

ENGLISH ON OTHER SIDE



**T
-
D
M
G**

MANUEL D'INSTRUCTION POUR LES LOCOMOTIVES GMD-1

Nous vous remercions d'avoir acheté cette unique locomotive Canadienne, la GMD-1. Elle devient la toute première locomotive de marchandise produite par Rapido et la première produite par la MLW. (Intéressant de constater que le premier modèle construit par la MLW était un prototype de GMDD...n'en faite pas mention aux fanatiques d'Alco!)

Comme toujours — tout spécialement puisqu'il s'agit de la première locomotive de l'usine MLW — n'hésitez-pas à communiqué avec nous si votre modèle comporte des anomalies. Qu'il s'agisse d'un problème lié à la garantie (pièces manquantes, explosion du modèle, etc.), une question (Pourquoi les feux de classification ne fonctionne pas avec mon contrôleur AC vieux de 87 ans?), ou simplement un commentaire (Mmmm... GMD-1.Aaaarrrrglglhghhh), s'il vous plait, téléphonez-nous. Des informations supplémentaires au sujet de la garantie sont disponibles vers la fin 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.

Prière de ne pas retourner de modèle avant de nous en parler, afin d'approuver votre envoi. Vous seriez surpris de voir la quantité de modèle qui nous est expédié sans autorisation et sans aucune documentation. Il se pourrait aussi qu'il se retrouve à notre ancienne adresse et qu'un ogre les avale. Dites alors adieu à votre modèle.

Si toutefois il vous arrivait d'ouvrir la boîte lors de votre retraite en 2042, nous ne pourrions vous aider. Désolé.



www.rapidotrains.com

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

TABLE DE MATIÈRES

Nomenclature	4
Rodage	4
Pratiques Réelles	4
Comment Manipuler Votre GMD-1	5
Pièces Supplémentaires dans la Boîte	5
À Propos de l'Espace Vide sur le Toit	6
Sablières.....	6
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive.....	7
Pièces Manquantes ou Défectueuses	7
Retirer la Carrosserie	8
Opération - DC (Mode Sourdine)	8
L'installation d'un Décodeur	9
Opération – DCC/DC Avec Son	9
• Adresse de la Locomotive	10
• Allumer le Son	10
• Fonctions	10
• Les Fonctions: Informations Supplémentaires	11
• Les Flûtes	13
• Réglages du Volume du Son de la GMD-1	13
• Table de Réglages du Volume du Son	14
• Remise à Zéro d'Origine	14
• Astuces pour une Basse Vitesse Impressionante	15
• Informations Supplémentaires.....	15
• Garantie à Vie Limitée	15
• Remerciements	16

GUIDE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA GMD-1

F0	PHARES AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	DIRECTEMENT À 8
F5	EFFET DOPPLER
F7	PHARE EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/SOURDINE/ÉTEINDRE
F9	NUMÉROS DE LA LOCOMOTIVE
F10	FEUX DE CLASSIFICATIONS
F11	FREINAGE
F12	UTILISATION EN MANŒUVRE

NOMENCLATURE

Vous remarquerez que nous faisons référence à la GMD-1 comme étant la GMD-1, un trait d'union séparant le D du 1. Des articles publiés dans la revue Extra 2200 South des années 70 utilisaient à tort « GMD1 », ce qui a popularisé cette désignation incorrecte. Suites à de nombreuses recherches, nous avons déterminé que ce trait d'union avait sa place et devrait TOUJOURS s'y trouver.

Quand nous avons produit la FP9A, c'était une question de choix à savoir qu'elle nom serait le meilleur. GMD se référait à la « FP9 » et la « FP9A » dans les manuels de leurs locomotives, tandis que le CN faisait référence à la FP9 et la FP9A, pour ne pas mentionner la FP-9A et FP9-A. Ce n'était pas les choix de noms qui manquaient pour celle-ci.

Heureusement, la GMD-1 n'avait pas cette plénitude de noms. Le manuel de locomotive original et les documents originaux du CN, de même que les plans d'origine de la General Motors sont unanimes et la désigne comme GMD-1. Les documents produits par le manufacturier et leur propriétaire sont considéré comme des sources de premier ordre. Les autres documents qui faisant référence à la « GMD1 » sont d'ordre secondaire et généralement produit par des profanes du chemin de fer.

De toute évidence, pour nous tout comme vous, nous savons à quelles sources nous fier. À partir de maintenant et ce jusqu'à la fin, ce sera la GMD-1!

RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre GMD-1 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 GMD-1 sur une boucle d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce de une à deux heure à régime lent et accéléré.

L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boîte d'engrenage en contient déjà suffisamment. Laissez-la rouler.

PRATIQUES RÉELES

Les GMD-1 étaient presque toujours utilisées en groupe de deux ou trois, et quelques fois jusqu'à cinq par train. Si vous en avez commandé seulement qu'une, empressez-vous de communiquer avec votre boutique de train local pour vous en procurer d'autre. Si toutefois il y a avait rupture d'inventaire, inscrivez-vous à notre bulletin en ligne afin de ne pas manquer la prochaine production qui accompagnera votre locomotive. Les locomotives GMD-1 se sentent plus à l'aise et sûre d'elle lorsqu'elles sont utilisées en groupe.

Les locomotives GMD-1 de la série 1000 n'étaient pas équipées de générateur de vapeur. Si vous avez l'intention de tirer un train de voyageur avec un duo de la série 1000, un fourgon générateur de vapeur sera nécessaire. Quelle coïncidence, nous en fabriquons!

Notre modèle tire plus de wagons que la vraie locomotive. Ignorez ce fait et commandez-en plus!!

COMMENT MANIPULER VOTRE GMD-1

La GMD-1 comporte plusieurs pièces fragiles. Si vous désirez en faire un modèle de la qualité datant de 1978, vous n'avez qu'à enlever tous les détails. En assumant qu'il en soit autrement, la GMD-1 devrait être manipulée avec soin. Le réservoir de carburant ainsi que le milieu du long capot sont des endroits privilégiés pour tenir votre GMD-1. La meilleure façon de la tenir est de la prendre par le dessous en plaçant votre index et votre pouce de chaque côté du réservoir de carburant. Assurez-vous que vos mains sont propres et exemptes de matière grasse avant de la manipuler. L'empreinte laissée par votre doigt à l'échelle 1:1 ressemblerait à un zèbre qui s'est aventuré sur la voie. Faites-en sorte que ça n'arrive pas.

Si vous emportez votre GMD-1 au club et que vous la manipulez constamment, des pièces finiront par se détacher. Nous vous suggérons de l'emballer dans un sac de plastique avant de la déplacer vers l'emballage ou dans le berceau en mousse afin de pouvoir y récupérer toute pièce qui s'en détacherait. Le cas échéant, utilisez une colle blanche pour les remettre en place. Si votre dextérité vous le permet, une colle CA peut aussi être utilisée.

PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES DANS LA BOÎTE

Vous pouvez commencer à utiliser votre GMD-1 aussitôt sortie de sa boîte. Aucune attention particulière n'est requise puisque toutes les pièces sont déjà en place. (À l'exception du dessus du radiateur sur le capot long des modèles de la série 1000 du CN 1954. Si tel est le cas, référez-vous à la section suivante.)

Cependant, la GMD-1 est unique. Les différents ateliers à travers le pays ajoutaient des mains montoirs supplémentaires et d'autres détails lorsque requis. Étant donné les nombreux changements qu'elles ont subis tout au long de leur durée de vie et les nombreux styles de peinture, il s'avère impossible pour nous d'ajouter tous ces détails en usine. Un grappin pouvait remplacer une échelle à une époque donnée, puis par la suite, remplacé par autre chose. Par exemple, si vous désirez installer l'escalier latéral sur la passerelle, ce détail de la locomotive serait erroné pour ceux qui modèlent une époque plus ancienne.

Il en va de même pour les fenêtres toute saison, pare-soleils et déflecteurs de vent sur la cabine. Sur la majorité des locomotives, nous avons installé les pare-soleils et déflecteurs de vent du côté de l'aide-mécanicien puisqu'ils ont toujours été présents jusqu'à la fin de leur service. Pour ce qui est du côté du mécanicien, la fenêtre toute saison fut installée vers 1974. Comme les couleurs de 1954 et 1961 ont perduré après 1974, nous n'avons rien ajouté du côté mécanicien. Dépendant de l'époque que vous choisissez, vous pouvez installer la fenêtre toute saison ainsi que les déflecteurs de vent. Pour ce qui est des pare-soleils, nous vous suggérons de consulter des photos.

Nous avons dû prendre des décisions qui font en sorte que le modèle n'est pas conforme en tout point avec les tous premiers jours de la GMD-1, ce qui explique que les pare-étincelles d'échappement et les mains montoires installées sur le châssis sont déjà en place. Prenez note que les GMD-1 de la série 1000 depuis la deuxième commande ont été livrés avec des mains montoires au châssis, et que toutes les GMD-1 de la série 1000 de la quatrième commande ont été livrés avec des pare-étincelles d'échappement. Alors si votre époque se situe en 1959 et que vous désirez un modèle exact à 100%, consultez des photos de la locomotive en question avant de la charcuter. Il ne sera peut-être pas nécessaire d'en arriver là.

En 1965, la vaste majorité des premières commandes de locomotives était déjà modernisée avec des pare-étincelles d'échappement et des mains montoires au châssis.

Nous vous suggérons de consulter des photos au www.cnrphotos.com en choisissant un numéro en particulier pour l'année désirée. Elles vous serviront de guide pour ajouter ou enlever certains détails. Vous trouverez ainsi toutes les réponses à vos questions et vous permettrons de personnaliser votre locomotive en utilisant les pièces fournies dans le sac en plastique inclus dans l'insertion en styromousse de la boîte.

À PROPOS DE L'ESPACE VIDE SUR LE TOIT

En ce qui concerne la série 1000 du CN de 1954, nous avons un dilemme. Toutes ces locomotives furent livrées avec des couvercles standards pour radiateur, puis remplacé par la suite sur la majorité des locomotives par de longs volets pour radiateur débutant en 1966. Comme certaines locomotives peintes aux couleurs de 1954 étaient toujours présentes en 1980, nous ne voulions pas favoriser les collectionneurs d'une époque au dépend d'une autre. Par conséquent, ni un ni l'autre n'ont été installés.

Si vous modélez la fin des années 1950 ou le début des années 1960, installez les couvercles standards bas. Si vous modélez la fin des années 1960 et au-delà, installez les longs volets.

Afin d'installer les pièces, nous vous recommandons d'utiliser une colle blanche avec modération. En cas d'éclaboussure, essuyer simplement à l'aide d'un linge de coton, un tissu humide ou même un cure-dent propre. Contrairement à la colle CA, la colle blanche ne laisse aucun résidu permanent.

SABLIÈRES

La GMD-1 était livrée avec huit sablières, toutes montées sur les boggies. Elles sont toutes incluses et accompagnées des pièces supplémentaires. Si vous décidez d'installer les huit sur votre locomotive de série 1000, un large rayon ainsi que des courbes verticales seront nécessaires... À notre avis, une opération fiable s'avère plus importante que certains détails qui peuvent causer des ennuis. À moins de la laisser dans sa boîte ou dans un présentoir, nous vous recommandons de ne pas les installer.

VÉRIFICATION ET AJUSTEMENT DE LA 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 maintenance. Si tel est le cas lors de l'ouverture de la boîte de votre GMD-1, 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 certaines mains montoires sont manquantes, référez-vous à la section ci-dessus « Pièces Supplémentaires dans la boîte ». Elles peuvent tout aussi bien avoir été laissées dans la boîte délibérément. Si vous apercevez des trous vides où des mains montoires devraient s'y trouver, communiquer avec nous. Ça ne devrait pas être le cas. 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 GMD-1 (pour installer des personnages, un décodeur, etc.), rien de plus simple. Rappelez-vous des conseils qui suivent :

- Votre locomotive est équipée d'un système de verrouillage moléculaire. Si une pièce venait à s'envoler pendant que vous retirez la carrosserie, le téléporteur de notre vaisseau spatial se chargement 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 SOURDINE)

Si votre GMD-1 n'est pas équipée d'un décodeur de son, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Le rapport de démultiplication des engrenages est de 14:1, ce qui lui permettra vraisemblablement d'être utilisée en UM (unité multiple) avec votre flotte existante. Déposez-la sur les rails, alimentez-la et admirez son déplacement.

Prenez note que nous ne pouvons garantir que votre GMD-1 fonctionnera en UM avec les locomotives des autres fabricants, et ce, à cause des nombreuses variantes – comme la trainée de l'engrenage, la vitesse du moteur ou la consommation de l'éclairage. Tous ces facteurs influencent le roulement des locomotives et le voltage lors du démarrage. Le rapport des engrenages est un des facteurs à considérer, mais aussi un des plus importants.

En DC, les numéros de la locomotive sont allumés en permanence alors que les phares sont directionnels. Les feux de classification sont installés et branchés, mais ne fonctionneront pas en dans ce mode.

(La bonne façon de vous assurer d'une synchronisation harmonieuse de toutes vos loco-

motives en MU, et ce, peu importe le manufacturier, c'est la conversion de votre réseau en mode DCC. Jason dit toujours que le DC est un bon système, Betamax le disait aussi avec son magnétoscope...)

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR

La GMD-1 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 les décodeurs 21 broches suivants :

- ESU #54615 - LokPilot V4.0 DCC avec 21MTC
- TCS #EU621 - BEMF décodeur à six fonctions

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 GMD-1 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 GMD-1 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.

Le décodeur muet ESU 54615 comportant les réglages de notre GMD-1, peut être acheté préprogrammé à la boutique de votre choix. Il suffit de commander l'article ESU 91644. Comme la version avec son comporte nos propres enregistrements, les différents sons de la GMD-1 ne sont pas disponibles chez ESU. Nous vendrons séparément des décodeurs avec son pour GMD-1; s'ils ne sont pas déjà disponibles sur notre site web au moment d'écrire ces lignes. Téléphonnez à Jason et hurlez-lui après.

OPÉRATION – DCC/DC AVEC SON

Nous avons misé le tout pour le tout afin d'obtenir l'ultime précision tant au niveau du son que de l'apparence. Notre décodeur est le LokSound Select fabriqué par ESU à partir des véritables enregistrement de la GMD-1 #1118 appartenant à l'Alberta Prairie Railway à Stettler, Alberta. Les sons de la #1118 sont d'origine et tout à fait conforme pour les locomotives GMD-1 de la série 1000 et 1900.

D'une plus grande importance, les sons de la #1118 ont été effectués avec un effort de traction réel, tirant 12 wagons-trémies à vitesse constante sur la voie principale de l'Albert Prairie. Le son des locomotives change lors d'un effort en traction. Nous sommes

l'une des premiers fabricants à enregistrer des sons de locomotives en effort de traction pour nos décodeurs de son. Bien que d'autres fabricants ont suivies nos pas, très peu souffre de démence comme nous. Vous le savez, nous avons tout mis en œuvre afin d'obtenir un son parfait.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre locomotive Rapido/MLW GMD-1 comporte l'adresse 3 par défaut. En DCC, nous vous suggérons avant tout de vérifier son fonctionnement à l'adresse 3. Une fois l'essai complété avec succès, vous pouvez lui attribuer une nouvelle adresse (en principe, le numéro de la locomotive est suggéré) avant d'aller plus loin. Pour ce faire, utilisez la voie de programmation (recommandée) ou en voie principale si votre système supporte cette fonction de la programmation. En voie principale, assurez-vous qu'aucune autre locomotive sur votre réseau comportant l'adresse 3 ne s'y trouve (l'adresse par défaut des locomotives neuves), sinon, elles auront TOUTES changés d'adresse!

ALLUMER LE SON

Appuyez sur F8 et elle démarrera. C'est assez simple. Si vous pressez F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, l'étape du démarrage sera omise alors que le son se fera entendre. Appuyez sur F8 à nouveau pour éteindre le son.

Alors que vous écoutez votre GMD-1 au régime ralenti à l'arrêt, et qu'au même moment vous décidez de sélectionner une autre locomotive, votre GMD-1 pensera que vous avez appuyé sur F8 et continuera son ralenti à l'arrêt. Par conséquent, si quelqu'un d'autre sélectionne le numéro de votre GMD-1 et que F8 n'est pas pressé sur son contrôleur, la GMD-1 s'éteindra subitement. Il ou elle devra presser sur F8 de nouveau.

Réjouissez-vous, nous sommes pour l'égalité des sexes en disant « il ou elle » quand 99.999% des modélistes ferroviaires sont des hommes. En espérant que cela plaira à Suzanne.

Si vous utilisez le son sur un réseau DC, vous commencerez à l'entendre alors que le voltage atteindra six volts ou plus, ce qui est tout-à-fait normal.

FONCTIONS

Votre GMD-1 de Rapido inclus plusieurs fonctions standard, dont quelques-unes unique à notre modèle. Voici une liste de toutes les fonctions attribuées aux touches:

- F0: Phares avant
- F1: Cloche
- F2: Flûtes
- F3: Directement à 8
- F4: Purge Automatique Sarco - Lent
- F5: Effet Doppler
- F6: Purge Automatique Sarco - Rapide
- F7: Phare en veilleuse

- F8: Démarrage/Sourdine/Éteindre
- F9: Numéros de la locomotive
- F10: Feux de classifications
- F11: Freinage
- F12: Utilisation en Manœuvre
- F18: Frein Appliqué/Relâché
- F19: Relâche de l'air
- F20: Purge Automatique Sarco – Après la fermeture du moteur

LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F3 Directement à 8

Cette caractéristique unique simule l'opération réelle de la locomotive GMD-1. Si vous effectuez des manœuvres chez un client et que vous éprouvez des difficultés à déplacer ces wagons-trémies remplis de céréale hors de la voie d'évitement, vous devrez alors augmenter le régime de votre GMD-1 directement au cran maximum 8 (au lieu d'augmenter la puissance lentement cran par cran) – patinage des roues (et il y en a CONTINUELLEMENT).

De toute évidence, ce son ne représente pas celui d'un train de marchandise conventionnel augmentant et diminuant très lentement le manipulateur à répétition vers le cran 8. Si vous appuyez sur F3 au même moment que vous accélérez, le son de la locomotive s'emballera au cran 8 (pleine puissance). Si vous décélérez, elle retournera immédiatement au régime ralenti. Si vous appuyez sur F3 alors que la locomotive se trouve au cran 8 et que vous décélérez, le moteur ralentira normalement. Cette fonction ne commande que le son et non la vitesse du moteur. Celle-ci est toujours contrôlée par le contrôleur avec les ajustements normaux.

Si vous désirez que vos locomotives en consiste réagissent à F3 simultanément, référez-vous à votre système DCC afin de déterminer comment programmer cette fonction. Il se pourrait que vous ayez à modifier certains ajustements sur vos locomotives. Pour ce faire, suivez les instructions détaillées dans la rubrique 5.2.3. dans le manuel du décodeur ESU Loksound Select, disponible sur notre site web pour téléchargement dans la rubrique « Support » de la GMD-1.

F4 et F5 Purge Automatique Sarco

Ces fonctions allument ou éteignent les purges automatiques Sarco. Sur les vraies GMD-1, elles fonctionnent constamment. On les entend facilement à proximité, mais plus on s'en éloigne, moins on les entend. Nous croyons que sur la plupart des locomotives équipées du son, les purges automatiques Sarco sont beaucoup trop fortes. Nous avons donc inclus deux versions contrôlées à partir des fonctions. Vous pouvez l'allumer ou l'éteindre en plus de déterminer la vitesse de la purge.

Si vous appuyez sur F4, vous entendrez la purge automatique Sarco de façon normale intermittente, alors qu'en appuyant sur F6, vous l'entendrez de façon moins intermittente. Assurez-vous d'éteindre F4 avant tout.

Si vous possédez une GMD-1 sans son et que vous voulez créer vous-même l'effet de la purge automatique Sarco, tenez vous à distance des modèles. La garantie de la GMD-1 ne couvre pas les anomalies causées par les éclaboussures de salive.

F5 Effet Doppler des flûtes

À actionnez à l'approche des passages à niveaux. Nous voulions incorporer l'effet Doppler des flûtes tel que programmé sur nos FP9A. Comme ce type de son Doppler a été créé à partir d'une locomotive filant à 80 MPH, il n'était pas approprié pour la GMD-1. Dans l'enregistrement, ce train va un peu plus lentement.

F10 Feux de Classification

Si vous possédez une de nos FP9A, vous vous demandez certainement pourquoi la GMD-1 ne possède que des feux de classification blancs. C'est que les feux verts signifiaient qu'une deuxième section du train suivait derrière. Les feux rouges étaient utilisés surtout quand les locomotives poussaient un train de voyageur. Nous aimerions bien que la GMD-1 tire le Super Continental lors de l'Expo 67 ou bien en service de train de banlieue GO, mais ces situations son à toute fin pratique invraisemblable. Alors seuls les feux blancs sont disponibles. Si vous appuyez sur F10, tous les feux de classifications s'allumeront.

F11 Freinage

La fonction F11 simule le freinage d'une vraie locomotive. En appuyant F11, les freins s'appliquent. Appuyez de nouveau sur F11 et les freins se relâcheront et votre train se mettra en marche.

F12 Utilisation en Manœuvre

En appuyant sur F12, les phares avant et arrière seront mis en veilleuse, ce qui convient pour l'utilisation en manœuvre. Sur la vraie GMD-1, il n'est pas possible de mettre le phare avant et arrière à la pleine intensité simultanément. Appuyez de nouveau sur F12 pour éteindre les lumières.

F18 Freins appliqués/Relachés

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 et rien d'autre que le son.

F19 Relâche de l'air

Cette fonction reproduit le son de l'air qui s'échappe.

F20 Purges Automatiques Sarco après l'arrêt du moteur

Sur les vraies locomotives, les purges automatiques Sarco continue de se faire entendre même après l'arrêt du moteur. Certaines personnes aiment bien les entendre sur leurs modèles, mais pas Jason. Par conséquent, elles sont toujours "muettes" par défaut. Si vous voulez les entendre fonctionner quelques minutes après la fermeture du moteur, appuyez sur F20.

LES FLûTES

La GMD-1 comporte plusieurs autres enregistrements des flûtes. En utilisant la valeur CV 48, vous pouvez les modifier. On se demande bien pourquoi changer ce MERVEILLEUX sifflement, mais elles ont quand même été ajoutées en usine.

- CV48-0 Nathan K5LA
- CV48-1 Nathan K3L (Flûtes par défaut – Enregistrement par Rapido)
- CV48-2 Nathan M5
- CV48-3 Nathan P3
- CV48-4 Nathan P5A
- CV48-5 Nathan K3L (Enregistrement par ESU)
- CV48-6 Leslie RS3L
- CV48-7 Leslie S3L
- CV48-8 Leslie S5T
- CV48-9 Nathan M3
- CV48-10 Flûtes à air Hancock (Dan en est responsable....)
- CV48-11 Leslie RS3K
- CV48-12 Leslie Superfon
- CV48-13 Nathan M3H
- CV48-14 Nathan K5H
- CV48-15 Un autre Leslie à 3 Flûtes....

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

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 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.

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

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

Nous vous recommandons fortement de noter quels ajustements ont été changés et quelles valeurs ont été utilisées. Si vous devez effectuer une remise à zéro sur le dé-

codeur (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.

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 serons tenu responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront.

RÈGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA GMD-1				
FONCTIONS	CV	PAR DEFAULT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRICIPAL	63	40	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	128	0-128	
VOLUME DE LA FLÛTE À AIR	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	99	0-128	
VOLUME DU SON DE L'ATTELAGE	291	128	0-128	
VOLUME INHABITUEL #1	299	128	0-128	
VOLUME INHABITUEL #2	307	128	0-128	
VOL. DES MOTO-VENTILATEURS DE RADIATEUR	315	90	0-128	
VOLUME INHABITUEL #3	323	128	0-128	
VOLUME INHABITUEL #4	331	128	0-128	
VOLUME DES FLÛTES EN DOPPLER	339	128	0-128	
VOLUME DE LA RELÂCHE DE L'AIR COURT	363	128	0-128	
VOLUME PURGE SARCO RAPIDE	371	80	0-128	
VOLUME PURGE SARCO LENT	387	80	0-128	
VOLUME PURGE SARCO MOTEUR ÉTEINT	395	80	0-128	
VOLUME INHABITUEL #5	403	128	0-128	
VOLUME DU SON IMPRÉVU	451	90	0-128	
VOLUME GRINCEMENT DES FREINS	459	128	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre GMD-1, 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 GMD-1, 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 actionnez la cloche (appuyez sur F1). Nous le disons encore : Assurez-vous d'avoir suffisamment d'espace devant la locomotive afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre GMD-1 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 GMD-1 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 GMD-1. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composants 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 GMD-1 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

Afin de nous assurer du succès de la GMD-1 en plus d'en faire un magnifique modèle précis, plusieurs personnes outillées nous ont offert leur contribution comme suit : une mention spéciale va à Mark Perry et Graham Wood pour leurs connaissances poussées de la GMD-1, en plus de leur expérience et photos; Brian Schuff et Gord Hilderman pour leur vaste collection de photos; Steve Lucas et Dave Minshall pour leurs incroyables photos des détails. Pour leurs photos, recherches, enregistrements et conseils, des remerciements vont aussi à: Jeff Arnold; Jon Archibald; Steve Boyko; Glen Brosinsky; Jon Calon; Paul Cordingley; Peter Cox; Dan Dell'Unto; David Emmington; Mark Forseille; Don Gillespie; Kelly Gillespie; Jim Gilley; Don Gordon; Ken Goslett; Matt Herman; Kevin Holland; Doug Hunter; Al Jaster; Don Jaworski; Mark Kaluza; Julian Lengauer; Lloyd Marshall; Lonnie McGowan; John Mellow; Jakob Mueller; Ray Reinhardt; Mike Schafer; Bob Scott; Shane Snideman; Matt Soknacki; Jeff Simpson; John Vincent; Tim Vitelli; Darrel Wendt; Bob Willis; Gord Wilson; Richard Yaremko; Chuck Zenius.

Notre mention toute spéciale est décernée à Jeff Birmingham pour la concrétisation de ce projet, ainsi qu'à l'Alberta Prairie Railway et le Winnipeg Railway Museum pour nous avoir donné le feu vert et la voie libre afin d'utiliser leurs locomotives GMD-1. Finalement, des remerciements vont à Richard Longpré pour cette formidable traduction Française...et spécialement les blagues de Star Trek — je lui fais parfois la vie dure!



www.rapidotrains.com