

ENGLISH ON OTHER SIDE

MANUEL DE L'OPÉRATEUR



**LOCOMOTIVE MANŒUVRE-LIGNE
MODÈLE RS-18 DE 1800 H.P.**

**RAPIDO TRAINS INCORPORÉ
MARKHAM, ONTARIO**



RAPIDO

LIGNES DIRECTRICES DE LA LOCOMOTIVE RS-18 DE LA MLW

Nous vous remercions pour l'achat de cette irrévocable locomotive manœuvre-ligne, la RS-18 de la MLW. Cette dernière était dans la mire de Rapido Trains depuis les toutes premières années d'existence de la compagnie. Grâce aux clients qui nous ont soutenus, elle est enfin devenue réalité. Depuis le tout début, il était évident que vous attendiez de nous la réalisation de cette locomotive – de loin la plus demandée – alors voici les résultats de notre sang, de nos larmes et de notre dur labeur. Bon d'accord, il s'agit en fait du sang et des larmes de Jason. Aucun chargé de projet n'a subi de blessure lors de la fabrication de la RS-18.

S'il s'agit de votre première locomotive Rapido, nous devons vous demander – pourquoi est-ce votre première locomotive Rapido? Sérieusement, nous avons produit de nombreux et splendides produits Canadiens, et ce depuis près de quinze ans. Pour cette raison seule, nous nous assurerons que vous allez adorer votre RS-18. Et puis, vous vous direz « 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 ce long fuselage qui ressemble à un avion sur rail avec un nez rouge! » Nous vous remercions donc à l'avance pour ceci...si toutefois vous trouvez ce que vous cherchez.

Si vous êtes un ancien client, nous vous souhaitons bon retour. Vous n'avez qu'à déposer votre locomotive sur la voie en prenant soin de ne pas l'utiliser en unité multiple avec n'importe quel produit Tyco. Et surtout, ne la faites pas flamber avec un contrôleur bas de gamme. Ces derniers peuvent facilement métamorphoser votre locomotive Rapido...mais pas tout à fait comme vous l'imaginez.

Soyez avisé que ce manuel comporte une quantité considérable d'insinuations linguistiques inappropriées – plus particulièrement des trucs Canadiens – et passablement d'humour.

Comme c'est la coutume, si quelque chose n'allait pas avec votre RS-18, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous soutenons nos produits à 100%. L'option privilégiée demeure le courriel (trains@rapidotrains.com) mais vous pouvez nous joindre par téléphone, Postes Canada, ainsi que par le pigeon voyageur.

Prière de ne pas nous retourner vos modèles défectueux avant d'obtenir une autorisation de notre part. Vous seriez surpris des envois que nous recevons, telle une locomotive endommagée avec simplement un nom sans que nous sachions véritablement la nature du problème. S'il s'agit d'une pièce décollée – nous vous dirons comment la remettre en place. Alors que nous supporterons la majorité des réparations de votre RS-18, vous devez comprendre qu'il y aura éventuellement épuisement de l'inventaire...ou l'oxygène sur cette planète. Peu importe celui qui viendra en premier, cela déterminera notre incapacité à vous assister. Une fois de plus, assurez-vous de communiquer avec nous en tout premier lieu afin de vous assurer que nous avons les pièces (ou oxygène) en inventaire pour effectuer la réparation.

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 DES MATIÈRES

L'Histoire du Prototype.....	4
Rodage.....	5
Comment Manipuler votre RS-18	5
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive.....	6
Pièces Manquantes ou Défectueuses.....	6
Retirer la Carrosserie	7
Opération – DCC (Sans le Son)	8
L'installation d'un Décodeur DCC Sans le Son.....	9
Opération – DC (Avec Son).....	10
Opération – DCC (Avec Son)	11
• Adresse de la Locomotive.....	11
• Allumez le Son	11
• Fonctions	12
• Fonctions: Informations Supplémentaires	12
• Flûtes et Cloches	16
• Réglages du Volume du Son	16
• Tableau de Réglage du Volume du Son.....	17
• Remise à Zéro d'Origine	17
• Astuces pour une Basse Vitesse Impressionante.....	18
• Informations Supplémentaires	18
Garantie à Vie Limitée	18
Remerciements.....	19



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.

LES FONCTIONS DCC DE LA RS-18

F0	Phare Avant	F10	Frein Appliqué/Relâché
F1	Cloche	F11	Feux de Classification
F2	Flûtes	F12	Utilisation en Manœuvre
F3	Crissement du rail	F14	L'Alimentation Électrique de Service
F4	Freinage Rhéostatique	F16	Générateur de vapeur
F5	Flûtes en Doppler	F18	Éclairage du sol
F6	Phares de Fossé (si munie)	F19	Numéros Illuminés
F7	Phare avant en Veilleuse	F20	Purges Sarco
F8	Démarrage/Muet/Éteindre	F21	Frein à Main (Cliquet)
F9	Pleine Puissance		



RAPIDO

L'HISTORIQUE DU PROTOTYPE

Que signifie vraiment « RS »? En deux mots: Road Switcher (Manœuvre-Ligne). La RS-18 s'utilise aussi facilement dans les triages qu'en voie principale. Un instant, ça me rappelle quelque chose. Sommes-nous en train de copier le manuel de la SW-1200RS?

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

-Manuel de la SW1200RS

Ça suffit. Peu importe celui qui a fait ça est viré...une fois de plus!

La RS-18 de la MLW a succédé à la RS-10 munie du moteur 244 de 1,600cv laquelle éprouvait certains problèmes de fiabilité. La RS-18 n'a pas connu ce genre d'ennuis avec son nouveau moteur diesel amélioré du modèle 251 à 12 cylindres de 1,800cv. Elle est considérée comme la locomotive la plus fiable jamais construite par la MLW tant au niveau opérationnel que mécanique.

Inspirée de la RS-11 fabriquée par Alco, la RS-18 Canadienne (nommé DL-718 par la MLW) était à toute fin pratique identique d'un point de vu interne et externe, à l'exception des deux entailles latérales aux extrémités des deux capots à l'endroit des numéros illuminés.

La Montreal Locomotive Works a construit 351 RS-18 entre décembre 1956 et juin 1968 pour huit chemins de fer incluant le Canadien National (225), le Canadien Pacifique (72), le Pacific Great Eastern (29) en plus de 25 autres pour de nombreux chemins de fer. La RS-18 était disponible en version « classique » et « allégée », qui généralement mise à part quelques exceptions, était montée sur des boggies AAR de type B d'un empatement de 9'-4" ou des boggies spéciaux allégés, respectivement. Le CN a fait l'acquisition des deux versions, soit 131 classiques et 94 allégées.

CANADIEN NATIONAL

La Canadien National a pris livraison d'une flotte de 225 locomotives entre décembre 1956 et août 1960. Numérotées 3615-3893, elles faisaient partie de la classe MR-18a à MR-18g, dont 30 étaient munies d'une conduite pour vapeur et d'un rapport d'engrenage leur permettant d'atteindre une vitesse de 80-mph. La dernière a été retirée en 1993 avec près de 40 ans de service.

En 1967, six de ces locomotives ont été modifiées par le CN pour le service voyageur Tempo du sud-ouest de l'Ontario. Reconstituées avec un nouveau moteur et l'allongement du capot court, les six nouvelles locomotives RS-18s faisaient partie de la classe MRE-18g.

CANADIAN PACIFIQUE

La Canadien Pacifique a pris livraison d'une flotte de 72 locomotives entre mars 1957



et juillet 1958. Numérotées 8729-8800, elles faisaient partie de la classe DRS-18a and DRS-18b. Elles étaient toutes munies d'une conduite pour vapeur afin d'être utilisées avec une locomotive munie d'un générateur de vapeur. En 1980, le CP entreprit un programme de réfection majeure aux Ateliers Angus de Montréal, afin de prolonger la durée de vie de ces locomotives de 10 à 15 années supplémentaires. Éventuellement, toutes les 69 locomotives ont été modifiées et désormais désignées RS-18u. La flotte du CN et du CP était concentré principalement en Ontario, au Québec et dans les maritimes, quoique certaines de ces locomotives se retrouvaient à l'ouest de Winnipeg.

RODAGE

N'allez surtout pas espionner le réseau d'un ami par la fenêtre du sous-sol alors qu'il fait rouler sa RS-18. Vous n'avez qu'à vous en procurer plus. Mais ce n'est pas le genre de rodage dont il est question ici.

Chaque locomotive requière une période de rodage. Votre RS-18 a subi des essais en atelier...durant 2 minutes...peut-être. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour permettre aux engrenages de se former entre elles ou d'éliminer l'effet saccadé du nouveau moteur. Nous vous suggérons de mettre votre RS-18 sur une boucle d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce d'une à deux heures à régime lent et accéléré. L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boîte d'engrenage en contient déjà suffisamment. Laissez-la rouler.

COMMENT MANIPULER VOTRE RS-18

La RS-18 est constituée de nombreuses pièces très délicates. Si vous voulez l'abaisser la qualité d'un modèle produit en 1970, arrachez-en toutes les pièces. Nous assumons que vous ne voulez pas faire ça, alors c'est pourquoi la RS-18 doit être manipulée avec beaucoup de précautions. Nous vous suggérons DE NE PAS la soulever par le long capot, puisque les attaches le retenant en place n'offre pas suffisamment de résistance pour soutenir le poids de la locomotive. Il en résulterait une expérience de vol plané. Le réservoir de carburant est accessible et bien équilibré – et si vous avez des mains assez grandes, le meilleur moyen de la soulever est d'appuyer le pouce et l'index de chaque côté de la partie inférieure du réservoir de carburant. Assurez-vous d'avoir les mains propres exemptes d'impuretés avant de la toucher.

Si vous amenez régulièrement votre RS-18 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 certaines petites pièces en unobtainium (ce mot existe vraiment) et retenues en place avec une microsoudure. Malheureusement, ce qui est fictif n'existe pas et donc pas disponible.

Nous vous suggérons d'envelopper votre RS-18 dans un sac en plastique ou dans son



RAPIDO

emballage d'origine afin de retenir les pièces qui pourraient s'en détacher. Afin de les remettre en place, nous suggérons la colle blanche, 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 l'usine. Par conséquent, si Jason ou Bill se trouvait dans l'usine alors que votre modèle était en production, il se peut que cette dernière comporte des anomalies. Comme des pièces peuvent se détacher ou se briser occasionnellement, une vérification rapide pourra résoudre la majorité des pépins.

- Vérifiez le gabarit de chaque ensemble de roues à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Le cas échéant, retirez l'essieu du boggie en soulevant le couvercle sous la boîte d'engrenage à l'aide d'un tournevis plat, tout en écartant doucement les côtés de celle-ci. Tenez l'une des deux roues 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 assurément que le couvercle est bien fixé avant de la déposer sur la voie.
- Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que les conduits sous le châssis tiennent fermement en place. Une attention particulière est de mise pour les boyaux à air ainsi que les tiges d'attelage aux extrémités qui peuvent accrocher. Si c'est le cas, repliez-la 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 pivotent librement sans toutefois les forcer. 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 RS-18, veuillez communiquer avec nous. Nous savons que certains d'entre vous n'osent pas manipuler leur modèle. Par conséquent, si une pièce est tombée, elle peut être remise en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. Si vous ne désirez vraiment pas le faire vous-même, vous n'avez qu'à nous envoyer le modèle et nous le ferons pour vous. Par contre, il se peut qu'à son retour d'autres pièces soient tombées ou endommagées. Qu'à cela ne tienne, nous ne la réparerons pas une seconde fois.

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 RS-18 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. Il est vrai qu'il soit beau et confortable pour les pieds, mais 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 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, établie, outils, vêtements – tout. Quel environnement monotone, mais cela n'arrivera pas.
- Si vous désirez installer des personnages à l'intérieur de votre RS-18, retirer la cabine sera la chose la plus simple qui soit dans ces instructions. Celle-ci est retenue que par 4 attaches. – deux à l'avant et deux à l'arrière – en la tirant doucement, elle devrait se libérer. Nous vous recommandons de la tirer vers le haut, sans la tordre ou la pencher d'aucune façon. Et n'oubliez surtout pas de retirer les rampes de la cabine, sinon, elles risquent de se briser.
- Si vous désirez changer le décodeur, vous devrez malheureusement retirer presque tout ce qui se trouve sur le châssis. Bien que modulaire, la RS-18 ne se prête pas bien à ce genre d'exercice.

Dans un premier lieu, retirez la cabine tel qu'expliqué précédemment. L'étape suivante consiste à enlever le capot court en retirant les rampes des compartiments à batteries situées des deux côtés.

Par la suite à l'endroit où la cabine se trouvait, insérez un tournevis plat dans le mur du capot court en le repoussant délicatement vers l'extérieur de façon à libérer les attaches (n'oubliez pas les deux côtés). Cela devrait permettre de libérer et de soulever le capot court hors de la carrosserie. Soyez attentif car des fils servant à l'éclairage s'y trouvent.



RAPIDO

À ce stade-ci, vous constaterez que la carrosserie est d'une seule pièce. En fait, nous vous avons mentis puisqu'il les filtres à air constituent une pièce séparée du long capot.

Ce qui reste du long capot est retenu au châssis par une série d'attaches des deux côtés. Soyez très prudent au moment de le retirer puisque des attaches risquent de se briser empêchant par la suite le positionnement du capot à son endroit d'origine. Soyez également informé que les compartiments à batteries sont attachés au long capot et non pas au châssis. De plus, le retrait complet des rampes est fortement recommandé, évitant ainsi un bris accidentel.

À ce stade-ci, la carrosserie tout entière a été extraite du châssis. Nous ne savons pas comment la remettre en place (nous ne l'avons jamais fait) et vous seul devrez composer avec le problème. En lisant les instructions à l'envers, cela devrait vous aider. Si vous découvrez un message subliminal 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 suivi 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 RS-18 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-là rouler! En DC, seul le phare avant, les numéros illuminés et les phares de fossé (lorsque munie) fonctionnent. Pour ce qui est des numéros illuminés, ils sont toujours allumés alors que le phare avant et les phares de fossé (si munie) sont directionnels. En DC, 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 contrôleur DC, contactez-nous avant d'opérer votre RS-18 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 RS-18 peut supporter. Prière de vous référer à l'avertissement surligné se trouvant un peu plus loin dans ce manuel.

Si vous utilisez un contrôleur conçu pour les trains à grande échelle, les circuits 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 pourraient en résulter si des pièces ou de la main d'œuvre était requise, et ce, parce que vous n'avez pas lu ce manuel.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

La RS-18 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 rédaction de ce manuel, seul le décodeur 21 broches suivant est conseillé:

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

Nous croyons que les raccords à 21 broches sont supérieurs puisqu'ils 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 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 RS-18 qui peut être téléchargée à même le décodeur sans le son (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 RS-18 sous 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.

Nous décodeurs avec son seront disponibles 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 plait.

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.



RAPIDO

OPÉRATION – DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre locomotive RS-18 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 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 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 RS-18. Si l'un de ces contrôleurs venait à griller le circuit de votre RS-18, nous essaierons de la réparer, mais le tout à vos frais.

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 journalistes 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 Select fabriqués par ESU et programmés à partir du son provenant d'un vrai moteur 251B. Et oui, le même que celui utilisé pour la FPA-4. Il est même difficile de les distinguer. Dorénavant, nous utilisons les nouveaux décodeurs ESU V5 avec la pleine puissance d'accélération.

D'une plus grande importance, les sons ont été enregistrés lors d'un véritable effort de traction alors que le son est différent. 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 pour téléchargement dans le manuel du décodeur ESU LokSound Select et sur notre site web, y compris toutes sortes de valeurs CV que nous ne comprenons toujours pas.

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Le décodeur de votre RS-18 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 se trouve sur votre réseau (l'adresse par défaut des locomotives neuves), sinon elles auront TOUTES changés d'adresse!

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.

ALLUMEZ LE SON

Appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la RS-18 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 Select. 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.



RAPIDO

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 RS-18 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 RS-18 s'éteindra subitement. Ils devront appuyer de nouveau sur F8.

FONCTIONS

La RS-18 comporte une nouvelle norme pour l'attribution des fonctions que nous tenterons d'harmoniser avec les développements futurs. Cela permettra de normaliser nos pratiques et par le fait même d'harmoniser nos locomotives avec celles des autres manufacturiers. Alors si vous notez qu'une fonction est manquante (telle F13), cela signifie que la RS-18 n'en n'a pas. Si vous avez des commentaires ou suggestions concernant l'attribution révisée des fonctions, prière de nous écrire.

F0	Phare Avant	F10	Frein Appliqué/Relâché
F1	Cloche	F11	Feux de Classification
F2	Flûtes	F12	Utilisation en Manœuvre
F3	Crissement du rail	F14	L'Alimentation Électrique de Service
F4	Freinage Rhéostatique	F16	Générateur de vapeur
F5	Flûtes en Doppler	F18	Éclairage au sol
F6	Phares de Fossé (si munie)	F19	Numéros Illuminés
F7	Phare avant en Veilleuse	F20	Purges Sarco
F8	Démarrage/Muet/Éteindre	F21	Frein à Main (Cliquet)
F9	Pleine Puissance		

FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F0 Phare Avant

Contrairement aux vraies locomotives, les phares de notre RS-18 sont directionnels et demeurent allumés jusqu'à ce que vous les éteigniez. 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, le 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 Utilisation en Manœuvre un peu plus loin dans ce manuel.

F1 Cloche

Comme c'était chose courante avec les cloches à air de première génération sur plusieurs chemins de fer, il nous est impossible de déterminer une norme du rythme d'origine de la cloche, puisque le mécanisme qui contrôle le débit d'air s'obstrue avec



le temps, changeant le rythme d'une locomotive à l'autre. De plus, les cloches en acier ne résonnent pas comme les cloches en laiton. On ne s'attardera pas non plus sur les cloches électroniques puisque la RS-18 n'en a jamais eu. Consultez le paragraphe «FLÛTES ET CLOCHES» un peu plus loin afin 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 « coup » bref, appuyez brièvement sur la touche F2 ou « HORN ». Si vous obtenez un long coup, 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 M3H, mais plusieurs autres sont aussi disponibles sur ce décodeur. Référez-vous à «FLÛTES ET CLOCHES» ci-dessous.

F3 Crissement du rail

Quand nous avons introduit le crissement du rail sur la SW1200RS, 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 témoignant du dur labeur de ces locomotives manoeuvre-ligne. Si vous dérangez votre voisin avec ce vacarme, continuez d'appuyer sur F3 feignant ne pas l'entendre.

F4 Freinage Rhéostatique

Appuyez sur F4 pour entendre le freinage rhéostatique. Qui le fait? Apparemment plusieurs personnes le font de temps à autre, malgré les nombreuses critiques reçus concernant son emplacement vers la fin des fonctions sur nos locomotives précédentes. Pour cette raison, nous nous excusons et l'avons placé à l'avant-plan.

F5 Flûtes en Doppler

L'effet Doppler des flûtes s'utilise à l'approche des passages à niveau. Lorsque le signal par sifflet de la règle 14L est utilisé, la cloche n'est pas requise. Sur les locomotives modernes, la cloche se met tout de même en marche automatiquement.

F6 Phares de Fossé (si munie)

F6 allumera les phares de fossé. Tout comme les vraies, les phares de fossé ne sont pas directionnels. N'oubliez pas d'éteindre vos phares de fossé à l'approche d'un autre train car ils sont AVEUGLANTS pour les autres mécaniciens de locomotive venant en sens inverse. Au Canada, les phares de fossé ne sont pas requis de clignoter. Prenez not que Rapido n'offre pas de verres fumés à ses clients!

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.



RAPIDO

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, appuyer sur 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.

Attendez, ce n'est pas tout! En appuyant sur F8 alors que vous activez le son, les l'éclairage de la console dans la cabine s'activera. N'est-ce pas merveilleux? Appuyez de nouveau sur F8 alors que vous éteignez le son et les lumières s'éteindront.

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 Select, 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. Mettre les fonctions les plus importantes dans les huit premiers ne serait pas un luxe non plus.

F9 Pleine Puissance

La fonction ESU « Pleine Puissance » vous permet de jouer avec le moteur de votre RS-18 tout comme un d'instrument de musique. En appuyant sur F9, 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 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 F9, 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 RS-18 s'envolera comme un oiseau.

F10 Frein Appliqué/Relâché

F10 fonctionne comme les freins d'une locomotive. Appuyez sur F10 et les freins s'appliqueront. En éteignant F10, les freins se relâcheront alors que la locomotive se met en mouvement.

F11 Feux de Classification

Nous avons fait des avancées concernant les caractéristiques typiques des locomotives



Canadiennes...LES FEUX DE CLASSIFICATION! Dorénavant, en pressant F11 à répétition vous pouvez obtenir non seulement le blanc, le rouge ou le vert, mais plusieurs autres choix de couleurs. De plus, tout comme le phare avant, les feux de classification sont maintenant directionnels.

De l'information relative aux feux de classification et de la signification des couleurs est disponible sur internet. En espérant que vous en ferez bon usage.

F12 Utilisation en Manœuvre

En appuyant sur F12, les phares avant et arrière se mettront en veilleuse, ce qui convient pour l'utilisation en manœuvre. C'est la seule façon d'allumer les deux simultanément. Appuyez de nouveau sur F12 afin d'annuler l'utilisation en manœuvre et de permettre aux phares de retourner dans leur mode normal.

F14 L'Alimentation Électrique de Service

Vous vous demandez sans doute pourquoi votre RS-18 possède le son de l'AES? Ils n'en ont jamais eu! Et nous vous répondrons que vous avez tort. Avez-vous oublié les Tempos? À chaque fois que quelqu'un oublie les Tempo, un employé de Rapido se met à faire la danse du Moonwalk de façon incontrôlable dans les bureaux, ce qui est très drôle. Alors essayez de ne plus les oublier et appuyez sur F14 afin d'entendre le grondement particulier de cette génératrice se mettre en marche. Si par contre vous voulez priver les voyageurs de chauffage et d'électricité, appuyez sur F14 pour éteindre l'AES.

F16 Générateur de vapeur

Appuyez sur F16 en tout temps afin de démarrer la vapeur. Pourquoi inclure cette fonction sur la RS-18 alors que celles-ci n'en avaient pas? Puisque plusieurs RS-18 étaient munies d'une conduite de vapeur, il y a de forte chance que vous l'utilisiez sur un train de voyageur. Alors si elle est jumelés un générateur de vapeur ou une locomotive sans le son, votre RS-18 compensera pour le véritable son de la vapeur. Puisqu'il y a de fortes chances que cette locomotive soit utilisée en service marchandise et que le crissement du rail est plus important, F14 se retrouve donc vers la fin des fonctions.

En accélérant, vous remarquerez que le son du générateur de vapeur diminue puisqu'il se ferait difficilement entendre alors que le train est en mouvement. Si vous désirez encore PLUS DE VAPEUR, vous pouvez modifier le volume du son de la vapeur dans la valeur CV appropriée. Référez-vous à la rubrique des réglages du volume des sons ci-dessous afin de régler celle-ci.

F18 Éclairage au sol

L'éclairage au sol sont ces ampoules allumées que l'on voit de chaque côté d'une locomotive, généralement dissimulées sous les passerelles latérales ou de chaque côté des boggies. Elles sont allumées par défaut et ont grandement été améliorées depuis celles installées sur les SW1200RS. Pour les éteindre, il suffit d'appuyer sur F18.



RAPIDO

F19 Numéros Illuminés

Les numéros illuminés sont allumés par défaut. Peu importe les ennuyeuses pertes d'alimentation en voie, ils demeurent allumés. Pour les éteindre, appuyez sur F19.

F20 Purges Sarco

Il y a généralement deux purges Sarco par locomotive situées à une extrémité des deux réservoirs à air. Elles servent à évacuer l'accumulation d'eau dans les réservoirs. Automatiques, elles fonctionnent de façons intermittentes selon le climat. En hiver, elles sont chauffantes et fonctionnent moins souvent. On peut les activer ou les désactiver en appuyant sur F20.

F21 Frein à Main (Cliquet)

Le fameux cliquet du frein à main...amusez-vous gaiement lorsque votre journée de travail sur votre réseau sera terminée en appuyant sur F21. Faites aussi attention à votre dos et mettez des gants de travail car certains sont graisseux. Cette fonction n'a aucun autre effet sur votre locomotive.

Le jour suivant, n'oubliez pas de retirer le frein à main, sinon vous risquez de créer des méplats aux roues. Cette avarie est exclue de la garantie de Rapido.

FLûTES ET CLOCHES

Le Canadien National et le Canadien Pacifique n'utilisaient pas les mêmes flûtes et par conséquent, le son des deux types est inclus, soit le Nathan K3L et M3H. Il en va de même pour les cloches.

Par défaut, les flûtes sont des Nathan M3H. Maintenant que votre locomotive est munie du décodeur LokSound V5, le changement de flûte devra se faire dans CV 163, alors que le changement de cloche se fera dans CV 164.

Flûtes

- CV 163-0 Nathan M3H (Par défaut)
- CV 163-1 Nathan K3L #1
- CV 163-2 Nathan K3L #2

Cloches

- CV 164-0 - Cloche en acier (par défaut)
- CV 164-1 - Cloche en laiton

Veuillez prendre note que le changement des flûtes ou de la cloche s'effectue en voie de programmation ou à l'aide du LokProgrammer. L'effet Doppler se synchronisera automatiquement en F5.

RÈGLAGES 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 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 faite 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 utilisés 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.

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON DE LA RS-18

FONCTION	DESCRIPTION	CV	PAR DÉFAUT	PORTÉE	VOTRE VALEUR
	Volume Principal	63	192	0-192	
F1	Volume de la Cloche	283	50	0-128	
F2	Volume des Flûtes à air	275	128	0-128	
F3	Volume de Crissement du rail	403	80	0-128	
F4	Volume du Freinage Rhéostatique	299	45	0-128	
F5	Volume du Doppler	339	128	0-128	
F8	Volume du Moteur	259	128	0-128	
F10	Volume Freins appliqués/relâchés	483	50	0-128	
F14	Volume de l'AES	315	40	0-128	
F16	Volume de la Vapeur	299	45	0-128	
F20	Volume purge Sarco	387	90	0-128	
F20	Volume Frein à Main (Cliquet)	371	50	0-128	

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Sur votre RS-18, 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



RAPIDO

sera alors nécessaire. Avez-vous pris des notes tel que suggéré plus tôt? Non, alors vous ne faites plus parti du groupe. Une fois de plus!

Le son pré enregistré de votre RS-18 ne PEUT S'EFFACER lors de cette remise à zéro d'origine.

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 DÉCODEURS 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 **À L'AVANT** afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre RS-18 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 disponible à la rubrique Support de notre site web.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre locomotive RS-18. Si votre locomotive comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composants 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 RS-18 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.

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 15", faire une passe à votre copain se trouvant de l'autre côté de la pièce, la manipuler alors que vos mains sont imprégnées de peinture fraîche, ou tous autres dommages résultant d'un usage abusif ne sera pas couvert par cette garantie. Par conséquent, si vous êtes victime d'une catastrophe qui endommage votre locomotive, veuillez communiquer avec nous et nous ferons tout notre possible pour vous aider. Et oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Ne soyez pas timide!

REMERCIEMENTS

Depuis le tout début, le dévouement et la passion ont fait naître un projet de l'ampleur de la RS-18. Elle est depuis longtemps cette locomotive typiquement « Canadienne » et celles qui peuvent en dire autant s'assureront qu'elles soient prises en charge par les gens de chez Rapido, et ce du début é la fin. Pour y parvenir, nul besoin de vous rappeler l'implication de plusieurs experts.

Des remerciements spéciaux vont à: Dan Dell'Unto, John Eull, Ken Goslett, John Eull, Ken Goslett, Kevin Holland, Don Jaworski, Mark Kaluza, Neal Keirn, Steve Lucas, Greg Martin, Dave Minshal, David Monte Verde, John Morris, Jakob Mueller, Luc Nowlan, Railview Model Railway Club, John Riddell, Brian Schuff, John Sleen and Normand Thibodeau. Un remerciement spécial va aux hommes et aux femmes du Depew, Lancaster et Western Railroad ainsi qu'à la compagnie Falls Road Railroad, les deux sous l'égide de la Compagnie de Transport Genesee Valley.

Sans oublier Richard Longpré qui a tenté une fois de plus de comprendre la langue Anglaise. Nous ne lui accordons pas suffisamment de crédit à traduire mot pour mot, lettre par lettre, mais il réussit quand même à livrer la marchandise. Sans contredit, toutes erreurs dans ce manuel incombent à Richard et certainement pas à ceux qui ont essayé de copier et de coller ses traductions précédentes dans ce manuel, certainement pas.