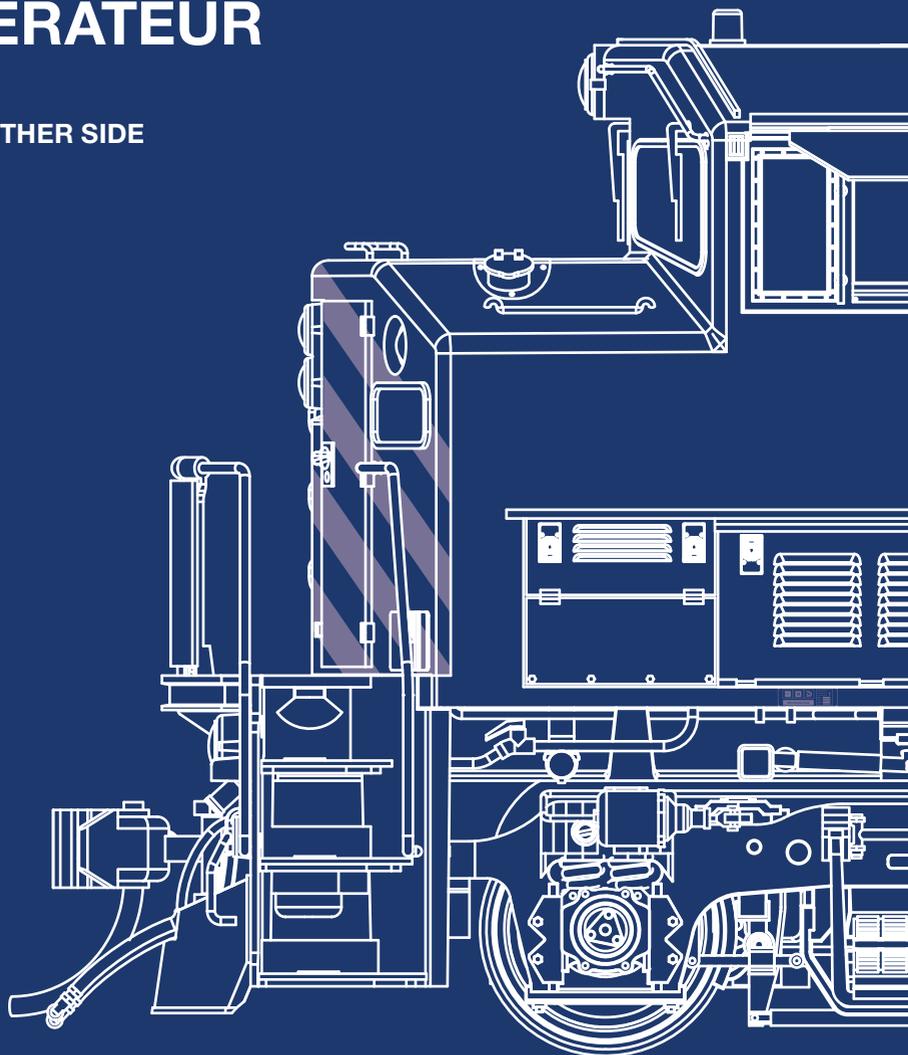


F59PH

MANUEL DE L'OPÉRATEUR

ENGLISH OTHER SIDE



Rapido Trains Inc.

DIRECTIVES POUR LES LOCOMOTIVES F59PH DE LA GMDD

Nous vous remercions pour l'achat de ce cheval de bataille des trains de banlieue, la F59PH de la GMDD. C'est la première fois que ce modèle de locomotive est commercialisé. Prêt à rouler, elle sera parfaite pour transporter nos voitures à deux niveaux assortis. Vous les avez commandés, n'est-ce pas ? Vous devez vous procurer ces voitures à deux niveaux!

S'il s'agit de votre première locomotive Rapido, nous devons nous demander pourquoi est-ce votre première locomotive Rapido ? Non sérieusement, nous existons depuis près de 20 ans maintenant et nous avons produit une multitude de produits. Nous voulons nous assurer que vous AIMEZ votre F59PH. Et puis vous vous direz : Qu'est-ce que j'ai raté pendant toutes ces années ? Je dois trouver et acheter tous les modèles Rapido jamais produits, à toutes les échelles ! Surtout ce truc à long tube avec un nez rouge qui ressemble à un avion sur rails ! Nous vous remercions donc d'avance pour cela... si vous pouvez les trouver.

Si vous êtes un client fidèle, bon retour ! Déposez simplement votre locomotive sur la voie. Tout ce que nous demandons, c'est de ne pas y mettre le feu intentionnellement, de ne pas l'utiliser pour des cascades sur votre réseau et surtout, ne pas la jumeler avec quoi que ce soit fait par Tyco. PLUS EST ENCORE, gardez-la l'écart des blocs d'alimentation bon marché. Ces derniers de piètre qualité, peuvent rapidement et facilement donner à n'importe quelle locomotive Rapido une cure de jouvence indésirable... mais pas celle dont vous souhaitiez. N'oubliez pas que tout ce qui est électronique fonctionne avec de la fumée magique. Et quand cette dernière sera visible, il sera trop tard et elle cessera de fonctionner.

Comme toujours, s'il y a quelque chose qui ne va pas avec votre F59PH, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous soutenons nos produits à 100%. Le courriel demeure le meilleur moyen de nous contacter (trains@rapidotrains.com). Vous pouvez également nous joindre par téléphone, par la poste, ou Messenger Pterodactyl. Nos coordonnées se trouvent au verso de ce manuel.

Pendant, ne retournez pas un modèle défectueux sans avoir préalablement obtenu l'autorisation. Vous ne sauriez croire combien de fois nous recevons une locomotive défectueuse avec seulement un nom à l'intérieur, ce qui signifie que nous n'avons aucune idée de ce qui ne va pas ! (En passant Gérard, ton paquet de poteaux téléphoniques est toujours sur l'étagère de notre salle de bain.) S'il s'agit de quelque chose de simple – comme une pièce qui s'est détachée – alors nous vous dirons probablement comment la réparer vous-même. Bien que nous prenions généralement en charge les réparations de votre F59PH pendant une période de temps considérable, sachez que l'approvisionnement en pièces finira par s'épuiser. Ça, ou le soleil s'effondrera et formera un trou noir. Quelle que soit la première éventualité, malheureusement, cela dictera quand nous ne pourrons plus vous aider. Encore une fois, assurez-vous de nous contacter d'abord afin que nous puissions vous dire s'il reste suffisamment de pièces (ou de rayons solaires) pour effectuer votre réparation.

TABLE DES MATIÈRES

L'Histoire du Prototype	4
Rodage.....	4
Comment Manipuler Votre F59PH.....	5
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive.....	5
Pièces Manquantes ou Défectueuses.....	6
Caractéristiques Supplémentaires	7
Retirer la Carrosserie	8
Opération - DC (Sans le Son).....	9
L'Installation d'un Décodeur DCC	9
Opération - DC (Avec Son).....	10
Opération - DCC (Avec Son)	12
• L'Adresse de la Locomotive	12
• Activer le Son	12
• Fonctions	13
• Fonctions : Informations Supplémentaires.....	13
• Paramètres Sonores Personnalisés	17
• Paramètres Sonores	18
• Tableau des Paramètres Sonores	19
• Réinitialisation d'Origine	20
• Astuces pour une Basse Vitesse Impressionnante	20
• Informations Supplémentaires.....	21
Garantie Limitée.....	21
Remerciements	22
Contactez-Nous	23



LOK SOUND
EST. 1999

Les Modèles Rapido munis du son comportent des décodeurs ESU LokSound V5. Pour de l'information supplémentaire, nous vous prions de visiter www.esu.eu.

FONCTIONS DCC DU F59PH

F0	Phare avant	F11	Feu Stroboscopique (si munie)
F1	Cloche	F12	Lumière d'urgence/Gyralite (si munie)
F2	Flûtes	F13	Phare Arrière
F3	Crissement du rail	F14	L'Alimentation Électrique de Service (AES)
F4	Maintien de la Vitesse	F16	Purges Sarco
F5	Flûtes en Doppler	F17	Éclairage des Marches
F6	Phares de Fossé	F18	Éclairage au Sol
F7	Phare Avant en Veilleuse	F19	Numéros Illuminés
F8	Démarrage/Muet/Éteindre	F20	Compresseur à Air
F9	Feux de Classification/Signaux de Queue		
F10	Frein Direct		

L'HISTOIRE DU PROTOTYPE

Au milieu des années 80, GO Transit cherchait à remplacer son parc de locomotives vieillissant par une locomotive spécialement conçue, qui pourrait répondre à la demande croissante de service dans la région du Grand Toronto. Cette locomotive devait pouvoir accélérer rapidement tout en tirant jusqu'à 10 voitures à deux niveaux Hawker-Siddeley/UTDC. Elle posséderait également une génératrice AES indépendante pour alimenter les voitures en électricité, tout en étant économe en carburant.

En étroite collaboration avec GO Transit, la GMDD a développé la F59PH. Elle était munie d'un moteur diesel turbocompressé de 12 cylindres à deux temps (12-710G3A), d'une cabine sécuritaire nord-américaine pleine largeur, avec l'alimentation électrique de service produite par un moteur diesel indépendant plus petit, soit un GM de 8 cylindres produisant 600 ch.

En 1988, GO Transit prend livraison de ses 16 premières locomotives F59PH numérotés 520 à 535 et classées GCE-430g. Au cours des six années suivantes, GMDD a livré 33 locomotives supplémentaires à GO Transit, avec quelques améliorations, notamment un réservoir de carburant plus grand et une disposition différente des grilles de radiateur arrière. En 1994, GO Transit acquiert ses quatre dernières unités. Au prise avec des problèmes financiers, elles sont rapidement vendues au Trinity Railway Express de Dallas. D'autres locomotives excédentaires ont été louées à la West Coast Express en Colombie-Britannique et à Metrolink en Californie.

En raison du succès de ces locomotives avec GO Transit, Metrolink de Californie passe une commande de 22 F59PH livrées entre 1992 et 1993. Metrolink louera plus tard en 2018, trois unités supplémentaires de LTEX, pour permettre la mise à niveau du PTC sur leurs propres unités, ces dernières fabriquées pour GO Transit.

En 2007, GO Transit commence à retirer la majeure partie de sa flotte de F59PH en les remplaçant par la MPI MP40PH-3C. Beaucoup de F59PH ont été vendus à d'autres chemins de fer, notamment l'AMT, Metra, NCDOT et RB Railway Group. GO Transit possède encore plusieurs de ces locomotives en service en attendant de compléter sa nouvelle flotte de MP40PH et MP54AC.

RODAGE

Chaque locomotive requiert une période de rodage. Votre F59PH a été testé en usine pendant environ deux minutes... peut-être... afin de s'assurer qu'elle fonctionne comme il se doit. Ce court laps de temps ne permet aux engrenages de s'harmoniser et éliminer l'effet saccadé d'un nouveau moteur. Nous vous suggérons, après avoir lu ce manuel, de faire rouler votre F59PH sur une boucle d'essai et de la laisser rouler

seule, sans tirer de quoique ce soit, dans les deux directions pendant une ou deux heures, et ce à régime lent et rapide.

La boîte d'engrenages a été lubrifiée en usine. Il n'est donc pas nécessaire d'y ajouter un lubrifiant. Laissez-la simplement rouler. Si votre voie est installée sur un tapis, nous vous recommandons de passer l'aspirateur avant de faire rouler votre locomotive. Vous ne pouvez-vous imaginer le nombre de modèles qui nous reviennent avec des boîtes d'engrenages remplies de peluches de tapis et de fourrure d'animaux. Nos modèles ne sont pas conçus pour ce genre de torture.

COMMENT MANIPULER VOTRE F59PH

La F59PH comporte de nombreuses pièces très délicates. Si vous recherchez la qualité d'un modèle produit dans les années 1970, alors retirez-lui toutes ses pièces et manipulez-la comme un beigne de chez Tim. Nous supposons que vous ne voulez pas faire cela, donc la F59PH doit être manipulée avec soin. Nous vous suggérons de NE PAS la soulever par la carrosserie, car si pour une raison quelconque, les attaches qui la maintiennent en place ne supportent pas le poids du châssis, la moitié de votre locomotive vivra une brève expérience de parachutisme. Donc, la meilleure façon de la manipuler, est de la saisir par le haut avec votre pouce et votre index de chaque côté du réservoir de carburant. Assurez-vous que vos mains sont exemptes de corps gras, autrement, elle risque de vous glisser des doigts.

Si vous emmenez fréquemment votre F59PH au club de train, elle risque de perdre quelques pièces. Ouais! Les petits détails en plastique et en métal sont retenues en place avec de la colle et n'offrent pas une solidité à toute épreuve. Nous avons essayé de fabriquer les petites pièces en Unobtanium et de les souder. Malheureusement, ce matériau était introuvable.

Nous vous suggérons d'emballer votre F59PH dans un sac en plastique avant de la placer dans l'emballage ou dans votre boîte de transport afin de récupérer les pièces qui s'y détacheraient. La colle blanche est l'adhésif recommandé pour les remettre en place. Bien que vous puissiez utiliser une colle CA, cette dernière comporte des risques et demande prudence et courage. Si c'est le cas, n'oubliez pas d'appliquer la colle CA à la pièce et non au modèle (ne nous demandez pas comment nous le savons).

VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu'elle soit parfaitement ajustée avant de quitter la manufacture. Lors de sa visite en Chine, Jason a invité

tous les employés de l'usine afin de faire la fête. Par conséquent, 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 chacune des roues à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez l'essieu en question du boggie 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 roue 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

Lors de l'ouverture de la boîte de votre F59PH, il se peut que certaines pièces soient manquantes ou endommagées. Le cas échéant, 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 à l'aide d'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.

Si vous remarquez une rampe manquante ne se trouvant pas dans la boîte, c'est que les trous de ces derniers ont été percés beaucoup trop grand. Si c'est le cas, avisez-nous. De l'information supplémentaire au sujet de notre garantie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

Au fil des ans, la F59PH a été livrée avec quelques caractéristiques spéciales qui ont souvent été personnalisées pour ou par les agences de transport, dont des lumières ou des détails supplémentaires. Cela dit, jetons un coup d'œil à certaines des caractéristiques uniques de la F59PH:

CLIMATISEURS DE LA CABINE (GO & METRA, TELS QUE RÉAMÉNAGÉES)

La flotte de locomotives de GO a finalement reçu des révisions vers la fin des années 1990, début des années 2000, pour un service continu sur les trains de banlieues de GO. Vers la fin de 2001, des climatiseurs de style VR montés sur le toit, ont commencé à apparaître sur certaines locomotives reconstruites et il aura fallu environ deux ans au reste de la flotte pour les obtenir. Cela nécessita le retrait de l'évent sur le toit de la cabine des locomotives ainsi munies. Lorsqu'elles ont été reconstruites avant d'être livrées à la ville des vents, Chicago, les locomotives Metra ont reçu deux unités de climatisation.

LA TAILLE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT

La première phase des locomotives F59PH avait de petits réservoirs de carburant de 1 500 gallons. Les locomotives des phases II et III avaient des réservoirs plus volumineux de 1850 gallons. Ce carburant supplémentaire donnerait à une phase ultérieure de la F59PH, un peu plus de 2 heures de fonctionnement supplémentaires à plein régime.

LUMIÈRE D'URGENCE (METROLINK)

La lumière d'urgence rouge est censée s'allumer chaque fois que le train est mis en freinage d'urgence, afin d'avertir les trains venant en sens inverse qu'il peut y avoir un problème devant. Ce feu rouge était également courant sur d'autres chemins de fer comme le SP et Amtrak.

FEUX DE CLASSIFICATIONS ROUGES (METRA, METROLINK, TRE)

Parfois appelés « yeux d'insectes » ou « yeux de bêtes », il s'agissait d'une caractéristique sur toutes les locomotives F59PH américaines. Certains chemins de fer exigeaient des feux de classification rouges allumés sur tous les trains, de jour comme de nuit, même pour le déplacement d'une locomotive seule. De plus, ces feux de classification étaient nécessaires lorsque la locomotive était utilisée en rame réversible.

CLOCHES ÉLECTRONIQUES (GO TRANSIT, TELLES QUE MODIFIÉES)

À l'origine, toutes les locomotives F59PH étaient livrées de série avec des cloches en laiton au son harmonieux. Cependant, lors de leur reconstruction en 2011, les huit locomotives GO restantes ont vu leurs cloches à air remplacées par des cloches électroniques.

RETIRER LA CARROSSERIE

Si vous devez ouvrir votre F59PH pour y installer des personnages ou un décodeur, soyez attentif à ce qui suit car celle-ci ne s'ouvre pas comme les modèles précédents. Dans un monde parfait, vous ne devriez pas avoir à ouvrir votre locomotive, mais il se peut que vous deviez le faire.

- Nous vous recommandons d'ouvrir votre locomotive dans un environnement à gravité zéro. De cette façon, toute pièce qui s'en détachera flottera à l'endroit précis où elle est tombée, facilitant sa remise en place. Si vous ne possédez pas un tel environnement, n'installez surtout pas un tapis à poils longs dans votre atelier. Beau et confortable pour les pieds, les employés de Rapido comprennent qu'une pièce qui tombe dans un tel tapis est perdue à tout jamais. La seule façon de la retrouver est de marcher pieds nus en espérant qu'elle vous pique le dessous du pied là où ça fait le plus mal. Et si vous vous blessez, votre régime d'assurance collectif ne couvrira pas cette blessure.
- À cette fin, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez dans un environnement blanc – murs, planché, établi, outils, vêtements – tout, tout, tout. Quel environnement monotone, mais cela n'arrivera pas.
- En tout premier lieu lors du retrait de la carrosserie, retirez les quatre rampes reliant la carrosserie aux marches. Les rampes sont faites d'un fil solide et sont plutôt rigide. Veillez à ne pas endommager la peinture qui risque de s'écailler. Éloignez les quatre rampes, puis écarterez doucement les côtés de la carrosserie pour dégager attaches dissimulés. La carrosserie se soulèvera tandis que les marches avant et arrière du pilote resteront avec le châssis. Nous vous recommandons de ne pas essayer cela au-dessus d'une baignoire remplie d'eau, car le châssis ne flotte pas.
- Si vous désirez installer des personnages dans la cabine de votre F59PH, celle-ci est retenue que par deux attaches – une de chaque côté. Après avoir étalé les côtés de la carrosserie à l'aide d'un petit outil de levier, la retirer doucement la cabine qui devrait se libérer. La patience est de mise car les attaches font partis intégrante des fenêtres. N'y coincez pas un outil contondant ou vous pourriez rayer le plastique (qui ne se polit pas). Personnellement, j'utilise de petites cuillères à dessert en plastique.
- Si vous désirez changer le décodeur, répétez les étapes qui précèdent.

À ce stade-ci, la carrosserie tout entière a été extraite du châssis. Nous ne savons pas comment la remettre en place et vous seul devrez composer avec le problème. En lisant les instructions à l'envers, cela devrait vous aider. Si vous découvrez un message encryté lors de cette lecture inversée, nous n'en sommes pas responsables.

Toutes demandes concernant le remplacement des cabines ou des capots dont vous avez brisés les attaches, seront reçues avec plusieurs éclats de rire suivit d'une grande tristesse. Nous continuerons à rire de vous alors que nous vous suggérerons poliment de trouver un lac et d'y plonger. Vous aviez quand même été avisés.

OPÉRATION - DC (SANS LE SON)

Si votre locomotive F59PH ne possède pas un décodeur munis du son, elle fonctionnera comme la plupart des locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui du pouvoir et regardez-là rouler! En DC, seul le phare avant, les numéros illuminés et les phares de fossé (lorsque munie) fonctionnent. Pour ce qui est du phare avant et des phares de fossé (si munie), ils sont directionnels. En DC, toutes les autres accessoires, lumières ainsi que les feux de classification sont en place et fonctionnels, mais ne s'allumeront pas.

Si vous êtes novice dans ce hobby (ou vous aimez simplement jouer aux petits trains) et que vous possédez un bloc d'alimentation DC, contactez-nous avant d'opérer votre F59PH, puisqu'il y a risque de l'endommager (votre locomotive et votre portemonnaie aussi).

Certains blocs d'alimentation produisent un très haut voltage qui ne convient pas aux trains miniatures. Le voltage maximum recommandé est de 15 volts DC. Parallèlement, les blocs d'alimentation DC conçus pour les trains à plus grande échelle, produisent un voltage beaucoup plus élevé que ce que votre F59PH peut supporter. Prière de vous référer à l'avertissement surligné se trouvant un peu plus loin dans ce manuel.

Si vous utilisez un bloc d'alimentation conçu pour les ensembles de train ou trains à grande échelle, le circuit de votre locomotive pourrait ressembler à celui d'un repas surgelé oublié dans votre micro-onde, alors que vous avez inséré un chiffre de trop dans la minuterie. Dans de telles circonstances, nous ferons de notre mieux pour vous aider. Par contre, des frais pourrait en résulter si des pièces ou de la main d'œuvre était requise, et ce, parce que vous n'avez pas lu ce manuel. Avez-vous toujours envi d'un repas surgelé?

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC

La F59PH comporte une carte-mère spécialement conçue pour nos décodeurs. Elle est reliée à la voie, le moteur ainsi qu'aux sorties de l'éclairage. Elle est également protégée par un capuchon pour prise à 21 broches attaché à celle-ci. Pour installer un décodeur, retirer le capuchon et installer un décodeur à 21 broches. Ce dernier doit comporter huit sorties pour les fonctions.

Au moment d'écrire ces lignes, nous recommandons le décodeur à 21 broches suivant:

- ESU #59029 - LokPilot 5 Basic avec 21MTC
- ESU #59529 - LokPilot 5 DCC avec 21MTC

Nous croyons que les décodeurs comportant 21 broches sont supérieurs, puisqu'ils comportent suffisamment de sorties pour assurer le branchement de toutes les fonctions de l'éclairage. Les résistances requises sont intégrées à notre carte-mère ESU exclusive afin de vous épargner des heures de recherche inutile. Branchez simplement l'un des deux décodeurs recommandés et vous obtiendrez une locomotive DCC. Certains d'entre vous ont des préférences en ce qui a trait au choix des décodeurs et par conséquent, nous ne pouvons malheureusement pas vous assister, ni pour l'installation, ni pour l'attribution des fonctions.

Nous avons créé une fonction d'attribution (Mapping) pour la F59PH qui peut être téléchargée à même le décodeur ESU, 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 de notre site web. Un LokProgrammer ESU sera nécessaire afin d'attribuer les fonctions aux décodeurs 59029 ou 59529. Si vous n'en possédez pas, vous pouvez ajuster les valeurs de la façon traditionnelle.

Les décodeurs de la F59PH seront vendus séparément. S'ils ne sont pas disponibles sur notre site alors que vous lisez ces instructions, veuillez communiquer avec notre bureau, choisissez un numéro au hasard entre 1 et 62, divisez-le par 3, multipliez par 6, et prenez les deux derniers chiffres. Composez le numéro du poste et vous serez redirigé vers quelqu'un sur qui jeter votre dévolu. Criez-lui après gentiment s'il vous plaît.

Si vous désirez installer un décodeur différent de celui suggéré, nous ne pourrons plus jamais être amis. Ne vous excusez pas et n'essayez pas de revenir en arrière. Ce n'est rien de personnel, mais nous avons compris. Vous ne voulez tout simplement pas nos conseils.

OPÉRATION - DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre locomotive F59PH munie 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 dans OPÉRATION - DC (SANS LE SON) au sujet de l'utilisation des blocs d'alimentation pour ensemble de train ou trains à grande échelle. En mode DC, peu d'options sonores s'offrent à vous.

— AVERTISSEMENT —

Les produits Rapido sont conçus pour une utilisation sécuritaire lorsque le voltage se situe entre 0V et 16V. Tout voltage excédant 16V – incluant des vagues d’ondes irrégulières, des surtensions de voltage ou des courts-circuits – peuvent occasionner des dommages parfois irréversibles au produit. Les blocs d’alimentation provenant “des ensembles de train” ont la réputation de souffrir de ces trois irrégularités fortuites, alors que les systèmes d’alimentation haut de gamme sont munis d’un dispositif de sécurité qui les prévient. Rapido recommande systématiquement l’utilisation d’un système d’alimentation électrique à la hauteur de la qualité des modèles que vous exploitez. Si vous lisez ceci, vous avez de toute évidence opté pour des locomotives et du matériel roulant haut de gamme de qualité muséale. En espérant que vous avez fait le choix qui s’impose en investissant pour un bloc d’alimentation électrique de qualité.

Bien qu’il existe plusieurs systèmes d’alimentation, certains ont la réputation d’avoir entraîné des dommages à la circuiterie par le passé. Si vous possédez l’un des blocs d’alimentation suivants, NOUS VOUS PRIONS DE NE PAS L’UTILISER et de communiquer avec nous pour de l’information supplémentaire: MRC RailPower 1300/1370-series, Bachman Spectrum Magnum, Atlas 313 Universal Power Pack.

En DC, les fonctions d’éclairage sont limitées. Certains manufacturiers produisent des blocs d’alimentation pour réseaux DC qui imitent des sons de locomotives. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces technologies barbares, nous n’en connaissons pas les effets, qu’ils soient bénéfiques ou maléfiques sur votre F59PH. Si l’un de ces blocs d’alimentation venait à embrouiller le circuit de votre locomotive, nous essaierons de la réparer, mais le tout à vos frais. Les technologies inconnues ne font pas bon ménage avec les locomotives Rapido et c’est pourquoi nous devons vous facturer pour ces bris. Alors débarrassez-vous une fois pour toute de votre convecteur temporel.

C'est habituellement à cette étape-ci du manuel que Jason lance une craque subtile à ses amis modélistes qui ne veulent pas passer du DC au DCC. Les autres membres du personnel continuent de lui rappeler ce qui s’est passé la dernière fois qu’il l’a fait. Un groupe de journaliers des guides de la maçonnerie l’ont kidnappé et bâillonné. D’ailleurs, il en fait toujours des cauchemars. Mais tant qu’on lui rappelle cet épisode, il demeure gentil avec les inconditionnels du DC.

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 V5 fabriqués par ESU avec la fonction pleine puissance, programmés à partir du son provenant d'une vraie F59PH fabriquée par la GMDD. Soyez assuré que le son produit par ces décodeurs ne reflète rien de moins que la réalité.

D'une plus grande importance, les sons ont été enregistrés lors d'un véritable effort de traction produisant un son d'une qualité supérieur. Si vous avez des décodeurs provenant d'autres fabricants 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 ont été programmés avec des enregistrements provenant d'une locomotive tirant un train en effort de traction. Nous ne supportons tout simplement pas les décodeurs qui n'ont pas été conçus de cette façon.

Des instructions plus détaillées pour les décodeurs sont disponibles pour téléchargement dans le manuel du décodeur ESU LokSound V5 et sur notre site web, y compris toutes sortes de valeurs CV que nous ne comprenons toujours pas.

L'ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre F59PH est programmé en usine à l'adresse 3. En DCC, nous vous suggérons avant tout de vérifier son fonctionnement à cette adresse. 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 en programmation. En voie principale, assurez-vous qu'aucune autre locomotive comportant l'adresse 3 ne s'y trouve (l'adresse par défaut des locomotives neuves), sinon elles auront TOUTES changés d'adresse!

Soyez avisé que certains systèmes DCC se comportent plutôt bizarrement au moment de programmer en voie de programmation, principalement à cause de la forte demande en courant. Si cela vous arrive, essayez la programmation en voie principale.

ACTIVER LE SON

Appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la F59PH suivie par le son au ralenti. Vous pouvez modifier les valeurs CV pour empêcher la locomotive de se déplacer jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. Nous ne sommes pas fervents de cette caractéristique et c'est pourquoi nous l'avons désactivé.

Pour plus d'informations, référez-vous au manuel complet du décodeur LokSound V5. Cette fonction s'appelle le «délai de départ du moteur» et au moment d'écrire ces lignes, elle se trouvait à la section 13.2 de la page 89 du manuel ESU Loksound 5.

Si vous appuyez sur F8 alors que la locomotive se déplace, la séquence de démarrage n'aura pas lieu et le son s'allumera tout simplement. Appuyez une nouvelle fois sur F8 pour éteindre le son.

Prenez note que si vous écoutez votre F59PH au ralenti et que vous sélectionnez une autre locomotive avec votre 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 F59PH s'éteindra subitement. Ils devront appuyer de nouveau sur F8.

FONCTIONS

F0	Phare avant	F11	Feu Stroboscopique (si munie)
F1	Cloche	F12	Lumière d'urgence/Gyralite (si munie)
F2	Flûtes	F13	Phare Arrière
F3	Crissement du rail	F14	L'Alimentation Électrique de Service (AES)
F4	Maintien de la Vitesse	F16	Purges Sarco
F5	Flûtes en Doppler	F17	Éclairage des Marches
F6	Phares de Fossé	F18	Éclairage au Sol
F7	Phare Avant en Veilleuse	F19	Numéros Illuminés
F8	Démarrage/Muet/Éteindre	F20	Compresseur à Air
F9	Feux de Classification/Signaux de Queue		
F10	Frein Direct		

FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F0 Phare Avant

Contrairement aux vraies locomotives, le phare de notre F59PH est directionnel. Contrairement à certaines locomotives FP ou FPA dont le phare demeure allumé à l'une ou l'autre des extrémités peu importe la direction du mouvement, la nôtre fonctionne selon la direction du mouvement. Si par contre vous souhaitez que le phare soit allumé dans le sens contraire du mouvement, veuillez consulter F13 Phare Arrière un peu plus loin dans ce manuel.

F1 Cloche

Un des sons les plus difficiles à reproduire est probablement la cloche. Quoi qu'il en soit, il y a de fortes chances qu'elles aient toutes leur propre son, qu'elles soient

pneumatiques ou électriques. Ainsi, c'est vraiment à l'utilisateur de choisir une cloche à son goût. Parlant de goût, Jason adore les cloches électroniques. Nous comprenons pas pourquoi, mais c'est ainsi. Consultez la section « Paramètres de son personnalisés » pour plus de détails sur la façon de personnaliser votre cloche.

F2 Flûtes

Nous aimons vraiment les flûtes. Mais qui ne les aime pas? Nous vous offrons dorénavant une vaste gamme de flûtes qui conviendra à votre locomotive. Pour obtenir un « coup » bref, appuyez brièvement sur la touche F2 ou « HORN ». Si vous obtenez un long coup, c'est que vous tenez la touche enfoncée trop longtemps. Si rien n'y fait alors que vous essayez par tous les moyens, changez votre système pour un NCE. Les flûtes par défaut sont des P5, mais plusieurs autres sont aussi disponibles sur ce décodeur. Référez-vous à « Paramètres de son personnalisés » ci-dessous.

F3 Crissement du rail

Lorsque nous avons introduit le crissement du rail sur la SW1200RS en 2018, nous avons créé un monstre. Maintenant, il est impossible de négocier des courbes sans se faire entendre alors que la majorité du voisinage se fait réveiller - peu importe la locomotive - nous avons inclus le son des crissements du rail. Si vous dérangez votre voisin avec ce vacarme, continuez d'appuyer sur F3 feignant ne pas l'entendre.

F4 Maintien de la Vitesse

La fonction ESU « Pleine Puissance » vous permet de jouer avec le moteur de votre F59PH tout comme un d'instrument de musique. En appuyant sur F4, vous activez « le maintien de la vitesse ». 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 se fera entendre.

La fonction « Pleine Puissance » est encore plus joli 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 F4, vous mettez ainsi fin à la fonction « Pleine Puissance » et votre locomotive accélérera ou décélérera peu importe la position du manipulateur. Prenez des notes sur les différentes étapes et des vitesses obtenues lors de l'utilisation de « Pleine Puissance », afin de revenir à la même vitesse lors de la désactivation de « Pleine Puissance ». Autrement, votre F59PH s'envolera comme un oiseau.

F5 Flûtes en Doppler

Actionnez à haute vitesse à l'approche des passages à niveaux. Le Doppler est tout indiqué pour un train à rythme modéré sifflant pour un passage à niveau. Lorsque vous modifiez les flûtes par défaut pour F2, le Doppler passera également

à la tonalité appropriée. C'est comme si nous étions des sorciers ou quelque chose comme ça.

F6 Phares de Fossé

F6 allumera les phares de fossé. Contrairement aux vraies, les phares de fossé sont directionnels (tout comme le phare avant). N'oubliez pas d'éteindre vos phares de fossé en appuyant sur F7 à l'approche d'un autre train, car ils sont AVEUGLANTS pour les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse. Prenez note que Rapido n'offre pas de verres fumés à ses clients! Pour les locomotives américaines uniquement, lorsque vous utilisez F2, les phares de fossé clignoteront jusqu'à quelques secondes après l'arrêt des flûtes. Au Canada, les phares de fossé ne sont pas requis de clignoter pour les trains voyageurs.

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 il est aveuglant pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse. Référez-vous aux verres fumés ci-dessus. Omettre de diminuer l'intensité du phare avant constitue une violation à la règle 17 du REF. Vous trouverez réponses à tous vos questions concernant celle-ci et toutes les autres règles du REF sur internet.

F8 Démarrage/Muet/Éteindre

Alors que votre locomotive est stationnaire, F8 activera la séquence de démarrage des sons du moteur. Si votre locomotive est déjà en déplacement et que vous appuyez sur F8, la séquence de démarrage sera omise alors que le son se fera tout simplement entendre. Si toutefois le son est déjà présent, appuyez sur F8 pour éteindre les sons. Si votre locomotive est stationnaire, vous constaterez que le moteur s'éteindra avant que tous les sons s'éteignent.

Si vous disposez d'une manette DCC comportant seulement huit fonctions, vous pouvez modifier l'attribution des touches en suivant les directives contenues dans le manuel ESU Loksound V5, lequel peut être téléchargé à même notre site web sous la rubrique Support. L'autre alternative serait de vous moderniser ou d'acheter système DCC plus récent, ce qui comporte un peu moins de contrainte.

F9 Feux de classification/Signaux de Queue

Lorsque vous appuyez sur F9, les feux de classification blancs s'allument. En appuyant une deuxième fois sur F9, les feux passent au vert, une troisième fois au rouge et enfin, en appuyant à nouveau sur F9, les feux s'éteignent. Autrefois, les feux de classification blanc étaient utilisés pour signifier qu'un train circulait en tant

que facultatif alors qu'il n'apparaissait pas dans l'indicateur, selon une classe et un numéro de train. Les feux de classification verts indiquaient qu'il y avait une section supplémentaire d'un train qui apparaissait à l'horaire. Les feux rouges indiquaient l'arrière d'un train selon la définition du REF comme suit : TRAIN : Locomotive attelée ou non à des wagons ou à des voitures et destinée à circuler sur la voie principale à plus de 15 mi/h, ou véhicule d'entretien désigné comme un train.

F10 Frein Direct

F10 fonctionne comme les freins d'une vraie locomotive. Appuyez sur F10 et vous mettez les freins. Désactivez F10 et les freins se relâchent, vous pouvez donc recommencer à avancer. La fonction de maintien de la vitesse d'ESU, a rendu la fonction de freinage plus populaire, nous l'avons donc déplacée vers F10 pour qu'elle corresponde à la norme ESU. Le son par défaut est basé sur des sabots de frein en composite, mais si vous aimez vos tympans, vous pouvez le changer en sabots de frein en fonte et vous tordre de douleur à chaque fois que le train s'arrête. Consultez la section "Paramètres de sons personnalisés" et apprenez à modifier ce paramètre.

F11 Feu Stroboscopique (Metrolink seulement)

Appuyez sur F11 pour voir les jolies lumières clignotantes sur le toit de la cabine de la version Metrolink. Mais personne d'autre ne les a eues.

F12 Lumière d'urgence (Metrolink seulement)

Si vous appuyez sur F12, il vaut mieux que ce soit une urgence ! Les prototypes Metrolink sont équipés d'un dispositif qui affiche une lumière rouge à l'avant de la locomotive lorsque les freins d'urgence sont actionnés, soit par le mécanicien, soit par une rupture de la conduite générale, soit par quelqu'un qui active la poignée d'urgence à l'intérieur du train. Ce déversement d'air peut provoquer un déraillement en portefeuille qui encombre une voie parallèle et peut ruiner la journée de quelqu'un d'autre. La lumière rouge avertit les trains venant en sens inverse de s'arrêter et de faire attention à un éventuel problème. Vous pouvez reproduire cela en activant F12. Naturellement, cela ne se produirait jamais à l'échelle HO, car nos compétences en matière de voies et de conduite des trains sont toujours parfaites, n'est-ce pas?

F12 Gyalite (Metra seulement)

Metra à Chicago, a équipé ses unités F59PH d'un Gyalite clignotant, reproduit sur notre modèle en utilisant la fonction F12. Ce feu déplace le faisceau lumineux de façon circulaire devant la locomotive. En plus d'avertir les piétons et les voitures le long de la route, il signale également aux avions volant à basse altitude et éventuellement les ovnis.

Si vous possédez une GO, AMT, ou TRE, désolé, pas de lumière spéciale pour vous! Vous devez souffrir.

F13 Allumage et Extinction du Phare arrière

En appuyant sur F13, le phare arrière s'allume et s'éteint. C'est magique, je vous le dis!

F14 L'Alimentation Électrique de Service (AES)

La F59PH était une amélioration par rapport aux anciennes locomotives F40PH, car elle disposait d'un groupe électrogène diesel distinct, qui fournissait toute la puissance (AES) pour alimenter en électricité les voitures du train. N'étant pas « abasourdissante » comme la F40PH, la F59PH était beaucoup plus agréable à entendre et moins gourmande en carburant. Elles permettaient également d'utiliser toute la puissance du moteur principal pour la locomotion plutôt que d'en perdre une partie pour l'alimentation de l'hôtel. Pour activer l'AES, appuyez sur F14 et alimentez vos voitures.

F16 Les Purges Sarco

Nous avons fourni le son sporadique des purges Sarco en F16. Par défaut, elle est toujours allumée, comme le ferait une vraie locomotive est en marche (et pendant quelques minutes après son arrêt). Mais si vous préférez ne pas l'entendre du tout, il suffit d'appuyer sur F16 pour la faire taire.

F17 Éclairage des Marches

Nous en avons assez d'être poursuivis par des avocats spécialisés dans les modèles HO, qui affirment que l'obscurité des marches constitue un risque pour la sécurité des équipes de locomotives. Par conséquent, nos modèles F59PH sont équipés de l'éclairage des marches!

F18 Éclairage au Sol

Ces ampoules éclairent le sol et les boggies de la locomotive. Pourquoi les avons-nous incluses? Parce qu'elles sont bien conçues, bien sûr. Oh, et votre mécanicien de locomotive sera heureux la nuit lors des manœuvres. Par défaut, elles sont allumées. Appuyez sur F18 pour les éteindre.

F19 Numéros Illuminés

Par défaut, les numéros illuminés sont allumés en permanence. Nous détestons avoir à les rallumer après une panne de courant. Si vous voulez les éteindre, appuyez simplement sur F19.

F20 Compresseur à Air

Pompez l'air ! En appuyant sur F20, cela activera le compresseur à air, mais par défaut, le fichier son jouera cette fonction de manière aléatoire.

PARAMÈTRES SONORES PERSONALISÉS

La F59PH était utilisée par plusieurs opérateurs et, en tant que tel, était équipée d'une multitude de flûtes, et pouvait même présenter des sons de cloche légèrement différents, des matériaux de frein différents et tout le reste.

Les flûtes par défaut sont des Nathan P5. Nous n'avons aucune justification scientifique à cela, si ce n'est qu'il sonnait bien lors d'un test les yeux bandés avec notre secrétaire sans sa permission. Vous pouvez les changer en modifiant la valeur en CV 163. Nous avons également choisi des valeurs par défaut dans les autres catégories parce que quelqu'un devait prendre les décisions importantes. Ils peuvent tous être modifiés en ajustant la valeur CV respective.

Flûtes

- CV 163=0 Nathan P5
- CV 163=1 Nathan K5LA (*Défaut*)
- CV 163=2 Nathan M3H
- CV 163=3 Leslie RS-2M
- CV 163=4 Nathan K3HA
- CV 163=5 Nathan K3L
- CV 163=6 Nathan K3H
- CV 163=7 Nathan K5H
- CV 163=8 Nathan P5A
- CV 163=9 Nathan P5 (Vielle Fonte)
- CV 163=10 Nathan M3RT1
- CV 163=11 Leslie S3L
- CV 163=12 Leslie S5T
- CV 163=13 Nathan K5LR24
- CV 163=14 Leslie S5TRF

Cloches

- CV 164=0 Cloche en Acier EMD #1 (*Défaut*)
- CV 164=1 Cloche en Acier EMD #2
- CV 164=2 Cloche en Acier EMD #3
- CV 164=3 Cloche Élect. Graham-White #4
- CV 164=4 Cloche Élect. Graham-White #5

Purges Sarco

- CV 166=0 Purge Sarco #1 (*Défaut*)
- CV 166=1 Purge Sarco #2
- CV 166=2 Purge Sarco #3
- CV 166=3 Purge Sarco #4

Crissement des Freins

- CV 165=0 Sabots en Composite #1 (*Default*)
- CV 165=1 Sabots en Composite #2

Notez qu'après avoir modifié les flûtes, la cloche ou tout autre effet sonore, il peut être nécessaire d'effectuer un cycle d'alimentation (éteindre et rallumer). Et le fait de changer les flûtes par défaut modifie automatiquement l'enregistrement doppler sur F5 également.

PARAMÈTRES SONORES

Le volume des sons du décodeur a été réglé en usine à des niveaux que nous trouvons confortables sur nos voies d'essai.

Le niveau du volume des sons demeure une affaire de goût personnel (spécialement si vous devenez sourd comme nous), et ce qui est adéquat pour un réseau ne l'est

probablement pour un autre. Heureusement, tous les niveaux de sons peuvent être facilement ajustés pour rencontrer vos désirs et nous vous recommandons d'expérimenter avec des niveaux différents si vous n'aimez pas ceux d'origine.

Pour ajuster les niveaux du volume des sons, 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 en voie de programmation qu'en voie principale (mode ops), si toutefois votre système DCC supporte la programmation en 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 de votre 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 le volume des sons, assurez-vous que CV 31 est réglé à 16 et CV 32 est réglé à 1. CV 31 et CV 32 sont utilisé comme registres sélecteur d'index. Donc assurez-vous de le placer en premier car nous ne serons tenus responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront. Ou utilisez un LokProgrammer.

PARAMÈTRES SONORES DE LA F59PH

KEY	FUNCTION	CV	DEFAULT	RANGE	YOUR VALUE
	Volume Principal	63	155	0-192	
F1	Volume de la Cloche	283	60	0-128	
F2	Volume des Flûtes	275	128	0-128	
F3	Volume Crissement de Roues	435	30	0-128	
F5	Volume Effet Doppler	355	75	0-128	
F8	Volume du Moteur	259	80	0-128	
F10	Volume freins Appliqués/Relâchés	339	30	0-128	
F14	Volume de l'AÉS	499	90	0-128	
F16	Volume Purges Sarco	387	80	0-128	
F20	Volume du Compresseur à Air	307	40	0-128	

RÉINITIALISATION D'ORIGINE

Sur votre F59PH, vous pouvez effectuer une réinitialisation d'origine en entrant une valeur de "8" dans CV 8. Notez que cela entraînera la perte de tous vos nouveaux réglages de volume et de moteur, vous devrez donc reprogrammer tous les réglages que vous souhaitez conserver. Comment ça, vous n'avez pas pris de notes ? ON VIENT DE VOUS DIRE DE PRENDRE DES NOTES. Si nous avons un groupe, vous seriez viré de celui-ci. Encore !

Vous ne pouvez PAS perdre tous les sons préenregistrés sur votre décodeur de la F59PH en effectuant une réinitialisation d'origine. Cependant, après avoir effectué une réinitialisation, votre F59PH peut commencer à ressembler à Foster Hewitt appelant un match des Maple Leafs. Si cela se produit, vous avez probablement perdu la tête. Nous ne savons pas non plus comment le changer en Dick Irvin appelant un match des Canadiens. Mais ne vous inquiétez pas. Asseyez-vous, prenez du pop-corn et profitez du match.

À propos, ne prêtez pas attention à la personne qui s'introduit dans votre salle d'exposition pour tenter de voler votre F59PH Rapido, parce que vous avez mal lu les instructions à la page 4.

ASTUCES POUR UNE BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE

Il existe une astuce géniale que vous pouvez utiliser pour obtenir une vitesse lente encore meilleure et un fonctionnement plus souple avec votre F59PH munie d'un moteur à 5 pôles à enroulement oblique. Il s'agit de la fonction de réglage automatique du moteur. Cette fonction permet d'ajuster automatiquement la force contre-électromotrice dans la plupart des cas (encore une fois, dans la PLUPART des cas) et de vous offrir des performances phénoménales à faible vitesse. Nous vous recommandons fortement de roder votre locomotive (comme mentionné plus haut dans le manuel) pour que les engrenages s'engrènent bien avant d'appliquer cette fonction.

Afin d'utiliser ce réglage automatique, vous devez procéder aux réglages suivants:

- Utilisez la programmation en mode Ops, c'est-à-dire la programmation sur le poste principal.
- Assurez-vous que votre locomotive est en "marche avant".
- Assurez-vous que vous disposez d'une section de voie plane et droite avec un espace suffisant devant la locomotive. Quand nous disons ample, nous voulons dire 3-5 pieds (1-1,5 mètres) de voie vide. Dans la mesure du possible,

évités les trous, les aiguillages ou autres travaux spéciaux sur la voie. Toute perturbation ou irrégularité pourrait entraîner une lecture incorrecte de la résistance du moteur.

- Vous devrez peut-être installer des pylônes ou un bloc de travail pour empêcher d'autres modélistes errants de pénétrer sur votre territoire. Des petits drapeaux bleus sont également utiles.

Une fois que vous avez établi votre configuration, commencez par régler la CV 54 sur une valeur de 0. Puis sortez du mode de programmation et allumez la sonnerie (appuyez sur F1).

Votre F59PH décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera soudainement. Si vous aviez auparavant installé un équipage à l'échelle HO sans ceintures de sécurité à l'échelle HO, vous voudrez peut-être envoyer une ambulance à l'échelle HO pour s'occuper des blessés. Après cela, vous devriez avoir un contrôle moteur fabuleux. Si vous devez un jour réinitialiser votre locomotive, vous pouvez refaire le réglage automatique - cela ne prend que quelques secondes. N'oubliez pas d'installer les ceintures de sécurité si vous ne l'avez pas déjà fait.

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 V5 disponible à la rubrique Support de notre site web.

GARANTIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive F59PH. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composantes neuves. Advenant une impasse, nous la remplacerons tout simplement, conditionnel à la disponibilité de l'inventaire. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois après la date de livraison. 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 en afin de trouver une solution qui vous conviendra.

Certaines choses ne sont pas incluses dans cette garantie. Si votre F59PH 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 – veuillez communiquer avec nous et nous vous ferons parvenir les pièces nécessaires.

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

Le projet de la F59PH a été un travail d'amour pour les locomotives de trains voyageurs canadiens. Il s'agit encore d'une autre de ces locomotives qui semblent avoir été négligées pendant trop longtemps, et nous avons donc décidé de lui rendre justice. Bien sûr, pour ce faire, nous devons faire appel à quelques experts.

Sans l'aide des personnes suivantes, rien de tout cela n'aurait été possible: Mike Armstrong, Thomas Blampied, Jay Brooks, Dan Dell'Unto, Chris Fox, Brandan Frisina, Stephan Gardner, Manny Jacob, Richard Longpre, Jakob Mueller et David Vincent.

DAN GARCIA PHOTO



**CONTACT US!
CONTACTEZ NOUS!**

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

**Tel. (905) 474-3314
Toll Free 1-855-LRC-6917
Fax. (905) 474-3325
Email. trains@rapido trains.com**