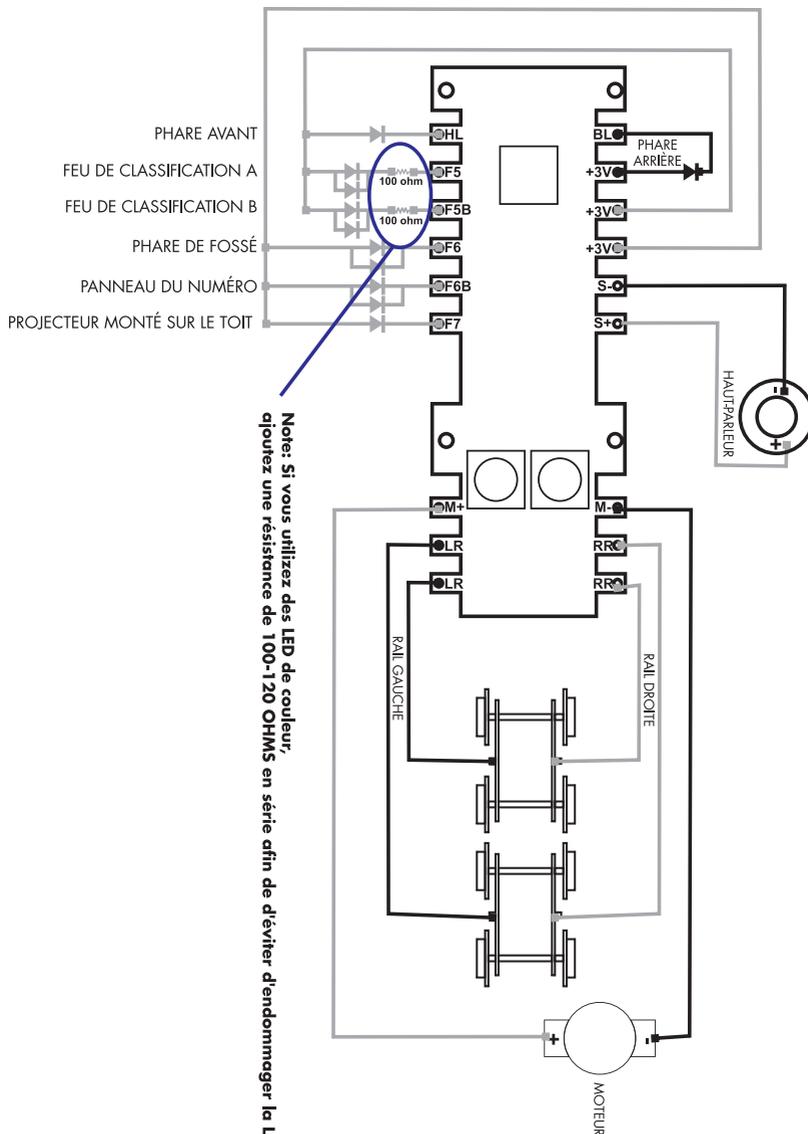


SCHÉMA ÉLECTRIQUE DU DÉCODEUR DE LA FP9A



THE FP9A AND CANADIAN MODELS ARE DEDICATED TO

GABRIELA GARCIA

AND

SARAH PETERS

TWO IRREPLACEABLE WOMEN
WHO WILL BE MISSED ALWAYS.



LES MODÈLES DE LA FP9A ET DU CANADIEN SONT DÉDIÉS À

GABRIELA GARCIA

ET

SARAH PETERS

DEUX FEMMES IRREMPLAÇABLES,
ELLES NOUS MANQUERONT POUR TOUJOURS.