

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

### **DIRECTIVES AU SUJET DE LA LOCOMOTIVE GMD-1 À L'ÉCHELLE N**

Nous vous remercions d'avoir acheté cette unique locomotive Canadienne, la GMD-1. Elle devient la toute première locomotive à l'échelle N fabriquée par Rapido. Pour cette raison, vos commentaires seraient appréciés.

Comme toujours, n'hésitez-pas à communiquer 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 phares avants ne fonctionnent pas avec mon contrôleur AC vieux de 87 ans?), ou simplement un commentaire (Mmmm...GMD-1. Aaaarrrglglghhhh), 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](mailto:trains@rapidotrains.com), soit par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-3314) ou par pigeon voyageur :

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 envoi. Vous seriez surpris de voir la quantité de modèle qui nous est expédiée 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.

**VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC NOUS!**

## GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.

### GUIDE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA GMD-1

(Les fonctions suivit d'un (S) ne s'appliquent qu'aux modèles munis du son)

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE (S)
F2	FLÛTES (S)
F3	DIRECTEMENT À 8 (ALLUMÉ/ÉTEINT) (S)
F4	FREINAGE (S)
F5	FLÛTES EN DOPPLER (S)
F6	UTILISATION EN MANOEUVRE
F7	VARIATEUR
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE (S)
F9	PURGE AUTOMATIQUE SARCO LENT (S)
F10	PURGE AUTOMATIQUE SARCO RAPIDE (S)
F18	FREIN APPLIQUÉ/RELÂCHÉ (S)
F19	RELÂCHE DE L' AIR (S)
F20	PURGE SARCO APRÈS LA FERMETURE DU MOTEUR (S)

### VOTRE DÉCODEUR

Les GMD-1 munies du son possèdent un décodeur DCC ESU LokSound Select Micro programmé à partir des enregistrements de la GMD-1 #1118 effectués avec un effort de traction réel alors qu'elle tirait 12 wagons-trémies couverts à Stettler en Alberta. Vous entendrez les roues qui patinent lors des accélérations, ce qui est tout à fait normal.

Pour ce qui est des GMD-1 sans le son, elles possèdent un décodeur mobile Digitrax DN136D.

Le manuel d'instruction complet du manufacturier pour ces deux décodeurs est disponible pour téléchargement sur notre site web sous la rubrique Support.

### 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. Suite à de nombreuses recherches, nous avons déterminé que ce trait d'union avait sa place et devrait TOUJOURS s'y trouver.

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

Quand nous avons produit la FP9A à l'échelle HO, 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 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 pour vous, nous savons à quelles sources nous fier. Nous sommes ravis de constater depuis le jour ou nous avons produit la GMD-1 à l'échelle HO, qu'un certain nombre d'éditeur et d'historiens respectés ont vite fait d'ajuster le tir et de mettre au rebut les nomenclatures du passé.

### **RODAGE**

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre GMD-1 a subit des essaies 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 heures 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'autres. Si toutefois il y 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'elles lorsqu'elles sont utilisées en groupe...

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

### **SABLIÈRES**

La GMD-1 était livré avec huit sablières, toutes montées sur les boggies. Les huit sont incluses dans le tout petit sac de votre boîte. Si vous décidez d'installer les huit sur votre locomotive de série 1000, un énorme 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.

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

### **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 roues 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 c'est le cas, repliez la tige vers le haut et abaissez l'attelage pour éviter qu'elle n'accroche dans les aiguillages et passages à niveaux. Les outils recommandés sont le Kadee #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).
- Finalement, vérifiez le dégagement des boggies afin qu'ils bougent librement sans toutefois les plier. S'ils accrochent quelque part, assurez-vous que les embouts des boggies n'interfèrent pas avec les escaliers aux extrémités. Si tel est le cas, assurez-vous que tout est fermement en place.

### **PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES**

Il se peut que certaines pièces soient manquantes ou endommagées lors de la manutention. Si tel est le cas lors de l'ouverture de la boîte de votre GMD-1, veuillez communiquer avec nous. Nous savons que certains d'entre vous n'osent pas manipuler leur modèle. Par conséquent, si une pièce est tombée, elle peut être remise en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. Si vous ne désirez vraiment pas le faire vous-même, vous n'avez qu'à nous envoyer le modèle et nous le ferons pour vous. Par contre, il se peut qu'à son retour d'autres pièces soient tombées ou endommagées. Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois.

### **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 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

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

diriger la pièce en direction de votre atelier, mais quelqu'un a délibérément altéré le téléporteur qui se trouve en panne présentement. Nous en sommes désolés.

- Ceci étant dit, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez sur une surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).
- Retourner la locomotive sur le toit dans un berceau en mousse (blanc de préférence) et retirer les vis d'attelage. Dégagez la boîte de l'attelage à chaque extrémité et retourner de nouveau la locomotive sur ses roues. Retirez la carrosserie tout en l'agitant doucement. Souvenez-vous du verrouillage du téléporteur.

### **OPÉRATION - DC**

Toutes les GMD-1 possèdent un décodeur DCC (digital command control). La GMD-1 sans le son se comporte principalement comme n'importe quelle autre locomotive DC. Par contre, celle équipée du son se mettra en mouvement au moment où le son se fera entendre, soit aux alentours de 7 volts.

Si vous désirez grouper en UM une GMD-1 sans le son avec une autre locomotive DC, vous devrez ajuster le voltage de départ à l'aide d'un contrôleur DCC. Si vous utilisez votre GMD-1 sur le réseau de l'Île Ellesmere, vous avez sûrement un ami près de chez vous qui possède un système DCC afin d'effectuer les ajustements nécessaires.

Si vous habitez l'Île Ellesmere et que le système DCC le plus près se trouve à Iqaluit, nous vous suggérons poliment de vous doter d'un système DCC ou simplement de déménager.

### **OPÉRATION - DCC (SANS LE SON)**

#### **LES FONCTIONS**

- F0 Phare Avant
- F6 Utilisation en Manœuvre
- F7 Variateur

Des explications à propos de F6 et F7 ainsi que de l'information supplémentaire en ce qui concerne le changement de l'adresse du décodeur sont disponibles sous la rubrique OPÉRATION – DCC AVEC SON dans la rubrique ci-dessous.

Si vous désirez grouper une GMD-1 en UM avec d'autres locomotives DCC, vous devrez ajuster le voltage du départ, de l'arrêt et de la vitesse dans les courbes. Afin d'effectuer les ajustements nécessaires, nous vous recommandons d'utiliser Decoder Pro par JMRI ou tout autre interface pour ordinateur. Vous pouvez le faire de la façon traditionnelle, ce qui prendra beaucoup plus de temps.

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

De l'information supplémentaire concernant l'ajustement du voltage de votre locomotive est disponible dans le manuel du décodeur DN136D, disponible sur notre page web à la rubrique Support.

Si c'est votre première locomotive DCC, nous vous suggérons de communiquer avec des utilisateurs expérimentés en DCC afin d'acquérir un peu d'expérience et d'éviter de nous appeler pour savoir comment allumer les lumières.

### **OPÉRATION – DCC 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 enregistrements de la GMD-1 #1118 appartenant à l'Alberta Prairie Railway à Stettler, en Alberta. Les sons de la #1118 sont d'origine et tout à fait conforme pour les locomotives GMD-1 de la série 1000.

D'une plus grande importance, les sons de la #1118 ont été effectués avec un effort de traction réel, tirant 12 wagons-trémies couverts à vitesse constante sur la voie principale de l'Alberta Prairie. Le son des locomotives change lors d'un effort de traction. Nous sommes l'un des premiers manufacturiers à enregistrer des sons de locomotive en effort de traction pour nos décodeurs de son. Bien que d'autres manufacturiers aient suivies nos pas, très peu souffrent de démesure comme nous. Vous le savez, nous avons tout mis en œuvre afin d'obtenir un son parfait.

Le son des locomotives GMD-1 de la série 1600 est quelque peu différent. Nous n'avons pas encore effectué les enregistrements du prototype. Au moment d'effectuer les enregistrements de ces locomotives reconstruites (en fait, les 1400 qui ont les mêmes entrailles) nous avons revampé les sons de votre 1600 afin de les rendre plus réalistes. Prière de nous contacter après le lancement des GMD-1 de la série 1600 à l'échelle HO afin de prendre des arrangements.

De l'information supplémentaire détaillée au sujet des décodeurs, incluant toutes sortes d'étranges ajustements CV dont nous ignorons le sens, se trouve dans le manuel du décodeur ESU Loksound Select Micro. Consultez notre site web à la page de la GMD-1 à l'échelle N sous la rubrique Support.

### **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!

## GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.

### 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 de 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. Il y a longtemps, Jason et Bill ont rencontré une femme à Edmonton modelant l'échelle N...probablement la seule.

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

F0	Phares avant
F1	Cloche
F2	Flûtes
F3	Directement à 8
F4	Freinage
F5	Flûtes en Doppler
F6	Utilisation en Manœuvre
F7	Variateur
F8	Démarrage/Muet/Éteint
F9	Purge Automatique Sarco - Lent
F10	Purge Automatique Sarco - Rapide
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 couverts 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).

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

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 Freinage**

La fonction F4 simule le freinage d'une vraie locomotive. En appuyant F4, les freins s'appliquent. Appuyez de nouveau sur F4 et les freins se relâcheront et votre train se mettra en marche.

### **F5 Flûtes en Doppler**

À l'actionner 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. Ce modèle de flûtes est un M3H, alors que celui par défaut est un K3L. Pour des directives concernant le changement permanent vos flûtes pour des M3H, voir ci-dessous.

### **F6 Utilisation en Manœuvre**

En appuyant sur F6, 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 F6 pour éteindre les lumières.

### **F7 Variateur**

À l'approche des arrêts en gare ou lorsqu'un train arrive en sens inverse, appuyez sur F7 afin de varier l'intensité de votre phare avant – vous ne voulez pas aveugler les voyageurs se trouvant sur la plateforme ou bien le train venant en sens inverse.

### **F9 and F10 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'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 les allumer ou les éteindre en plus de déterminer leur vitesse de purge.



## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

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.

### **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 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 continuent 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 Supertfon
- 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."

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

### **RÈGLAGES DU VOLUME DU SON**

Nous croyons que serez impressionné par le volume des sons sur votre GMD-1 à l'échelle N. Nous avons effectué des essais avec plus de 25 différents modèles de haut-parleur pour finalement en choisir qu'un seul que nous considérons comme le meilleur. Par la suite, nous avons conçu une mini caisse de résonance exclusive pour amplifier les sons afin de lui procurer un grondement de qualité inespéré pour l'échelle, N et encore moins sur une locomotive à long capot étroit.

Si vous trouvez que les sons sont trop forts, ils peuvent être modifiés. 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 désirée. 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 modifiés 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.

**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 tenus responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteraient.

## GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.

<b>RÉGLAGES DU VOLUME DES SONS DE LA GMD-1 À L'ÉCHELLE N</b>				
FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	40	0-192	
VOLUME DU DIESEL	259	128	0-128	
VOLUME DES FLÛTES	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	99	0-128	
VOLUME DU SON DE L'ATTELAGE	291	128	0-128	
VOLUME INHABITUEL	299	128	0-128	
VOLUME INHABITUEL #2	307	128	0-128	
VOLUME DU VENTILATEUR DU 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 QUAND LE MOTEUR S'ÉTEINT	395	80	0-128	
VOLUME INHABITUEL #5	403	128	0-128	
VOLUME DU SON AU HASARD	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 correspondaient pas aux fonctions en question. ESU a modifié son logiciel pour éviter

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

que ce genre de situation ne se reproduise de nouveau. Si vous perdez le son de votre GMD-1, elle a probablement pris feu suite à un survoltage. Ouvrez le capot et éteignez les flammes!

### **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 à l'avant de 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 sur notre site Web sur la page de la GMD-1 sous la rubrique Support.

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

Certaines choses de sont pas incluses dans cette garantie. Si votre GMD-1 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

## **GMD-1 À L'ÉCHELLE N DE RAPIDO TRAINS INC.**

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 9.75", 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 modèle magnifique et 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: 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; Notre mention toute spéciale est décernée à Jeff Arnold et Bob Scott 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.

Enfin, j'inviterais tous les modélistes francophones du monde et spécialement ceux du Canada, à offrir des remerciements au Président de Rapido Trains, M. Jason Shron, qui vous procure des instructions dans votre langue. Sans son bon vouloir et malgré le fait qu'elles ne soient pas toujours parfaites, dites-lui quand même MERCI!