

Cher modéliste,

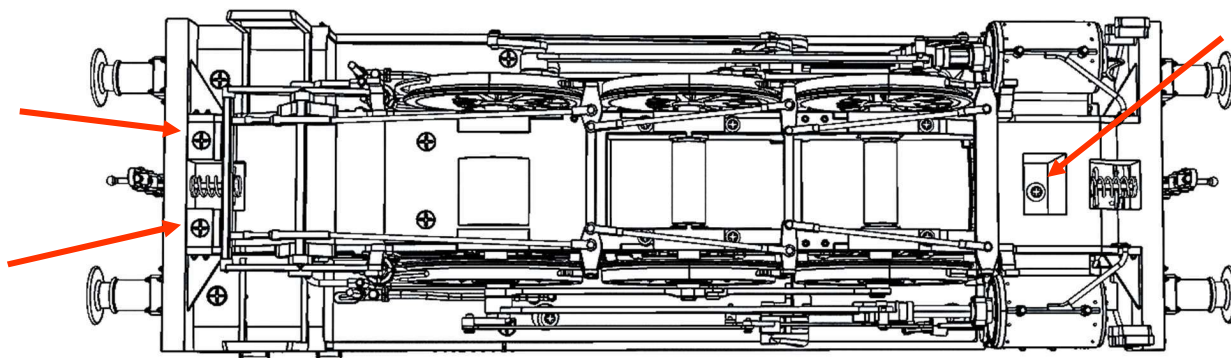
Merci d'avoir fait l'acquisition de ce kit : il vous permettra d'équiper simplement et efficacement votre locomotive 030 TU. Il a été conçu par le spécialiste anglais Paul Chetter en collaboration avec la firme autrichienne Zimo. Toutes les CV ont été optimisées pour votre modèle SNCF 030 TU. Veuillez lire attentivement cette notice afin de tirer le meilleur profit de votre achat.

La mise en place de votre décodeur Zimo est très simple. Seuls les fils d'alimentation des haut-parleurs sont à souder par vos soins. Ils sont installés en usine sur tous les modèles.

1- DEMONTAGE DE LA SUPERSTRUCTURE

Retournez la locomotive sur son blister de transport en prenant soin de ne pas détériorer les détails comme les soupapes de sécurité.

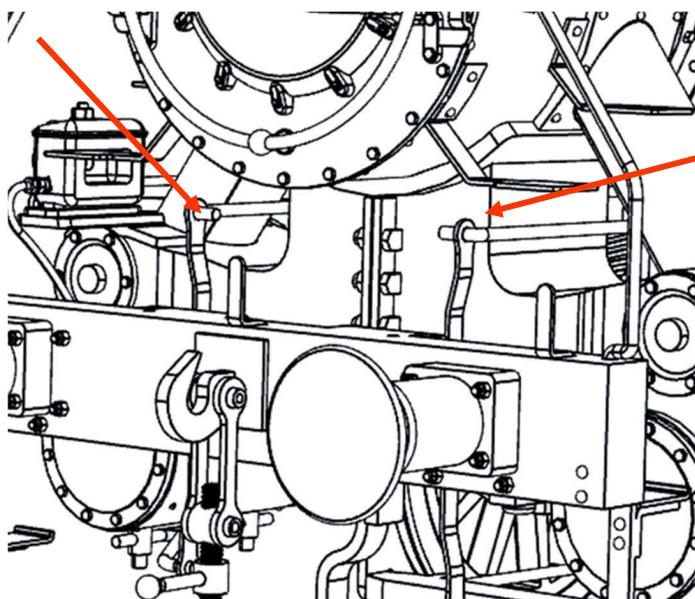
Dévissez ensuite les 2 vis situées à l'arrière et la vis situé à l'avant, entre les cylindres.



Retirez les tringles de commande des purges des cylindres comme indiqué sur la notice de votre locomotive.

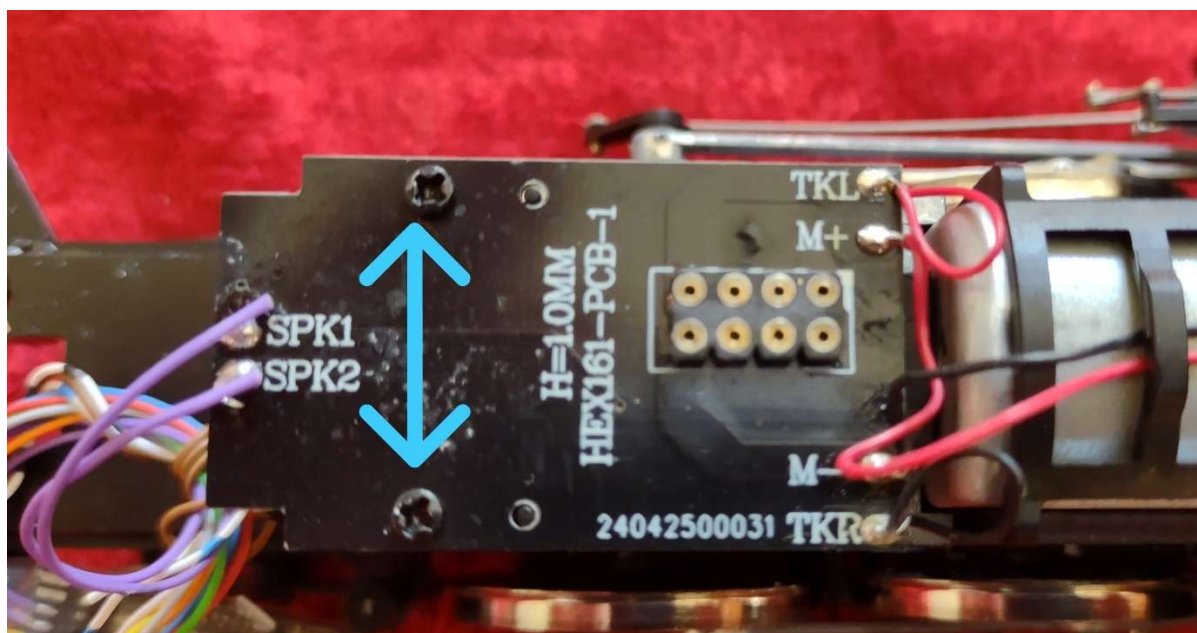
Séparez l'ensemble châssis en le tirant délicatement vers le bas par les cylindres tout en maintenant la superstructure par les caisses à eau.

Reposez le châssis à l'endroit sur votre table ou une voie d'essais.

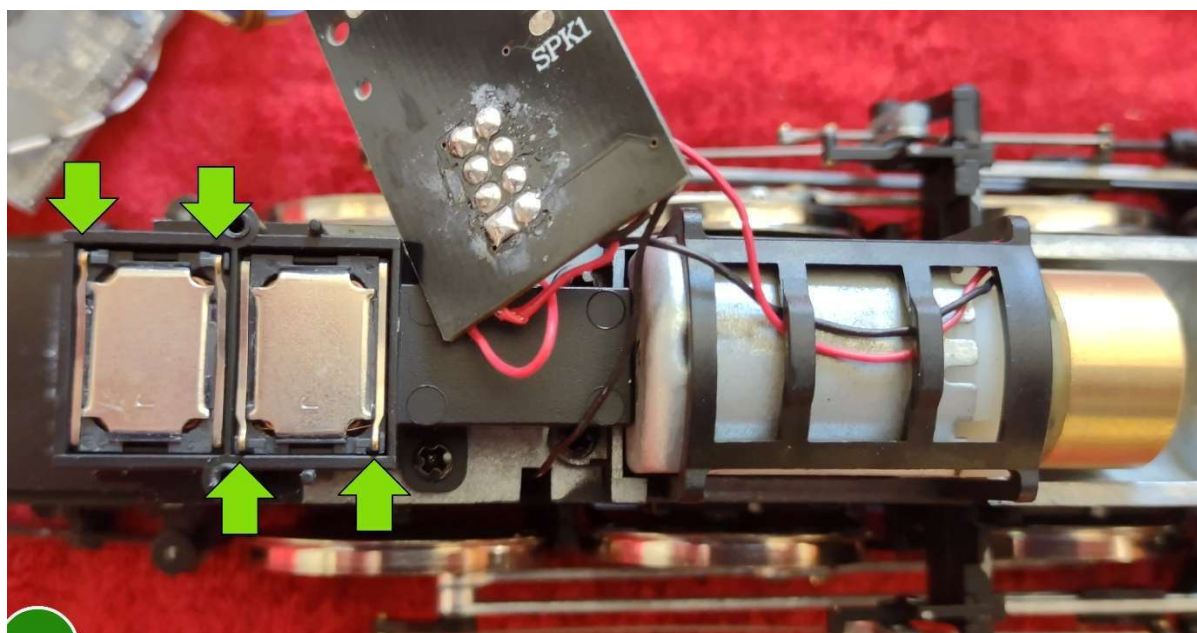


2- CONTRÔLE DE LA POSITION DES HAUT-PARLEURS

Afin de vérifier l'installation correcte des haut-parleurs lors de l'assemblage du modèle en usine, démonter la platine au moyen des 2 vis désignées par la flèche bleue :

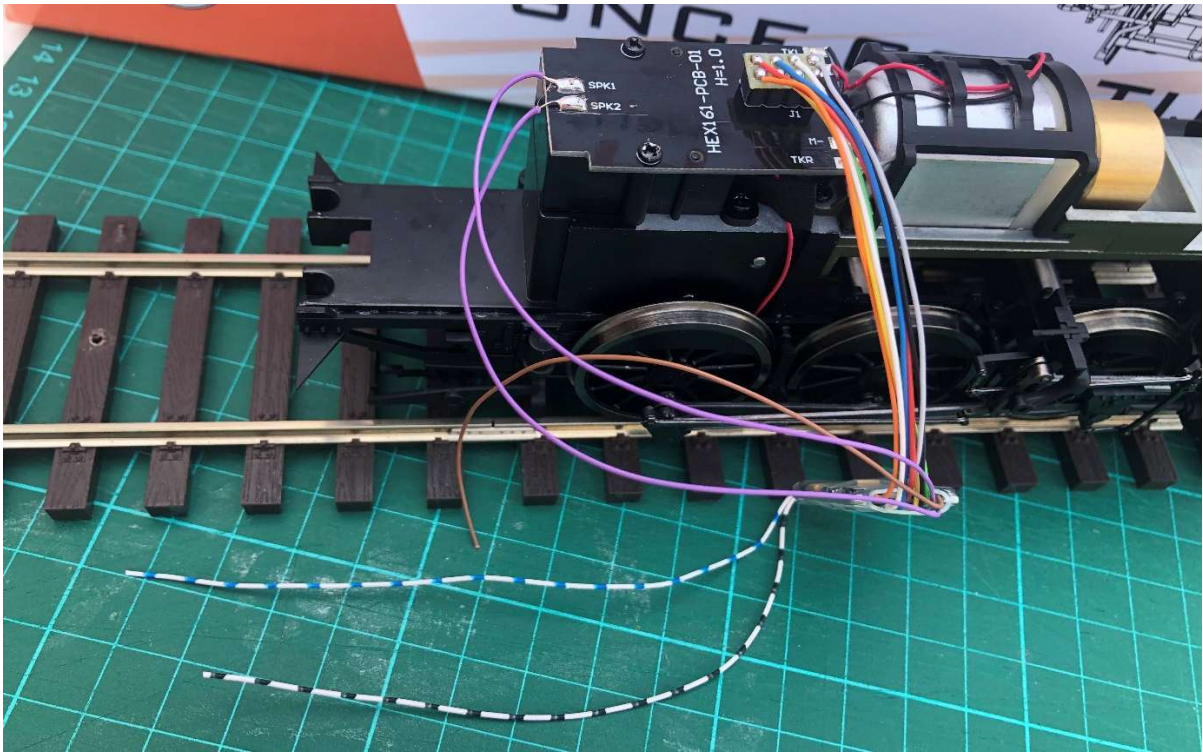


Pour un fonctionnement correct, les haut-parleurs doivent être positionnés ainsi (les flèches vertes indiquent les contacteurs qui doivent toucher le dessous de la platine) :



Remplacez ensuite la platine et serrez les deux vis de maintien.

3- PRESENTATION DU DECODEUR



Enfichez le décodeur au moyen du connecteur huit broches. Le fil rouge doit être à gauche vers l'arrière, le fil noir vers l'avant.

Soudez ensuite les deux fils violets sur les pôles SPK1 et SPK2 situés à l'arrière de la platine. Les fils suivants sont inutilisés :

- Fil marron, retour négatif
- Fils blanc-bleu et blanc-noir, utilisables pour un système "staying alive"

Repliez et regroupez soigneusement les fils en un faisceau unique, et placez le décodeur au centre de la platine.

Recoiffez le chassis avec la superstructure et testez le fonctionnement de votre locomotive.

Si tout fonctionne parfaitement, serrez les 3 vis qui maintiennent le châssis.

Terminez en remplaçant les tringles des purgeurs et les main-montoirs le cas échéant.



4- LISTE DES FONCTIONS

Le fichier sonore utilise jusqu'à 23 fonctions, listées ci-dessous. La plupart des fonctions produisent un son individuel. Certaines exécutent uniquement une action visible, et d'autres font les deux.

Numéro de fonction	Son ou action contrôlée	Volume CV
F0	Réservé	-
F1	Activation/désactivation du son	-
F2	Bruit du frein + réduction de la vitesse	CV517
F3	Sifflet simple dépendant de la vitesse	-
F4	Sifflet double dépendant de la vitesse	-
F5	Barre de changement de marche	-
F6	Pelle à charbon	CV529
F7	Injecteurs	CV532
F8	Souffleur	CV535
F9	Crissement des rails (lié à la vitesse)	-
F10	Soupapes de sécurité	-
F11	Frein d'immobilisation	-
F12	Marche "haut-le-pied"	CV547
F13	Mode manoeuvre	-
F14	Réglage cyclique du volume sonore	-
F15	Purgeurs des cylindres	CV556
F16	Sifflet du chef de train (à l'arrêt) / Pétards (en mouvement)	-
F17	Séquence d'attelage	-
F18	Séquence de démarrage et d'immobilisation d'un convoi	-
F19	Mise en sourdine de tous les sons	-
F20	Prise d'eau - longueur variable	CV674
F21	Chant d'oiseaux sauvages	CV677
F22	Cris des mouettes	CV680
F23	Aboiements de chiens	CV683
F24	Réservé	CV686
F25	Réservé	CV689
F26	Réservé	CV692
F27	Réservé	-
F28	Réservé	-

Le réglage du volume va de 1 à 255, les valeurs les plus élevées donnant des sons plus forts.

5 - PRÉSENTATION DETAILLÉE DE CERTAINES FONCTIONS

F2 - Freins

F2 émet le son du serrage des freins et provoque l'arrêt de la locomotive.

De courtes impulsions permettent de réduire la vitesse, alors qu'une pression continue déclenche un arrêt d'urgence.

F3 et F4 - Sifflets

Ils sont contrôlés par la touche F 3 (un seul coup) et la touche F 4 (deux coups).

Cinq séries de sifflets alternatifs sont à votre disposition.

Dans chaque série 8 durées de sifflets différentes (4 simples, 4 doubles) sont sélectionnées automatiquement par le décodeur proportionnellement à la vitesse.

Série 1 est sélectionné lorsque CV843 = 30

Série 2 est sélectionné lorsque CV843 = 29

Série 3 est sélectionné lorsque CV843 = 27

Série 4 est sélectionné lorsque CV843 = 23

Série 5 est sélectionné lorsque CV843 = 15

Lorsque le modèle est à l'arrêt, un coup bref d'accusé de réception est émis.

F5 – Contrôle de l'admission

Le son de l'échappement vapeur peut être diffusé :

- Soit en mode "pleine puissance", c'est-à-dire que la vapeur est admise pendant toute la course du piston. C'est celui qu'il faut utiliser pour démarrer avec un train lourd au crochet. Les bruits sont forts et rudes, car la vapeur est évacuée à une pression proche de celle de la chaudière.
- Soit en mode "puissance réduite", le conducteur réduit la durée de l'admission de la vapeur dans les cylindres, lors d'un déplacement "haut-le-pied" ou lorsque le convoi a été "décollé". Cela se traduit par des sons doux et plus modérés.

Par défaut, le mode "pleine puissance" est activé mais vous pouvez passer d'un mode à l'autre à l'aide de la fonction F5 et à tout moment.

F9 - Crissement des boudins de roues sur les rails.

Si la fonction est enclenchée, les sons sont produits uniquement lorsque la locomotive se déplace lentement (crans de vitesse 1 - 50).

La fréquence d'émission des crissements est proportionnelle à la vitesse de la machine.

F11 – Frein d'immobilisation

Le son du frein d'immobilisation n'est émis que lorsque le modèle est à l'arrêt. Lorsque la fonction est activée, on entend le serrage du frein, puis la locomotive ne peut plus bouger.

Lorsqu'elle est désactivée, on entend le son du frein qui est desserré, puis la locomotive réagit normalement à l'accélérateur.

F12 - Marche "haut-le-pied"

Les paramètres d'inertie sont réglés par défaut aux valeurs d'accélération et de décélération attendus d'un train lourd.

F12 réduit instantanément l'inertie pour fournir une accélération et une décélération plus rapides, caractéristiques d'une machine "haut le pied" ou un train très peu chargé, peuvent accélérer plus rapidement.

F13 - Mode "manoeuvre"

En mode manoeuvre , l'inertie est réduite à zéro et la vitesse est divisée par deux. Ce mode permet un contrôle très précis si nécessaire. Les sons s'adaptent automatiquement à cette configuration.

F14 - Contrôle alternatif du volume

Il s'agit d'une séquence de sélection "cyclique".

La première pression sur la touche de contrôle réduit d'abord le volume au niveau le plus bas. Chaque impulsion suivante augmente le volume d'une valeur donnée jusqu'à ce que le volume maximum soit atteint. Une nouvelle pression ramène le volume au minimum et la séquence recommence.

Notez que la touche F 19, qui permet de couper le son, continue de fonctionner normalement.

F16 - Sifflet /pétards

La touche F16 a une double fonctionnalité.

- locomotive à l'arrêt, elle produit un coup de sifflet (chef de train ou agent de manoeuvre).
- locomotive en mouvement, fonction "pétards".

Une première explosion est entendue immédiatement, mais le temps nécessaire aux deux détonations suivantes dépend de la vitesse de circulation de la locomotive.

Les détonateurs étant placés à intervalles réguliers, plus la vitesse de la locomotive est élevée, plus le son se répète rapidement. Cet intervalle de temps est calculé par le décodeur.

Ainsi, lorsque vous entendez le premier "bang", réduisez les gaz à zéro et appuyez sur la touche de frein (F2) pour un arrêt d'urgence. Si vous parvenez à arrêter la locomotive à temps, vous pourrez éviter les détonations suivantes.

F16 doit être désengagé et la vitesse doit être ramenée à zéro avant que vous puissiez à nouveau utiliser cette fonction.

F17 – Séquence d’attelage

La touche F 17 active la séquence sonore tampons et attelages. Cette fonction est désactivée lorsque la locomotive est en mouvement.

- Arrêtez la locomotive à environ 5 cm du matériel à atteler.
- Actionnez la touche F 17
- Déplacez la locomotive vers le wagon et actionnez le frein manuel (F2) lorsqu'ils se rencontrent. Le son des tampons qui s'entrechoquent se fait entendre.
- Désengagez la touche F 17 et le son de l'attelage retentira.
- Si la locomotive était en mode moteur "haut-le-pied" avant l'attelage, n'oubliez pas de désengager la touche F 12 pour changer la dynamique de conduite et passer à celle d'un train lourd.
- Démarrez avec le matériel nouvellement accouplé.

F18 – Séquence de démarrage et d’immobilisation d’un convoi

Cette fonction n’est pas opérante si le mode "Haut-le-pied" (F 12) est également enclenché,

Les bruits sont émis de la manière automatisée suivante :

- La loco est à l'arrêt. Les sons ne sont pas diffusés.
- La loco s'éloigne/accélère doucement. Les sons ne sont pas diffusés.
- La locomotive démarre/accélère plus rapidement. Le son des attelages qui rattrapent le jeu au fur et à mesure que le train s'étire est émis. C'est également le cas si la locomotive accélère davantage alors qu'elle est déjà en mouvement.
- La locomotive décélère doucement. Les sons ne sont pas diffusés.
- La locomotive décélère plus rapidement. Le son de plusieurs wagons qui se tamponnent est joué à chaque fois.
- La locomotive s'arrête alors que la touche de frein (touche F 2) est enclenchée, le son de plusieurs wagons qui se tamponnent est joué après l'arrêt.

Dans chaque cas, désengagez la touche de fonction lorsque le niveau souhaité est atteint.

Réglez F27 et F28 en mode "impulsion" si votre centrale DCC vous le permet.

Note : Si les commandes de volume semblent ne pas fonctionner, vérifiez que F19, F27 et F28 sont désengagées avant de faire une nouvelle tentative.

POUR ALLER PLUS LOIN...

Tous les sons peuvent être modifiés (notamment en les changeant ou en les supprimant) individuellement, et les niveaux de volume de chacun d'entre eux peuvent également être modifiés pour répondre à vos propres attentes. Pour cela, et découvrir bien d'autres informations sur les capacités exceptionnelles de votre décodeur ZIMO, veuillez télécharger la dernière version du manuel sur les petits décodeurs à l'adresse : www.zimo.at/web2010/

**INFORMATION IMPORTANTE : POUR UNE COMPATIBILITE OPTIMALE DES
DECODEURS ZIMO MS 450 R AVEC LES CENTRALES ESU ECOS , METTRE :
LA CV 12 A LA VALEUR 5, LA CV 27 A LA VALEUR 0, LA CV 28 A LA VALEUR 3**

Vous pouvez modifier indépendamment le volume des sons joués lorsque la locomotive marche sur l'erre .

CV286 = 180 est la valeur par défaut du projet. Des valeurs plus élevées augmenteront le volume, des valeurs plus faibles le réduiront par rapport aux autres sons.

Comme toute machine, la sonorité de la 030 TU a pu varier au cours de sa vie, en fonction de son utilisation et de son entretien. Les sons par défaut correspondent à une locomotive en bon état d'entretien. Vous pouvez modifier les sons de votre modèle en fonction de l'état d'usage de la locomotive en changeant la valeur de CV265 de la valeur par défaut '1' à '2', et revenir en arrière avec CV265 = 1 à tout moment.

Si vous possédez plusieurs locomotives SNCF 030 TU, vous pouvez utiliser cette fonctionnalité pour les différencier.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir dans la mise en service de votre 030 TU !