

FRANÇAIS

MANUEL DE L'OPÉRATEUR



**1600 HP
FREIGHT-PASSENGER
LOCOMOTIVE**



**RAPIDO TRAINS INCORPORATED
MARKHAM, ONTARIO**

LIGNES DIRECTRICES DES LOCOMOTIVES FA-2/FPA-2

Nous vous remercions pour l'achat des tous premiers modèles précis jamais produit de ces locomotives typiques que sont la FA-2 et la FPA-2 fabriquées par Alco et MLW. De toutes les locomotives fabriquées dans les années cinquante, elle compte parmi les plus négligées. D'innombrables modèles imprécis conçus par plusieurs manufacturiers n'ont jamais eu la précision par balayage 3D basé sur l'authentique locomotive tel qu'exécuté par Rapido Trains. Suite au succès de notre FPA-4 et FPB-4, il n'en fallait pas plus pour rendre justice à son ancêtre équipés de son grincheux moteur 244 d'Alco, tout en espérant que le résultat final saura vous charmer.

Comme toujours, si vous découvrez un problème avec votre locomotive, veuillez s'il vous plaît communiquer avec nous. Qu'il s'agisse d'un problème avec la garantie (pièces manquantes, roues défectueuses ou bien le mécanicien ne peut entrer ni sortir de sa cabine), une question (« Pourquoi ma locomotive ne produit pas de vraie vapeur afin de chauffer mes voitures ? C'est du vol ! ») ou un commentaire (« la forme du devant de la cabine est inexact ! ») veuillez communiquer avec nous. Des informations supplémentaires au sujet de la garantie sont disponibles vers la fin de ce manuel. Si vous croyez que la forme du devant de la cabine est inexacte, vous n'avez qu'à communiquer directement avec les concepteurs chez Alco et MLW puisque notre locomotive a été entièrement conçue par balayage 3D à partir d'une authentique locomotive. Si vous inventez une machine à voyager dans le temps, nous vous donnerons TROIS locomotives en échange. N'est-ce pas là une bonne affaire!

Si en les comparant aux FA-2/FPA-2 produites par Rapido vous pensez que le devant de vos autres locomotives Alco à cabine unidirectionnelle est inexact, nous avons une solution pour vous. **PROCUREZ-VOUS D'AUTRES LOCOMOTIVES RAPIDO.**

Communiquez avec nous par courriel: trains@rapidotrains.com, par téléphone (1-855-LRC-6917 ou +1-905-474-3314) ou bien par pigeon voyageur à l'adresse ci-dessous:

Prière de ne pas nous retourner aucun modèle avant d'obtenir une autorisation de notre part. Vous seriez surpris des envois que nous recevons sans aucun document tel qu'il soit. Et s'il se retrouvait à notre ancienne adresse, il se peut qu'il soit directement projeté dans un trou à rats et disparu à tout jamais.

S'il vous arrivait d'ouvrir la boîte de votre modèle après votre retraite en 2103, il y a de fortes chances que Rapido soit passé aux mains d'une autre entreprise comme Récupération Galactique & Assurance, une compagnie spécialisée dans le vol de vaisseaux spatial intergalactiques. Mais ces derniers ont déjà tires leur révérence depuis 2096, alors que la propriété intellectuelle de Rapido est passé aux mains du Conglomérat Sirius. Vous devrez alors vous adresser à Trau Morgus situé sur Androzani Major.

CONTACTEZ NOUS!

Rapido Trains Inc.
500 Alden Road, Unit 21
Markham, Ontario
L3R 5H5 Canada



Tél. (905) 474-3314 – Sans frais 1-855-LRC-6917
Télécopieur (905) 474-3325
Courriel: trains@rapidotrains.com

TABLE DES MATIÈRES

Référence Rapide	3
Rodage.....	3
Informations Réalistes	5
Vérifier et ajuster votre locomotive	5
Pièces manquantes ou défectueuses.....	6
Retirer la carrosserie.....	7
Pièces détaillées facultatives	7
Opération – DC (Muet)	11
L’installation d’un décodeur DCC sans le son	11
Opération – DC (Avec son)	11
Opération – DCC avec son	12
• Adresse de la Locomotive	13
• Allumez le son	13
• Fonctions	13
• Fonctions: Informations supplémentaires	14
• Réglages du volume du son	15
• Tableau des réglages du volume du son	16
• Remise à zéro d’origine	16
• Astuces pour une basse vitesse impressionnante	17
• Informations supplémentaires.....	17
Garantie à vie limitée	17
Remerciements	18

RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DE LA FA-2/FPA-2

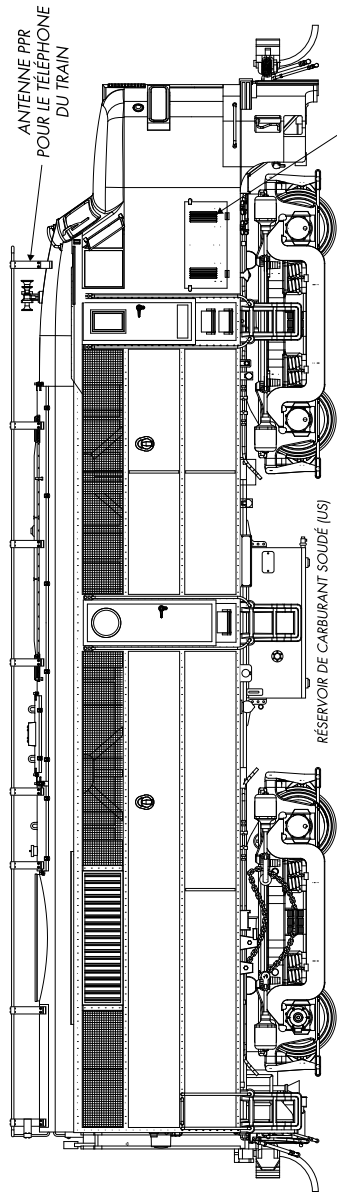
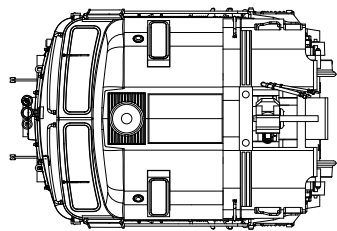
F0	PHARES AVANTS
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	PLEIN RÉGIME
F4	FREINAGE RHÉOSTATIQUE
F5	EFFET DOPPLER LENT
F7	GADATEUR

F8	DÉMMARAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASSIFICATION - BLANCS
F10	FEUX DE CLASSIFICATION - VERTS
F11	GÉNÉRATEUR DE VAPEUR
F12	FONCTIONNEMENT EN MANOEUVRE
F14	BRAKE

RODAGE

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre FA-2 ou FPA-2 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, n’essayez pas de tirer un train monstre dans les Rocheuses. Nous vous suggérons de mettre votre FA-2 ou FPA-2 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.



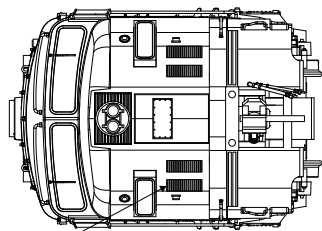
Locomotive Alco/GE DL-212 (FA-2) - Phase 1A

COMPARTIMENT DE BATTERIE MUNI D'ORIFICES D'AÉRATION VERTICAUX

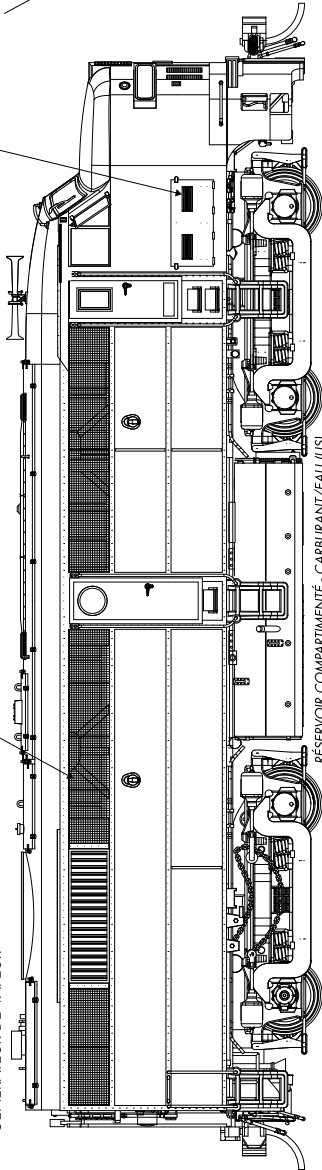
COMPARTIMENT DE BATTERIE MUNIS D'ORIFICES EN LATTES HORIZONTALES

GRILLES LATÉRALES EN TREILLIS MÉTALLIQUE

PANNEAU DU GÉNÉRATEUR DE VAPEUR

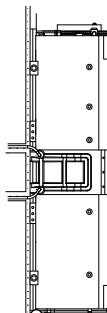


ORIFICES D'ADMISSION EN LATTES B & O



Locomotive Alco/GE DL-212 munie du générateur de vapeur (FPA-2) - Phase 1B

RÉSÉRIEUR COMPARTIMENTÉ - CARBURANT/EAU (LOCOMOTIVES MILW CN/CP)



INFORMATIONS RÉALISTES

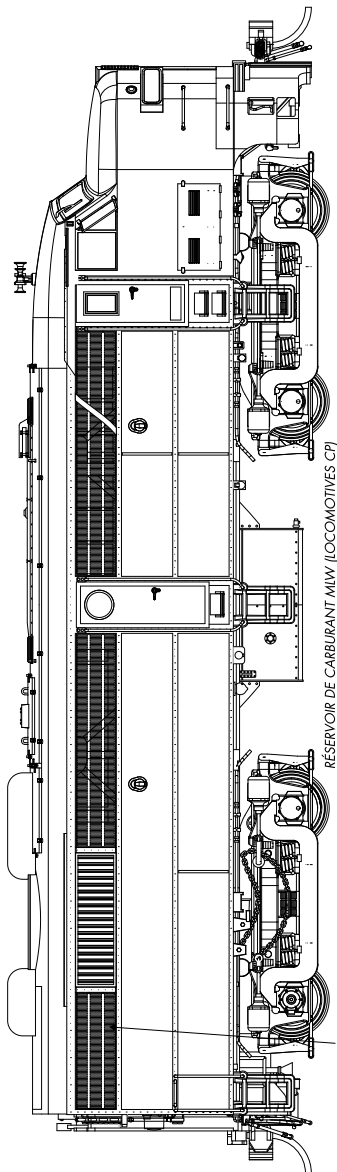
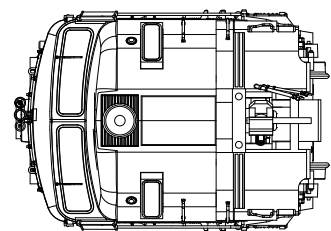
Les FA-2 et FPA-2 (tout comme leurs cousines FB-2 et FPB-2) sont l'évolution de la FA-1 et FB-1 conçu par l'American Locomotive Company (ALCO) aux installations de Schenectady, NY. La nouvelle FA-2 ainsi que la FPA-2 munis d'un générateur de vapeur ont vu le jour en 1950 comme démonstrateur selon le concept ABBA. Caractérisé par des moteurs améliorés 12-244D produisant 1600cv, elles étaient offertes avec ou sans le générateur de vapeur. Certain chemin de fer rendait les choses plus compliquées en choisissant de ne pas nommer leurs FPA équipées du générateur de vapeur, résultant d'une flotte de FA-2 mixte. Nous croyons que ce protocole était fait de façon délibéré afin de semer la confusion chez les modéliste quelques 65 années plus tard. Les locomotive B étaient à toutes fins pratiques identiques aux A à l'exception du positionnement de la boîte à batterie et ce sans cabine.

Tout comme la FA et le concept des locomotives de manœuvre et manœuvre -ligne, l'élaboration de la deuxième génération des locomotives FA s'est produite au Canada. La Montréal Locomotive Works (MLW) était chargé de la fabrication des locomotives sous licence pour le Canadien National, le Canadien Pacifique ainsi que celles destinées aux Chemins de Fer Mexicain (Ferrocarriles Nacionales de México FNM).

Au total, plus de 300 FA-2 et presque 200 FB-2 ont été manufactures par ALCO et MLW entre 1950 et 1956. Le New York Central était le plus grand adepte de ce type de locomotive avec 80 FA-2 et 50 FB-2, mais aucune d'entre elle munis du générateur de vapeur. Parmi les autres grands chemins de fer, on pouvait compter le Baltimore & Ohio (57), le Canadien National (52), le Canadien Pacifique (35), le Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) (70), le Louisville & Nashville (53), le Missouri Pacific (102) et le Pennsylvania RR (36 sous le concept ABA). Tous à l'exception du PRR ont acquis les deux versions soient la FA-2 pour service marchandise et la polyvalente FPA-2.

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



Locomotive MLW / Alco / GE DL-212 (FA-2) - Phase II

GRILLES FARR

problèmes opérationnels et de corriger certaines lacunes, nous vous suggérons une pré-vérification rapide. En passant, le clip de la chanson à succès Wowkie Zhang's 倍兒爽 est une honte. Trouvez-le sur YouTube et dansez autour de votre réseau tout comme si vous étiez un joyeux employé de Rapido.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez du boggy l'essieu en question en soulevant le couvercle sous la boîte d'engrenage. Utilisez un tournevis plat, tout en écartant doucement les côtés 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 FA-2 ou FPA-2, 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'autres pièces soient tombées ou endommagées. Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois.

Nous nous efforçons de protéger nos modèles contre les bris de transport et de manutention, mais comme les gens chez USP et FedEx les utilisent lors des joutes de football au centre de distribution, il nous est impossible de les protéger à 100%. Ils ne survivent donc pas aux coups de pieds alors que Tony a marqué deux buts et donné la victoire aux employés de l'entrepôt face aux livreurs.

Contrairement aux modèles précédents Rapido de la FP9A et FL9 de la General Motors, il nous était impossible d'installer sur les FA-2 et FPA-2 les grillages latéraux sans distorsion, puisque sur la vraie locomotive, ils sont installés sous des énormes barres d'acier. Par conséquent, il se peut que le grillage sorte de son emplacement lors de variations importantes de température. Si cela devait vous arriver, voici quelques suggestions. Vous pouvez la remettre en place en utilisant une colle blanche légèrement déposé sur le rebord à l'aide d'un cure-dent. En second lieu - vous n'aimerez pas ce qui suit - vous devrez conserver vos FA-2 et FPA-2 à l'abri des écarts de température. Alors, ne la laissez pas dans votre voiture hiver comme été!

Si votre réseau se trouve dans un garage ou un sous-sol peu ou pas isolé, une bien pièce de rangement qui laisse pénétrer le soleil, nous n'y pouvons rien. Le plastique et le métal prennent de l'expansion et se contractent à des vitesses différentes. Une pièce qui se réchauffe jusqu'à 30 degrés (86 Fahrenheit) durant le jour et redescend vers les 20 degrés (68 Fahrenheit) tous les soirs est fatale pour les pièces gravées et les voies. En isolant convenablement votre salle de train et en maintenant une température ambiante consistante tout au long de l'année, la cadence des déraillements diminuera.

C'est une façon détournée de vous dire que la garantie ne couvre pas ce dommage causé par les variations de températures. Si vous remplacez votre grillage et que vous manquez votre coup,

nous vous en enverrons une autre gratuitement. Nous pouvons aussi le faire pour vous, mais à vos frais. Si par contre le problème de variation de température de votre salle de train perdure, ou que vous laissez quand même votre locomotive exposée à des températures extrêmes dans votre auto, alors il ne vaut pas la peine pour nous de la réparer. Le grillage sortira de nouveau.

De l'information supplémentaire au sujet de notre garantie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

RETIRER LA CARROSSERIE

Si vous avez besoin d'ouvrir votre FA-2 ou FPA-2 il est très facile de le faire. Assurez-vous de vous souvenir de ces points importants:

- Votre locomotive est équipée d'un système de verrouillage moléculaire. Si une pièce venait à s'envoler alors que vous tentez de retirer la carrosserie, le téléporteur de notre vaisseau spatial se chargerait 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 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.
- Ça y est, c'est terminé.
- Non, vraiment?

PIÈCES DÉTAILLÉES FACULTATIVES

En sortant de leurs boîtes les locomotives FA-2 et FPA-2, elles se caractérisent par les nombreuses caractéristiques particulières uniques à chaque chemin de fer, et ce encore plus que ceux produit par le passé chez Rapido. Pour la toute première fois, les phases majeures des carrosseries de la FA-2 ont été reproduites (remarquez les grilles latérales et les orifices d'aération sur le compartiment à batterie), alors que pour la toute première fois une FPA-2 en plastique prêt à rouler est lancée!

Nos recherches sur la précision nous ont emmené à réaliser quatre différents réservoirs à carburant afin de prendre en considération les différences entre les locomotives construites avec et sans le générateur de vapeur, et celles construites aux ÉU et au Canada par Alco et la MLW respectivement (Incluant les panneaux du toit il va sans dire). Si vous regardez de plus près, vous remarquerez que nous avons moulé les deux différents bogies classique de type B, soit le modèle Canadien et Américain.

Pour les modélistes du PRR, nous fournissons l'antenne téléphonique par induction ainsi que les feux de queue unique, alors que les locomotives du B&O se distinguent par l'altération de leurs orifices d'aération faits par les ateliers au milieu des années 1950. Les futures productions seront disponibles avec ou sans les freins rhéostatiques, alors que nous livrerons aussi des locomotives avec Gyalights et phares avants installés sur la porte du devant. Nous sommes impatients de fabriquer l'unique paire de FA-2 du Chicago & North Western munis de l'énorme phare d'urgence rouge sur la porte du devant.

Les détails appliqués sur les locomotives FA-2 et FPA-2 correspondent à l'époque où elles ont été peintes pour la première fois dans leurs plans de peinture respectifs. Aucun chemin de fer n'est semblable puisqu'il y a des différences en ce qui a trait aux grappins, les flûtes, l'anticlimber, boyaux UM, déflecteurs de vents, couvert hivernal, phare de reculons et détails de la caisse.

Au fil des ans, ces locomotives ont fait l'objet de plusieurs modifications. C'est pourquoi nous y avons inclus des pièces détaillées vous permettant de reproduire des époques spécifiques. Comme l'espace de ce manuel est limitée, il nous est impossible de vous expliquer l'histoire de toutes ces modifications. Nous vous suggérons de vous fier aux photos afin de déterminer l'emplacement de ces pièces.

Frotteur ATS et Génératrice

En voie principale, plusieurs chemins de fer dont le B&O, Erie, Lehigh Valley et le New York Central utilisaient le système de freinage intermittent par induction aussi connu sous l'acronyme ATS (Automatic Train Stop). Les locomotives de tête utilisées sur ces trains étaient obligatoirement munies d'un frotteur de captage. Si le mécanicien de locomotive franchissait un signal rouge, le système ATS s'activait en appliquant les freins du train.

Le frotteur était habituellement monté sur la boîte d'essieu avant droite du bogie de tête de la locomotive. Cependant, sur les FA du NYC, ils étaient montés sur la boîte d'essieu arrière droite de ce même bogie.

Caractéristiques du B&O

Nous avons imprimé sur le devant de la locomotive le logo classique du Capitol Dome. Sur la vraie locomotive, celui-ci était stylisé en métal coulé. Nous avons inclus cette pièce moulée, mais comme il y aurait eu des excès de colle sur le devant de la locomotive, il nous était impossible de l'installer en usine. À l'aide d'un cure-dent, appliquez une touche de colle ou de vernis sur le logo existant de la locomotive et en y déposant avec douceur la pièce moulée.

Nous avons aussi fabriqué les plaquettes de numéros réfléchissantes utilisées au tout début sur le devant des FA du B&O. Utilisez des photos afin de déterminer l'emplacement exact.

Capot de l'attelage

Le New York Central, le Pennsylvania ainsi que plusieurs autres chemins de fer étaient munis de capot recouvrant l'attelage avant et retirez après quelques années d'utilisation. Notre pièce consiste en un simple capot qui s'ajuste à l'orifice une fois l'attelage retiré. Si votre chemin de fer en possédait et que cette pièce n'est pas incluse, communiquez avec nous afin d'en obtenir un.

Diaphragme

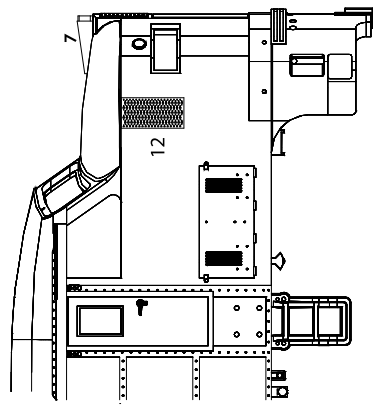
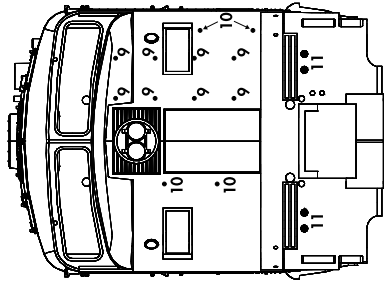
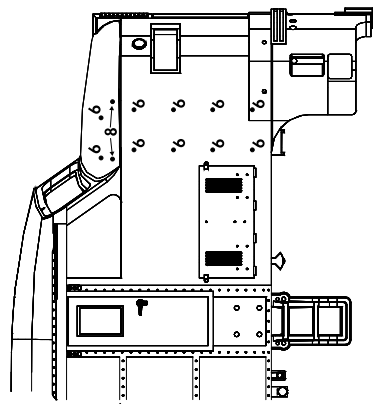
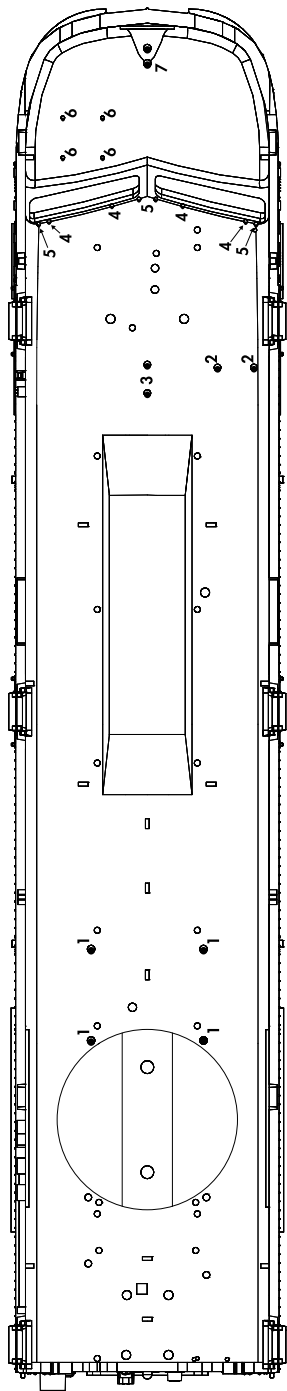
La majorité ou presque des FA-2 et FPA-2 était livrée avec des diaphragmes d'intercommunication entre les locomotives. Comme ils ont été retirés au tout début, cette pièce détachée incluse est facultative. Il peut être remis en place à l'aide d'une touche de colle CA ou blanche.

Cloche montée sur le toit/Pare-soleil extérieur

Au moment de fabriquer les FPA-4 de la MLW, la cloche montée sur le toit ainsi que les pare-soleils extérieurs avaient été installés en usine puisqu'ils faisaient partie intégrante des locomotives du CN jusqu'à ce jour, à l'exception des FA-2. Les trous pour les flûtes doivent être percés.

Flûtes M3HR

Les locomotives du Canadien National et du Lehigh Valley sont livrées avec un sifflet en option dont une flûte est inversée.



GABARIT POUR PIÈCES DÉTAILLÉES FACULTATIVES (façonnées pour l'échelle HO)

- | | | | | | |
|---|-------------------------------|---|--|----|---|
| 1 | Large Capot Hivernale CP | 5 | Grappins en Sourcilère Longs | 9 | Grappins de l'issue avant pour Erie |
| 2 | Cloche CN montée sur le toit | 6 | Grappins d'accès pour le dessus de l'avant | 10 | Grappins verticaux avant pour Erie |
| 3 | Antenne Sinclair | 7 | Boîtier du câblot UM pour Erie | 11 | Boyaux UM |
| 4 | Grappins en Sourcilère Courts | 8 | Grappins pour échelle | 12 | Grille d'admission latérale avant pour Erie |

Antenne Sinclair

Les locomotives du Canadien National et du Canadien Pacifique ont éventuellement reçus une antenne Sinclair installée à l'arrière des flûtes. Les trous pour celle-ci se trouvent sur la base du toit.

Grappins d'accès du nez

Dans les années 1960, Autorité Ferroviaire fédérale (FRA) aux ÉU a obligé que toutes les locomotives devaient être munies de grappins d'accès au nez de la locomotive pour fins d'entretien. La majorité des chemins de fer (dont le GN, LV, NYC et le PRR) en ont installés côté mécanicien. Le chemin de fer Erie les a installés sur le devant du nez alors que le L&N y est allé d'une échelle permanente. Des marchepieds supplémentaires complètent le tout.

Le B&O utilisait une combinaison de grappins et plateformes latérales qui ne correspondent pas à l'époque de 1956 que nous utilisons. Ceux-ci seront inclus lors des prochaines livrées.

Des grappins en plastique ou en métal sont inclus. De loin les plus beaux, ceux en métal pré-peint sont fait de tiges 0.25mm. Puisque certains d'entre vous préfèrent ceux en plastique, nous avons inclus les boulon/écrou/rondelle moulés.

Grille de grande taille pour le nez

Plusieurs chemins de fer ont installés de grilles d'aération dans le nez de la locomotive afin de diminuer l'effet de succion causé par les moteurs de traction. Nous avons fabriqué un nez spécial unique au B&O comportant les quatre grilles verticales. Le chemin de fer du Erie a utilisé la méthode forte en y installant deux énormes grilles de chaque côté du nez, retiré plus tard par le Erie-Lackawanna. Elles sont incluses, pré-peinte et peuvent être installées directement à l'aide d'une colle blanche. Elles ne seront pas encastrées comme les vraies et seuls les modélistes les plus expérimentés trouverons une solution pour remédier à cette impasse.

Échelle latérale

Avant les années 1960, plusieurs chemins de fer Américains ont installés une échelle simple sur le dessus des deux côtés du nez afin d'y accéder de façon sécuritaire pour fins d'entretien. Celles-ci sont déjà installées en usine. Sur les locomotives du GN, LV, et NYC, ces échelles ont été installées plus tard et sont incluses dans la boîte. Consultez les schémas afin de déterminer l'emplacement.

Boîte UM sur le nez

Plusieurs chemins de fer ont installé des boîtes pour câbles UM sur le devant des leurs FA et sont situées aléatoirement. Pour ce qui est de la solution unique et simple du Erie jusqu'au moment de leur disparition, ils ont installé la prise UM au-dessus du boîtier du phare avant. Percez deux petits trous avec un soupçon de colle et le tour est joué.

Large couvert hivernal

Les couverts hivernaux situés à l'arrière du ventilateur du radiateur sur les FA du CPR nous ont causés quelques ennuis alors que trois différents modèles semblent avoir existé. Nous avons décidé de fabriquer le plus commun des trois utilisés jusqu'à la fin. Ce dernier est installé en usine. Pour ce qui est de celui monté à l'avant sur la majorité de ces locomotives – confirmé avec vos photos – il est facile de l'installer. Percez quatre trous – des trous de démarrage sous la carrosserie sont déjà en place.

Boyaux UM

À l'origine, le B&O, Erie et LV ne possédaient pas de boyaux UM, mais installés par la suite. Nous avons inclus une seule variante de ces boyaux qui peut différer de ceux que vous recherchez. Si c'est le cas, certains manufacturiers de pièces détaillées ont peut-être ceux que vous recherchez. Un gabarit pré-percé est inclus.

OPÉRATION - DC (MUEU)

Si votre locomotive FA-2 ou FPA-2 n'est pas équipée d'un décodeur munis du son, elle devrait fonctionner comme la plupart des locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui du pouvoir et regardez-la rouler!

Si vous êtes novice dans ce hobby (ou simplement aimer jouer aux petits trains) et que vous avez un contrôleur DC, contactez-nous avant d'opérer votre FA-2 ou FPA-2 puisqu'il y a risque de l'endommager (pour votre locomotive et votre porte-monnaie aussi).

Certains contrôleurs produisent un très haut voltage qui ne convient pas aux trains miniatures. Le voltage maximum recommandé est de 16 volts DC. Parallèlement, les contrôles conçus pour les trains à grande échelle produisent un voltage beaucoup plus élevé que ce que votre FA-2 ou FPA-2 pourrait supporter.

Si vous utilisez un contrôle conçu pour les trains à grande échelle, les circuits de votre locomotive pourrait ressembler à celui d'un cerveau sous l'effet de substances illicites. Dans de telles situations, nous ferons de notre mieux pour vous aider. Par contre, des frais pourrait en résulter si des pièces ou de la main d'œuvre est requise, et ce, parce que vous n'avez pas lu le manuel. En DC, les feux de classification sont installés et filés, mais ne fonctionneront pas. Il en est de même pour le phare arrière, mais il ne sert qu'aux manœuvres.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

La FA-2 et FPA-2 comporte une carte-mère de conception 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 sorties pour les fonctions.

Nous suggérons les décodeurs 21 broches suivants :

- ESU #54615 - LokPilot V4.0 DCC with 21MTC

Nous croyons que les prises à 21 broches sont supérieures puisqu'elles comportent suffisamment de broches pour assurer le branchement de toutes les fonctions de l'éclairage. Les résistances requises sont intégrées à votre carte-mère, 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 FA-2/FPA-2 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 FA-2/FPA-2 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.

OPÉRATION – DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre locomotive FA-2 ou FPA-2 équipée du son sur un réseau en DC, vous n'avez qu'à lui donner de la puissance. Elle se mettra en marche aux alentours de 7 volts. Consultez la rubrique ci-dessus OPÉRATION - DC (SANS LE SON) au sujet de l'utilisation des contrôleurs pour

trains à grande échelle. En mode DC, peu d'options sonores s'offrent à vous. Ne pas utiliser « pulse » puisque cette commande peut griller votre locomotive.

AVERTISSEMENT: Si vous avez acheté une FA-2 ou FPA-2 avec son et que vous l'utilisez avec un contrôleur Model Rectifier Corporation, modèle 1300DC, arrêtez immédiatement. Ne passez pas par GO. Ne ramassez pas \$200. Le Railpower 1300 est notoire pour ses pics de voltage et détruira votre locomotive. Il n'y a pas de «si» à ce sujet. Nous ne réparerons pas aucune FA-2 ou FPA-2 détruite par un 1300 ou n'importe quel autre contrôleur DC. Les contrôleurs DC ne doivent pas être utilisés sur des locomotives munis du son.

Tout comme les locomotives sans le son, seules les phares avant fonctionnent en DC (lorsque vous avancez). Le phare arrière ne peut être allumé en DC et ne sert qu'aux manœuvres. Les numéros avant ainsi que l'éclairage des marchepieds sont toujours allumés.

Certain manufacturier de contrôleur produise des brouilleur de son dans les locomotives DC. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces technologies, nous ne connaissons pas les effets bénéfique ou maléfique sur votre FA-2 ou FPA-2. Si un de ces contrôleurs venait qu'à embrouiller le circuit de votre locomotive, nous essaierons de la réparer, mais le tout à vos frais.

Si vous aimez faire rouler des locomotives munis du son et profiter des nombreuses caractéristiques de l'éclairage, vous devriez songer à une mise à niveau en DCC. Les modèles en DC datent des années 1930. Bien que nous aimons les anciens films d'Hitchcock – impressionnant, les Packard Ninth Series magnifiquement restaurées – impressionnant aussi. Par contre, les anciens contrôleurs ne sont pas aussi géniaux. Sérieusement, penseriez-vous à naviguer en ligne avec un téléphone à cadran? De la même façon, vous ne pouvez exiger des locomotives DC d'être à la hauteur de la technologie DCC des 20 dernières années et d'en retirer tous les bénéfices.

Si toutefois votre désir est de demeurer en DC mais que vous avez envie de voir ce que vous manqué, lisez ce qui suit...

OPÉRATION – DCC AVEC SON

Nous mettons tout en œuvre pour obtenir l'exactitude tant au niveau du son que du détail. Nos décodeurs munis du son sont des LokSound Select fabriqués par ESU programmés à partir de moteur ALCO 244 en parfaite condition de marche...en Australie! Le son est 100% fidèle à ceux des FA-2 puisque nos enregistrements des FPA-4 provenant des moteurs ALCO 251 est le meilleur de tous, donc parfait pour les FA-2 ou FPA-2.

D'une plus grande importance, les sons ont été enregistrés lors d'un véritable effort de traction, dans ce cas-ci...une autre locomotive en rampe. Le son des locomotives change lors d'un effort de traction. Si vous avez des décodeurs provenant d'autres manufacturiers dans vos locomotives, vous voudrez sans doute vérifier la gamme des décodeurs Rapido disponibles sur notre site web ou à votre boutique de train locale. Tous nos sons de décodeurs sont enregistrés en traction et nous ne supportons tout simplement pas les décodeurs qui n'ont pas cette fonction.

Des instructions plus détaillées pour les décodeurs sont disponibles dans le manuel du décodeur ESU LokSound Select et sur notre site web sous la rubrique FA-2/FPA-2, y compris toutes sortes de valeurs CV que nous ne comprenons toujours pas.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre FA-2 et FPA-2 est réglé par défaut à l'adresse 3. 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). 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! Mais si vous programmez votre locomotive en voie principale et que vous avez d'autres locomotives sur le réseau qui ont déjà l'adresse 3 (l'adresse par défaut pour les nouvelles locomotives), elles seront toutes probablement changées pour la nouvelle adresse! Souvenez-vous qu'une adresse à quatre chiffres ne fonctionnera pas sur le réseau en DC d'un ami.

Aussi, n'oubliez pas que certains systèmes DCC n'ont pas suffisamment de puissance pour programmer les locomotives équipées du son en voie principale. Si vos sons ne fonctionnent pas correctement sur un système DCC Digitrax, cela veut probablement dire que vous devez effacer la mémoire sur votre système, en effaçant la fente #36. Un sommaire de base expliquant comment le faire peut être trouvé sur la page de support de la FA-2/FPA-2 de notre site web. Vous trouverez de l'information plus détaillée sur le site web de Digitrax.

Si vous possédez un système DCC vraiment désuet, il est possible que cette locomotive ne fonctionne même pas – ni la plupart des nouveaux modèles. Vous devriez mettre votre système DCC à niveau en y installant une version courante. Votre ordinateur est régulièrement mis à jour, votre système DCC devrait l'être tout autant.

ALLUMEZ LE SON

Vous appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la FA-2/FPA-2 suivie par le son au ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive de se déplacer jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. Jason est vraiment impatient, alors il a éteint cette fonction. Référez-vous à un manuel complet du décodeur LokSound Select pour plus d'information. Vous pouvez le télécharger de la page des FA-2/FPA-2 de la section de support de notre site web. Cette fonction s'appelle le «délai de départ du moteur» et à au moment d'écrire ces lignes, elle se trouvait à la page 35 du manuel ESU.

Si vous appuyez sur F8 quand la locomotive se déplace, elle omettra la séquence de démarrage et le son s'allumera tout simplement. Appuyez une nouvelle fois sur F8 pour éteindre le son.

Prenez note que si vous écoutez votre FA-2 ou FPA-2 au ralenti et que vous sélectionnez une autre locomotive avec le contrôleur, votre locomotive croira que F8 est toujours activé et continuera son ralenti. Si cependant quelqu'un d'autre choisit le numéro de votre locomotive et que F8 n'est pas activé, la FA-2 ou FPA-2 s'éteindra subitement; il ou elle aura à appuyer sur F8 de nouveau.

FONCTIONS

F0 Phares avant	F8 Démarrage/Muet/Éteindre
F1 Cloche	F9 Feux de classifications Blancs
F2 Flûtes	F10 Feux de classifications Verts
F3 Pleine puissance	F11 Générateur de vapeur
F4 Freinage Rhéostatique	F12 Utilisation en Manœuvre
F5 Flûtes en Doppler Lent	F14 Numéros illuminés
F7 Phare en veilleuse	F15 Freinage

FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F1 Cloche

La cloche se fait entendre, ding, ding, ding. Désolé, mais le bruit métallique du Tramway n'est pas inclus

F2 Flûtes

Nous avons amélioré l'enregistrement des flûtes afin de faciliter les coups brefs « poupe, poupe! ». Pour ce faire, appuyez brièvement sur la touche F2 ou « HORN ». Si vous obtenez un coup long, c'est que vous tenez la touche enfoncée trop longtemps. Si rien n'y fait alors que vous essayez par tous les moyens de le faire, changez votre système pour un NCE. Les flûtes par défaut sont des Wabco E2 et peuvent s'avérer fausses pour votre chemin de fer. Pour des sons de flûtes personnalisés, dirigez-vous vers la fin de ce manuel à la rubrique Flûtes.

Votre FA-2/FPA-2 comporte une autre enregistrement des flûtes. En utilisant la valeur CV 48, vous pouvez les modifier. Les flûtes sont les Wabco E2 (CV 48 = 2) et Nathan M3H (CV 48 = 0). Il s'agit d'une nouvelle caractéristique que nous introduisons avec la FA-2/FPA-2, gracieuseté d'ESU. Alors quand vous changez le modèle de flûtes, la tonalité du son en Doppler s'ajustera automatiquement (voir fonction F5).

CV48-0 Flûtes - Nathan M3H

CV48-2 Flûtes - Wabco E2

F3 Pleine Puissance

La fonction ESU « pleine puissance » vous permet de jouer avec le moteur de votre FA-2/FPA-2 tout comme un instrument de musique. En appuyant sur F3, vous activez « le maintien de la conduite ». Cette fonction maintient la vitesse de la locomotive et ce peu importe le palier de la vitesse de votre manette. Au fur et à mesure que vous augmenterez la puissance, le grondement des moteurs suivra vous permettant de simuler le transport de lourdes charges. Dans la réalité, le manipulateur est en position 7 ou 8 alors que la locomotive avance lentement.

La fonction « pleine puissance » est encore plus jolii à entendre lors de la décélération, ce qui permet d'imiter le son d'un train en inertie tout comme les vrais. En appuyant de nouveau sur F3, vous mettez ainsi fin à la fonction « pleine puissance » et votre locomotive accélérera ou décélérera selon la position demandée. Prenez des notes sur les différentes étapes et des vitesses obtenues lors de l'utilisation de F3 « pleine puissance », autrement, votre FA-2 ou FPA-2 s'envolera comme un avion.

F5 Flûtes en Doppler

Non seulement les flûtes en Doppler (lent) sont nouvellement introduites sur toutes nos locomotives, mais attendez de lire ce qui suit! Les savants fous chez ESU (d'accord, il s'agit uniquement de Matt) ont trouvés un moyen de changer les flûtes en Doppler lors de la programmation de base! Fini les flûtes Wabco en Doppler M3H!

F7- Phare avant en Veilleuse

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

F9 Feux de Classification Blancs

Il était fréquent pour les chemins de fer d'utiliser les feux de classification blancs pour tirer un train de marchandise ou tout autre train ne faisant pas l'objet d'un horaire dans l'indicateur et circulant comme facultatif, tel un train d'inspection de la voie, un train spécial ou encore un train facultatif pour la période de fêtes. Pour tous les autres trains réguliers inscrit dans l'indicateur et circulant selon un horaire, les feux de classification blancs doivent demeurer éteints.

F10 Feux de Classification Verts

Les feux de classification verts signifiaient qu'une deuxième section du train suivait derrière. L'utilisation de ces derniers était plutôt rare, mais surtout utilisé durant la haute saison touristique ou la période des fêtes. Si vous créez une deuxième section à votre train de marchandise ou voyageur lors de vos séances d'opération, assurez-vous de les allumer.

F11 Générateur de vapeur

Il va sans dire que le son du générateur de vapeur était de mise pour la FPA-2. Nous savons très bien que la FA-2 ne possédait pas de générateur de vapeur. Vous n'avez qu'à l'ignorer. Nous aimons vraiment les effets du son produit par la vapeur qui malheureusement n'était pas inclus lors de la fabrication de nos premières locomotives. Si vous possédez des locomotives qui pourraient utiliser les sons de la vapeur (ainsi que nos nombreuses autres caractéristiques sonores), vous pouvez vous procurer des décodeurs Rapido munis du son de la vapeur.

F12 Utilisation en Manœuvre

En appuyant sur F12, le phare avant et arrière seront mis en veilleuse, ce qui convient pour l'utilisation en manœuvre. C'est la seule façon d'allumer le phare arrière sur la FA-2 et FPA-2 puisqu'il n'était pas utilisé lorsqu'en service de ligne. Appuyez sur F12 de nouveau afin d'annuler l'utilisation des lumières en manœuvre.

F14 Éteindre les numéros illuminés

Les numéros illuminés sont allumés par défaut, ce qui est une grande amélioration depuis la fabrication de modèles précédents. Peu importe les ennuyeuses pertes d'alimentation en voie, ils demeurent allumés. Pour les éteindre, appuyez sur F14. Pourquoi les éteindre??

F15 Freinage

En 15 ans de métier à fabriquer des modèles de train, nous avons rencontré seulement une personne qui utilisait cette fonction. Nous avons alors décidé de l'inclure vers la fin des fonctions. Si par contre elle vous manque à un point tel, vous pouvez la reprogrammer au début des fonctions en suivant le guide des décodeurs ESU disponible sur notre site web à la rubrique FA-2/FPA-2.

RÈGLAGE DU VOLUME DU SON

Les réglages du volume du son sont conçus pour s'harmoniser avec votre réseau. C'est considérablement plus doux que ce dont à quoi vous êtes probablement habitué lorsque vous utilisez pour la première fois une locomotive équipée du son, car nous trouvons que la plupart des modèles de locomotives sont réglés en usine à des niveaux ABSURDEMENT FORT. Si vous êtes sourd comme Jason l'est, il vous semblera faible (son réseau comporte l'atelier diesel du triage Spadina où 40 locomotives tourne au ralenti en même temps. On l'entend même depuis Cincinnati). Vous pouvez augmenter le volume du son lorsque vous utilisez votre locomotive régulièrement au centre d'achat, à l'exposition de trains miniatures ou sur le tarmac de l'aéroport.

Si ce n'est pas assez fort pour vous, alors procurez-vous donc une vraie FA-2 ou FPA-2. Sur cette dernière, vous pouvez même vous brûler avec la vapeur.

Vous pouvez aussi ajuster les différents niveaux de volume des enregistrements du son. Si vous est du genre à faire entendre le son de la cloche de votre FA-2/FPA-2 dans la province ou la municipalité voisine, vous allez être bien servie. Le nôtre est réglé à 65 sur une échelle maximum de 128.

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

Nous vous recommandons fortement de noter quels ajustements ont été 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.

TRÈS IMPORTANT : Avant de changer une valeur CV concernant les volumes du son, assurez-vous que CV32 est réglé 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.

A titre d'exemple, si vous désirez ajuster le volume des flûtes, ajustez CV32=01 en premier, puis CV275=0-128.

AJUSTEMENTS DU VOLUME DU SON DE LA FA-2/FPA-2				
FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	180	0-192	
MOTEUR PRINCIPAL	259	128	0-128	
FLÛTES	275	128	0-128	
CLOCHE	283	65	0-128	
FREIN RÉHOSTATIQUE	299	60	0-128	
VAPEUR	315	30	0-128	
FLÛTES EN DOPPLER	379	128	0-128	
GRINCEMENT DE FREIN	459	50	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre FA-2 ou FPA-2, la remise à zéro d'origine s'effectue en insérant la valeur « 8 » dans CV 8, ce qui cause 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. Si vous perdez le son de votre

FA-2 ou FPA-2, elle a probablement pris feu suite à un survolage. Ouvrez le capot et éteignez les flâmmes!

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. Assurez-vous de le faire une locomotive à la fois et non en paire A et B ensemble.

Dans le but d'utiliser cet ajustement automatique, vous devrez entrer en mode programmation OPS, programmation en voie principale. Assurez-vous que votre locomotive se dirige « vers l'avant » et que vous disposez de suffisamment d'espace vers l'avant. Programmez CV 54 à une valeur de 0. Par la suite, sortez de la programmation et actionner la cloche (appuyez sur F1). Nous le disons encore : Assurez-vous d'avoir suffisamment d'espace devant la locomotive afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre FA-2 ou FPA-2 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 FA-2/FPA-2 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 FA-2 or FPA-2. 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 ouvrez votre boîte après cette période, attendez-vous à une rupture de l'inventaire et envisagez plutôt une réparation comme seule alternative. S'il vous plait, veuillez communiquer avec nous ou nous écrire afin de trouver une solution qui vous conviendra.

Si vous avez acheté votre locomotive à l'âge de 25 ans et que vous décidez de la sortir de son emballage a votre retraite, nous serons alors tous retirés. Essayez de nous retrouver si toutefois nous sommes toujours de ce monde. On verra ce que l'on peut faire pour vous aider. Il se peut aussi que l'Amérique du nord soit recouverte d'un glacier et tous disparus. Vous perdez votre temps à essayer de nous joindre.

Certaines choses ne sont pas incluses dans cette garantie. Si votre FA-2 or FPA-2 nous parvient avec

quelques pièces décollées ou mal fixées, il se peut qu'il ait été plus simple d'effectuer ces réparations vous-mêmes plutôt que de communiquer avec nous. N'ayez pas peur de faire du modélisme ferroviaire! Une colle blanche fonctionne à merveille pour remettre en place une multitude de pièces et elle n'endommagera pas la peinture de votre modèle. Cependant si des pièces étaient manquantes, c'est une autre chose. Souvenez-vous que la garantie ne couvre pas les dommages causés par Le Railpower 1300 notoire pour ses pics de voltage qui peut détruire le circuit votre locomotive. Il n'y a pas de «si» à ce sujet. Selon la nature du problème, nous devons peut-être vous facturer pour la réparation.

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

Ne soyez pas timide!

REMERCIEMENTS

Remerciements spéciaux à Anthracite Railroads HS, Daniel Biernacki, Duane Buck, Jack Consoli, Dan Dell'Unto, Larry DeYoung, Erie Lackawanna HS, Elden Gatwood, Ken Goslett, Great Northern RRHS, Scott Hartley, Ed Hawkins, Matt Herman (ESU), Kevin J. Holland, Hoosier Hobbies, Richard Jahn, Stephen D. Johnson, Schuyler Larrabee, Al Lill, Louisville & Nashville RRHS, Dave Love, Greg Martin, Bill McCoy, Jim Mischke, Missouri Pacific HS, Jakob Mueller, Nate Obermeyer, New York Central System HS, David Orr, Bob Pennisi, Pennsylvania RRT&HS, Mark Perry, Jeff Pinchbeck, Michael Salfi, Brian P. Schuff, Ray Stern, Raymond at Pro Custom Hobbies, John Sutherland, Jay Thompson, and Paul R. Tupaczewski.

Merci à Richard Longpré...qui a gagné la final des courriels style ping-pong contre Josh. Il ne fait aucun doute que tous nos clients de la Louisiane possédant une FA-2 l'apprécient. Quoi, vous ne parlez pas Français? Ce manuel peut même vous servir de guide de conversation en Français, en assumant qu'il s'agisse d'un autre modéliste. Tab**nac....

DEMEUREZ À L'ÉCOUTE!

Inscrivez-vous sur notre chaîne YouTube pour un tas de vidéoclips inutiles.

[youtube.com/rapidotrains](https://www.youtube.com/rapidotrains)

"Aimez-nous" sur Facebook afin d'obtenir des mises à jour quotidiennes.

[facebook.com/rapidotrains](https://www.facebook.com/rapidotrains)

Inscrivez-vous afin de recevoir notre infolettre par courriel concernant les nouveautés, des renseignements sur la livraison, ainsi que des informations générales sur le modélisme ferroviaire.

rapidotrains.com/signup