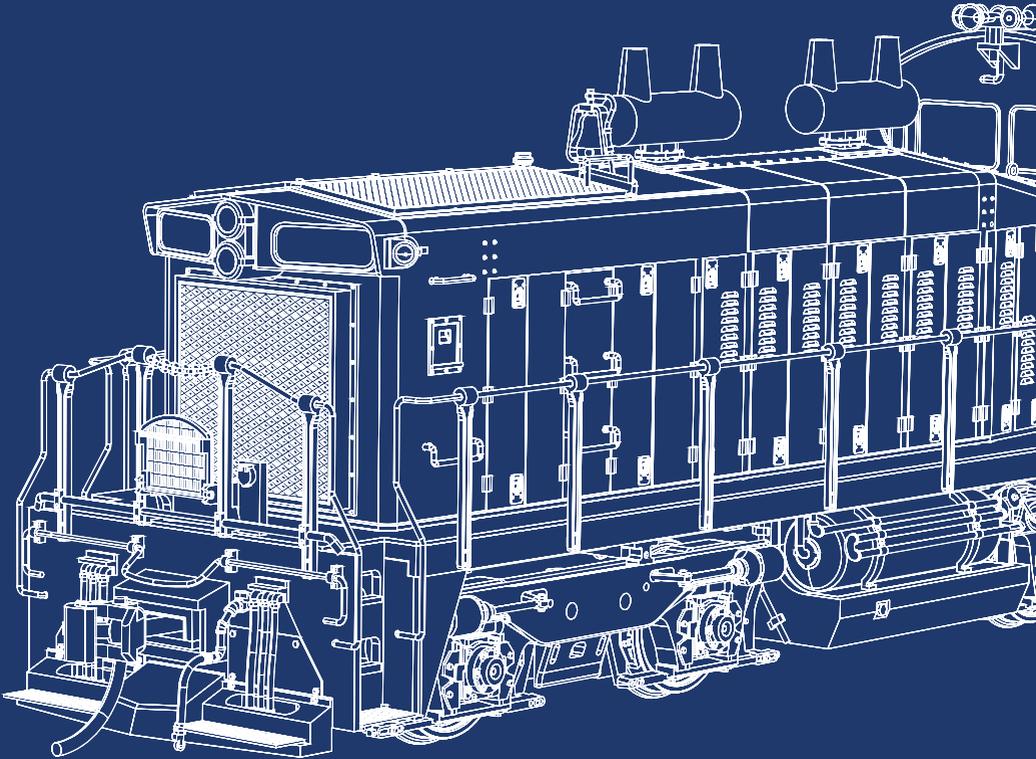


# SW1200RS

## Manuel de l'opérateur

ENGLISH ON OTHER SIDE



**LIGNES DIRECTRICES DE LA LOCOMOTIVE SW1200RS**

Nous vous remercions d'avoir acheté ce modèle sublime de cette locomotive manœuvre-ligne Canadienne, la SW1200RS. Depuis les débuts de Rapido Trains, celle locomotive a été parmi les plus demandées de notre clientèle. Soyez assurés, vous ne serez pas déçu.

S'il s'agit de votre première locomotive Rapido, nous devons vous le demander – où diable étiez-vous? Nous produisons des modèles depuis treize ans. Ce n'est qu'AUJOURD'HUI que vous découvrirez notre entreprise? Pour cette raison seulement, nous allons nous assurer que ce sera le coup de foudre avec votre SW1200RS. Par la suite, vous allez murmurer en vous disant : «qu'est-ce que j'ai manqué durant toutes ces années? Je veux me procurer tous les modèles Rapido produits par le passé, et ce peu importe l'échelle! Et plus spécialement ceux Britannique un peu grossier!» Nous vous en somme reconnaissant.

Si vous êtes un client de longue date, vous n'avez qu'à déposer votre locomotive sur la voie en prenant soin de ne pas l'opérer en UM avec une locomotive type F de Tyco. Et surtout, ne la faites pas flamber avec un contrôleur bas de gamme. Sérieusement – l'option la moins risquée demeure l'utilisation en UM avec une locomotive F de Tyco...restez à l'écart des contrôleurs bas gamme car ces derniers peuvent transformer votre locomotive en cocktail Molotov.

Vous êtes averti. Ce manuel comporte une quantité considérable d'insinuations linguistiques inappropriées, incluant quatre éclairs, deux fissures et un orang-outan. Soyez sans crainte, ces vilaines choses n'apparaissent que dans la phrase précédente et ne vous causeront aucun souci par la suite.

Comme c'est la coutume, si quelque chose n'allait pas avec votre SW1200RS, n'hésitez pas à nous contacter. Nous soutenons nos produits à 100%. L'option privilégiée demeure le courriel (trains@rapidotrains.com) mais le téléphone, Postes Canada, ainsi que le yack voyageur s'offre à vous.

Prière de ne retourner aucun modèle avant d'obtenir une autorisation de notre part. Si vous avez acheté ce modèle en 2018 et que vous l'avez caché sous votre réseau, oubliez le modélisme ferroviaire et lancez-vous dans l'élevage de yack pour finalement vous en remettre à votre passe-temps à l'âge de 173 ans, alors que nous seront tous morts. Utilisez votre matière grise afin de reproduire toute pièce défectueuse. En fait, pourquoi ne pas le programmer pour construire un nouveau réseau? Étant donné la surpopulation planétaire, votre réseau sera restreint à la grandeur d'une boîte de céréale. En vous souhaitant la meilleur des chances.

**CONTACTEZ NOUS!**

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

**Télé. (905) 474-3314 - Sans Frais 1-855-LRC-6917**  
**Télec. (905) 474-3325**  
**Courriel. trains@rapidotrains.com**

**TABLE OF CONTENTS**

Historique du Prototype ..... 4  
 Rodage ..... 5  
 Comment Tenir Votre SW1200RS ..... 5  
 Vérifier et Ajuster Votre Locomotive ..... 6  
 Pièces Manquantes ou Défectueuses ..... 6  
 Retirer la Carrosserie ..... 7  
 Opération – DC (San le Son) ..... 8  
 L’installation d’un Décodeur DCC Sans le Son ..... 8  
 Opération – DC (Avec Son) ..... 9  
 Opération – DCC (Avec Son) ..... 10  
     • Adresse de la Locomotive ..... 10  
     • Allumez le Son ..... 11  
     • Fonctions ..... 12  
     • Les Fonctions: Informations Supplémentaires ..... 12  
     • Les Flûtes ..... 15  
     • Réglage du Volume du Son ..... 15  
     • Table de Réglages du Volume du Son de la SW1200RS ..... 16  
     • Remise à Zéro d’Origine ..... 16  
     • Astuces pour une Basse Vitesse Impressionante ..... 16  
     • Informations Supplémentaires ..... 17  
 Garantie à Vie Limitée ..... 17  
 Remerciements ..... 18  
 Notes ..... 18

**RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DCC DE LA SW1200RS**

F0	PHARE AVANT
F1	CLOCHE
F2	FLÛTES
F3	GRINCEMENT DANS LES COURBES
F4	PLEINE PUISSANCE
F5	FLÛTES EN DOPPLER
F6	PHARES DE FOSSÉ (SI MUNIE)
F7	PHARE AVANT EN VEILLEUSE
F8	DÉMARRAGE/MUET/ÉTEINDRE
F9	FEUX DE CLASSIFICATIONS
F10	ÉTEINDRE LES NUMÉROS ILLUMINÉS
F11	ÉCLAIRAGE DE LA CABINE
F12	UTILISATION EN MANŒUVRE

## L'HISTORIQUE DU PROTOTYPE

### Que signifie vraiment «RS»?

En deux mots: Road Switcher (Manœuvre-Ligne). La SW1200RS s'utilise aussi facilement dans les triages que sur la voie principale.

Tel que produite, la GMD (General Motors Diesel Division à London, Ontario) SW1200RS se distingue des autres SW1200 conventionnelles par ses boggies Flexicoil (une conception signée GM offrant une suspension améliorée ainsi qu'une qualité de roulement supérieure en comparaison aux boggies classiques AAR conçus pour les manœuvres) ; engrenage 62:15 pour une vitesse maximale de 65-mph; utilisable en UM; et phares avant/numéros illuminés pleine largeur aux deux extrémités. Un réservoir de carburant de 775 gallons – 500 gallons pour une locomotive manœuvre-ligne comparable – permettant aux locomotives RS de s'aventurer au-delà des limites du triage. Tout comme la SW1200 classique, le moteur GM 12 cylindres 567C procure 1200 CV.

### Canadien National

Le CNR a acquis un total de 192 SW1200RS entre 1955 et 1960, No. 1204-1397 (il n'y a pas de 1269 ou 1270). Puisqu'elles étaient à toute fin pratique mécaniquement identiques aux GMD-1, elles faisaient parties de la même classe, soit des GR-12 General Motors, Road switcher, 1200 CV. Sur les SW1200RS du CN, on observe deux caractéristiques distinctes. Les modèles antérieurs, 1204-1290 (GR-12d/f/h/k/l) possédaient des numéros illuminés différents au dessus de la cabine. Aussi, les locomotives Nos. 1204-1318 et 1324 étaient munies du modèle d'escaliers EMD plutôt que les escaliers droits Canadien usuels. Pour tous ceux d'entre nous aux connaissances traditionnelles datant de l'ère pré-internet, les séries 1200 et 1300 possédaient un capot presque identique. Les prises d'air persiennes étaient les même.

Dans les années 80, plusieurs locomotives SW1200RS du CN ont été reconstruites dans la série 7000, incluant 7100-7107. Bien connues sous l'appellation «Sweeps», il s'agissait d'une version combinée de la SW1200RS et de la GP-9, améliorée pour produire 1350 CV. J'aimerais tant les fabriquer un jour. La dernière SW1200RS a été retirée en 2014.

### Canadien Pacifique

Entre le 12 et le 20 avril 1957, la SW1200RS No. 1257 du CNR fut prêtée au Canadien Pacifique pour évaluation dans la région de Winnipeg. Alors qu'il était en mode diésélisation accéléré pour ses indicateurs, le CPR cherchait une locomotive efficace pour les lignes secondaires à faible densité. Des essais concluants ont menés le CPR à placer une première commande pour 31 locomotives livrées par la GMD entre juin et octobre 1958 et numérotées 8100-8130 (classe DRS-12a). Peintes aux couleurs courantes du CPR marron et gris avec lettrage Romain, plusieurs ont tout de même été repeintes avec le lettrage en lettres attachées précédant l'introduction de la nouvelle image CP Rail en rouge action de 1968.

Par la suite, le CPR a acquis deux autres groupes de SW1200RS : Nos. 8131-8146 (classe DRS-12b) au printemps 1959, et les Nos. 8147-8171 (classe DRS-12c) au milieu des années 1960. Parmi la commande de 1959, dix locomotives (Nos. 8131-8140) sont dédiées et affectées à la filiale du Dominion Atlantic Railway (DAR) en Nouvelle Écosse (mais lettrés

avec le CPR courant) mettant ainsi définitivement fin à l'ère de la vapeur sur le DAR. Étant la dernière locomotive construite et livrée en septembre 1960, la SW1200RS No. 8171 se distingue en mettant ainsi fin au programme de diésélisation du CPR. Elle est aussi le dernier exemplaire de ce modèle.

L'avant des locomotives du CPR partageait le même arrangement combiné pour les numéros illuminés/phares avant que ceux installés sur les locomotives du CNR. Par contre, l'arrière comportait un arrangement classique et ne possédait pas de feux de classification/queue intégré. Dans les années 1980, plusieurs de ces locomotives ont été reconstruites et numérotées dans la série 1200. Parmi les modifications, on pouvait observer l'énorme couvercle pour le remplissage du sable sur le capot. Certaines ont reçus des phares de fossé et autres améliorations, mais ont tout de même gardé leurs numéros d'origine. La dernière SW1200RS du CP a été retirée du service en 2012.

### **Que retrouve-t-on dans un nom?**

Officieusement, la variante de la SW1200 est devenue la SW1200RS. En effectuant des recherches pour son livre sur les locomotives «From London (UCRS, 1968)» alors qu'il se trouvait à l'usine de la GMD à London, Ontario, le regretté Peter Cox cherchait à clarifier la quantité exact de SW1200RS produites, puisque sur la quantité totale, seulement quelques-unes étaient de simple locomotives de manœuvre; la majorité étant des locomotives manœuvre/ligne tout usage. Cox suggérait que SW1200RS était une appellation Canadienne propre à ces locomotives manœuvre/ligne et approuvée par le personnel de la GMD, malgré le fait que ni le constructeur et ni le CN n'aient corrigés leurs dossiers officiels.

## **RODAGE**

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre SW1200RS a subi des essais en atelier...durant 2 minutes. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles et d'éliminer les effets saccadé d'un nouveau moteur. Suite à la lecture de ce manuel, nous vous suggérons de mettre votre SW1200RS 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.

## **COMMENT TENIR VOTRE SW1200RS**

La SW1200RS est constituée de nombreuses pièces très délicates. Si vous voulez la ravalier à la qualité d'un modèle produit en 1978, arrachez toutes les pièces. Nous assumons que vous ne voulez pas faire ça, alors la SW1200RS doit être tenue avec beaucoup de précautions. Le réservoir de carburant et le milieu du long capot sont bien accessibles et bien équilibrés – si vous avez des mains assez grandes, le meilleur moyen de la tenir est entre le pouce et l'index de chaque côté du réservoir. Assurez-vous que vous n'ayez pas les mains pleines de pouces avant de la tenir.

Si vous amenez régulièrement votre SW1200RS au club et la manipulez souvent, des pièces peuvent se détacher. Les détails sont faits de plastique et de métal retenus avec une colle, ce qui les rend un peu fragile. Nous avons tenté de fabriquer les petites pièces en ce qui n'existe pas et de les fixer avec une microsoudure permanente. Malheureusement, ce qui n'existe pas n'était pas disponible.

Nous vous suggérons d'emballer votre SW1200RS dans un sac en plastique ou dans son contenant d'origine afin de retenir les pièces qui pourrait s'en détacher. Nous recommandons la colle blanche afin de les remettre en place, mais vous pouvez aussi utiliser une colle CA en prenant les précautions qui s'imposent.

## VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu'elle soit parfaitement ajustée avant de quitter la manufacture. Par conséquent, si le Karaoké de la veille était particulièrement festif, il se peut que votre locomotive comporte certaines anomalies. Afin d'éviter des problèmes opérationnels et de corriger certaines lacunes, nous vous suggérons une pré-vérification rapide.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez du boggie l'essieu en question en soulevant le couvercle sous la boîte d'engrenage. Utilisez un tournevis plat, tout en écartant doucement les cotés de la boîte. Tenez l'essieu par une roue entre le pouce et l'index, puis agrippez l'autre en tournant d'un mouvement de va et vient jusqu'à l'ajustement désiré. Répétez l'opération en sens inverse pour replacer l'essieu dans la boîte d'engrenage et assurez-vous que le couvercle est bien en place dans ses ancrages avant de la déposer sur la voie.
- Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que la tuyauterie sous le châssis tiennent fermement en place. En particulier, les boyaux à air ainsi que les tiges d'attelage aux extrémités peuvent causer des ennuis. Si ces le cas, repliez la tige vers le haut et abaisser l'attelage pour éviter qu'elle n'accroche dans les aiguillages et passages à niveaux. Les outils recommandés sont le Kadee #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).
- Finalement, 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 SW1200RS, veuillez communiquer avec nous. Nous savons que certains d'entre vous n'ose pas manipuler leur modèle. Par conséquent, si une pièce est tombée, elle peut être remise en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. Si vous ne désirez vraiment pas le faire vous-même, vous n'avez

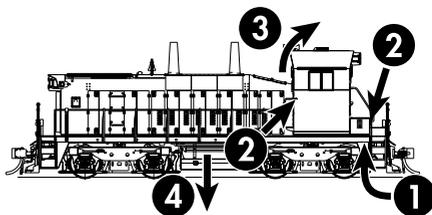
qu'à nous envoyer le modèle et nous le ferons pour vous. Par contre, il se peut qu'à son retour d'autre pièces soient tombées ou endommagées. Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois.

Si une pièce manque et qu'elle ne se trouve pas dans la boîte, communiquez avec nous pour en obtenir une nouvelle. De l'information supplémentaire au sujet de la garantie à vie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

## RETIRER LA CARROSERIE

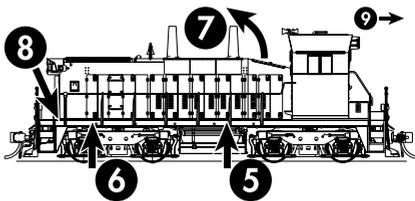
Si vous devez ouvrir votre SW1200RS (pour y installer des personnages, un décodeur etc.), soyez attentif à ce qui suit car celle-ci NE S'OUVRE PAS comme les modèles précédents. En réalité, nous vous suggérons fortement de ne pas l'ouvrir du tout. Mais si cela s'avère nécessaire, suivez attentivement les étapes suivantes.

- 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 télé-porteur 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 télé-porteur qui se trouve en panne présentement. Nous en sommes désolés.
- Ceci étant dit, assurez-vous qu'aucune pièce ne s'envole. Travaillez sur une surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).
- Dans un berceau en mousse (blanc de préférence), retourner la locomotive sur le toit et retirez les deux vis profondes derrière la cabine (et non pas celles qui retiennent la cabine et le pilote) **(1)**. Une fois retirées, retournez la locomotive sur ses roues et retirez les quatre rampes attachées à la cabine (deux rampes de capot et deux rampes d'escalier) **(2)**. Inclinez la locomotive vers l'arrière et retirez la cabine de la carrosserie **(3)**.
- Retirez le réservoir de carburant en le tirant fermement vers les rails **(4)**. Il est ajuster à la presse et dure à retirer, mais il se relâchera par la suite. Soyez attentif pour ne pas accrocher les tuyaux ou les autres pièces situées sur les côtés du réservoir. Souvenez-vous des champs de tantales.



- Remettre la locomotive sur le toit et localisez les 5 pattes retenant le long capot sur le châssis (deux de chaque côté et l'autre sous la prise d'air avant). Elles sont bien dissimulées, et peut-être même que vous les avez endommagées. Repoussez les deux pattes les plus rapprochées de la cabine vers l'intérieur et inclinez lentement le capot

vers l'avant pour les dégager (5). Repoussez les autres pattes situées le long du long capot vers l'intérieur (6) et inclinez un peu plus afin de les dégager (7). N'inclinez pas trop, sinon vous risquez de briser la patte du devant (en assumant qu'elle ne l'est pas déjà). Une fois les pattes latérales dégagées, celle du devant devrait sortir d'elle-même (8) et votre carrosserie sera libre de traverser les prairies de la Saskatchewan (9). Bon, je crois que l'on s'emporte un peu ici.



- Toutes demandes de remplacement de capot ou de cabine suite aux bris des petites pattes nous feront rire et s'en suivra une suggestion diplomate de vous trouver un lac et d'y plonger.

## OPÉRATION - DC (SAN LE SON)

Si votre locomotive SW1200RS n'est pas équipée d'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-la rouler!

Si vous êtes novice dans ce hobby (ou vous aimez simplement jouer aux petits trains) et que vous possédez un contrôleur DC, contactez-nous avant d'opérer votre SW1200RS puisqu'il y a risque de l'endommager (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 contrôleurs conçus pour les trains à plus grande échelle produisent un voltage beaucoup plus élevé que ce que votre SW1200RS pourrait supporter.

Si vous utilisez un contrôleur 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 numéros illuminés sont toujours allumés alors que les phares avant et les phares de fossé (si munie) sont directionnels. Les feux de classification sont fonctionnels, mais ne s'allumeront pas en DC.

## L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

La SW1200RS comporte une carte mère spécialement conçue pour nos décodeurs. Ces derniers sont en communication avec la voie, le moteur et les sorties 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. Le décodeur de votre choix devrait avoir huit sorties pour les fonctions.

Au moment de la conception de ce manuel, seul le décodeur 21 broches suivant est conseillé:

- ESU #54615 - LokPilot V4.0 DCC avec 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 notre carte-mère ESU exclusive afin de vous épargner des heures de recherche inutile. Branchez simplement l'un des deux décodeurs recommandés et vous obtenez 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.

ESU a créé une fonction d'attribution (Mapping) pour la SW1200RS qui peut être téléchargée à même leur 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 SW1200RS 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.

Des décodeurs munis du son pour les SW1200RS seront vendus séparément; s'ils ne se trouvent pas sur notre site web au moment d'écrire ces lignes, téléphonez à Dan et chantez-lui des bêtises...bien calmement.

### **L'INSTALLATION D'UNE AUTRE MARQUE DE DÉCODEUR**

Ne le faites pas.

### **INSTALLER DES BATTERIES ET UNE RADIO POUR LES FAIRE FONCTIONNER**

Non, ne le faites pas non plus.

### **LA RENDRE COMPATIBLE AUX TYCO ET DES CONTRÔLEURS LIONEL DES ANNÉES 1970**

Ouvrez le modèle et videz-en le contenu. Puis, refermez-le et en disposer.

## **OPÉRATION – DC (AVEC SON)**

Afin d'utiliser votre locomotive SW1200RS 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 dans 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.

**AVERTISSEMENT: Si vous avez acheté SW1200RS avec son et que vous l'utilisez avec un contrôleur Model Rectifier Corporation, modèle 1300 DC, arrêtez immédiatement. Ne mettez aucun train sur la voie. 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 SW1200RS détruite par un 1300 ou n'importe quel autre contrôleur DC provenant d'un ensemble de train. Les contrôleurs DC ne doivent pas être utilisés sur des locomotives munis du son. Prenez l'argent d'une locomotive que vous auriez achetée et procurez-vous un contrôleur de qualité.**

Seul les phares avant, les numéros illuminés et les phares de fossé (lorsque munie) fonctionnent en DC. Les feux de classification ne fonctionneront pas non plus. Certains fabricants produisent des contrôleurs qui brouillent le son des locomotives sur les réseaux en DC. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces technologies farfelues, nous n'en connaissons pas les effets bénéfiques ou maléfiques sur votre SW1200RS. Si l'un de ces contrôleurs venait qu'à rôti le circuit de votre SW1200RS, nous essaierons de la réparer, mais le tout à vos frais.

C'est habituellement à cette étape 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 lui ont répétés à maintes reprises ce qui s'est passé la dernière fois qu'il l'a fait. Une groupe de journalistes des guides de la maçonnerie l'on 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. Cependant, c'est Josh qui a écrit ce manuel et il pense que le DC est pour les YIntags. Hab SoSll'. Tichhhhh!

Pour tous ceux d'entre vous au front plissé se sentant profondément insulté, et bien Josh est maintenant congédié.

## 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 et programmés à partir de moteur de...hmm...GMD-1. Le moteur, le capot ainsi que les échappements du toit de ce dernier sont les mêmes, donc produit le même son. Soyez assuré que le son est fidèle à 100%. Les décodeurs ont été améliorés et comprennent la fonction pleine puissance de ESU.

D'une plus grande importance, les sons ont été enregistrés lors d'un véritable effort de traction, dans ce cas-ci...des wagons remplis de grains. Le son des locomotives change lors d'un effort de traction. 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 chargé. 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 dans le manuel du décodeur ESU LokSound Select et sur notre site web pour téléchargement sous la rubrique SW1200RS, y compris toutes sortes de valeurs CV que nous ne comprenons toujours pas.

## ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre SW1200RS est programmé en usine à l'adresse 3. Nous n'en connaissons pas l'origine, mais nous pensons qu'il peut y avoir un lien avec les jeux vidéo d'autrefois où vous deviez régler votre téléviseur à la chaîne 3 afin de vivre la magie et l'expérience de cette technologie. C'est pourquoi votre SW1200RS peut jouer Pong. Désolé,

nous voulions dire «APF TV Fun» pour ceux qui ne pouvait se permettre le vrai Pong.

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, elles auront probablement toutes 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'offre pas la puissance nécessaire 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 l'entrée #36». Un sommaire de base expliquant comment s'y prendre est disponible sur la page support de la SW1200RS 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 pas – ni la plupart des modèles récents de locomotive. 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

Appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la SW1200RS 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. Référez-vous à un manuel complet du décodeur LokSound Select pour plus d'information. Il peut être téléchargé à la page des SW1200RS 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 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 SW1200RS 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 SW1200RS s'éteindra subitement; il ou elle devra appuyer de nouveau sur F8.

«Elle» vous dites. «Vous voulez dire qu'il y a des filles modélistes?» Et bien oui, il y en a, croyez-moi. Nous croyons que le nombre de fille modéliste est en croissance, et ce, plus forte

que celle des pissenlits au printemps, plus spécifiquement si vous habitez Rankin Inlet. Donc le passage de ce manuel s'adresse à «l'intérêt des femmes» et spécialement fait sur mesure pour celles qui ont achetées cette locomotive.

## FONCTIONS

F0	Phares avant	F11	Éclairage de la cabine
F1	Cloche	F12	Utilisation en Manœuvre
F2	Flûtes	F15	Freinage
F3	Grincement dans les courbes	F20	Purge Automatique Sarco - Lent
F4	Pleine puissance	F21	Purge Automatique Sarco - Rapide
F5	Flûtes en Doppler	F22	Purges Automatiques Sarco après l'arrêt du moteur
F6	Phares de Fossé (si munie)	F23	Frein Appliqué/Relâché
F7	Phare avant en veilleuse		
F8	Démarrage/Muet/Éteindre		
F9	Feux de classifications		
F10	Éteindre les Numéros illuminés		

## LES FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

### F1 Cloche

Nous avons réalisé un enregistrement formidable pour notre SW1200RS. En interrogeant une douzaine de cheminot à la boulangerie du coin, nous en sommes venus à la conclusion que le rythme de la cloche «est réglé pour faire du bruit». De toute évidence, la vitesse de chaque cloche de locomotive diffère. Nous avons sélectionné celle qui nous semblait la plus agréable.

### F2 Flûtes

Nous avons tellement appréciés nos derniers enregistrements de flûtes, que nous avons décidés d'utiliser les mêmes. Pour obtenir «coup» bref, appuyez brièvement sur la touche F2 ou «HORN». Si vous obtenez un coup long, c'est que vous tenez la touché enfoncée trop longtemps. Si rien n'y fait alors que vous essayez d'y arriver par tous les moyens, changez votre système pour un NCE. Les flûtes par défaut sont des K3L, mais un M3H est aussi disponible sur ce décodeur. Référez-vous à «Flûtes» ci-dessous.

### F3 Grincement dans les courbes

Comme il n'était pas possible pour une SW1200RS (ou tout autre locomotive manœuvre-ligne) de négocier des courbes sans se faire entendre alors que la majorité du voisinage se faisait réveiller, nous avons inclus le son des grincements dans les courbes témoignant du dur labeur de ces locomotives manœuvre-ligne. En appuyant sur F3 et assumant que votre manette supporte le verrouillage, les grincements continueront sans cesse. Sinon, vous devez appuyer pour l'activer et appuyer de nouveau pour l'arrêter.

### F4 Pleine Puissance

La fonction ESU «pleine puissance» vous permet de jouer avec le moteur de votre SW1200RS tout comme un d'instrument de musique. En appuyant sur F4, 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 charges lourdes. 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 F4, 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 F4 «pleine puissance», autrement, votre SW1200RS s'envolera comme un avion.

Avertissement: Si vous n'avez pas le talent pour jouer d'un instrument de musique, l'utilisation «Pleine Puissance» de ESU ne vous donnera pas le talent dont vous rêvez.

### **F5 Flûtes en Doppler**

Nous avons déniché un merveilleux son de K3L provenant d'une locomotive faisant aux alentours de 30MPH. N'est-il pas beau? Et de plus, si vous décidez de changer pour le M3H (voir Flûtes ci-dessous), l'enregistrement Doppler du M3H sera automatiquement disponible.

### **F6 Phares de Fossé (si munie)**

Appuyez sur F6 et les phares de fossé s'allument ou s'éteignent. Cependant, souvenez-vous de les éteindre à l'approche d'une gare ou d'un autre train se dirigeant en sens inverse, car ils sont aveuglants. Pour mettre les phares avant en veilleuse, appuyez sur F7.

### **F7 Phares 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 vos phares avant en veilleuse - car ils sont aveuglants pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive. J'ai une impression de déjà vécu. Josh, tu es congédié. Josh, tu es congédié.

### **F9 Feux de Classification**

Elles font exactement ce qu'elles doivent faire – allumer les feux de classification. La SW1200RS n'utilise que les feux de classification blancs. Les SW1200RS ne sont pas souvent requises pour mener la première section du Canadien, donc les feux verts ne sont pas nécessaires. Les SW1200RS n'étaient normalement pas utilisés pour pousser les trains de banlieue, mais il est arrivé à quelques reprises que certaines viennent à la rescousse. Si vous désirez l'utiliser pour pousser un train de banlieue à galeries des années 1980 de la STCUM, frottez-les avec un feutre rouge.

### **F10 Éteindre les numéros illuminés**

Les numéros illuminés sont allumés par défaut, ce qui est une grande amélioration depuis la fabrication des modèles antérieurs. Peu importe les ennuyeuses pertes d'alimentation en voie, ils demeurent allumés. Pour les éteindre, appuyez sur F10. Pourquoi les éteindre??

## **F11 Éclairage de la cabine**

Aucune équipe ne devrait écrire ou bien simplement manger dans l'obscurité. Pas plus qu'ils ne doivent s'aventurer dans le réfrigérateur de la cabine en pleine noirceur. En appuyant sur F11, votre cabine sera illuminée. Si vous installez une boule disco en miroirs, vous ne serez pas jugé.

## **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 ou simplement lors de déplacement en voie principale. Appuyez de nouveau sur F12 afin d'annuler l'utilisation des lumières en manœuvre.

## **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 la déplacer vers la fin. Si par contre elle vous manque à un point tel, vous pouvez l'attribuer à une autre fonction en suivant le guide des décodeurs ESU. Il est disponible pour téléchargement sur notre site web à la page du soutien sous la rubrique SW1200RS.

## **Fonctions F16-F19**

Elles ne sont pas utilisées, alors pas besoin d'y toucher...et surtout ne léchez pas votre locomotive.

## **F20 et F21 Purges Automatiques Sarco**

Ces fonctions activent ou désactivent les purges automatiques Sarco. Sur les vraies SW1200RS, elles fonctionnent sans arrêt. De loin, vous ne pouvez pas les entendre. Par contre de près, elles sont facilement audibles. Nous croyons que les Sarco sont trop fortes sur la plupart des locomotives équipées du son. Alors nous avons inclus deux versions contrôlées par des fonctions. Vous pouvez les activer ou les désactiver, ou bien définir la vitesse de purge, soit lente ou rapide.

Si vous appuyez sur F20, le son sera intermittent. Si vous appuyez sur F21, l'intermittence sera plus espacée. Assurez-vous d'éteindre F20 en premier.

Si vous possédez une SW1200RS muette mais désirez l'effet des purges Sarco, restez à l'écart du modèle. La garantie de la SW1200RS exclut le mauvais fonctionnement causé par un excès de salive.

## **F22 Purges Automatiques Sarco après l'arrêt du moteur**

Sur les vraies locomotives, les purges automatiques Sarco continue de se faire entendre même après l'arrêt du moteur. Par conséquent, elles sont toujours "éteintes" par défaut. Si vous voulez les entendre fonctionner quelques minutes après la fermeture du moteur, appuyez sur F22.

## **F23 Freins Appliqués/Relâchés**

Cette fonction éteint le son de l'application et de la relâche des freins au moment du départ ou de l'arrêt. Cette fonction n'affecte rien d'autre que le son – aucun effet sur les autres fonctions.

## LES FLûTES

Le Canadien National et le Canadien Pacifique n'utilisaient pas les mêmes flûtes et par conséquent, le son des deux types est inclus. Par défaut, les flûtes sont des K3L, mais le M3H est aussi disponible. Pour alterner les flûtes, sélectionnez CV 48 et changer la valeur pour un «1» ou un «2» comme suit : conseillé:

- CV48-0 Nathan K3L (Par défaut)
- CV48-1 Nathan M3H

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

## RÉGLAGES DU VOLUME DU SON

Le volume 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 est probablement trop fort ou trop faible sur un autre réseau. 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 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 du 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 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 tenus responsables de vos frustrations et des conséquences qui en résulteront.**

**RÈGLAGE DES VOLUMES DE LA SW1200RS**

FONCTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
VOLUME PRINCIPAL	63	192	0-192	
VOLUME DU MOTEUR	259	128	0-128	
VOLUME DES FLÛTES	275	128	0-128	
VOLUME DE LA CLOCHE	283	50	0-128	
VOLUME FREINS APPLIQUÉS/RELÂCHÉS	347	40	0-128	
VOLUME DE LA RELÂCHE DE L'AIR COURT	363	128	0-128	
VOLUME DU DOPPLER	379	100	0-128	
VOLUME DES PURGES SARCO RAPIDE	371	80	0-128	
VOLUME DES PURGES SARCO LENT	387	80	0-128	
VOLUME DES PURGES SARCO MOTEUR ÉTIENT	395	80	0-128	
VOLUME DU GRINCEMENT DANS LES COURBES	403	128	0-128	

## REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre SW1200RS, 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 SW1200RS, elle a probablement pris feu suite à un survoltage. Ouvrez le capot et éteignez les flammes!

## ASTUCES POUR UNE BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE

Voici un conseil pour obtenir une douceur de roulement à basse vitesse. Cela s'appelle la Mise au Point Automatique du Moteur. Cette caractéristique ajustera automatiquement le Back-EMF dans la majorité des cas et vous obtiendrez des performances surprenantes à très basse vitesse. **NOUS RECOMMANDANS FORTEMENT CETTE CARACTÉRISTIQUE POUR TOUTES VOS LOCOMOTIVE RAPIDO MUNIES DES ESU.**

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 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 afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre SW1200RS 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 SW1200RS 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 SW1200RS. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composantes neuves ou bien nous la remplacerons tout simplement sur le champ advenant une impasse. Cependant, seule la disponibilité de l'inventaire nous permettra d'effectuer ou non un échange. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois.

Si vous 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.

Certaines choses ne sont pas incluses dans cette garantie. Si votre SW1200RS 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!**

Si vous détestez vraiment votre SW1200RS, exprimez-vous librement sur les blogs partout dans le monde. Souvenez-vous que notre compagnie s'épelle T-Y-C-O et nous sommes basé à Woodbury Heights, NJ.

## REMERCIEMENTS

Plusieurs personnes ont contribué afin de faire de la SW1200RS un modèle exceptionnel. Des remerciements spéciaux vont à Dan Dell'Unto, John Eull, Ken Goslett, Dave Love, Steve Lucas, Dave Minshall, Bob Merriam, Jakob Mueller, Brian Schuff, et le Chemin de Fer de l'Ontario Southland. Nous ne pouvons oublier les inestimables services de traduction de Richard Longpré. Toute erreur dans ce manuel est imputable à Josh. Mais comme nous venons de le congédier pour une troisième fois, il n'est pas vraiment responsable.

## NOTES

Inscrire ici votre programmation en DCC, ou bien faites simplement un croquis.



Pour vous inscrire à notre bulletin Rapido News gratuit par courriel, visitez le [rapidotrains.com/signup](http://rapidotrains.com/signup). C'est la meilleure façon d'être informé des mises à jour et ainsi que sur les nouveautés sans les manquer.

# Rapido News