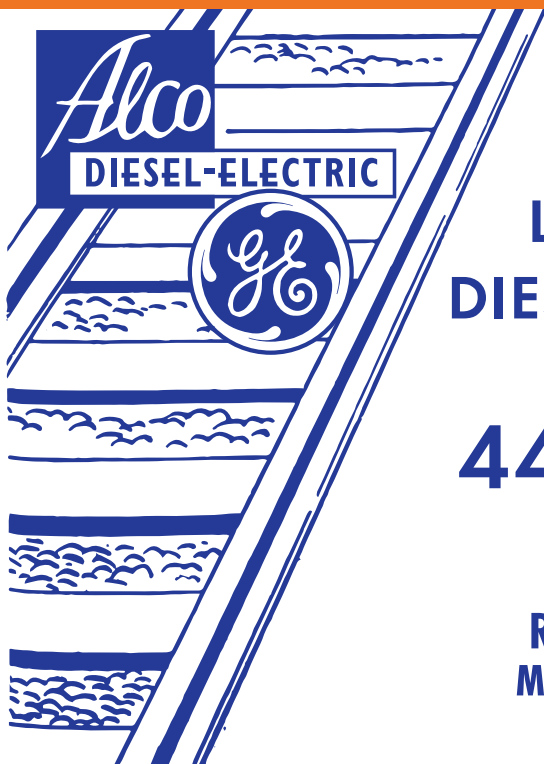




MANUEL DU MÉCANICIEN



LOCOMOTIVE
DIESEL-ÉLECTRIQUE
DE
44-TONNES

RAPIDO TRAINS, INC.
Markham, Ontario, Canada

LIGNES DIRECTRICES DE LA LOCOMOTIVE GE 44-TONNES

Nous vous remercions pour l'achat de notre minuscule mais puissante locomotive diesel-électrique, la General Electric 44-tonnes!

Si c'est votre première locomotive Rapido, nous devons vous demander pourquoi? Non, sérieusement, nous existons depuis 20 ans maintenant et nous ne sommes pas seulement une entreprise canadienne, hein ? Nous avons produit une multitude de produits américains, comme les E8 par EMD, les PA par ALCO PA, les B36-7 de GE, les voitures Horizon, les SW1200, les FL9, les wagons couverts PRR X31A, les wagons-trémies AutoFlood III, etc. Pour cette raison, nous allons nous assurer que vous aimerez votre 44-tonnes. Vous vous direz alors : "Qu'est-ce que nous avons manqué pendant toutes ces années ? Il faut trouver et acheter tous les modèles Rapido qui sont sortis, à toutes les échelles ! Surtout les modèles britanniques !"

S'il s'agit de votre premier manuel Rapido, nous vous avertissons d'emblée que ces manuels contiennent généralement une bonne dose d'humour. Du moins, c'est ce que nous pensons. Nous avons reçu quelques commentaires de personnes qui ne sont pas d'accord, mais nous soupçonnons qu'elles ont subi une ablation chirurgicale de leur sens de l'humour (nous croyons que c'est près de la rate). Après tout, le modélisme ferroviaire est censé être amusant!

Comme toujours, s'il y a quelque chose qui ne va pas avec votre 44-tonnes, n'hésitez pas à nous contacter. Nous soutenons nos produits à 100%. Le meilleur moyen est par courriel (service@rapidotrains.com), mais vous pouvez aussi essayer de nous joindre par téléphone, par la poste, ou par l'émetteur subspatial (vous devez fournir la cellule d'alimentation krellide). Vous trouverez nos coordonnées au dos (au milieu) de ce manuel.

Cependant, nous vous prions de ne pas nous renvoyer un modèle défectueux sans avoir obtenu au préalable une autorisation. Vous n'imaginez pas le nombre de fois où nous recevons une locomotive endommagée avec seulement un nom à l'intérieur (parfois seulement le PRÉNOM), ce qui signifie que nous n'avons aucune idée de ce qui ne va pas! (Hey Rick - ton paquet de pantographes est toujours sur l'étagère de notre salle de bain). Si le problème de votre modèle est simple, comme un attelage mal installé, nous vous dirons probablement comment le réparer vous-même. Bien que nous prenions généralement en charge les réparations de votre 44-tonnes pendant une longue période, il faut savoir qu'un jour ou l'autre, notre inventaire de pièces de rechange s'épuisera. Ou bien une équipe de hockey canadienne remportera la Coupe Stanley, ce qui donnera lieu à une fête arrosée qui durera des années. Malheureusement, c'est à ce moment-là que nous ne pourrons plus vous aider. Une fois de plus, n'hésitez pas à nous contacter pour que nous puissions vous dire si nous avons les pièces en inventaire (ou de quadro tritcale) pour effectuer votre réparation.

TABLE OF CONTENTS

Historique du prototype	4
Le rodage	4
Comment manipuler votre locomotive	4
Vérifier et Ajuster Votre Locomotive	5
Pièces manquantes ou endommagées	6
Retirer les attelages	6
Retrait de la carrosserie	6
Opération - DC (Silencieux)	8
Installation d'un décodeur DCC	9
Opération - DC (Sonore)	10
Opération - DCC (Sonore)	11
• Adresse de la Locomotive	11
• Activer le son	11
• Fonctions	12
• Fonctions : Plus d'informations	12
• Réglages sonores personnalisés	17
• Mo-Power	17
• Réglages du volume sonore	18
• Tableau des réglages du volume sonore	18
• Réinitialisation d'usine	19
• Plus d'informations	19
Garantie limitée	19
Remerciements	20



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 44-TONNES

F0 Phares directionnels	F15 Commutateur d'isolement
F1 Cloche	F16 Assécheur d'air à l'arrêt
F2 Flûtes	F17 Frein à air automatique Serré/Desserré
F3 Grincement des roues	F18 Sablage
F5 Flûtes en Doppler	F19 Numéros illuminés
F7 Atténuation des phares	F20 Compresseur d'air
F8 Démarrage/silencieuse/arrêt	F21 Purges Sarco
F9 Maintien de la vitesse	F23 Portes du compartiment moteur
F10 Frein direct	F24 Inverseur centré
F11 Ventilateurs de radiateur	F25 Volets ouverts/fermés
F12 Mode manœuvre	F26 Accél. manuelle des crans/ Marche 8
F13 Phare arrière	F27 Décél. manuelle des crans/ Marche libre
F14 Frein à main appliqué/relâché	F28 Logique manuelle des crans

HISTORIQUE DU PROTOTYPE

Communément appelée "44 tonnes", la conception compacte de ces locomotives était motivée par un accord de 1937 avec les syndicats des chemins de fer qui spécifiait que toutes les locomotives de plus de 90 000 livres nécessitaient l'emploi d'un chauffeur. Avec un poids cible de 44 tonnes (88 000 livres), ces diesels permettaient aux chemins de fer de n'utiliser qu'un mécanicien, ce qui réduisait les coûts d'équipage. Elles étaient parfaites pour les manœuvres légères, l'industrie et les ateliers.

Construites en plusieurs variantes entre 1940 et 1956, plus de 300 locomotives 44 tonnes de GE ont été produites. Les 44 tonnes ont été utilisées partout en Amérique du Nord (Canada, États-Unis et Mexique), ainsi qu'au niveau international. Un grand nombre d'entre elles ont continué à être exploitées par leurs propriétaires successifs dans le cadre de services industriels et de lignes courtes. De nombreux exemplaires ont été préservés.

LE RODAGE

Chaque locomotive a besoin d'une période de rodage. Votre 44-tonnes a été testé à l'usine pendant environ deux minutes... peut-être... juste pour s'assurer que tout fonctionne comme il se doit. Ce n'est certainement pas assez de temps pour que les engrenages s'engrènent bien ou pour réduire tout fonctionnement saccadé d'un nouveau moteur. Nous vous suggérons, après avoir lu ce manuel, de mettre votre 44-tonnes sur une boucle d'essai et de la laisser tourner dans chaque direction pendant une ou deux heures, à régime rapide et lent. La locomotive ne doit pas tirer de wagon lors de cette période de rodage.

Il devrait déjà y avoir suffisamment de lubrifiant dans la boîte d'engrenages et il n'est donc pas nécessaire d'en ajouter. Laissez-la tourner. Si vous faites rouler votre locomotive sur une voie installée sur une moquette, passez d'abord l'aspirateur. Vous n'avez pas idée du nombre de modèles qui nous reviennent avec des boîtes d'engrenages pleines de peluches et de poils d'animaux. Nos modèles ne sont pas à l'épreuve des chats.

COMMENT MANIPULER VOTRE LOCOMOTIVE

Tenez votre 44-tonnes délicatement, avec beaucoup d'amour, de soin et d'attention. Votre modèle comporte de nombreuses pièces délicates, en particulier sur le toit et autour du châssis. Si vous voulez lui donner l'allure et la qualité d'un modèle produit dans les années 1970, arrachez toutes les pièces et manipulez-la comme une beigne de Tim's après avoir manqué le petit-déjeuner. Nous supposons que ce n'est pas ce que vous souhaitez, c'est pourquoi le modèle doit être manipulé avec précaution. Il est préférable de la prendre avec les doigts sur le rebord inférieur du réservoir (mais évitez la tuyauterie!). De cette façon, vous ne laisserez pas d'empreintes grasses sur

les côtés et vous n'exercerez pas de pression sur les pièces délicates. Assurez-vous que vos mains sont exemptes de shmutz avant de toucher votre locomotive, sinon vous risquez de shmutzer votre locomotive. Si vos mains sont recouvertes d'huile, il pourrait s'agir d'une altération réaliste.

Si vous emmenez votre 44-tonnes au club de train régulièrement et qu'elle est constamment manipulée, il y a de fortes chances que des pièces se détachent. Désolé, mais les petites pièces sont faites de plastique et de métal retenues avec de la colle, ce qui est un peu fragile. Nous voulions fabriquer ces pièces d'un matériau introuvable et utiliser la micro-soudure à l'état stable pour les installer. Malheureusement, avec la crise mondiale actuelle de l'approvisionnement, l'introuvablium est devenu introuvable.

Nous vous conseillons d'emballer votre 44-tonnes dans un sac en plastique avant de la placer dans l'emballage ou dans votre support de locomotive afin de pouvoir récupérer les morceaux qui pourraient s'en détacher. La colle blanche est l'adhésif recommandé pour recoller les morceaux, bien que vous puissiez utiliser de la CA, mais seulement si vous êtes très prudent ou très courageux. N'oubliez pas d'appliquer la colle CA uniquement sur la pièce et non sur le modèle (ne nous demandez pas comment nous savons cela).

VÉRIFIER ET AJUSTER DE VOTRE LOCOMOTIVE

Nous essayons de nous assurer que chaque locomotive est parfaitement conforme aux spécifications avant qu'elle ne quitte l'usine, mais si c'était un lundi matin et que nos ouvriers ont passé la nuit à parier sur la grande partie de Mahjong entre l'ingénieur Xiao Hong et Zhang San de la comptabilité, il se peut qu'il y ait quelques dysfonctionnements imprévus. Une vérification rapide avant la mise en service permet de résoudre la plupart des problèmes opérationnels.

- Vérifiez l'écartement des roues sur chaque essieu à l'aide d'une jauge standard NMRA RP-2. Si l'un des essieux est hors gabarit, retirez-le du bogie en retirant le couvercle inférieur de la boîte d'engrenage à l'aide d'un petit tournevis plat, puis en écartant les bandes de contact. L'essieu peut être recalibré en saisissant chaque roue et en la tournant. Inversez les étapes pour remplacer l'essieu et assurez-vous que le couvercle de la boîte de vitesses est bien enclenché avant de le placer sur la voie.
- Assurez-vous que tous les tuyaux et autres accessoires du dessous de la caisse sont fermement installés et dégagés de la voie. Il convient de noter en particulier les tuyaux d'air aux extrémités de la locomotive ainsi que les deux tiges d'attelage. Repliez vers le haut les tiges d'attelage trop basses afin qu'elles n'interfèrent pas avec vos aiguillages et vos passages à niveau. Nous vous recommandons d'utiliser la pince pour tige d'attelage Kadee n° 237 ou celle n° 80600 de Micro-Mark. Si votre voie passe d'une surface plane à une pente de 12 % en trois pouces, vous pouvez également couper le pilote et le réservoir

de carburant, car ils risquent d'encrasser les rails. Avez-vous déjà envisagé de modéliser des montagnes russes ? C'est peut-être votre style.

- Assurez-vous que les bogies pivotent librement et qu'ils ne sont pas coincés. S'ils s'accrochent à quoi que ce soit, essayez de le déplacer doucement ou même de plier les petites pièces pour les écarter.

PIÈCES MANQUANTES OU ENDOMMAGÉES

Si vous ouvrez la boîte de votre 44-tonnes et constatez que quelque chose a manifestement été heurté pendant le transport et est endommagé, n'hésitez pas à nous contacter. Nous savons que certains d'entre vous n'aiment pas l'idée que des êtres humains touchent leurs modèles, mais s'il s'agit de recoller un pot d'échappement, vous pouvez le faire vous-même en moins d'une minute avec une goutte de colle blanche. Si vous souhaitez vraiment nous renvoyer votre modèle pour que nous l'installions, nous le ferons avec plaisir. Mais si vous nous renvoyez votre modèle pour que nous installions cette pièce et que d'autres éléments tombent au moment où nous vous le renvoyons, alors vous n'aurez pas de chance. Nous ne le réparerons pas à nouveau.

Nous essayons de rendre nos modèles résistants au courrier et à la messagerie, mais il n'y a vraiment aucun moyen de protéger un modèle contre les dommages lorsqu'il est utilisé dans une partie de football au centre de distribution UPS ou FedEx. Les trains miniatures ne survivent généralement pas bien après avoir été "piqués" parce que Billy a marqué un touchdown près des portes de réception de l'entrepôt.

Si vous constatez qu'il manque des grappins et qu'ils ne flottent pas dans l'emballage, faites-le nous savoir et nous vous enverrons des grappins de remplacement. Vous trouverez de plus amples informations sur notre garantie à la fin de ce manuel.

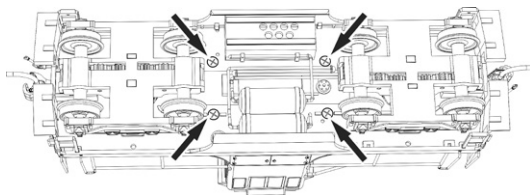
RETIRER LES ATTELAGES

Pour accéder aux vis du boîtier d'attelage, vous devez d'abord retirer les bogies. Faire pivoter chaque bogie d'environ 15 degrés tout en tirant très doucement vers le bas. Ils devraient se dégager. Les conducteurs électriques des bogies sont des lamelles et non des fils, ne vous en préoccupez donc pas. Ensuite, retirez chaque vis de la boîte d'attelage et faites glisser la boîte vers l'extérieur. Pour remettre les bogies en place, inversez le processus en insérant les bogies légèrement tournés et remettez-les au centre.

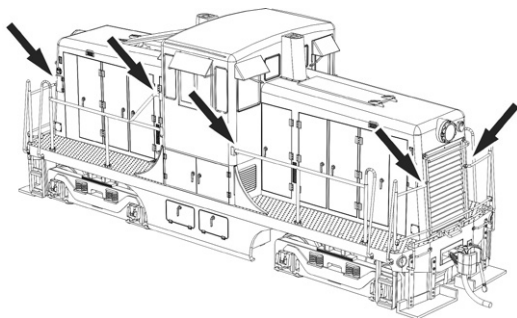
RETRAIT DE LA CARROSSERIE

Si vous devez ouvrir votre 44-tonnes pour installer un équipement ou un décodeur, les choses devraient être assez simples et faciles. Pour accéder à l'intérieur de votre 44-tonnes, vous devrez suivre les étapes suivantes:

- Pour séparer la carrosserie de la passerelle et du cadre, il faut d'abord retirer les quatre vis situées sous le modèle. Celles-ci se trouvent juste à l'intérieur des deux essieux intérieurs.

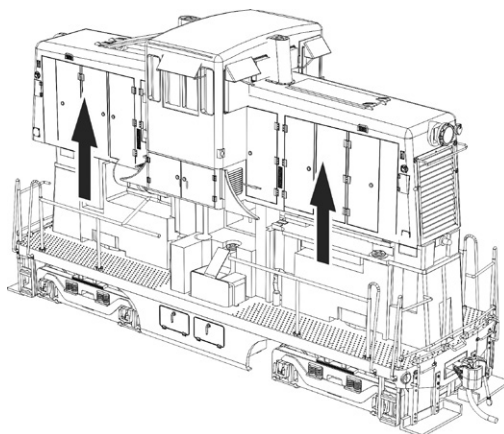


- Ensuite, il faut retirer avec précaution les mains courantes à l'endroit où elles pénètrent dans les parois de la cabine ainsi qu'à l'endroit où elles se fixent aux extrémités des capots. Il y a dix connexions de ce type, alors n'en manquez aucune!



- Il y a une agrafe de carrosserie à l'extrémité de chaque capot qui est caché par la boîte d'attelage. Vous ne devriez pas avoir à la dégager, mais si vous devez le faire, vous devez retirer les attelages pour accéder aux agrafes (voir: "RETIRER LES ATTELAGES").

- Une fois la carrosserie détachée, tirez verticalement l'ensemble carrosserie-cabine hors de la passerelle et du châssis. Si vous travaillez dans un environnement sans gravité, le châssis s'éloignera lentement de la coque. Par contre, si vous n'êtes pas dans un environnement sans gravité, rappelez-vous que la gravité est nulle. Si vous tenez votre locomotive à la verticale, le châssis tombera sur l'objet solide le plus proche. Espérons qu'il ne s'agit pas d'un plancher en béton. Vous pouvez le faire avec précaution sur votre établi en plaçant de la mousse ou un chiffon en dessous.



- Si vous souhaitez installer un équipage à l'intérieur, le plancher de la cabine est fixé à la vitre latérale par deux agrafes - une de chaque côté. En manipulant un peu un avec un tournevis plat, le plancher de la cabine devrait se dégager. La patience est de mise, car les encoches des agrafes correspondent également au matériau de la vitre transparente. N'enfoncez pas un outil trop profond ou vous risquez de rayer la vitre (elle ne s'effacera pas au polissage). N'oubliez pas que le deuxième siège de la cabine n'est pas destiné à un chauffeur. Vous

pouvez presque entendre le mécanicien faire des commentaires désobligeants sur le fait que c'est lui qui doit faire tout le travail.

- Si vous souhaitez remplacer le décodeur, il vous suffit de suivre les étapes précédentes pour retirer la carrosserie. Vous découvrirez ainsi toutes les merveilles qu'elle renferme.

À ce stade, vous devriez avoir retiré l'ensemble de la carrosserie du cadre, à condition d'avoir suivi nos instructions très simples. Nous ne savons pas comment la remonter, vous devez donc vous débrouiller tout seul. Il suffit de lire les instructions à l'envers et tout devrait bien se passer. Si vous trouvez un message énigmatique en lisant à l'envers, ce n'est pas notre faute.

Toute demande de remplacement de carrosserie parce que vous avez cassé les petites languettes sera accueillie par des rires, suivis de tristesse, puis de rires à nouveau, et enfin d'une suggestion très polie vous invitant à devenir un fabricant de locomotives et à utiliser votre carrosserie récemment brisée comme décor. Après tout, nous vous avons prévenu. Si nous pouvons vous aider, nous ferons tout notre possible pour le faire. Mais notez que nous ne disposons pas d'un entrepôt rempli de carrosseries de rechange.

OPÉRATION – DC (SILENCIEUX)

Si votre locomotive 44-tonnes n'est pas munie d'un décodeur sonore, elle devrait fonctionner comme la plupart des autres locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui de la puissance et regardez-la avancer. En courant continu, les numéros illuminés sont toujours allumés alors que les phares sont directionnels. Toutes les autres lumières - y compris les feux de classification et les feux clignotants - sont câblées, mais ne fonctionnent pas en courant continu.

Si vous êtes nouveau dans le hobby (ou si vous aimez simplement "jouer aux trains" de temps en temps) et que vous avez un ensemble de trains électriques alimentés en courant continu, veuillez nous contacter avant d'utiliser votre 44-tonnes avec ce bloc d'alimentation, car il n'est peut-être pas sécuritaire (pour votre locomotive et/ou votre porte-monnaie).

Certains blocs d'alimentation émettent une tension maximale très élevée qui ne convient pas aux trains miniatures. La tension maximale recommandée est de 15 volts DC. De même, les blocs d'alimentations conçus pour les trains à grande échelle émettent une tension beaucoup plus élevée que celle que votre 44-tonnes peut supporter. Veuillez-vous reporter à l'avertissement mis en évidence un peu plus loin dans ce manuel.

Si vous utilisez un bloc d'alimentation conçu pour les trains à grande échelle, les circuits de votre locomotive peuvent finir par ressembler à un sac de pop-corn oublié dans le micro-ondes après que vous ayez accidentellement entré un chiffre supplémentaire dans la minuterie. Dans de telles situations, nous ferons de notre

mieux pour remédier au problème, mais il se peut qu'elle soit irrécupérable. Veuillez noter que nous pourrions être amenés à vous facturer les pièces de remplacement et/ou la main-d'œuvre nécessaire à la remise en état de la locomotive. C'est parce que vous n'avez pas lu cette partie du manuel. Pour ceux d'entre vous qui lisent ces lignes, bonjour! Comment ça va.

L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC

Le 44-tonnes contient une carte mère spécialement conçue pour nos décodeurs. Elle est reliée aux sorties de voie, du moteur et de l'éclairage. Une prise aveugle est fixée à la carte mère à l'aide d'un connecteur 18 broches à profil bas. Pour installer un décodeur, il suffit de retirer la fiche aveugle et d'installer un décodeur NEXT à 18 broches. Le décodeur choisi doit avoir huit sorties de fonction.

Au moment de la rédaction, nous ne recommandons que le décodeur muet 18 broches suivant:

- ESU #59818 - LokPilot 5 Micro avec NEXT18

Nous pensons que le connecteur à 18 broches à l'intérieur du 44-tonnes est supérieur parce qu'il est très compact et qu'il y a suffisamment de broches pour s'assurer que toutes les fonctions d'éclairage sont branchées. De plus, vous n'avez pas besoin de jouer avec les résistances puisqu'elles sont incluses sur notre carte mère. Il suffit de brancher le décodeur recommandé et vous avez le DCC. Nous savons que certains d'entre vous préfèrent un décodeur d'une autre marque, mais nous ne pouvons pas vous aider à l'installer ou à configurer les fonctions.

Toutefois, si vous souhaitez savoir quelles fonctions vont où pour contrôler quoi, envoyez-nous un courriel à service@rapidotrains.com et nous vous fournirons les informations nécessaires. Vous devez utiliser un LokProgrammer d'ESU pour écrire la correspondance des fonctions dans le décodeur. Si vous n'avez pas de LokProgrammer avec la dernière mise à jour du logiciel, vous pouvez simplement ajuster les CV de la manière habituelle en utilisant une manette et le manuel du décodeur ESU, mais nous espérons que vous aimez appuyer sur de nombreux boutons.

Les décodeurs sonores de la 44-tonnes seront disponibles séparément ; s'ils ne sont pas encore sur notre site web au moment où vous lirez ces lignes, appelez notre bureau, choisissez un numéro au hasard entre 1 et 75, divisez-le par $\frac{3}{4}$, multipliez-le par $\sqrt{\pi}$, puis prenez l'avant-dernier numéro. Appelez ce poste et vous serez redirigé vers quelqu'un sur qui vous pourrez hurler. Mais sérieusement, si vous ne le trouvez pas sur notre site web, n'hésitez pas à nous contacter à trains@rapidotrains.com afin d'en obtenir un.

Si vous souhaitez installer un décodeur autre que celui que nous proposons, il ne suffit pas simplement de le brancher et par la suite jouer aux petits trains. Vous devrez également programmer toutes les fonctions. C'est ainsi et nous ne nous excuserons pas pour cela. Désolé.

OPÉRATION – DC (SONORE)

Pour faire fonctionner votre locomotive 44-tonnes munie du son sur un réseau DC, il suffit de donner un peu de puissance. Le moteur démarrera dès que la tension sera suffisante (environ 7 volts). Voir la note ci-dessus (dans Opération – DC (Silencieux) à propos de l'utilisation des blocs d'alimentation provenant d'un ensemble de trains à grande échelle. Avec les réseaux fonctionnant en DC, vous avez très peu de contrôle sur les sons de votre modèle.

— 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.

L'éclairage en DC est limité. Certains fabricants produisent des dispositifs destinés à déclencher des sons sur les locomotives DC. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces gadgets, nous n'avons aucune idée de la façon dont ils affecteront votre 44-tonnes, en bien ou en mal, pour le meilleur ou pour le pire, dans la maladie et dans la... désolé, mauvaise transcription. Comme toujours, nous essaierons de vous aider à réparer votre 44-tonnes si l'un de ces gadgets transforme les circuits de votre locomotive en quelque chose qui ressemble à du magma incandescent, mais nous ne pouvons pas garantir que nous y parviendrons.

C'est généralement à cette étape du manuel que Jason lance une petite pique à ses collègues modélistes qui ne veulent pas passer du DC au DCC. Le reste de l'équipe continue de lui rappeler ce qui s'est passé la dernière fois qu'il a fait cela. Il a été poursuivi sur la route départementale par un groupe de citoyens armés de transformateurs et de potentiomètres. Tant que nous lui rappellerons cet événement, il sera gentil avec les modélistes utilisant encore le DC.

OPÉRATION – DCC (SONORE)

Nous nous efforçons d'être extrêmement précis, tant au niveau des sons que de l'apparence. Nos décodeurs sonores sont des LokSound V5 d'ESU avec la fonctionnalité « Maintien de la vitesse ». Les sons sont aussi précis que possible. 44-tonnes, curieusement, pesait environ 44 tonnes en état de marche. Par conséquent, une certaine quantité d'élan de départ a été préprogrammée dans le décodeur pour reproduire ce poids massif. Si vous voulez éliminer ce délai pour accélérer, programmez CV3=00, mais lorsque les clients se plaindront de leur cargaison endommagée, ne nous blâmez pas!

Des instructions plus détaillées sur le décodeur, y compris toutes sortes de réglages CV bizarres que nous ne comprenons pas, peuvent être trouvées dans le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Il peut être téléchargé à partir de la section support de notre site web ou directement à partir du site web d'ESU.

L'ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Votre 44-tonnes Rapido sort de l'usine avec une adresse de décodeur de 3. Nous vous suggérons, si vous utilisez le DCC, de vérifier d'abord que la locomotive répond à l'adresse 3 pour toutes les fonctions - moteur, lumières, sons, tout. Une fois que vous avez vérifié que la locomotive répond, vous devez lui attribuer une adresse unique (normalement le numéro de la locomotive) avant d'aller plus loin. Cela peut être fait soit sur votre voie de programmation (recommandé), soit sur la voie principale si votre système supporte la programmation sur la voie principale. Attention cependant, si vous programmez la locomotive sur la voie principale et que vous avez d'autres locomotives assignées à l'adresse 3 (l'adresse normale par défaut pour les nouvelles locomotives), TOUTES ces locomotives seront également modifiées à votre nouvelle adresse.

En raison de la forte consommation de courant, vous remarquerez que certains systèmes DCC ne supportent pas la programmation des locomotives sonores sur voie de programmation. En cas de problème, essayez de programmer sur la voie principale ou utilisez un amplificateur de programmation.

ACTIVER LE SON

Appuyez sur F8 et vous entendrez la séquence de démarrage de la 44-tonnes suivie du son au ralenti. Vous pouvez ajuster les valeurs CV pour empêcher la locomotive de bouger jusqu'à ce que la séquence de démarrage soit terminée. La plupart d'entre nous, à Rapido, sommes vraiment impatients et nous avons donc désactivé cette fonction. Reportez-vous au manuel complet du décodeur ESU LokSound V5 pour plus d'informations. Vous pouvez maintenant télécharger la fonction "Prime Mover Startup Delay" (Délai de démarrage du moteur) sur notre site au www.esu.eu/en/downloads. Elle se trouve à la section 13.2, page 89 du manuel ESU LokSound V5 (lors de la rédaction de ce manuel).

Si vous appuyez sur F8 alors que la locomotive est déjà en mouvement, le démarrage sera ignoré et le son sera simplement activé. Appuyez à nouveau sur F8 pour désactiver le son.

Notez que si vous écoutez votre 44-tonnes tourner au ralenti et que vous sélectionnez une autre locomotive, votre locomotive pense toujours que vous avez appuyé sur F8 et elle continuera de tourner au ralenti. Cependant, si quelqu'un d'autre sélectionne le numéro de votre locomotive et que vous n'avez pas appuyé sur F8, la 44-tonnes s'arrêtera immédiatement. Cette personne devra appuyer de nouveau sur F8.

LES FONCTIONS

F0	Phares directionnels	F15	Commutateur d'isolement
F1	Cloche	F16	Assécheur d'air à l'arrêt
F2	Flûtes	F17	Frein à air automatique Serré/Desserré
F3	Grincement des roues	F18	Sablage
F5	Flûtes en Doppler	F19	Numéros illuminés
F7	Atténuation des phares	F20	Compresseur d'air
F8	Démarrage/silencieuse/arrêt	F21	Purges Sarco
F9	Maintien de la vitesse	F23	Portes du compartiment moteur
F10	Frein direct	F24	Inverseur centré
F11	Ventilateurs de radiateur	F25	Volets ouverts/fermés
F12	Mode manœuvre	F26	Accél. manuelle des crans/ Marche 8
F13	Phare arrière	F27	Décél. manuelle des crans/ Marche libre
F14	Frein à main appliqué/relâché	F28	Logique manuelle des crans

FONCTIONS : INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

F0 Phares directionnels

Par défaut, les phares de nos 44-tonnes sont directionnels, ce qui signifie que les phares situés à l'avant de la locomotive seront allumés avec F0. En appuyant sur la marche arrière, les phares alternent. Cette fonction est utile si vous oubliez souvent dans quelle direction vous avez laissé l'inverseur lors d'une manœuvre.

Vous pouvez choisir vos flûtes en modifiant CV163 d'une valeur comprise entre 0 et 12 ; reportez-vous à la section "Réglages sonores personnalisés" ci-dessous.

F1 Cloche

L'un des sons les plus difficiles à maîtriser est probablement celui de la cloche, car il s'agit d'une caractéristique très visible, et quoi qu'il en soit, il y a de fortes chances qu'elles aient toutes un son unique. Nous avons fourni quatre sons de cloche légèrement différents afin que vous puissiez ajouter un peu de variété à votre énorme flotte de 44-tonnes. Vous avez effectivement une énorme flotte de 44-tonnes, n'est-ce pas ?

F2 Flûtes

Nous aimons nos flûtes. Vraiment ! Sérieusement, qui n'aime pas un bon son de flûtes? C'est pourquoi nous vous proposons désormais une large gamme de flûtes que vous pourrez alimenter sur votre locomotive selon vos besoins ou votre convenance (même si ce n'est pas le cas). Pour obtenir un coup bref, appuyez sur F2 ou sur votre bouton "HORN". Si vous entendez un long coup, c'est que vous tapez trop longtemps. Vous pouvez choisir parmi les différentes flûtes en modifiant la valeur comprise entre 0 et 12 en CV163; reportez-vous au paragraphe "Réglages sonores personnalisés" ci-dessous.

F3 Grincement des roues

Au moment où vous négociez une courbe serrée sur votre réseau, appuyez sur F3 pour entendre le grincement métal contre métal qui caractérise tous les trains.

F4 Freins Rhéostatique

Sur le prototype, le freinage rhéostatique transforme les moteurs de traction génèrent du courant et fait passer l'énergie produite à travers un réseau de résistances. Ces résistances ralentit le train sans utiliser les freins à air et les sabots de frein. L'utilisation de F4 n'affecte pas la vitesse de votre modèle, mais le son est sympa lorsqu'il gémit dans les descentes.

F5 Flûtes en Doppler

L'effet doppler est bien synchronisé pour un train filant à une vitesse modérée et sifflant à l'approche des passages à niveau. Lorsque vous changez les flûtes par défaut pour F2, les flûtes changeront également pour la tonalité appropriée. C'est comme si nous étions des magiciens ou quelque chose comme ça!

F6 Phares de Fossé

Les phares de fossé ont été inventés au Canada dans les années 1960 pour éclairer les fossés du droit de passage afin de détecter les éboulements et autres obstacles. Sur les locomotives canadiennes, les phares de fossé ne clignotent pas.

F7 Atténuation des phares

Lorsque vous approchez d'un train venant en sens inverse, appuyez sur F7 pour réduire l'intensité de vos phares et éteindre vos phares de fossé - vous ne voulez pas aveugler le mécanicien d'un train venant en sens inverse. Cela éteindra également toutes les autres lumières potentiellement aveuglantes que vous utilisez. Le fait de ne pas baisser l'intensité de vos feux constitue une violation directe de ce que l'on appelle communément la "règle 17". Internet peut répondre à toutes vos questions sur cette règle.

F8 Démarrage/silencieuse/arrêt

Lorsque votre locomotive est à l'arrêt, appuyez sur F8 pour lancer la séquence de démarrage des sons du moteur (à l'exception de celui de l'auxiliaire de traction). Si votre locomotive est silencieuse mais déjà en mouvement, l'appui sur F8 sautera

la séquence de démarrage et activera simplement le son. Si le son est déjà activé, appuyez sur F8 pour couper le son. Si votre locomotive est à l'arrêt, vous entendrez la séquence d'arrêt du moteur avant que le son ne s'éteigne.

Si vous avez un système DCC qui ne permet que huit fonctions, vous pouvez reconfigurer les fonctions suivantes en suivant les instructions du manuel ESU LokSound V5, qui peut être téléchargé à partir de la section support de notre site web. Vous pouvez également passer à un système DCC plus récent, ce qui peut être moins stressant.

F9 Maintien de la Vitesse

La fonction "Maintien de la Vitesse" d'ESU vous permet de jouer avec le moteur principal de votre 44-tonnes tout comme d'un instrument de musique. Lorsque vous appuyez sur F9, vous activez la fonction "Maintien de la Vitesse" qui maintiendra la vitesse du moteur à un niveau constant, quel que soit le palier de vitesse sur lequel se trouve votre manette. Lorsque vous augmentez la vitesse, vous entendez le moteur monter en régime. Le son est impressionnant, surtout lorsque vous essayez de pousser un groupe de wagons lourds.

L'option "Maintien de la Vitesse" est encore plus intéressante lorsque vous réduisez les gaz, car elle vous permet de simuler la marche en roue libre, qui est un élément important de la conduite d'un vrai train. Lorsque vous appuyez à nouveau sur F9, vous désactivez la fonction "Maintien de la Vitesse" et le moteur accélère ou décélère en fonction de l'échelon de vitesse sur lequel se trouve la manette des gaz. Pour plus de réalisme, il est conseillé de noter le pas de vitesse sur lequel vous étiez lorsque vous avez activé "Maintien de la Vitesse" et de revenir à ce pas de vitesse lorsque vous avez désactivé "Maintien de la Vitesse". Sinon, votre 44-tonnes risque de voler comme un aigle... jusqu'à la mer. Volez comme un aigle, laissez mon esprit me porter. (S'il vous plaît, ne nous faites pas chanter tout le refrain).

F10 Frein direct

Ce frein fonctionne comme les freins d'une vraie locomotive. Appuyez sur F10 pour freiner. Désactivez F10 et les freins se desserrent pour que vous puissiez recommencer à avancer. Le son par défaut est basé sur des sabots de frein en composite, mais si vous détestez vos tympans, vous pouvez le changer pour des sabots de frein en fonte et vous tordre de douleur à chaque fois que le train s'arrête. Modifiez CV165 de 0 à 1 pour entendre la gloire des sabots de frein en fonte.

F11 Ventilateurs de radiateur

Appuyez sur F11 pour entendre les ventilateurs du radiateur et appuyez à nouveau sur cette touche pour les arrêter. VOUS M'AVEZ ENTENDU DIRE D'APPUYER SUR F11 POUR LES ÉTEINDRE! JE NE T'ENTENDS PAS!

F12 Mode manœuvre

Êtes-vous de ceux qui conçoivent un grand terminal de marchandises ou de machines, comme par exemple le triage Selkirk à Albany, dans l'État de New York ? Vous avez de longs déplacements de locomotives seules entre le dépôt de locomotives et le

faisceau de réception/départ? Cette fonction est faite pour vous ! La fonction F12 allume et atténue à la fois les phares avant et le phare arrière afin de ne pas aveugler les agents de triage au sol.

F13 Phare Arrière

Une idée fausse très répandue sur les locomotives diesel est que le phare arrière doit être allumé chaque fois que la locomotive recule. En fait, il n'est allumé que lorsque le mécanicien le souhaite, quelle que soit la direction. En alternant F13, le phare arrière s'allume ou s'éteint. C'est magique, je vous le dis!

F14 Frein à main appliqué/relâché

Comme tout mécanicien de locomotive le sait, vous ne pouvez pas laisser une locomotive sans surveillance sans appliquer le frein à main. Appuyez sur F14 pour l'appliquer et de nouveau pour le desserrer.

F15 Commutateur d'isolement

Pour économiser du carburant diesel, certaines locomotives peuvent être mises au ralenti. Pour ce faire, sur notre modèle, appuyez sur F15 à l'arrêt. REMARQUE : la locomotive ne bougera pas si le commutateur F15 est activée. F15 doit être désactivée pour qu'elle puisse bouger car le générateur principal a été isolé.

F16 Arrêt des Purges

À l'arrêt, appuyez sur F16 pour activer les purges Sarco. Le son sera parfait et si vous jouez bien vos cartes, vous pourrez l'activer lorsque la locomotive se trouvera dans un triage et que le chef de triage devra travailler juste à côté!

F17 Serrage/desserrage des freins à air

Cette fonction permet de désactiver les sons de serrage et de desserrage des freins à air lorsque vous démarrez ou arrêtez de vous déplacer, respectivement. Elle n'a pas d'effet sur le fonctionnement du moteur, mais seulement sur les sons.

F18 Sablage

Comment donner plus de traction à une locomotive lorsque le rail est mouillé ? Appliquez du sable sec par gravité sur la surface du rail. Nous ne pouvons pas vraiment faire cela à l'échelle HO (ne demandez même pas !), mais nous pouvons en simuler le son. Mais ne jetez pas de sable imaginaire dans vos aiguilles ou vous aurez des problèmes avec votre contremaître imaginaire.

F19 Numéros illuminés

Les numéros illuminés sont allumés en permanence par défaut. Nous détestons devoir rallumer après une panne de courant. Si vous souhaitez éteindre les numéros illuminés, il vous suffit d'appuyer sur F19.

F20 Compresseur d'air

Pompez l'air ! En appuyant sur F20, vous activez le compresseur d'air, mais par défaut, le fichier son joue cette fonction de manière aléatoire.

F21 Purges Sarco

Pour vous éviter d'avoir à nettoyer votre salive si vous essayez d'imiter le son du séchoir à air, nous avons fourni ses sons sporadiques sur F21. Par défaut, il est toujours allumé, car le vrai sèche-cheveux fonctionne toujours lorsque la locomotive est en marche (et pendant quelques minutes après qu'elle s'est arrêtée). Mais si vous préférez ne pas l'entendre du tout, appuyez simplement sur F21 pour le faire taire.

F23 Portes du compartiment moteur

Les portes de notre compartiment moteur ne s'ouvrent pas réellement, mais vous pouvez les entendre en appuyant sur la touche F22. Non, ce n'est pas The Doors, mais si vous appuyez sur F22 et que vous entendez Jim Morrison chanter "Light my Fire", prenez rendez-vous avec un professionnel de la santé mentale.

F24 Inverseur centré

Lorsque vous appuyez sur F24 alors que vous n'êtes pas en mouvement, le moteur se bloque, ce qui vous permet de passer les crans comme sur le prototype au point mort. F24 doit être désactivé pour commencer à se déplacer.

F25 Ouverture/fermeture des volets

Les volets de nos radiateurs ne s'ouvrent ni ne se ferment vraiment, mais si vous voulez entendre le son qu'ils produisent lorsqu'ils s'ouvrent, appuyez sur F25. N'oubliez pas que les volets sont ouverts lorsqu'il fait chaud et fermés lorsqu'il fait froid.

F26 Accélération manuelle jusqu'au cran 8

Un peu comme l'ancienne fonction "Directement à 8" d'autrefois, le fait d'appuyer sur F26 alors que F28 est désactivé permet au moteur principal de passer au cran 8 et d'y rester. Cela n'affecte pas la vitesse de la locomotive, mais seulement le son qu'elle émet. Idéal pour sortir d'une gare avec un long train. Désactivez F26 pour rétablir les sons des moteurs à leur niveau normal.

F27 Décélération manuelle/se laisser aller

Pour couper rapidement le son du moteur principal sans perdre le contrôle de la vitesse de la locomotive, appuyez sur F27 avec F28 désactivé permet de ramener le manipulateur à la position ralentie. Cette fonction est très utile lors de l'utilisation des freins rhéostatiques. Désactivez F27 pour ramener les sons du moteur principal à un fonctionnement normal.

F28 Activation/désactivation du crantage manuel

Lorsque F26 et F27 sont désactivés, activez F28. Il est maintenant possible d'utiliser F26 pour monter manuellement le moteur principal et F27 pour diminuer manuellement le moteur principal. Cela n'affectera pas la vitesse de la locomotive, mais seulement les sons du moteur principal. Pour revenir au fonctionnement normal, les trois fonctions doivent être désactivées (F26, F27 et F28).

RÉGLAGES SONORES PERSONNALISÉS

Les flûtes par défaut de votre locomotive sont des WABCO E-2. Nous justifions cela par le fait que la plupart des 44-tonnes ont été livrés avec celle-ci. Vous pouvez changer les flûtes par défaut en modifiant la valeur dans CV163.

Flûtes

- CV163=0 Sifflet à air Hancock
- CV163=1 Leslie A-125
- CV163=2 Leslie A-200
- CV163=3 Leslie S-25
- CV163=4 Leslie S-2M
- CV163=5 Leslie S-3K
- CV163=6 Leslie S-3L
- CV163=7 Nathan M-3
- CV163=8 Nathan M-5
- CV163=9 Nathan P-2
- CV163=10 Nathan P-3-OC
- CV163=11 Nathan P-5-OC
- CV163=12 WABCO A2
- CV163=13 WABCO AA-2
- CV163=14 WABCO E-2

Cloches

- CV 164=0 Cloche en acier #1 (*par défaut*)
- CV 164=1 Cloche en acier #2
- CV 164=2 Cloche en acier #3

Grincement des frein

- CV 165=0 Sabot de frein en comp. (*par défaut*)
- CV 165=1 Sabot de frein en fonte

Assécheur d'air

- CV 166=0 Sécheur d'air #1 (*par défaut*)
- CV 166=1 Sécheur d'air #2
- CV 166=2 Sécheur d'air #3
- CV 166=3 Sécheur d'air #4

Notez qu'après avoir changé les flûtes, vous devrez peut-être mettre l'appareil hors tension (l'éteindre et le rallumer). De plus, le changement des flûtes par défaut modifie automatiquement l'enregistrement doppler sur F5. Nous vous avons dit que c'était de la magie!

MO-POWER



Ce modèle est muni du Mo-Power, notre système de maintien temporaire de l'énergie par condensateur qui permet à une locomotive de voyager sur des rails encrassés (ou inactifs) sans s'arrêter. La distance que chaque locomotive peut parcourir sans alimentation électrique varie en fonction de l'état de la voie et du modèle. NOTE : Vous n'aurez pas le contrôle de la locomotive lorsque vous utiliserez l'énergie Mo-Power, et si vous êtes habitué à ce qu'une locomotive s'arrête lorsqu'elle est en court-circuit à cause d'un aiguillage mal orientée, oubliez cela. Comme le prototype, elle ne s'arrêtera pas simplement parce que les aiguilles sont orientées contre vous (au moins jusqu'à ce que les condensateurs soient déchargés). Voilà les limites que nous nous imposons pour plus de réalisme!

RÉGLAGES DU VOLUME SONORE

Les volumes sonores de votre décodeur ont été préréglés en usine à des niveaux que nous trouvons confortables sur nos voies d'essai.

Les niveaux sonores sont en grande partie une question de goût personnel, et ce qui sonne bien dans l'environnement d'un réseau peut sembler trop fort ou trop faible dans l'autre. Heureusement, les niveaux sonores peuvent être facilement ajustés pour mieux répondre à vos besoins et nous vous recommandons d'expérimenter différents réglages si vous n'aimez pas les niveaux par défaut.

Pour régler les niveaux de volume, passez en mode programmation sur votre système DCC (reportez-vous au manuel de votre système pour savoir comment procéder, car chaque système est légèrement différent) ; entrez le numéro CV souhaité ; puis entrez les niveaux souhaités. Notez que cette opération peut être effectuée soit sur une voie de programmation, soit sur la voie principale (mode Ops) si votre système DCC prend en charge la programmation sur la voie principale.

RÉGLAGES DU VOLUME SONORE DE LA 44-TONNES

FONCTION	DESCRIPTION	POSITION SONORE	CV	PAR DÉFAUT	VOTRE VALEUR
	Volume principal		63	155	
F1	Cloche	4	283	60	
F2	Flûtes	3	275	126	
F3	Grincement des roues	23	435	30	
F5	Effet Doppler	14	363	70	
F8	Diesel	1	259	100	
F10	Frein direct	11	339	50	
F11	Ventilateurs de radiateur	8	315	100	
F12	Mode manœuvre	1	259	120	
F14	Frein à main	14	363	50	
F15	Isolation Switch	21	419	25	
F17	Serrage/desserrage des freins à air	29	483	30	
F18	Sablage	13	355	20	
F20	Compresseur d'air	7	307	128	
F21	Purges Sarco	17	387	50	
F23	Portes du compartiment moteur	16	379	80	
F24	Inverseur Centré	20	411	20	
F25	Interrupteur d'isolement	32	507	10	
F28	Logique du crantage manuel	27	467	20	

Nous vous recommandons vivement de noter les paramètres que vous avez modifiés et les valeurs utilisées. Si vous avez besoin de réinitialiser le décodeur (voir "Réinitialisation d'usine" ci-dessous), le fait d'avoir de bonnes notes vous permettra de réintroduire facilement les changements que vous souhaitez conserver.

— 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.

RÉINITIALISATION D'USINE

Sur votre 44-tonnes, vous pouvez effectuer une réinitialisation d'usine 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 ? NOUS VENONS DE VOUS DIRE DE PRENDRE DES NOTES ! Si nous avions un groupe, vous seriez expulsé. Encore une fois !

Lors d'une réinitialisation d'usine, il n'est pas possible de perdre les sons préenregistrés du décodeur de votre 44-tonnes. Cependant, après une réinitialisation d'usine, votre 44-tonnes peut commencer à regarder des épisodes de Doctor Who ou la chanson Love Shack de B-52! Si cela se produit, vous avez probablement perdu la tête. Mais ne vous inquiétez pas. Installez-vous confortablement, dégustez un pop-corn et profitez du spectacle.

Au fait, ne prêtez pas attention à la personne qui s'introduit dans votre salle de train pour tenter de voler votre 44-tonnes Rapido parce qu'il a mal lu les instructions de la page 4.

PLUS D'INFORMATIONS

Tout en abordant les fonctions dont la plupart des modélistes auront besoin pour un fonctionnement normal, ces instructions ne couvrent qu'une partie des nombreuses fonctions personnalisables de votre décodeur ESU LokSound. Pour les utilisateurs avancés qui souhaitent explorer plus en détail les capacités du décodeur, nous suggérons de télécharger le manuel du décodeur ESU LokSound V5. Il est disponible dans la section Support de notre site web.

GARANTIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tous les problèmes que vous pourriez rencontrer avec votre locomotive 44-tonnes. Si votre locomotive présente des défauts qui proviennent de l'usine, nous la réparerons en utilisant de nouvelles composantes ou la remplacerons purement et simplement si une réparation n'est pas possible. Cependant, nous ne pouvons remplacer votre locomotive que dans la mesure où nous en avons d'autres en inventaire. Bien que nous aimerions avoir un inventaire infini de pièces de rechange et que nous fassions de notre mieux pour en avoir le plus possible, celles-ci finiront par s'épuiser également. Dans certains cas, les futures productions

de la même locomotive peuvent entraîner un réapprovisionnement en pièces, mais ce n'est pas toujours garanti. Si vous êtes comme la plupart d'entre nous et qu'après avoir acheté cette locomotive, vous l'avez mise sur l'étagère de collection dans le coin le plus sombre de votre réseau et que vous la découvrez seulement 30 ans plus tard après que votre ami du club ait fait fonctionner la sienne, alors vous êtes seul en cas de problème. Jason est à la retraite depuis longtemps et parcourt probablement le pays à bord de notre wagon-lit restauré, Edmundston. Le reste d'entre nous est également à la retraite mais n'a probablement pas le luxe d'avoir son propre wagon privé. Et nous ne sommes pas du tout amers. Vraiment. Pas...du...tout...

Il y a plusieurs choses que cette garantie ne couvre pas. Si votre 44-tonnes arrive avec quelques pièces décollées ou mal fixées sous la caisse, il y a de fortes chances que vous puissiez effectuer une réparation en moins de temps et d'efforts qu'il n'en faudrait pour nous contacter. N'hésitez pas à faire un peu de modélisme ferroviaire ! La colle blanche fait des merveilles pour replacer toutes sortes de pièces et n'abîme pas la peinture. Toutefois, s'il vous manque des pièces, c'est une autre histoire - contactez-nous directement par courriel ou appelez-nous et nous vous enverrons des pièces de rechange.

Bien sûr, les dommages causés par le passage de votre locomotive à pleine vitesse dans une courbe de 15 pouces de rayon le long du bord de votre réseau de 50 pouces de haut, l'altération avec de l'huile de canola, ou tout autre dommage unique causé par vous et que nous n'avons pas été en mesure de couvrir ici ne sont pas couverts par la garantie. Si une catastrophe survient - même à la suite de vos propres actions (ou inactions éventuelles) - et que votre locomotive ou votre auxiliaire de traction est endommagée, n'hésitez pas à nous contacter et nous ferons de notre mieux pour vous aider, si possible. Ne soyez pas timide.

REMERCIEMENTS

Le projet de la 44-tonnes a été un véritable travail d'amour, car nous sommes nombreux dans l'équipe Rapido à aimer ces locomotives. Cependant, ce projet n'aurait pas été possible sans l'aide et l'expertise des personnes suivantes :

Randy Hammill, Dick Harley, Steve Orth, Stand Madyda, Danbury Railway Museum, Dan Myers, Ontario & Western Historical Society, Dave Minshell, Doug Barbario, Ken Goslett, Paul Goeway, Norm Barrett, John Frantz, Jack Consoli, et New Haven Railroad Historical & Technical Association.

Nous remercions tout particulièrement Richard Longpré pour la traduction française de ce manuel. *Merci beaucoup!*