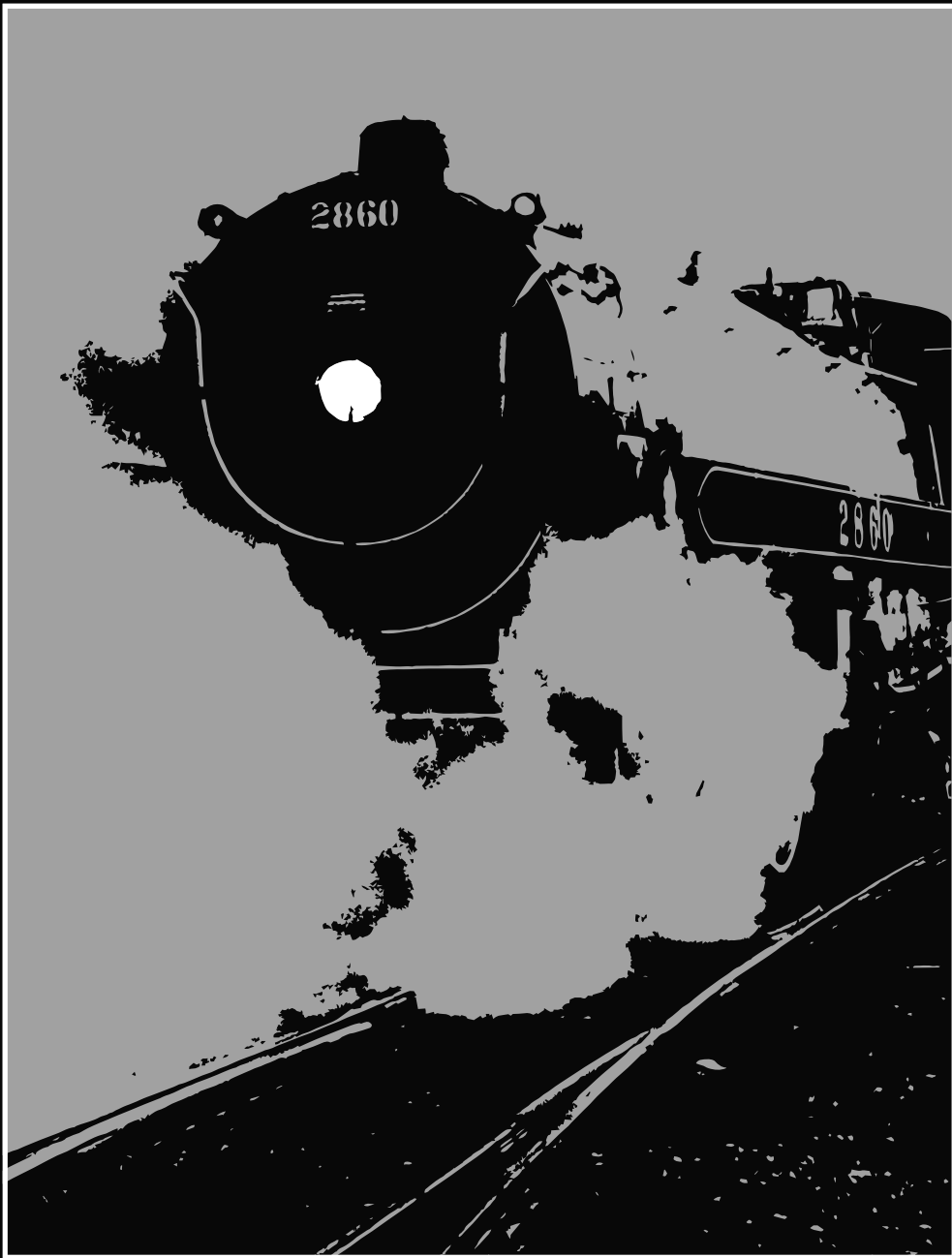




RAPIDO TRAINS INC.



HO ROYAL HUDSON



ROYAL HUDSON PRODUCT GUIDELINES

Thank you for purchasing the first release in Rapido's Icons of Canadian Steam series – the Canadian Pacific's legendary Royal Hudson.

As always, please do not hesitate to contact us should there be anything wrong with your model. Whether you have a warranty issue (missing parts, square wheels, engineer can't get into or out of the cab, etc.), a question ("Why won't my locomotive provide real steam heat for my coaches? What a ripoff!") or a comment ("The colour is wrong!") please give us a shout. More warranty information is available towards the back of this manual.

You can reach us by email: trains@rapidotrains.com, by phone (1-855-LRC-6917 or 905-474-3314) or by snail mail at the address below.

Please do not send any models back to us without first speaking to us to get authorisation. You'd be amazed at how many models arrive at our location with no documentation whatsoever. And if models get sent to one of our old addresses, they might as well have been beamed into the mouth of a wormhole as we'll never see them.

We normally put in a bit here about the consequences of you not opening your model until your retirement in the year 2070 or something similar, but let's face it – most steam modellers are already retired. So there's a good chance you're opening this in the early 21st century. However, if you just put it back in the box without checking it over, and you've subsequently left the hobby to start a Sumatran Rhinoceros farm, and you've sold this model to someone else, and they died without opening it, and now it's the year 2124 and their great-great-granddaughter is clearing out the basement, and there is a part missing: sorry, we can't help you. Try calling Hornby.

Contact Us!

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

Tel. (905) 474-3314 - Toll Free 1-855-LRC-6917

Fax. (905) 474-3325

Email. trains@rapidotrains.com



TABLE OF CONTENTS

Quick Reference List	4
Break-In	4
Prototype Information	5
Checking and Adjusting Your Locomotive	7
Missing or Damaged Parts	7
Removing the Shell	8
Extra Parts	8
Smoke Unit Information	9
Operation – DC (Silent)	10
Installing a DCC Decoder	10
Operation – DC (Sound)	10
Operation – DCC with Sound	11
Locomotive Address	11
DCC Sound Functions	12
Functions: More Information	13
Whistles	15
Sound Volume Settings	16
Sound Volume Settings Chart	17
Factory Reset	17
Awesome Slow Speed Thingy	17
More DCC Information	18
Limited Lifetime Warranty	18
Acknowledgements	19

www.rapidotrains.com

ROYAL HUDSON DCC FUNCTION QUICK REFERENCE

F0	Directional Headlights
F1	Bell (Selectable via SV10 - 0,1)
F2	Different Whistles (selectable via SV9 = 0,1,2,3)
F3	Coupler
F4	Coast Mode (Shift 2)
F5	Firebox, Coal Shoveling
F6	Class light Toggle White/Green
F7	Dimmer
F8	Drive Sounds Mute
F9	Heavy Load Mode
F10	Independent Brake
F11	Smoke Unit
F12	Manual Cylinder Cocks
F13	Cab & Ground Lights
F14	Number board ON/OFF
F15	Doppler Whistle
F16	Injector
F18	Ash Dump
F19	Blowdown
F20	Safety Valve
F21	Air Pump Slow
F22	Headlight (no dynamo/generator)
F24	Blower (draft)
F25	Oil Burner Blower

ASSEMBLING YOUR LOCOMOTIVE

Put your locomotive and tender on the track. Note the plug on the locomotive needs to go into the socket on the tender. If the locomotive or tender is not properly on the track, the plug and socket will not connect. Connecting them is super easy and smooth. They just click together. If they do not click together, **DO NOT FORCE THEM**. Check that the plug and socket are perfectly aligned. If you force them together and the plug and socket are misaligned, you will destroy your decoder.

BREAK-IN

Every locomotive needs a break-in period. Your Royal Hudson has been tested at the factory but has not been properly run in. In order for the gears to mesh nicely and in order to smooth out any jerky operation in a new motor, you need to break in your model. We suggest that, after reading this manual, **DO NOT** try to pull a twelve car passenger run over the Rockies. Instead, put your Royal Hudson model on a test loop and just let it run in each direction for an hour or two. Fast and slow.

There already should be enough grease in the gearbox so you don't need to add any. Just let the thing run. Also note that the drivers are gear-driven. The side rods are just along for the ride.

PROTOTYPE INFORMATION

Noted Canadian steam expert, John Riddell, has put together a comprehensive history of the Royal Hudsons. An abridged version is below, but the entire article can be found on our web site at www.rapidotrains.com/hudson-master-class/

During the 1920s, the Canadian Pacific utilized their fleet of 4-6-2 Pacific locomotives for their long distance and heavier passenger trains. As train weights and lengths increased, the need for more horsepower was becoming obvious. In addition, the need for efficient and consistent high-speed performance was more important than ever on high traffic routes like the Toronto – Montreal run.

H. B. Bowen, the Chief of Motive Power and Rolling Stock for the Canadian Pacific Railway from 1928 to 1949, realized that this would require the railway to invest in entirely new and modern locomotives. Bowen decided on the 4-6-4 Hudson design. The initial CPR design (H1a) was a substantial improvement over their G3 and G4 Pacifics. The new locomotives would feature 75" drivers and came in at a weight of 194,000 lbs., producing a tractive effort of 45,000 lbs.

The CPR purchased a second order of ten Hudsons (H1b's) in 1930. Two units (2811 and 2813) were equipped with trailing truck boosters which gave them an additional 12,000 lbs. of tractive effort. Originally intended to assist heavy passenger trains through the Rocky Mountain range, the booster equipped H1b's were essentially equal to the CNR's Northern's (albeit with a higher axle loading), but with one fewer set of drivers to maintain.

In 1937 Bowen ordered 30 new Hudsons. These were the H1c, "semi-streamlined" 4-6-4 Hudson type locomotives that would soon become known worldwide as the "Royal Hudsons".

Royal Hudson classes

The Montreal Locomotive Works built the Royal Hudson locomotives in three batches: 2820 to 2849 (class H1c) in September-December 1937, 2850 to 2859 (class H1d) in August 1938 and 2860 to 2864 (class H1e) in June 1940.

Locomotives 2820 to 2859 were all coal-fired, while 2860 to 2864 were oil-fired and intended for operation between Vancouver and Revelstoke. Eventually, 16 of the coal-burning locomotives were converted to burn oil. Unlike the earlier class H1c and H1d locos, the five class H1e locomotives were delivered new in 1940 as Royal Hudsons with painted cast brass crowns affixed to their running board skirts.

Variations

The Royal Hudsons featured three different styles of stacks. Originally the locos had their stacks enclosed in a streamlined teardrop-shaped cowling with a glass-covered number board on each side. During later shopping many locos had their original teardrop-shaped cowling removed and replaced with an inverted bathtub-shaped cowling, minus the number boards.

In time, it was found that the exhaust from the original stack tended to obscure the engineer's view when working with a light throttle. After the war, most locos had their original teardrop-shaped stack replaced with an elongated straight stack casting with a top flange. At the front was the exhaust stack, while hidden behind in the shroud was the whistle. Although the casting appeared to be a double stack, all Hudsons had a single stack.

Assignments

Royal Hudsons regularly handled passenger and freight trains with equal facility and saw service on all CPR main lines with the exception of Montreal to Saint John, NB. While they were tried out on this route for a short time, it was considered inadvisable to assign them to this eastern route regularly due to bridge weight restrictions.

Royal Hudsons became responsible for almost all transcontinental passenger trains. A Royal Hudson would haul the Dominion 811 miles from Toronto to Fort William and another Royal Hudson would take the train 1,250 miles to Calgary without change.

By late 1956, with the continual arrival of new diesel locomotives, most Royal Hudsons were downgraded from passenger to freight service and commuter service. With a high axle loading (64,000 lbs.), the Royal Hudsons were also ideal for “fast freight” service and their service lives were extended by several years in this role. By 1960, all of the 45 Royal Hudsons had been retired as Canadian Pacific had completed their conversion to diesel-electric locomotives.

Livery

The Royal Hudsons were painted in standard CPR passenger livery. Prior to 1946, the tuscan panel on the cab sides carried the CPR corporate shield without a beaver; instead having the white globe containing the words “WORLD’S GREATEST TRAVEL SYSTEM”. Starting in 1946, a new shield was applied with a brown beaver sitting on the shield eating a tree branch with the wording “Canadian Pacific” in script above a globe stating “SPANS THE WORLD”.

The 1939 Royal Train

In 1939, Their Majesties King George VI and Queen Elizabeth made a 31-day tour of Canada by rail – the first visit of a reigning monarch to Canada. For the accommodation of Their Majesties, a special twelve-car Royal Train was made up. The tour used CPR lines westbound and CNR lines eastbound. CPR H1d 2850 – only five months old at the time – was selected to haul the Royal Train westbound across Canada over the Canadian Pacific portion of Their Majesties’ tour.

For this unique service, 2850’s tender, cab sides and running boards were repainted royal blue. Aluminum panels were run half way along the tender sides to blend with the side panels on the following twelve cars. The boilers and cylinders were polished stainless steel. The running gear and smokebox as well as underbody details, including the frame, were finished in deep midnight blue. The locomotive was fitted with a Royal Arms cast in relief above the headlight, four-foot high Royal Arms in relief on the tender sides and Imperial Crowns mounted on the side running board sheathing above the cylinders.

The Royal couple was impressed that a single steam locomotive could handle their train such a distance without engine changes. The King, somewhat of a rail buff, rode in the cab when possible and was very impressed with the performance of 2850 and her class. Following the Royal tour, at the urging of Bowen, the Canadian Pacific Railway applied for and was granted permission to designate all its semi-streamlined Hudsons as “Royal”, with permission from the Royal family for the engines to wear the Royal family crown on their running boards. This was the first, and only time a locomotive outside of the United Kingdom was given royal status by the reigning monarch.

The Legacy of the Royal Hudson

The last assignment of a CPR Royal Hudson took place on June 5, 1960, when 2857 headed up an Upper Canada Railway Society tour from Toronto to Port McNicoll and back. In June 1967, 2858, the very last Royal Hudson to be painted and serviced by Canadian Pacific, was sent to the National Museum in Ottawa. The days of the Royal Hudsons were over. Yet, over 55 years later, the Royal Hudson is still a well-known locomotive. Henry Bowen's beautiful semi-streamlined design, the service of 2850 during the 1939 Royal Visit, the legacy of reliable service and the Royal Hudsons' length of service have all combined to make Canadian Pacific's H1c – H1e series of Hudson locomotives a unique and everlasting part of Canadian railway history.

CHECKING AND ADJUSTING YOUR LOCOMOTIVE

We try and make sure that every locomotive is perfectly up to spec before it leaves the factory. In fact, we even sent Bill Schneider to the factory to do final quality control on these models, but he spent the entire time asleep under the assembly table. If your model slipped past him, there may be one or two bugs. Doing a quick pre-service check will solve most operational glitches. By the way, Bill is still there. He fell asleep in a pile of foam scraps and ended up in a recycling centre in Hunan province. We're looking for him, but Hunan is a big place. It could take a while.

- Check to see that all wheelsets are correctly in gauge using an NMRA RP-2 Standards Gauge. Should any of the leading, trailing or tender truck wheelsets be out of gauge, just remove the affected wheelset from the truck. The wheelset can be regauged by grabbing each wheel and twisting. **DO NOT TWIST A DRIVER WHEELSET!!!** If your drivers are out of gauge, please contact us for a replacement.
- Check that all piping and appliances are firmly installed and clear of the track. Bend up any low coupler trip pins so they don't interfere with your switches and crossings. We recommend using Kadee part #237 (Trip Pin Pliers) or Micro-Mark part #80600 (Trip Pin Bending Plier).
- Make sure that the tender, lead and trailing trucks swivel freely and without binding. If they catch on anything, check to ensure that the ends of the trucks don't bind against any underbody components. If they do, see that everything is firmly installed. If the leading truck is sitting on a 45-degree vertical angle, it is backwards. Turn it around. Don't try to do wheelies with your \$700 steam engine model.

MISSING OR DAMAGED PARTS

If you open your Royal Hudson box and discover that something has obviously been bumped in transit and is damaged, please contact us. If a part has fallen off, the easiest way to reattach it is with a drop of white glue. You can't ruin the paint finish with white glue. If you don't like to touch your model trains, you are welcome to send the engine back for us to glue that doodad back on with white glue. However, we have found that most damage occurs in shipping, so shipping your model back to us for a simple part replacement may result in OTHER parts being knocked loose. We could play this back-and-forth game for a few months if you really want to, or you can ask your granddaughter to install the part for you using her white glue from school. It will take her at least three minutes.

We try to make our models courier- and mail-proof, but there really is no way to protect a

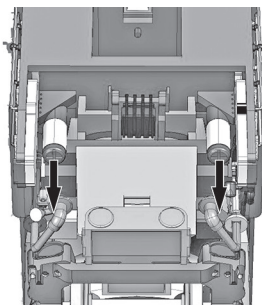
model from damage when it is used in a game of football at the UPS or FedEx distribution center. Model trains generally don't survive well after being "spiked" because Tony scored a 2-point conversion to give the warehouse handlers the victory over the truck drivers. Although argued, there was no flag on the play.

More information about our limited lifetime warranty can be found towards the end of this manual.

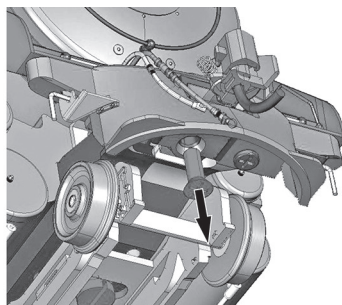
REMOVING THE BOILER SHELL

If you need to open up your Royal Hudson to inspect the clever drive design or access the decoder it is actually quite easy to do. Just be sure to remember these important points:

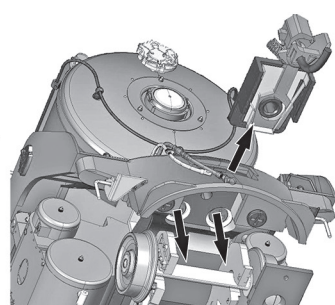
- Our factory goes to great lengths to design every small part to be as aerodynamic as possible. Because of this, parts dislodged from the model during handling are prone to travel a very great distance before landing. To prevent spending the next four hours on your hands and knees wearing your Optivisor looking for a whatsit that just landed somewhere in the room, we suggest that you work on a clean, white surface. In fact, paint all the walls, the floor and the ceiling white, wear white coveralls, and remove everything else from within a three-mile radius of your workbench, especially (but not limited to) vegetation, people and buildings.
- Turn the locomotive upside down on a soft surface or foam cradle (painted white, of course) and remove the two screws under the cab. Those of you familiar with other model steam locomotives may now rush ahead, assuming that the pilot truck screw will need to be removed. You'd be wrong. HAH! We bet you wished you read this first, eh? In fact, we've cleverly hidden the remaining screws above the front coupler box. Remove the screw holding the coupler box in place, then remove the two screws in the cavity above it.



Cab screws



Coupler screw



Boiler screws

You can now remove the boiler, but don't just yank it up with a cry of accomplished pleasure – there are wires running between the boiler and chassis. The wires have a built-in tension-o-meter. The more tense you are at this stage, the more likely they are to rip. If you are relaxed, they will expand almost to infinity.

EXTRA PARTS

You will notice a small parts bag inside the box. In this parts bag you will find two additional stacks, a spare driving wheel axle, two rubber traction tires, a dummy front coupler and perhaps some other surprises. Here is what to do with each of them.

Spare driver – your locomotive has been fitted from the factory with a rear driver set with rubber traction tires. These will allow your model to pull the paint off the wall. Should you want to leave the paint ON the wall, or if you just don't like rubber traction tires, you can replace the rear wheelset with the one in the bag. To do this, remove the side rod screws from the rear driver, then remove the screws holding the gearbox cover in place. Swap out the drivers, but be careful to make sure that the wipers that contact the back of the wheels don't get damaged. You may need to push them in slightly to install the new wheelset. Now reattach the gearbox cover and the side rods. Save the traction-tire-equipped axle just in case you decide to redecorate the house later.

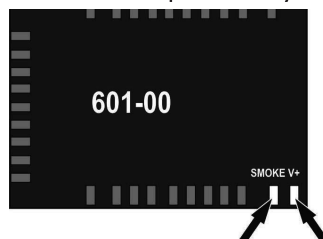
Rubber Traction Tires – if you have used your loco to pull the paint off the wall, or if you like doing smoky burnouts, you will eventually need to replace the traction tire. To do this just remove the side rod screws from the rear driver, pull the rods out of the way, then pull the old tire off the rim. Install the new tire into the groove on the driver being careful to make sure that it is properly seated and not twisted, then replace the side rods and screws. If you have never opened this model and it is now over 30 years old, the traction tires have crumbled away. So have the replacements. And we have absolutely no intention of manufacturing new ones just for you. You should have opened this back in 2019 and played with it then. Hoser.

Stacks – If you read any of John's history you will have noted that the Royal Hudsons were fitted with different stacks over the years. In fact, on many of these locomotives that was the only visible change over much of their lives. We have installed one stack on the model but have included the other varieties in the parts bag. This will allow you to change the stack should you want to model the locomotive in a different configuration - or if you just like the really cool pointy one better. To swap stacks just pull the installed one out and insert the stack of your choice.

Front coupler – We have fitted your Royal Hudson with a standard magnetic front coupler that is, quite frankly, grossly overscale. However, it matches the standard coupler on most models so will work well should you want to use it. If, however, you don't plan on coupling anything to the front of the loco you can remove the coupler box cover and install the more correctly-sized dummy front coupler included. Keep the original coupler in your box just in case you change your mind later.

SMOKING IS BAD FOR YOUR HEALTH

We don't condone smoking, but if you like to see smoke coming out of your model steam engines, our model will support your habit. In the front of the boiler is a weight that can be removed and replaced with a smoke unit. The smoke unit wires need to be soldered to the main motherboard in the boiler. See the illustration below. If your model has DCC/Sound, the smoke unit is activated by F11 and is wired to/powerd by Aux6.



RAPIDO

Please note that the model has been carefully balanced in the design process, and this balance includes that weight in the front of the boiler. If you remove the weight to install a smoke unit, we cannot guarantee the reliability of the pulling power or the tracking of your model. Your warranty does not cover damage caused by the installation or operation or meltdown or explosion of a smoke unit.

OPERATION - DC (SILENT)

If your Royal Hudson locomotive is not equipped with a sound decoder, it should function like most other HO scale locomotives. Put it on the track. Give it some juice. Watch it go.

If you are new to the hobby (or just like to occasionally “play trains”) and you have a DC-powered train set, please contact us before operating your Royal Hudson as it may not be safe (for your engine and/or your wallet) for you to use your controller. Some train set throttles put out a very high maximum voltage that is not suitable for scale model trains. The maximum recommended voltage is 16 volts DC. Similarly, controllers designed for large scale trains put out a much higher voltage than your Royal Hudson can handle.

If you use a train set throttle or a throttle designed for large scale trains, you may be impressed by the realistic smoke wafting out from inside your model. Please note though that we did not install a smoke unit and these effects will be very short lived and one time only.

Should your older power supply let the smoke out, we’ll try our best to fix it for you. But we may have to charge you for the replacement parts and/or the labour involved. That’s because you didn’t read this bit of the manual.

INSTALLING A SILENT DCC DECODER

The Royal Hudson contains a motherboard which is connected to the track, motor and lighting outputs. A blind plug is attached to the motherboard using a 21-pin connector. To install a decoder, remove the boiler shell (see age 8), remove the blind plug and install a 21-pin decoder (recommended) or a 21-pin adapter to attach an 8-pin or a 9-pin decoder. Your chosen decoder should have at least seven function outputs.

We recommend the following 21-pin decoder:

- ESU #58449 LokSound 5 DCC/MM/SX/M4 “blank decoder”, 21MTC “MKL”

We feel the 21-pin connectors are superior because there are enough pins to ensure that all your lighting functions are connected. The necessary resistors are included on our motherboard so you don’t have to tinker around with resistors. Just plug in the recommended decoder and you have DCC.

OPERATION – DC (SOUND)

To operate your sound-equipped Royal Hudson locomotive on a DC layout, just give the throttle some juice. The engine will start up once sufficient voltage has been reached (around seven volts). See the note above (in Operation – DC (Silent)) about using train-set or large-scale throttles. With DC layouts, you have very little control over the sounds of your model. Do not use “pulse” control as it will fry your engine.

WARNING: Rapido products are designed to operate safely between 0V and 16V. Voltages in excess of 16V - as well as irregular waveforms, voltage spikes or short circuits - may cause severe and sometimes irreversible damage to the product. "Train set" power packs are known to suffer from any one of these unexpected irregularities, whereas higher-end systems have safeguards in place to prevent this. Rapido always recommends using a power supply system that matches the quality of the models you are running. If you're reading this, you've obviously invested in top-of-the-line, museum-quality motive power and equipment, so we hope you've made the same investment with your model railroad power supply too.

While many power supply systems exist, some are known to have caused problems with model train circuitry in the past. If you have any one of the following systems, please **DO NOT USE IT** until you contact us for more information: MRC RailPower 1300/1370-series, Bachman Spectrum Magnum, Atlas 313 Universal Power Pack.

As in silent locomotives, you have limited lighting control when operating in DC. The headlight and backup light are directional; the front white class lights are on going forward; and the firebox is always on.

Some throttle manufacturers produce a special thingamajig which is meant to trigger the sounds in locomotives on DC layouts. As we have no involvement in the development of those thing-a-majigs, we have absolutely no idea how they will affect your Royal Hudson for good or for ill. As always, we'll try to help you fix your units if one of these thing-a-majigs scrambles your locomotive's circuitry, but we can't guarantee we'll be able to, and we will need to charge you for the repair.

If you like running sound-equipped locomotives and advanced lighting features, you might want to think about upgrading to DCC. You probably own 400 brass Van Hobbies steam engines and you will rightly tell us that few people have enough money to upgrade 400 steam engines to DCC. We agree. But do you really run all 400 of your steam engines? Or do you run maybe half a dozen while the others all take up valuable space on your basement shelves? We advise you to sell the 394 barely-used steam engines and use those bucketloads of cash to pay John Morris in Winnipeg to upgrade the remaining six to DCC. You'll be doing your kids and grandkids a favour. If you pop your clogs with 400 steam engines in the basement, we bet they are going to sell them to the local hobby shop as one job lot for \$800. Therefore we conclude that upgrading to DCC is responsible estate planning.

If you insist on sticking with DC but you want a taste of what you are missing, please read on...

OPERATION – DCC WITH SOUND

We go to extreme lengths for accuracy, in sounds as well as in looks. Our sound decoders are Lok-Sound V5 decoders by ESU, programmed with sounds recorded from the prototype locomotive.

More detailed decoder instructions, including all sorts of weird CV settings we still don't understand after all these years, can be found in the ESU Loksound V5 decoder manual. This is available for download from the Support section of our web site... if it's been written yet.

LOCOMOTIVE ADDRESS

Your Rapido Royal Hudson comes from the factory with a decoder address of 3. We suggest if you are using DCC control that you first test that the locomotive responds on address 3. Once you have verified that the locomotive is responding you should assign it a unique address (we suggest the road number of the locomotive) before going any further. This can be done either on your programming track (recommended) or on the main if your system supports programming on the main. Be aware however that if you do program the locomotive on the main and you have any other locomotives on your layout assigned to address 3 (the normal default address for new locomotives) that ALL of them will likely also be changed to your new address! Also be aware that if you give your locomotive a four-digit address it may not work at all if you try to run it on a friend's DC layout.

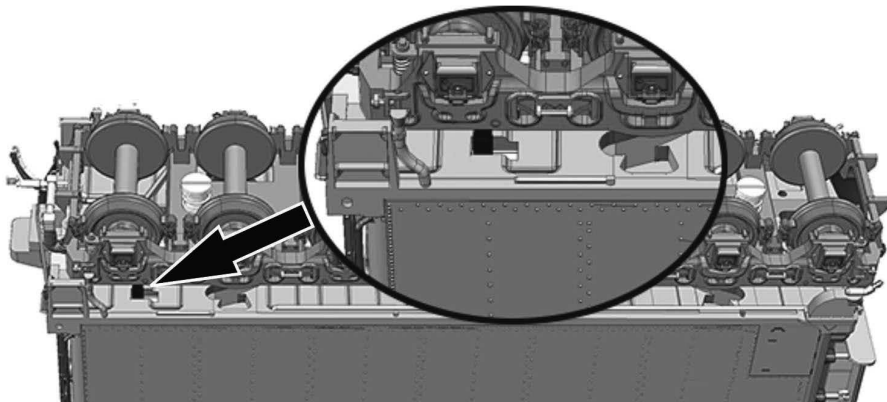
Also please keep in mind that some DCC systems do not have sufficient power to program sound-equipped locomotives on the mainline. If your sounds do not operate correctly on a Digitrax DCC system, this likely means that you need to clear the memory on your system, achieved by "clearing slot #36." We don't know what this means, but apparently it works. A basic summary of how to do this can be found on the Royal Hudson page in the Support section of our web site. More detailed information can be found on the Digitrax web site for those of you who speak Digitraxese.

If you have a really old DCC system, you may find that this locomotive won't work at all – nor will many other new models. Please update your DCC system to a newer version. Our web site doesn't work with Netscape 1.0. Our locomotives may not work with DCC systems from the 1990s either.

DCC SOUND FUNCTIONS

Your Royal Hudson has two sets of speakers installed from the factory. Anybody who has been near a real steam locomotive will vouch for the fact that the sound comes from the front. So, your Royal Hudson has a speaker mounted in the smokebox that will accurately duplicate this. We're very proud of this! Now your sound won't be following fifty feet behind the engine.

The smokebox speaker is adequate for most situations, but if you insist on turning the sound up to 11 and rattling the windows, we've installed speakers inside the tender as well. These can be turned on or off by using the small switch under the tender. See the drawing.



To turn the sound on simply press F8 and you will hear the Royal Hudson start hissing as it builds steam. Fortunately, you don't have to wait for an hour or two for the locomotive to build up to a full working pressure. You can just drive off and listen to the wonderful noise!

Note that if you are listening to your Royal Hudson hissing nicely and then you select another engine with your throttle, your locomotive still thinks F8 is pressed so it will keep simmering. However, if someone else selects your locomotive's number and F8 isn't pressed on their controller, the Royal Hudson will promptly go silent. They will need to press F8 again.

FUNCTIONS

- F0 Directional Headlights
- F1 Bell (Selectable via SV10 - 0,1)
- F2 Different Whistles (selectable via SV9 = 0,1,2,3)
- F3 Coupler
- F4 Coast Mode (Shift 2)
- F5 Firebox, Coal Shoveling
- F6 Class light Toggle White/Green
- F7 Dimmer
- F8 Drive Sounds Mute
- F9 Heavy Load Mode
- F10 Independent Brake
- F11 Smoke Unit
- F12 Manual Cylinder Cocks
- F13 Cab & Ground Lights
- F14 Number board ON/OFF
- F15 Doppler Whistle
- F16 Injector
- F18 Ash Dump
- F19 Blowdown
- F20 Safety Valve
- F21 Air Pump Slow
- F22 Headlight (no dynamo/generator)
- F24 Blower (draft)
- F25 Oil Burner Blower

FUNCTIONS: MORE INFORMATION

F0 Headlight with Dynamo

Starts up the dynamo, then turns the headlight on when the dynamo generates enough power. Pressing again will power down the light and dynamo.

F1 Bell

Ding, ding, ding went the bell. We're not talking about some little tea service bell here either. This is a recording of the original melodic brass Royal Hudson style bell. "Ding" just doesn't do this sound justice!

F2 Whistle

Operates the whistle. Most DCC systems also have a button marked "Whistle" or "Horn" that will do the same thing.

The default whistle is a standard Canadian Pacific whistle. 2860 had a different whistle in excursion service only, as did 2839 when it operated on the Southern. Please see WHISTLES below for information on how to change the whistle.

F3 Coupler

Coupler clank.

F4 Coast Mode (Rod Clank)

Coast mode simulates the engineer closing the throttle, either to slow down or when going downgrade. Pressing F4 will disable the throttle and drop the sound volume down to a drift. You'll hear the rod clank. You can then use the throttle to adjust the chuff level to where you want it. Pressing F4 again will return to regular operation.

F5 Firebox shovelling

Pressing F5 activates the shoveling sound to replicate the fireman hand firing the loco. If your Royal Hudson is an oil burner, don't press F5. Use F25 to hear the oil being injected.

F6 Class Lights

Turns the class lights on. Pressing the function repeatedly will run through a white/green /off sequence. Green lights were used to designate that a second section was following, while white class lights meant it was an extra movement.

F7 Headlight Dimmer

If you are approaching a station or an oncoming train you can dim the headlights automatically by pressing F7. The passengers on the platform or the other crew will appreciate your generosity.

F8 Drive Sounds/Mute

Turns all sound on or off (toggles).

F9 Heavy Load

"Heavy Load" allows you to adjust the "Steam Cut Off Valve" at any speed allowing for a fierce full chuff or drifting with snifters and rod clanks. Heavy load can also act as an offset allowing speed adjustments when engaged if desired. Pressing F9 again returns to normal operation.

F10 Independent Brake

This allows for the locomotive to stop more quickly than its regular momentum would normally carry it. This one is pretty self-explanatory – just press the brake and come to a stop!

F11 Smoke Unit Output

Although we do not include a smoke unit, we have included an output should you choose to add your own. Pressing F11 toggles this output on and off. More information can be found earlier in this manual.

F12 Manual Cylinder Cocks

Before starting off, you should open the cylinder cocks to clear any condensation from the cylinders. You can shut them again once the train is moving. Note that this is an automatic sound as well that is activated if the engine has been sitting for a period of time.

F13 Cab & Ground Lights

This function turns on the cab light – so you can see our awesome backhead detail – and the ground lights so your locomotive engineers don't sprain an ankle.

F14 Turn Off Number Boards

The number boards are lit by default. If you want to turn them off, press F14.

F15 Doppler Whistle

This is a gorgeous recording of a real CP steam engine passing at speed.

F16 Injector

Your boiler needs water. Press this to fill it from the tender. Use of real water will void your warranty.

F18 Ash Dump

After a hard run, pull up on the ash pit and dump the ashes by pressing F18. Oil burners don't have ash! Hey you Western guys, DON'T PRESS THIS!

F19 Blowdown

Clean out any crud that may have accumulated in the lower parts of the water jacket by pressing F19. Just make sure that nobody is standing next to the loco when you do!

F20 Safety Valve

Let off some steam! Note that this sound is automatically generated at random as well.

F21 Air Pump Slow

Activates a slow air brake pump sound, useful for just topping up the train line pressure.

F24 Blower

Adds draft to the fire, for use when the engine is stationary or coasting.

F25 Oil Burner Blower

This feeds the fire on oil burners.

WHISTLES

There are two extra whistle recordings included with your Royal Hudson, and you can change them around by changing the value of CV 163.

CV163=0 (default) – Standard CP 5-Chime

CV163=1 – British Columbia excursion whistle from 2860

CV163=2 – CPR 2816, just for fun!

CV163=3 – Southern Railway excursion whistle from 2839.

When you change the whistle, you may need to take the engine off the track or kill the power and turn it back on for the change to take effect. We recommend changing whistles on the programming track so you don't have to turn off your whole layout.

SOUND VOLUME SETTINGS

The sound volume settings have been designed to be layout friendly. That means that they will not sound particularly loud if you are accustomed to other manufacturers' locomotives BLASTING at full volume out of the box. They will also not sound particularly loud if you are going deaf like Jason. (Eh?) You can easily make the sounds louder if you regularly operate your locomotives at shopping malls, train shows, or on airport runways. If you want the sounds to be even louder, we suggest you give up scale modeling and go buy a real Royal Hudson. If you chose the latter, please don't burn yourself.

You can also adjust the relative volume levels of the different elements of the sound recordings. If you are the type of guy who wants his Royal Hudson bell heard in the next province or state, you have lots of room to increase its volume.

To set the volume levels go into the program mode on your DCC system (refer to your system's manual for instructions on how to do this as each system is slightly different); enter the desired CV number; then enter the desired levels. Note that this can be done either on a programming track or on the main (ops mode) if your DCC system supports programming on the main.

We strongly recommend that you keep notes on which settings you have changed and which values were used. If you ever need to do a reset on the decoder (see "Factory Reset" below) then having good notes will allow you to easily re-enter any changes that you might want to keep.

Very Important - Before you manually change any of the volume control CVs, you must set CV 31 to 16 and then CV 32 to 1. CV 31 and CV 32 are used as index selection registers and if you don't set them first, unspeakable things may happen to your unit. You must set the CVs every time before changing any volume CV setting. Or just use a LokProgrammer.

ROYAL HUDSON SOUND VOLUME SETTINGS

Function	Description	CV	Range	Factory Values	Your Values
	Master Volume	63	0-192	192	
F0	Directional Headlights	299	1-128	2	
F1	Bell (Selectable via SV10 - 0,1)	283	1-128	30	
F2	Different Whistles (selectable via SV9 = 0,1,2,3)	275	1-128	128	
F3	Coupler	291	1-128	35	
F5	Firebox, Coal Shoveling	371	1-128	45	
F8	Drive Sounds (On until F8 is pressed)	259, 443	1-128	128, 64	
F10	Independent Brake	339	1-255	0	
F15	Doppler Whistle	467	1-128	128	
F16	Injector	323	1-128	30	
F17	Silly Sound 1	475	1-128	128	
F18	Ash Dump	355	1-128	64	
F19	Blowdown	403	1-128	100	
F20	Safety Valve	331	1-128	50	
F21	Air Pump Slow	411	1-128	20	
F23	Silly sound 2	483	1-128	128	
F24	Blower (draft)	395	1-128	40	
F25	Oil Burner Blower	315	1-128	15	
F26	Short Whistles (selectable via SV10 = 0,1,2,3)	363	1-128	110	
F27	Air Pump Variable Speed	307	1-128	20	

FACTORY RESET

Should you want to revert to the original factory settings you can perform a factory reset by entering a value of "8" into CV 8. Note that this will cause all of your new volume and motor settings to be lost, so you will need to reprogram any settings that you want to keep. You did keep notes, right?

You will NOT lose of the pre-recorded sounds on your Royal Hudson decoder by doing a factory reset. If you manage to lose all of the sounds on your locomotive, then you have probably set fire to your decoder with a voltage spike by using one of those DC power packs we told

you not to use. Open up your locomotive and pour out the ashes. On the bright side, you can put those ashes in your yard and they will be super realistic!

AWESOME SLOW SPEED THINGY (HIGHLY RECOMMENDED)

There is an awesome trick that you can use to get even better slow speed running and smoother operation. It's officially called the Automatic Motor Tuning Feature. We call it the Awesome Slow Speed Thingy. This feature will automatically adjust the Back-EMF in most cases and give you phenomenal slow-speed performance.

In order to use this automatic adjustment, you need to use Ops mode programming, i.e. programming on the main. Make sure your locomotive is in "forward" and that you have lots of room in front of it on your mainline. Set CV 54 to a value of 0. Then get out of programming mode and turn on the bell (press F1). We'll say this again: Make sure you have plenty of room in front of your locomotive and it is not headed for the layout edge and the basement floor!!!

Your Royal Hudson will quickly take off at full speed and abruptly stop while the decoder reads the motor responses. You'll have fabulous motor control after you do this. If you ever have to reset your locomotive, you can do the automatic adjustment again – it just takes a few seconds.

MORE DCC INFORMATION

While addressing the features that most modelers will need for normal operation, these instructions have covered just a small number of the many customizable features of your ESU LokSound decoder. For advanced users who want to more fully explore the capabilities of the decoder we suggest downloading the ESU Loksound V5 decoder manual. This is available on the Royal Hudson page in the Support section of our web site.

LIMITED LIFETIME WARRANTY

We will do our best to solve any problems or issues that you may have with your Royal Hudson locomotive. If your locomotive has any defects that originate from the factory, we will repair your locomotive using new components or replace it outright should a repair not be possible. However, we can only replace your locomotive while we have additional ones in stock. We normally keep spares for up to six months after a model is released.

We still get angry messages from people who bought our first coaches in 2006 and only opened them in 2019 to discover that they wobble. There isn't anything we can do for these guys, so they throw the models against the wall, jump on the models, kick the models, and die from a stress-induced brain aneurism. You don't want that to happen to you. If your Royal Hudson has any factory-caused problems, we can promise to help you if you contact us within five years of us making it. After five years, all bets are off.

There are a number of things that this warranty cannot cover. We've already gone over the bit about reattaching loose parts yourself – don't be afraid! The worst thing that can happen is that you ruin a gorgeous locomotive and have to give it to the neighbor's dog as a new chew toy. If parts are missing, please call us or send us an email and we'll send you some replace-

ments provided that we have them. As mentioned above, this warranty does NOT cover damage caused by voltage irregularities on “train set” power packs. If you fry up your DCC settings and can’t fix it, we will be pleased help you. But depending on the nature of the problem we may have to charge for the repair.

Of course, damage caused by throwing your Royal Hudson out of a moving transit vehicle, generously allowing your niece to use your Royal Hudson locomotive as hair curlers, changing the locomotive numbers with a 1” wide brush and house paint, adding realistic weathering by leaving your Royal Hudson on a windswept shore for seven years, or any other damage caused by Acts of You that we haven’t mentioned here is not covered by the warranty. However, if catastrophe does strike and your locomotive gets damaged, please give us a shout and we’ll do our best to help you out. Yes, even if it was your fault we will try our best to fix your locomotive for you. If there is an extra charge it will be reasonable. We want you to be happy. Don’t be shy!

ACKNOWLEDGEMENTS

Special thanks to the following for their help in researching and producing this model:

Canadian Pacific Railway

Adam Meeks at CPR

Justin Tracy at CPR

Exporail

VIA Rail Canada

Mike Barone

Daniel Calhoun

Stephen Cheasley,

Thom Cholowski

Ken Goslett

Fred Headon

Kevin Holland

Mac Irvine

Claude Langlois

Stephen Low

Dave Love

Dan MacDougall

John Morris

Malcolm Peakman

Jeff Pinchbeck

John Riddell

Pierre Santoni

Brian Schuff

John Sheridan

Steve Smith

Marc Winegust

...and the late Mike McGrattan for his help in getting this project started.

This model is dedicated to Jessie Headon in blessed memory.

Thanks to Richard Longpre for the excellent Canadian French translation. Ce gars peut traduire 5000 mots en 10 minutes, Tabarnouche!



Merci à Richard Longpré pour son excellent traduction Canadienne Française. Ce gars peut traduire 5000 mots en 10 minutes, Tabarnouche!

...et Mike McGarrattan pour sa collaboration à amorcer ce projet.

Brian Schuff

Jeff Pinchbeck

John Riddell

Malcolm Peakman

John Morris

Dave Love

Fred Headon

Ken Goslett

Thom Cholowski

Exporail

Justin Tracy du CPR

Adam Meeks du CPR

Le Chemin de Fer Canadien Pacifique





Les personnes suivantes méritent des remerciements spéciaux pour leurs recherches menant à la réalisation de ce modèle:

REMERCIEMENTS

De toute évidence, les dommages résultants d'une chute sur le plancher du sous-sol, opérer votre Royal Hudson à des vitesses folles sur des courbes de 18", faire une passe à votre copain se trouvant de l'autre côté de la pièce, la manipuler alors que vos mains sont imprégnées de peinture fraîche, ou tous autres dommages résultant d'un usage abusif ne sera pas couvert par cette garantie. Par conséquent, si vous êtes victime d'une catastrophe qui endommage votre locomotive, veuillez communiquer avec nous et nous ferons tout notre possible pour vous aider. Et oui, même si c'est de votre faute, nous ferons de notre mieux pour réparer votre locomotive. Les frais de réparation, si applicable, seront raisonnables. Nous voulons votre bonheur, alors ne soyez pas timide!

par le survoilage provoqué par un bloc d'alimentation inadéquat, détruisant ainsi le décodeur de votre locomotive. Il n'y a pas de «si» à ce sujet. Selon la nature du problème, nous devons peut-être vous facturer pour les réparations.



ASTUCES POUR UNE BASSE VITESSE IMPRESSIONNANTE

Voici un conseil pour obtenir une douceur de roulement à basse vitesse. Cela s'appelle officiellement la Mise au Point Automatique du Moteur. Cette caractéristique ajuste automatiquement le Back-EMF dans la majorité des cas, obtenant ainsi des performances surprenantes à très basse vitesse. Assurez-vous de le faire une locomotive à la fois et non en paire.

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. Programmez CV 54 à une valeur de 0. Par la suite, sortez de la programmation et actionnez la cloche (appuyez sur F1). Nous le disons encore : Assurez-vous d'avoir suffisamment d'espace devant la locomotive afin qu'elle ne se dirige pas sur le plancher de votre sous-sol.

Votre Royal Hudson décollera rapidement à pleine vitesse et s'arrêtera graduellement pendant que le décodeur analyse la réponse du moteur. Vous obtiendrez alors un étiquetage de 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 SUR LE DCC

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 V5. Pour les utilisateurs plus expérimentés qui désirent explorer plus à fond les possibilités qu'offre ce décodeur, nous vous suggérons de télécharger le manuel des décodeurs ESU LokSound V5. Il est disponible à la rubrique Support de la Royal Hudson sur notre site web.

GARANTIE À VIE LIMITÉE

Nous ferons de notre mieux pour résoudre tout problème ou situation qui pourrait surgir avec votre Royal Hudson. Si votre Royal Hudson comporte des avaries d'origine, nous la réparerons en utilisant des composantes neuves. Advénant une impasse, nous la remplacerons tout simplement sur le champ avec un autre modèle neutre. Cependant, seule la disponibilité de l'inventaire nous permettra d'effectuer ou non un échange. De façon générale, nous gardons des modèles en réserve pour une période de six mois.

Nous continuons de recevoir des appels de clients qui ont achetés des voitures coach en 2006 se plaignant du manque de stabilité du modèle en question alors qu'ils ont récemment ouvert la boîte en 2019. Nous n'y pouvons malheureusement rien, alors fracassés-le sur le plancher de votre sous-sol, écrasez-le et attendez qu'une crise cardiaque vous emporte. Si vous ne voulez pas que cela vous arrive, rapportez tous problèmes en liens avec votre Royal Hudson sur le champ, afin de ne pas vous retrouver dans cinq ans dans une situation similaire. Nous ferons de notre mieux pour vous aider.

Certaines choses ne sont pas couvertes par cette garantie. Comme cité précédemment au sujet des pièces qui se détachent, il est plus simple d'effectuer ces réparations vous-mêmes plutôt que de communiquer avec nous. N'ayez pas peur de faire du modèle ferrovairiel ! La colle blanche fonctionne à merveille pour remettre en place une multitude de pièces et n'endommage pas la peinture de votre modèle. Cependant si des pièces étaient manquantes, c'est une autre histoire. Souvenez-vous que la garantie ne couvre pas les dommages causés





Si vous désirez effectuer une remise à zéro d'origine sur votre Royal Hudson, elle peut se faire en insérant la valeur « 8 » dans CV 8. Cela causera la perte de tous les ajustements du volume et du moteur effectués précédemment. Une nouvelle programmation de tous vos réglages sera alors nécessaire. Avez-vous pris des notes tel que suggéré plus tôt?

Sur votre Royal Hudson, le son pré enregistré ne peut s'effacer lors de cette remise à zéro d'origine. Si vous perdez le son de votre locomotive, c'est qu'elle a probablement pris feu suite à un survoltage, ou bien à l'utilisation d'un bloc d'alimentation DC incompatible, tel qu'expliqué auparavant. Ouvrez le capot, éteignez les flammes et disposez des cendres. Le bon côté d'une tel situation se trouve dans les cendres... très réaliste avec votre Royal Hudson!

REMISE À ZÉRO D'ORIGINE

Fonction Description	CV	Portée	Valeurs d'origines	Vos Valeurs
F0 Phares Directionnels	299	1-128		2
F1 Cloche (Sélectable via SV10 - 0,1)	283	1-128		30
F2 Différents Sifflets (sélectionnable par l'entremise de SV9 = 0,1,2,3)	275	1-128		128
F3 Attelage	291	1-128		35
F5 Foyer, Pèlletage du Charbon	371	1-128		45
F8 Sons de Bielle (Appuyez sur F8 pour éteindre)	259, 443	1-128		128, 64
F10 Frein Direct	339	1-255		0
F15 Sifflet en Doppler	467	1-128		128
F16 Injecteur	323	1-128		30
F18 Disposer des cendres	355	1-128		64
F19 Purge Sous Pression	403	1-128		100
F20 Soupape de Sécurité	331	1-128		50
F21 Pompe à Air Lente	411	1-128		20
F24 Ventilateur	395	1-128		40
F25 Injection de l'Huile	315	1-128		15

AJUSTEMENTS DU VOLUME DU SON DE LA ROYAL HUDSON

RAPIDO




À titre d'exemple, si vous désirez ajuster le volume des flûtes, ajustez en premier CV32=01, puis CV275=0-128.

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.

Nous vous recommandons fortement de noter quels ajustements ont été changés et quelles valeurs seront utilisées. Si vous devez effectuer une remise à zéro sur le décodeur (voir "Re-mise à zéro d'origine" ci-dessous), le fait de prendre des notes vous facilitera la tâche le temps venu d'insérer de nouvelles valeurs.

Pour ajuster les niveaux, passez en mode programme sur votre système DCC (se référer au manuel d'instruction pour savoir comment faire car chaque système est différent). Introduisez la valeur CV et par la suite, la valeur du volume désiré. Cette opération peut être fait autant sur la voie de programmation que sur la voie principale (mode ops) si toutefois votre système DCC supporte la programmation sur la voie principale.

Vous pouvez aussi ajuster les différents niveaux de volume des enregistrements du son. Si vous est du genre à faire entendre le son de la cloche de votre Royal Hudson dans une autre province ou la municipalité voisine, vous serez bien servi.

avec la vapeur:

Les réglages du volume du son sont conçus pour s'harmoniser avec votre réseau. Ils sont considérablement plus doux que ce vous êtes probablement habitués d'entendre lorsque vous utilisez pour la première fois une locomotive équipée du son. Nous trouvons que la plupart des modèles de locomotives sont réglés en usine à des niveaux ABSURDEMENT FORT. Si vous êtes sourd comme Jason, il vous semblera plus faible. Vous pouvez augmenter le volume du son lorsque vous utilisez votre locomotive régulièrement au centre d'achat, à une exposition de trains miniatures ou sur le tarmac de l'aéroport. Si ce n'est pas assez fort pour vous, alors procurez-vous une vraie Royal Hudson. Sur cette dernière, vous pouvez même vous brûler

RÉGLAGES DU VOLUME DU SON

Lorsque vous changez de sifflet, il se peut que vous ayez à retirer la locomotive de la voie ou couper l'alimentation, puis allumer la voie de nouveau afin que le changement s'effectue. Nous vous recommandons fortement de le faire en voie de programmation vous évitant d'éteindre votre réseau tout entier.





CV163=0 (par défaut) – Conventionnel CP 5-Trompes
 CV163=1 – Le sifflet utilisé lors de l'excursion de la 2860 du British Columbia
 CV163=2 – La CPR 2816, pour le plaisir!
 CV163=3 – Le sifflet utilisé lors de l'excursion de la 2839 sur le Southern Railway

Deux autres enregistrements de sifflet sont disponibles à même le décodeur de la Royal Hudson et peuvent être obtenus en CV 163 de la façon suivante.

SIFFLETS

F25 simule le son de l'injection de l'huile provenant du tender

F25 Injection de l'huile

ou en mouvement

Active le ventilateur pour alimenter le feu en air. S'utilise lorsque la locomotive est à l'arrêt

F24 Ventilateur

de la conduite générale.

Activation au ralenti du son de la pompe des freins à air, juste assez pour alimenter la pression

F21 Pompe à Air au Ralenti

Expulse une quantité de vapeur. Ce son est tout aussi automatique qu'aléatoire.

F20 Soupape de Sécurité

l'enveloppe du réservoir à eau.

L'activation de F19 élimine les résidus liquides et solides accumulés dans la partie inférieure de

F19 Purge sous pression

pas de mise.

Après une dure journée de travail, dirigez la locomotive au-dessus du puit et appuyez sur F18 afin de disposer des cendres. Pour les chemins travaillant dans l'ouest, cette fonction n'est

F18 Disposer des Cendres

L'utilisation de l'eau du robinet ou en bouteille annulera votre garantie.

Votre bouilloire est alimentée en eau. Appuyez sur F16 pour la remplir à partir du tender.

F16 Injecteur

passant à toute allure.

Il s'agit d'un enregistrement authentique provenant d'une véritable locomotive à vapeur du CP

F15 Sifflet en Doppler

Les numéros illuminés sont toujours allumés. Pour les éteindre, appuyez F14.

F14 Numéros Illuminés allumés/Éteints

mécanicien trébuché et se blesse.

Cette fonction active l'éclairage de la cabine – afin d'observer les particularités de la nuque du mécanicien – tandis que les lumières sous la locomotive éclairent le sol pour éviter que le

F13 Eclairage de la cabine et du sol

RAPIDO



F3 Attelage

Cliquetis de l'attelage

F4 Mode Avancer en Roue Libre (Bruit des bielles)

Ce mode simule la fermeture du manipulateur par le mécanicien de locomotive, soit pour ralentir ou lorsqu'il est en pente. En appuyant sur F4, vous désactivez l'utilisation du manipulateur alors qu'il se laisse aller, diminuant le son. Vous entendrez également le bruit de la bielle. Vous pouvez utiliser le manipulateur si désiré pour ajuster le niveau du bruit de la vapeur qui s'échappe. Appuyez de nouveau sur F4 pour retourner aux opérations normales.

F5 Foyer

F5 simule le son du chauffeur alors qui alimente en charbon, le foyer de la locomotive à l'aide de sa pelle. Si votre Royal Hudson fonctionne à l'huile, n'utilisez pas F5. Utilisez plutôt F25 afin d'entendre l'injection de l'huile.

F6 Feux de Classification

Cette fonction allume les feux de classification. En appuyant de façon répétitive, ils alternent blanc/vert/étincin. Les feux blancs représentent un train facultatif qui ne circule pas selon un horaire régulier dans l'indicateur, alors que les feux verts indiquent une section précédant un train circulant selon un horaire régulier dans l'indicateur. Toutes les sections auront les feux verts allumés, sauf la dernière signifiant qu'il n'y aura plus d'autres sections.

F7 Phare avant en veilleuse

À l'approche d'une gare ou d'un autre train venant en sens inverse, appuyez sur F7 pour mettre votre phare avant en veilleuse - car il est aveuglant pour les voyageurs et les autres mécaniciens de locomotive.

F8 Silencieux

F8 active ou désactive le son (en alternance)

F9 Charge Lourde

"Charge Lourde" vous permet d'ajuster le "robinet d'arrêt de la vapeur" à n'importe quelle vitesse pour un tintamarre de bruitage à vous casser les oreilles. Charge lourde peut aussi être utilisé pour contrebalancer l'ajustement de la vitesse si désiré. Appuyez de nouveau sur F9 afin de retourner vers un monde normal.

F10 Frein Direct

Cette fonction permet à la locomotive de s'arrêter plus brusquement que son élan le ferait en temps normal. Asssez facile à comprendre – appuyez sur F10 afin arrêter brusquement!

F11 Sortie du Générateur Fumigène

Bien que nous n'ayons pas installé de générateur fumigène sur aucune de nos locomotives, une sortie est prévue à cette effet. F11 vous permettra de l'allumer ou de l'éteindre en alternance. De l'information supplémentaire se trouve au début de ce manuel.

F12 Purge Manuel des Cylindres

Cette fonction permet d'expulser la condensation hors des cylindres et devrait être effectuée avant la mise en service. Une fois le train en marche, vous pouvez la désactiver. Cette fonction est automatique et s'active uniquement alors que la locomotive est inactive depuis un certain temps.

F0	Phares Avants avec Dynamo
F1	Cloche
F2	Sifflet
F3	Attelage
F4	Mode Avancer en Roue Libre
F5	Foyer
F6	Feux de Classification
F7	Phare Avant en Vailleuse
F8	Sons de Bielle/Eteint
F9	Charge Lourde
F10	Frein Direct
F11	Sortie Générateur Fumigène
F12	Purge Manuel des Cylindres
F13	Eclairage de la Cabine et du Sol
F14	Numéros Illuminés - Allumés/Eteints
F15	Sifflet en Doppler
F16	Injecteur
F18	Disposer des Cendres
F19	Purge sous pression
F20	Soupape de Sécurité
F21	Pompe à air - Lente
F24	Ventilateur
F25	Injection de l'huile

FONCTIONS: INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRE

F0 Phares Avants avec Dynamo

Démarrer la dynamo, puis allumez le phare avant au moment où celle-ci génère suffisamment de puissance. En pressant de nouveau, la lumière et la dynamo s'éteindront.

F1 Cloche

Ding, ding, ding alors que la cloche s'est mis en marche. Il ne s'agit pas de la cloche annonçant l'heure du thé non plus. Il s'agit plutôt d'un enregistrement mélodique d'une cloche originale en laiton tel qu'utilisée sur les Royal Hudson. Le simple « ding » ne lui rend tout simplement pas justice.

F2 Sifflet

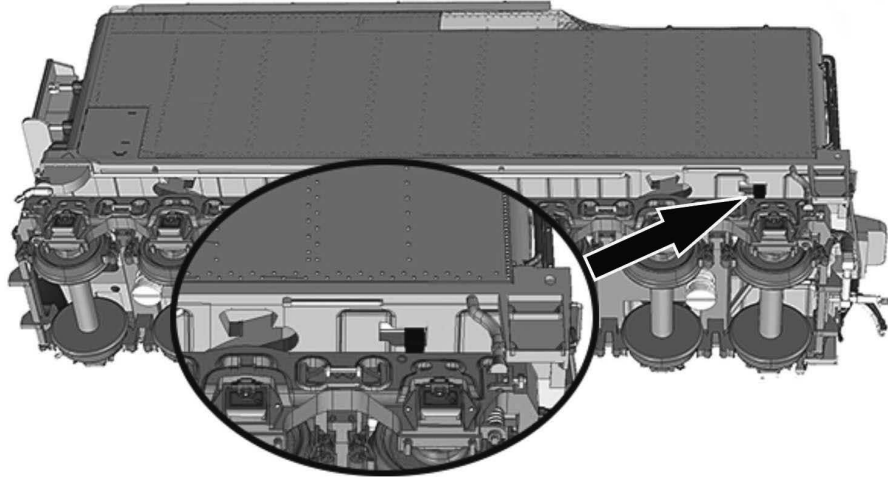
Cette fonction active le sifflet. La majorité des systèmes DCC possèdent les touches "Whistle" ou "Horn" équivalentes à F2. Le sifflet par défaut correspond à un style couramment utilisé par le Canadien Pacifique. La 2860 possédait un sifflet différent lors des excursions seulement, de même que la 2839 alors qu'elle était utilisée sur le Southern. Référez-vous à SIFFLET ci-dessous afin de changer de style.

fonctionne même pas – ni la plupart des nouveaux modèles. Vous devriez songer à une mise à niveau de votre système DCC en y installant une version récente. Notre site web ne fonctionne pas avec Netscape 1.0. Il en est de même pour nos locomotives qui risquent de ne pas fonctionner avec votre système datant des années 1990.

LES FONCTIONS EN DCC

Votre Royal Hudson comporte deux haut-parleurs installés en usine. Quiconque s'est déjà trouvé aux abords d'une vraie locomotive à vapeur jurera que le son provient de l'avant. Par conséquent, nous avons installé un haut-parleur dans la boîte à fumée reproduisant fidèlement cette impression, et nous en sommes très fiers. Pour une fois que le son n'accuse pas un retard de cinquante pieds derrière la locomotive.

Le haut-parleur installé dans la boîte à fumée convient pour la plupart des circonstances. Mais si vous désirez augmenter le volume du son à l'arrière et faire vibrer les fenêtres de la maison, nous avons également installé des haut-parleurs dans le tender. Ce dernier peut être allumé ou éteint à l'aide de l'interrupteur situé sous le tender. Référez-vous au schéma.



Pour activer le son, appuyez simplement sur F8 et vous entendrez la Royal Hudson chuintier alors qu'elle commence à produire de la vapeur. Heureusement que vous n'avez pas à attendre une ou deux heures afin qu'elle atteigne sa pleine pression. Installez-vous et profitez de ces merveilleux chuintements.

Prenez note que si vous écoutez votre Royal Hudson chuintier doucement et que vous sélectionnez une autre locomotive avec votre contrôleur, votre locomotive croira que vous avez appuyé sur F8 et continuera à mijoter. Si cependant quelqu'un d'autre choisit le numéro de votre locomotive et que F8 n'est pas activé sur son contrôleur, la Royal Hudson s'éteindra subitement; ils devront à appuyer sur F8 de nouveau.



Si vous votre système DCC est vraiment désuet, il est possible que cette locomotive ne cette langue.

plus détaillée sur trouve également sur le site web de Digitrax, pour ceux qui ne parlent que sur notre site web à la page de la Royal Hudson sous la rubrique Support. De l'information mais il semble que ça fonctionne. Un sommaire de base expliquant comment faire se trouve effacer la mémoire sur votre système à la fente #36. Nous ne savons pas ce que cela signifie, pas correctement sur un système DCC Digitrax, cela veut probablement dire que vous devez programmer les locomotives équipées du son en voie principale. Si vos sons ne fonctionnent Aussi, n'oubliez pas que certains systèmes DCC n'ont pas suffisamment de puissance pour

qu'une adresse à quatre chiffres ne fonctionnera pas sur le réseau en DC d'un ami. par défaut des locomotives neuves), sinon, elles changeront TOUTES d'adresse! Souvenez-vous qu'aucune autre locomotive sur votre réseau comportant l'adresse 3 ne s'y trouve (l'adresse si votre système supporte cette fonction en programmation. En voie principale, assurez-vous suggère). Pour ce faire, utilisez la voie de programmation (recommandée) ou la voie principale avec succès, vous pouvez lui attribuer une nouvelle adresse (le numéro de la locomotive est suggérons avant tout de vérifier son fonctionnement à l'adresse 3. Une fois l'essai completé Le décodeur de votre Royal Hudson est réglé par défaut à l'adresse 3. En DCC, nous vous

ADRESSE DE LA LOCOMOTIVE

Support... si toutefois, nous l'avons écrite. LokoSound V5. Et bien sûr, cette information est aussi disponible sur notre site sous la rubrique CV que nous ne comprenons toujours pas, sont disponibles dans le manuel du décodeur ESU Des instructions plus détaillées concernant ces décodeurs, y compris toutes sortes de valeurs même les sons produits par de véritables locomotives.

Nos décodeurs munis du son sont des LokoSound V5 fabriqués par ESU et programmés à Nous mettons tout en œuvre pour obtenir l'exactitude tant au niveau du son que du détail.

OPÉRATION – DCC AVEC SON

Si vous vous entêtez à demeurer en DC, mais que vous brûlez de désir de voir ce que vous pourriez manquer, ce qui suit pourrait vous faire changer d'idée.

important à votre testement. probablement \$800 pour le lot! Par conséquent, une mise à niveau en DCC constitue un atout tes. Du même coup, votre succession en sera libéré puisque cette dernière en demanderait payer John Morris à Winnipeg afin qu'il effectue une mise à niveau DCC sur les six restan- vous suggérons de vendre les 394 autres et d'utiliser cette mallette remplie de dollars pour histoire de les faire rouler un peu alors que les autres prennent de l'espace inutilement! Nous que vous utilisez ces 400 locomotives? Ou bien vous en sortez une demi-douzaine par année, niveau en DCC d'une telle collection est hors de prix. Nous sommes en accord, mais est-ce probablement 400 locomotives à vapeur Van Hobbies et votre argument sera qu'une mise à actéristiques de l'éclairage, vous devriez songer à une mise à niveau en DCC. Vous possédez Si vous aimez faire rouler des locomotives munies du son et profiter des nombreuses car-

frais. embrouiller le circuit de votre locomotive, nous essaierons de la réparer, mais le tout à vos néfiques ou matériels sur votre Royal Hudson. Si l'un de ces blocs d'alimentation venait qu'à



L'INSTALLATION D'UN DÉCODEUR DCC SANS LE SON

La Royal Hudson comporte une carte-mère raccordée avec la voie, le moteur et la sortie de l'éclairage. Un capuchon protecteur sur la fiche 21 broches est attachée à la carte-mère. Pour installer un décodeur, retirez le capuchon et insérez le décodeur à 21 broches (recommandé) ou un convertisseur 21 broches permettant l'utilisation d'un décodeur à 8 ou 9 broches. Le décodeur sélectionné devra comporter au moins sept sorties pour les fonctions.

Nous suggérons le décodeur 21 broches suivants :

- ESU #58449 LokSound 5 DCC/MM/SX/M4 "blank decoder", 21MTC "MKL"

Nous croyons que les fiches 21 broches sont supérieures puisqu'elles comportent suffisamment de broches pour assurer le branchement de toutes les fonctions de l'éclairage. Les résistances requises sont intégrées à votre carte-mère afin de vous épargner des heures de recherches inutiles. Branchez simplement l'un des deux décodeurs recommandés et vous obtiendrez un locomotive DCC.

OPÉRATION – DC (AVEC SON)

Afin d'utiliser votre Royal Hudson munie du son sur un réseau en DC, vous n'avez qu'à lui donner de la puissance. Elle se mettra en marche aux alentours de 7 volts. Consultez la rubrique ci-dessus OPÉRATION - DC (SANS LE SON) au sujet de l'utilisation des blocs d'alimentation pour trains à grande échelle. Sur un réseau DC, peu d'options sonores s'offrent à vous. Ne pas utiliser la fonction « pulse » puisque celle-ci grillera votre locomotive.

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 des modèles de qualité 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 sources d'alimentation, certaines 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 LES UTILISER et de communiquer avec nous pour de l'information supplémentaire : Les MRC RailPower de la série 1300/1370, Bachman Spectrum Magnum, Atlas 313 Universal Power Pack.

Tout comme les locomotives sans le son, les fonctions de l'éclairage sont limitées en DC. Le phare avant et arrière sont directionnels; les feux de classification blancs sont allumés lorsque la locomotive avance; et le foyer est toujours allumé.

Certains manufacturiers de blocs d'alimentation produisent des gadgets conçus pour brouiller les sons des locomotives pour les réseaux alimentés en DC. Comme nous ne sommes pas impliqués dans le développement de ces technologies, nous ne connaissons pas les effets bé-



Dans de telles situations, nous ferons de notre mieux pour vous aider. Par contre, des frais de pièces et/ou de main d'œuvre risquent d'être facturés, et ce, parce que vous n'avez pas lu le manuel qu'une seule fois, croyez-nous.

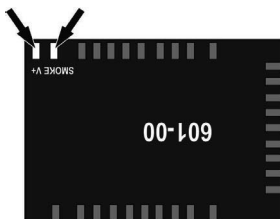
n'avons pas installé de générateur fumigène. Ce qui en résulte sera éphémère et n'arrivera plus grande échelle, vous risquez d'être envahie par de la vraie fumée! Soyez avisé que nous Si vous utilisez un bloc d'alimentation provenant d'un ensemble de train ou conçu les trains à élevé que ce que votre Royal Hudson pourrait supporter:

d'alimentation conçus pour les trains à grande échelle produisent un voltage beaucoup plus miniatures. Le voltage maximum recommandé est de 16 volts DC. Parallèlement, les blocs Certains blocs d'alimentation produisent un très haut voltage qui ne convient pas aux trains puisqu'il y a risque de l'endommager (pour votre locomotive et votre porte-monnaie aussi). que vous avez un bloc d'alimentation DC, contactez-nous avant d'opérer votre Royal Hudson Si vous êtes novice dans ce hobby (ou occasionnellement aimer jouer aux petits trains) et regardez-la rouler!

me la plupart des locomotives à l'échelle HO. Mettez-la sur la voie, donnez-lui du pouvoir et Si votre Royal Hudson n'est pas muni d'un décodeur avec son, elle devrait fonctionner com-

OPÉRATION - DC (MUT)

Prenez note que ce modèle a été soigneusement équilibré dans sa phase de conception, et que le poids situé à l'avant de la bouillotte fait partie intégrante de son équilibre. Si toutefois vous décidez de le retirer pour l'installation d'un générateur fumigène, nous ne garantissons ni la fiabilité motrice, ni la conduite de votre modèle. Notre garantie exclut tout dommage découlant de l'installation ou de l'utilisation d'un générateur fumigène, tel la fonte de votre modèle ou l'éclatement d'un générateur fumigène.

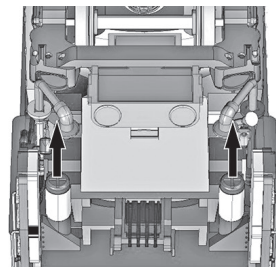
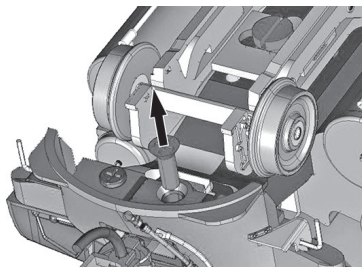
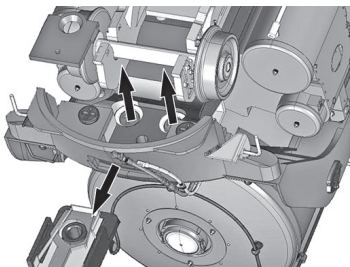


Nous ne supportons pas les fumeurs, mais si vous aimez que votre locomotive produise de la fumée, notre modèle subviendra à votre habitude. À l'avant de la bouillotte se trouve un poids qui peut être enlevé et remplacé par un générateur fumigène. Les fils de ce dernier doivent obligatoirement être soudés à la carte mère se trouvant dans la bouillotte. Consultez le schéma ci-dessous. Si votre modèle est DC muni du son, le générateur fumigène est activé par F1 et raccordé à l'alimenté par l'Aux6.

FUMER EST NOCIF POUR VOTRE SANTÉ

Atelage avant – Nous avons installé sur le devant de votre Royal Hudson, un atelage magnétique qui est franchement, largement trop gros. Cependant, il respecte les normes en matière d'atelages installés sur la plupart des modèles. Quoiqu'il fonctionne très bien, si vous ne souhaitez pas l'utiliser, vous pouvez l'interchanger avec celui non-fonctionnel inclus dans le sachet, qui est de la bonne taille. Conservez l'atelage d'origine au cas où vous changeriez d'idée plus tard.





Vous pouvez maintenant retirer la bouilloire, sans pour autant tirer de toutes vos forces en criant victoire – car il y a des fils dissimulés entre la bouilloire et le châssis. À cette étape se trouve un tension-o-mètre. Plus vous serez tendu, plus les chances d'arracher les fils seront présentes. Par contre, si vous êtes détendu, ils s'étireront à l'infini.

PIÈCES SUPPLÉMENTAIRES

Vous remarquerez un sachet contenant des pièces supplémentaires se trouvant dans votre boîte. Celui-ci comprend deux cheminées supplémentaires, un essieu-moteur de rechange, deux bandages d'adhérence en caoutchouc, un attelage avant on-fonctionnel et peut-être d'autres surprises. Voici ce qu'il faut faire avec chacune d'entre elles.

Essieu-moteur de rechange – l'essieu moteur arrière de votre locomotive comporte un bandage d'adhérence en caoutchouc. Celui-ci vous permettra d'enlever la peinture sur les murs. Si le bandage d'adhérence vous déplaît, vous pouvez remplacer l'essieu arrière avec celui inclus dans le sachet. Pour ce faire, retirez la vis de la balle arrière, puis retirez les vis retenant la boîte d'engrenage en place. Échangez les essieux en vous assurant de ne pas endommager le frotteur se trouvant derrière la roue. Insérez doucement le nouvel essieu. Remettez en place le couvercle de la boîte d'engrenage et les bielles latérales. Conservez l'essieu muni du bandage au cas où vous décideriez de réaménager votre maison.

Bandage d'adhérence en caoutchouc – si vous avez utilisé votre locomotive pour dépasser les murs, ou aimez les « show de boucane », vous devrez éventuellement remplacer les bandages. Pour ce faire, retirez les vis des bielles arrière, retirez la balle puis le bandage hors de la jante. Installez le nouveau bandage dans la gorge de la jante en vous assurant qu'il ne soit pas tordu et qu'il est bien assis en place. Remettez en place les deux bielles avec les vis. Si vous n'avez jamais ouvert votre boîte en trence ans et que vous décidez de le faire, les bandages se sont sûrement émiettés avec le temps. Alors utilisez ceux de rechange. Nous n'en produirons pas de sitôt juste pour vous. Vous auriez dû ouvrir votre boîte en 2019 et en profiter.

Cheminée – Si vous lisez l'histoire de John, vous avez remarqué que les Royal Hudson ont été équipées de différentes cheminées au fil des ans. En fait, sur la plupart de ces locomotives, il semblerait que ce soit la chose qui ait changé tout au long de leur durée de vie. Nous avons installé une cheminée sur le modèle, mais les autres variétés se trouvent dans le sachet de pièces. Cela vous permettra de la changer si vous décidez de remodeler votre locomotive – ou si vous préférez une autre variété. Pour les interchanger, vous n'avez qu'à retirer celle déjà en place et installer la nouvelle dans l'orifice.



Assurez-vous de suivre les deux étapes suivantes :

- Notre usine s'est efforcée afin de concevoir de façon aérodynamique chaque petite pièce. Par conséquent, certains se dégagent lors de la manutention parcourant une grande distance avant d'atterrir. Si vous ne voulez pas gaspiller une partie de votre journée à quatre pattes avec vos lunettes d'approche à chercher une pièce qui s'est perdue dans votre atelier, nous vous suggérons de travailler sur une surface blanche et propre. En y repensant, vous devriez peindre les murs, le plancher et le plafond en blanc, porter des vêtements blancs, et tout retirer autour de votre atelier dans un rayon de 3 milles, tout spécialement la végétation, les gens et le vent (sans se limiter à ces derniers).
- Retourner la locomotive sur le toit dans un berceau en mousse (blanc de préférence) et retirer les deux vis sous la cabine. Pour ceux d'entre vous qui sont familiers avec les locomotives à vapeur, vous assumez que la vis du devant doit être retirée. Erreur, ha, ha! On aurait parié que vous auriez lu ces instructions en premier, n'est-ce pas? En vérité, nous avons adroitement caché les dernières vis sous la boîte d'atelage. Retirez la vis retenant la boîte d'atelage en place, puis retirez les deux vis dissimulées dans la cavité.

Si vous avez besoin d'ouvrir votre Royal Hudson afin d'inspecter l'astucieuse conception du mécanisme de traction ou simplement pour accéder au décodeur, il est assez simple de le faire. Assurez-vous de suivre les deux étapes suivantes :

RETIRER LA CARROSSERIE DE LA BOULLOIRE

De l'information supplémentaire au sujet de notre garantie limitée se trouve vers la fin de ce manuel.

Nous nous efforçons de protéger nos modèles contre les bris de transport et de manutention, mais comme les gens chez UP5 et FedEx les utilisent au centre de distribution lors des joutes de football, il nous est impossible de les protéger à 100%. Ils ne survivent donc pas aux coups de pieds alors que Tony a marqué deux buts et donné la victoire aux employés de l'entrepôt face aux livraisons. Bien que contesté, il n'y avait pas de drapau sur le terrain.

d'art plastique.

Si vous déballez votre Royal Hudson et découvrez qu'elle a été endommagée lors de sa manutention, contactez-nous. Il se peut que certaines pièces soient tombées, mais elles peuvent être remises en place en quelques secondes en utilisant une colle blanche. L'utilisation de celle-ci n'endommage pas la peinture, ni le fini. Si vous ne désirez pas le faire vous-même, vous pouvez toujours nous la retourner, mais soyez conscient que d'ALTRÉS pièces risquent de se détacher de nouveau lorsque nous vous la retournerons. Demandez plutôt l'assistance de votre arrière-petite-fille. Elle le fera pour vous en moins de trois minutes à l'aide son maternelle.

PIÈCES MANQUANTES OU DÉFECTUEUSES

- Assurez-vous que les bogies avant ou arrière, incluant ceux du tender bougent librement sans toutefois les plier. S'ils accrochent quelques parts, assurez-vous que les embouts des bogies n'interfèrent pas avec des accessoires sous la caisse. Si tel est le cas, assurez-vous que tout est fermement en place. Si le bogie avant est assis dans un angle vertical de 45-degré, c'est qu'il est orienté vers l'arrière. Retournez-le vers l'avant. Ne faites pas de conneries avec votre locomotive à vapeur \$700.



les parois latérales du tender, mais celui-ci d'une hauteur de quatre pieds. Une couronne impériale arborait le recouvrement avant de la passerelle au-dessus des cylindres de frein.

Le couple Royal était stupéfait qu'une seule locomotive à vapeur puisse subvenir à elle seule ce long trajet sans être remplacée. Le Roi, quelque peu amateur de train, voyageait à bord de la cabine de la locomotive à certains moments jugés opportuns. De plus, il était émerveillé par la performance et l'élégance de cette locomotive. Suite au principe Royal et sur l'insistance de Bowen, le Canadien Pacifique obtenu la permission d'attribuer le titre Royal à toutes ses Hudson semi-profilées, ainsi qu'à toutes ces locomotives d'arborer la couronne de la famille Royale sur les passerelles. Ce fut la seule et unique fois qu'une locomotive hors du Royaume-Uni, recevait le statut Royal octroyé par le règne monarque.

Le Patrimoine de la Royal Hudson

La dernière affectation d'une Royal Hudson du CPR a eu lieu 5 juin 1960, alors que la 2857 dirigeait une excursion aller-retour de la Upper Canada Railway Society entre Toronto et Port McNicoll. En juin 1967, la toute dernière Royal Hudson repeinte et entretenue par le CPR, la 2850, était envoyée au Musée National à Ottawa. Cette étape marqua la fin de la Royal Hudson. Encore aujourd'hui après plus de 55 ans, la Royal Hudson demeure une locomotive très populaire. La magnifiquement conçue semi-profilée créée par Henry Bowen, la responsabilité de la 2850 lors de la visite Royale de 1939, sa fiabilité légendaire en plus des nombreuses années de service, ont fait des locomotives Hudson de la série H1c – H1e du CPR, des locomotives uniques, immortalisées à tout jamais dans l'histoire du chemin de fer Canadien.

VÉRIFIER ET AJUSTER VOTRE LOCOMOTIVE

Nous nous efforçons de vérifier chaque locomotive pour qu'elle soit parfaitement ajustée avant de quitter l'usine. De plus, nous avons même envoyé Bill Schneider à l'usine afin qu'il s'occupe du contrôle de la qualité. Il s'est malheureusement retrouvé endormi sous une table. Si votre locomotive est tombée entre ses mains, il se peut qu'elle comporte quelques anomalies. Une vérification avant usage résout la majorité des problèmes. En passant, Bill est toujours sur place. Il est tombé endormi une fois de plus dans un amoncellement de retails de styromousse et s'est retrouvé dans un centre de recyclage dans la province de Hunan. On le recherche toujours, mais comme Hunan est vaste, cela risque de prendre un certain temps.

- Vérifier le gabarit de chaque ensemble de roue à l'aide d'une jauge standard NMRAP-2. Si l'un des boggies avant ou arrière, incluant ceux du tender soient hors gabarit, retirez l'essieu défectueux du boggie. L'ajustement du gabarit de l'essieu peut facilement se faire en tenant l'essieu par une roue entre le pouce et l'index, puis agrippez l'autre en tournant d'un mouvement de va et vient jusqu'à l'ajustement désiré. **A NE PAS FAIRE SUR UN ESSIEU MOTEUR!!!** Si l'un de vos essieux moteur est hors gabarit, veuillez communiquer avec nous afin d'obtenir un essieu de remplacement.

Assurez-vous que les tous les accessoires ainsi que la tuyauterie sous le châssis tiennent fermement en place sans interférer avec la voie. En particulier, les boyaux à air ainsi que les tiges d'attelage aux extrémités peuvent causer des ennuis. Si c'est le cas, repliez la tige vers le haut et abaissez l'attelage pour éviter qu'elle n'accroche dans les aiguillages et les passages à niveaux. L'outil suggéré est le Kadde #237 (Trip Pin Pliers) ou le Micro-Mark #80600 (Trip Pin Bending Plier).

En 1939, leurs majestés le Roi George VI ainsi que la Reine Elizabeth II ont parcourus le Canada lors d'un périple par rail de 31 jours – la première visite du régime monarchique au Canada. Afin d'heberger leurs majestés, un train Royal de douze voitures fut assemblé. Le trajet vers l'ouest emprunta les voies du CPR alors celui vers l'est emprunta celles du CNR. Choisie pour le périple vers l'ouest de leurs Majestés, la Hudson 2850 H1d – construite à peine cinq mois auparavant, se chargea du segment à travers le Canada sur les lignes du Canadien Pacifique.

Le Train Royal de 1939

Les Royal Hudson étaient peintes aux couleurs classiques du CPR. Avant 1946, les panneaux Tuscan de chaque côté de la cabine arboraient l'enseigne corporatif du CPR sans le castor, au lieu du globe terrestre blanc contenant les mots "WORLD'S GREATEST TRAVEL SYSTEM". À partir de 1946, un nouvel écusson était apposé. Celui-ci comportait un castor brun assis, man-geant une branche d'arbre avec les mots "Canadian Pacific" en cursive, le tout placé au-dessus d'un globe avec le slogan « SPANS THE WORLD ».

Livrée

Vers la fin de l'année 1956, alors que les locomotives diesel continuaient de faire leur apparition, la grande majorité des Royal Hudson ont été déclassés, passant des trains voyageurs transcontinentaux à ceux de marchandises et de banlieue. Avec un effort de traction de 64,000 lbs par essieu, les Royal Hudson étaient parfaites pour le service rapide des marchandises, prolongeant leur durée de vie pour cet usage. Une fois la déséllisation complétée en 1960, les 45 Royal Hudson furent retirées du service.

Les Royal Hudson étaient affectés principalement aux trains voyageurs transcontinentaux. Une Royal Hudson s'occupait de tirer le Dominion sur une distance de 811 milles entre Toronto et Fort Williams, alors qu'une seconde s'occupait des 1,250 autres milles jusqu'à Calgary sans être remplacée.

Les Royal Hudson étaient régulièrement utilisées en service marchandisé et voyageur, et ce avec la même facilité. Elles étaient exploitées sur toutes les lignes principales du CPR, à l'exception du tronçon Montréal – St-Jean, NB. Des essais furent réalisés sur ce dernier sur une courte période, mais les contraintes liées au poids de ces locomotives les restreignaient de franchir certains ponts.

Affectations

Au fil du temps, il a été établi que l'échappement des cheminées d'origines avait tendance à obstruer la vue du mécanicien lorsque le manipulateur était en position ralentie. Après la guerre, la plupart des locomotives se sont vu retirer leur cheminée profilée en forme de harpe et remplacée par une cheminée droite avec collet supérieur. Le sifflet était encasté derrière la cheminée et dissimulé par le capot. D'apparence double, cette cheminée était simple.

Le réputé spécialiste de la vapeur Canadienne, John Riddell, a rédigé une œuvre exhaustive portant sur l'histoire des Royal Hudson. Nous avons inclus ci-dessous un résumé de son travail, alors que son intégralité est disponible sur notre site au www.rapidotrails.com/hudson-master-class/

Dans les années 1920, le parc de locomotives de type Pacific 4-6-4 du Canadian Pacific était utilisé sur les trains lourds et longue distance. Alors que le tonnage et la longueur des trains s'accroissent, le besoin de puissance supplémentaire était évident. De plus, la nécessité d'un service rapide, efficace et uniforme, était des plus cruciales sur les trajets achalandés, tels Toronto – Montréal.

H. B. Bowen, le Chef de la force motrice et du matériel roulant du Canadian Pacific de 1928 à 1949, avait pris conscience de la nécessité du chemin de fer d'investir dans une toute nouvelle flotte de locomotives modernes. C'est alors que le choix de Bowen s'est arrêté sur le modèle Hudson 4-6-4. La conception originale du CPR (H1a) représente une amélioration substantielle des versions G3 et G4 de la Pacific. Les nouvelles locomotives comportaient des roues motrices de 75" et d'un poids de 194,000 lbs et produisant un effort de traction de 45,000 lbs.

Le CPR acquies une seconde livraison de dix Hudson (H1b) en 1930. Deux locomotives (2811 et 2819) étaient munies d'un bogie arrière avec "booster" procurant un effort de traction supplémentaire de 12,000 lbs. Originellement conçue pour aider les lourds trains de voyageur à grimper les Rocheuses, les H1b munies du "booster" étaient à toute fin pratique équivalente au Northern du CNR (avec une plus grande charge par essieu), mais quelques bielles en moins à entretenir.

En 1937, Bowen passa une commande pour trente nouvelles Hudson 4-6-4. Ces dernières étaient des H1c au profil semi-affiné, qui allaient bientôt être connues mondialement comme les "Royal Hudson".

Les catégories de Royal Hudson

La Montreal Locomotive Works a construit les locomotives Royal Hudson en trois lots : 2820 à 2849 (classe H1c) de septembre à décembre 1937, 2850 à 2859 (classe H1d) en août 1938 et 2860 à 2864 (classe H1e) en juin 1940.

Les locomotives 2820 à 2859 utilisaient du charbon comme combustible, alors que les locomotives 2860 à 2864 utilisaient de l'huile et conçues pour l'exploitation entre Vancouver et Revelstoke. Ultérieurement, seize des locomotives mû au charbon ont été transformées pour chauffer à l'huile. Contrairement aux catégories précédentes H1c et H1d, les cinq catégories de locomotives H1e ont été livrées neuves en 1940 en tant que Royal Hudson, arborant une couronne peinte coulée en laiton sur la jupe des passerelles latérales.

Variantes

Les Royal Hudson comportaient trois sortes de cheminée. À l'origine, ces locomotives comportaient une cheminée dissimulée profilée en forme de larve, flanquée de deux plaques latérales numérotées en verre. Lors d'une reconstruction ultérieure, cette cheminée fut remplacée par une cheminée en forme de baïonnette renversée sans les plaques numérotées.



4

latérales sont esthétiques.

L'ajout de graisse n'est pas nécessaire puisqu'en principe la boîte d'engrenage en contient déjà suffisamment. Prenez note que les moteurs sont munis par des engrenages, alors que les bielles et accélère.

Chaque locomotive requiert une période de rodage. Votre Royal Hudson a subi un essai d'essai et de la faire rouler dans les deux directions, et ce d'une à deux heures à régime lent les Rocheuses. Nous vous suggérons plutôt de mettre votre Royal Hudson sur une boucle moteur. Suite à la lecture de ce manuel, n'essayez pas de tirer un train de douze voitures dans permètre aux engrenages de se former entre elles ou d'éliminer l'effet saccadé du nouveau de contrôle en usine, sans toutefois rouler. Ce court laps de temps n'est pas suffisant pour Chaque locomotive requiert une période de rodage. Votre Royal Hudson a subi un essai

RODAGE

Déposez votre locomotive et votre tender sur la voie. La fiche de la locomotive s'insère dans la prise de votre tender. Si la locomotive ou le tender n'est pas alignée avec la voie, le racordement entre la fiche et la prise ne sera pas possible. NE LES FORCEZ SURTOUT PAS. Assurez-vous que la fiche et la prise sont parfaitement alignées. Si vous les forcez ensemble alors qu'elles sont mal alignées, vous détruirez votre décodeur.

L'ASSEMBLAGE DE VOTRE LOCOMOTIVE

F27	AJUSTEMENT DU SOUFFLE D'AIR
F26	COUP DE SIFFLET BREF
F25	INJECTION DE L'HUILE
F24	VENTILATEUR
F21	POMPE À AIR AU RALENTI
F20	SOUAPE DE SÉCURITÉ
F19	PURGE SOUS PRESSION
F18	DISPOSER DES CENDRES
F17	FREIN AUTOMATIQUE APPLIQUÉ/RELÂCHÉ
F16	INJECTEUR
F15	SIFFLET EN DOPPLER
F14	NUMÉROS ILLUMINÉS - ALLUMÉS/ÉTEINTS
F13	ÉCLAIRAGE DE LA CABINE ET DU SOL
F12	PURGE MANUELLE CYLINDRE
F11	SORTIE DU GÉNÉRATEUR FUMIGÈNE
F10	FREIN DIRECT
F9	MODE CHARGE LOURDE
F8	SONS DE BIELLE/ÉTEINT
F7	PHARE EN VEILLEUSE
F6	FEUX DE CLASSIFICATION
F5	FOYER
F4	MODE AVANCER EN ROUE LIBRE
F3	ATTELAGÉ
F2	SIFFLET
F1	CLOCHE
F0	PHARES AVANTS AVEC DYNAMO

RÉFÉRENCE RAPIDE DES FONCTIONS DE LA ROYAL HUDSON

RAPIDO


4	Référence rapide des fonctions de la Royal Hudson
4	L'assemblage de votre locomotive
4	Rodage
5	Informations réalisées
7	Vérifier et ajuster votre locomotive
8	Pièces manquantes ou défectueuses
8	Retirer la carrosserie de la bouillotte
9	Pièces supplémentaire
10	Fumer est nocif pour votre santé
11	L'installation d'un décodeur dcc sans le son
11	Opération – dc (avec son)
12	Opération – dcc avec son
12	Adresse de la locomotive
13	Les fonctions en dcc
14	Fonctions
14	Fonctions: informations supplémentaire
16	Sifflets
17	Ajustements du volume du son
18	Remise à zéro d'origine
19	Astuces pour une basse vitesse impressionnante
19	Informations supplémentaires sur le dcc
19	Garantie à vie limitée
21	Remerciements





Contectez-nous!

Rapido Trains Inc.
500 Alden Road, Unit 21
Markham, Ontario
L3R 5H5 Canada
Tél. (905) 474-3314 – Sans frais 1-855-LRC-6917
Télécopieur (905) 474-3325
Courriel: trains@rapidotrains.com

Nous profitons de l'occasion pour vous glisser un mot concernant les conséquences d'ouvrir la boîte de votre modèle après votre retraite en 2070, ou quelque chose du genre – soyons réalistes, la majorité des modélistes de la vapeur sera retiré depuis un bon moment. Alors, il était une fois une blague que je ne voulais pas traduire, c'est-à-dire celle de la ferme des Rhinocéros Sumatran, alors qu'ils sont tous morts en 2124... bref, si vous n'examinez pas votre modèle dans un délai raisonnable, Rapido n'existera peut-être plus... essayez de communiquer avec Hornby.

tout jamais.
anciennes adresses, il se pourrait qu'il soit directement projeté dans un trou noir et disparu à Prière de ne pas retourner aucun modèle sans notre autorisation. Vous seriez surpris des envois que nous recevons sans aucun descriptif tel qu'il soit. Et s'il se retrouvait à l'une de nos

6917 ou +1-905-474-3314) ou par pigeon voyageur à l'adresse ci-dessous:
Communiquez avec nous par courriel: trains@rapidotrains.com, par téléphone (1-855-LRC-

ponibles vers la fin de ce manuel.
communiquer avec nous. Des informations supplémentaires au sujet de la garantie sont disponibles vers la fin de ce manuel. « Ou un commentaire (« la couleur n'est pas conforme »), veuillez vous plaindre à l'adresse ci-dessous. Rapido n'existera peut-être plus... essayez de communiquer avec Hornby. Comme c'est la coutume, si vous découvrez un problème avec votre locomotive, veuillez s'il vous plaît communiquer avec nous. Qu'il s'agisse d'un problème avec la garantie (pièces manquantes, roues défectueuses ou alors le mécanicien ne peut ni entrer ni sortir de sa cabine), une question (« Pourquoi ma locomotive ne produit pas de vraie vapeur afin de chauffer mes voitures ? C'est du vol ! ») Ou un commentaire (« la couleur n'est pas conforme »), veuillez communiquer avec nous. Des informations supplémentaires au sujet de la garantie sont disponibles vers la fin de ce manuel.

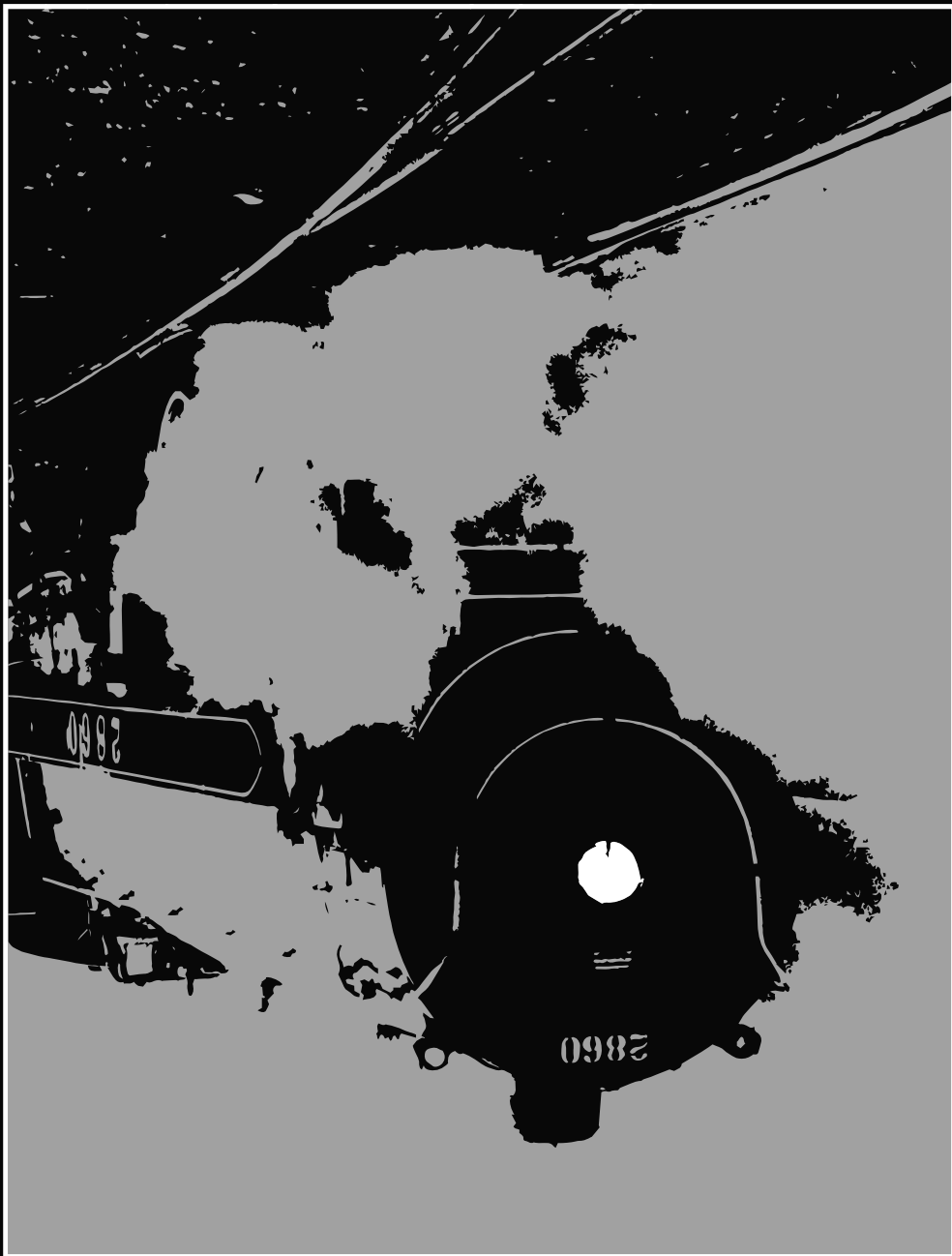
Nous vous remercions pour l'achat de la première livrée de la collection des icônes de la Vapeur Canadienne – la légendaire Royal Hudson du Canadien Pacifique.

LIGNES DIRECTRICES DE LA ROYAL HUDSON

RAPIDO



HO ROYAL HUDSON



RAPIDO TRAINS INC.

