

Instructions

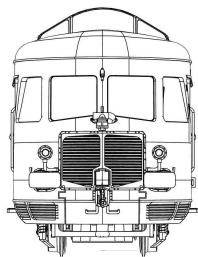
A) Turn the model upside down and remove the screws from the decoder compartment cover

B) Install the decoder respecting the correct direction according to the pins (decoder not included); for the installation of a sound decoder is not necessary the installation of the loudspeaker being already equipped

C) To disassemble the unit body,
D) To disassemble the anterior and posterior fairing remove the screws as shown in figure

E) To disassemble the central fairing remove the screws as shown in figure

F) The add-ons provided allow different configurations of the machine head with the possibility of reproducing, with the use of small electrical cables, the typical coupling between units in a realistic way. With the three coupling bars available and with the possible use of cutted sides of the bogie, the model maker has the solutions available to circulate the model in different radii of curvature.



G) The switches are in the decoder compartment (see point A)

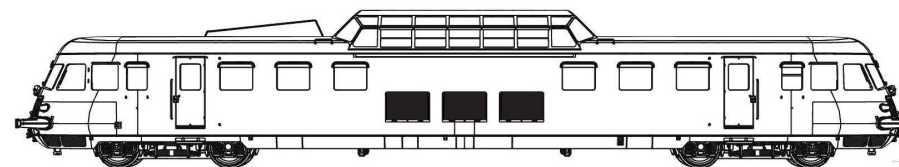
H) For the digital it is possible to configure the auxiliary outputs: AUX3 interior lighting;

I) In DC by setting the switch 1 to OFF is possible turn OFF the front headlight (White or red) lights on the unit

L) In DC by setting the switch 2 to OFF is possible turn OFF the rear cab driver lights on the unit

M) In DC by setting the switch 3 to OFF is possible turn OFF the interior lighting on the unit

Automotrice diesel Altn 444



Alla fine della seconda guerra mondiale il parco delle automotrici era andato quasi tutto distrutto e ridotto a sole 120 unità pari al 14% del totale. Rapidamente si diede avvio alla ricostruzione delle unità danneggiate e recuperabili tanto è vero che già nel 1948 risultavano atte al servizio 392 automotrici. Tra queste, la ALn 772 3240, gravemente danneggiata da un bombardamento nella parte centrale dell'imperiale, fu individuata per l'elaborazione di un prototipo che dimostrasse, nonostante le difficoltà contingenti del momento storico che la Nazione attraversava, la rinascita del design Made in Italy anche nel campo della trazione leggera ferroviaria. Nacque così, in soli 50 giorni, negli stabilimenti OM, la "Belvedere", per essere presentata al pubblico della 26° Fiera di Milano nell'Aprile 1948. Questa particolare automotrice, che nello stile richiamava alcuni esempi già applicati negli Stati Uniti, siglata in quell'occasione ALn 444-3001 OM, quasi a sottolineare gli sforzi delle maestranze che si adoperarono per la sua realizzazione, fu progettata dall'Ing. Guglielmo Carlovero per la parte strutturale e dall'Architetto Renzo Zanavella per le innovazioni stilistiche ed estetiche. La ALn 444 si presentava, infatti, esternamente con una vistosa e vivace livrea in contrapposizione all'anonimo bruno-isabella che sino ad allora aveva contraddistinto il materiale rotabile delle FF.SS.: la carenatura era verniciata in rosso, il corpo dell'automotrice in verde oliva, l'imperiale e la parte superiore del belvedere in giallo chiaro. Gli interni rappresentavano lo sforzo effettuato nella ricerca ed utilizzo di nuovi materiali; infatti il tradizionale velluto delle prime classi venne sostituito dall'innovativo tessuto plastico lavabile Flexarmit che rivestiva in diversi colori (cinghiale, bianco e avorio) le poltrone girevoli ed i divani. La presenza del bar, del belvedere, dei salotti di estremità ad ambiente unico ponevano le basi per un nuovo concetto del servizio ferroviario rapido e comodo ed anticipava di dieci anni i moderni servizi TEE che avrebbero contribuito alla caduta delle frontiere tra le nazioni europee. L'automotrice, a cui nel frattempo era stata sostituita la sigla OM con quella FS, destinata ai servizi turistici del fine settimana verso la Riviera Ligure di Ponente gestiti dall'agenzia A.V.E.V., fu assegnata al D.L. di Pavia sin dal 1949 ed entrò in servizio come rapido 555/556 sulla relazione Milano-S.Remo. Con il boom automobilistico della fine anni cinquanta fu soppresso il servizio per conto dell'A.V.E.V. e la Belvedere fu trasferita ed assegnata al D.L. di Torino dove arrivò con uno schema di verniciatura più sobrio rispetto a quello dei primi anni di esercizio: parte superiore tendente al bianco, cassa grigio celeste, numeri sulla fiancata in giallo con bordature nere. Successivamente la vistosa sigla sulla fiancata venne eliminata e sostituita da lettere e cifre cromate in rilievo, poste tra la porta di accesso ed il bagagliaio.

Da Torino, per alcuni anni, ad integrazione dei servizi assegnati agli ATR 100, effettuò sino al 28 Maggio 1961 una coppia di rapidi Torino Porta Nuova- Milano Torino Porta Nuova. Quella data segnò il completamento dell'elettrificazione fra Torino e Venezia e di conseguenza venne meno il ruolo assegnato alla Belvedere sulla relazione Torino-Milano. Si vide così, e sino al 1965, la Belvedere, quasi sempre accoppiata ad una o due ALn 772, percorrere le linee liguri e piemontesi, con ruoli di prestigio, in particolare, come direttissimo di sola 1 classe, sulle relazioni Torino-Savona e qualche volta Torino-Genova al fine di evitare i perditempo dovuti alla promiscuità dei sistemi di trazione elettrica a quei tempi ancora non convertiti interamente in c.c. 3000V. Con questi servizi si chiuse la breve ma gloriosa carriera della Belvedere che rappresentò la prima sofferta fase della ricostruzione postbellica. La sua realizzazione prefigurò anche un primo significativo risultato della nascente cultura del nuovo design italiano, erede del laboratorio razionalista degli anni trenta, che trovò nel successivo "Settebello" la sua massima espressione stilistica. La ALtn 3001 nel 1966 fu trasformata ancora una volta rientrando a far parte del gruppo ALn 772 e classificata ALn 772 3424. Venne demolita nel 1984. E' ipotizzabile che sia stata l'unica automotrice che abbia avuto tre differenti immatricolazioni e fra le tante curiosità quella di apparire come un'automotrice appartenente alla quarta serie, per via della tipica proboscide, pur dotata di cassa uguale a quella delle prime serie, una volta ritrasformata in automotrice normale.

Il Modello

Due motori a 5 poli completamente nascosti, uno per carrello, dotati di volano, Circolabilità su raggio minimo di curvatura 420 mm, cassa in ABS, telaio in metallo, assi montati su boccole di ottone tornito per ridurre attriti, fanali di testa illuminati con inversione secondo senso di marcia, illuminazione interna dei comparti viaggiatori, predisposizione per decoder (NEM 658 plux 22) ad accesso agevolato, diffusore sonoro già installato e collegato alla presa decoder, interni riprodotti.

Garanzia

Il modello è stato realizzato secondo le norme Europee di Sicurezza e sottoposto a severi collaudi. Il modello ha una Garanzia di due anni dalla data di acquisto. Se durante questo periodo, nonostante un uso appropriato, si dovessero manifestare difetti di conformità, è possibile rivolgersi presso il proprio rivenditore. La Garanzia è valida se il prodotto è stato acquistato da un rivenditore Oskar, esibendo la ricevuta di acquisto. Non è ritenuta valida nel caso di: 1) Guasti derivanti da consumo normale o usura; 2) Manomissione e/o violazione dell'integrità del prodotto; 3) Montaggio e/o installazione di ricambi non originali; 4) In caso di utilizzo di componenti elettronici non compatibili con le caratteristiche del prodotto Oskar; 5) In caso di uso improprio. Si rimanda alla normativa vigente per quanto non altrimenti specificato.

From Turin, for a few years, to supplement the services assigned to the ATR 100, he carried out a pair of rapid Turin Porta Nuova-Milano -Torino Porta Nuova until 28 May 1961. That date marked the completion of the electrification between Turin and Venice and consequently the role assigned to Belvedere on the Turin-Milan relationship was lost. Thus, until 1965, the Belvedere, almost always coupled with one or two ALn 772, was seen to travel along the Ligurian and Piedmontese lines, with prestigious roles, in particular, as a direct route of only 1 class, on the Turin-Savona relations and sometimes Turin-Genoa in order to avoid time wasters due to the promiscuity of the electric traction systems at that time not yet fully converted into cc 3000V. With these services ended the short but glorious career of the Belvedere which represented the first painful phase of the post-war reconstruction. Its realization also prefigured a first significant result of the nascent culture of new Italian design, heir to the rationalist laboratory of the Thirties, which found its maximum stylistic expression in the subsequent "Settebello". The ALtn 3001 in 1966 was transformed once again becoming part of the ALn 772 group and classified ALn 772 3424. It was scrapped in 1984. It is conceivable that it was the only railcar that had three different registrations and among the many curiosities that of appearing as a railcar belonging to the fourth series, due to the typical trunk, although equipped with the same body as that of the first series, once retransformed into a normal railcar.

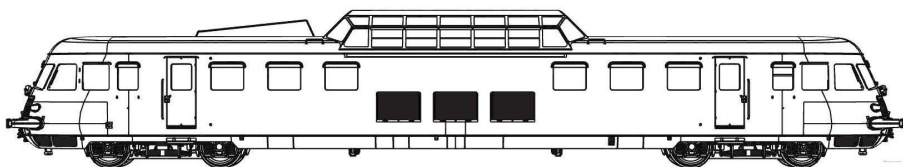
The Model

Two completely hidden 5-pole motors, one per bogie, equipped with flywheel, Circulation on minimum bending radius 420 mm, ABS body, metal chassis, axles mounted on turned brass bushings to reduce friction, headlights illuminated with inversion according to direction of travel, interior lighting in the passenger compartments, predisposition for decoder (NEM 658 plux 22) with easy access, sound diffuser already installed and connected to the decoder socket, interiors reproduced.

Warranty

This product has been manufactured according to the European Toy Safety Directive (CE) and underwent severe tests. This warranty is valid for two years from the purchase date. In case there were faults or conformity failures during this period, despite a proper use, please contact your retailer. This warranty is valid if the product has been purchased by an Oskar dealer, showing the purchase receipt. This warranty is not valid for: 1) Any damage due to normal wear and tear; 2) Tampering and/or violation of the product integrity; 3) Assembling and/or installing not original parts or spare parts; 4) Misusing and/or mishandling of the product use of electronic items not compatible with Oskar products; 5) In case of use against Oskar prescription or indications. For anything not specified, send back to right provided by the law regulations in

Diesel railcar Altn 444



At the end of the Second World War, the fleet of railcars had almost all been destroyed and reduced to only 120 units, equal to 14% of the total. The reconstruction of the damaged and recoverable units quickly began, so much so that in 1948 they were already suitable for service 392 railcars. Among these, the ALn 772 3240, severely damaged by a bombing in the central part of the imperial, was identified for the development of a prototype that demonstrated, despite the contingent difficulties of the historical moment that the Nation was going through, the rebirth of Made in design. Italy also in the field of light railway traction. Thus, in just 50 days, the "Belvedere" was born in the OM factories, to be presented to the public at the 26th Milan Fair in April 1948. This particular railcar, which in style recalled some examples already applied in the United States, signed on that occasion ALN 444-3001 OM, as if to underline the efforts of the workers who worked for its realization, was designed by Eng. Guglielmo Carlovero for the structural part and by the architect Renzo Zanavella for the stylistic and aesthetic innovations. The ALN 444 appeared, in fact, externally with a showy and lively livery in contrast to the anonymous brown-isabella that until then had characterized the rolling stock of the FF.SS.: the fairing was painted in red, the body of the railcar in olive green, the imperial and the upper part of the belvedere in light yellow. The interiors represented the effort made in the research and use of new materials; in fact, the traditional velvet of the first classes was replaced by the innovative Flexarmit washable plastic fabric that covered the swivel armchairs and sofas in different colors (wild boar, white and ivory). The presence of the bar, the belvedere, the single-room end lounges laid the foundations for a new concept of fast and comfortable railway service and anticipated by ten years the modern TEE services that would have contributed to the collapse of the borders between European nations. The railcar, which in the meantime had been replaced by the initials OM with the FS, intended for weekend tourist services to the Western Ligurian Riviera managed by the A.V.E.V. agency, was assigned to the D.L. di Pavia since 1949 and entered service as rapid 555/556 on the Milan-San Remo connection. With the automotive boom of the late fifties, the service on behalf of the A.V.E.V. was suppressed. and the Belvedere was transferred and assigned to the D.L. of Turin where it arrived with a more sober paint scheme than in the first years of operation: upper part tending to white, light blue gray case, numbers on the side in yellow with black borders. Subsequently the conspicuous initials on the side were eliminated and replaced by embossed chrome letters and numbers, placed between the access door and the boot.

Istruzioni

- A)** Ruotare il modello sottosopra e rimuovere le viti che fissano lo sportello del vano decoder
- B)** Installare il decoder rispettando il verso corretto in base al pin. Elettromotrice già dotata di altoparlante per sound decoder. La rimorchiata necessita solo di decoder funzioni
- C)** Per lo smontaggio della cassa del modello, fare leva nei punti indicati dalle frecce per disincastare gli agganci.
- D)** Per rimuovere la carena svitare le viti come indicato dalla freccia.
- E)** Rimuovere la carena fare leva nei punti indicati dalle frecce per disincastarla
- F)** Gli aggiuntivi in dotazione permettono diverse configurazioni della testata delle macchine, con la possibilità di riprodurre, con l'uso di piccoli cavi elettrici, in maniera realistica il tipico accoppiamento tra unità. Con le tre barre di accoppiamento a disposizione e con l'eventuale uso di fiancate dei carrelli tagliate il modellista ha a disposizione le soluzioni per fare circolare il modello in diversi raggi di curvatura.
- G)** Gli switch si trovano nel vano decoder, per accedervi vedi punto A)
- H)** Per il digitale è possibile configurare le uscite ausiliarie: AUX3 luci comparto viaggiatori
- I)** In analogico posizionando su OFF l'interruttore 1 è possibile spegnere le luci testata A (rosse o bianche) sulla unità.
- L)** In analogico posizionando su OFF l'interruttore 2 è possibile spegnere la luce testata B (rosse o bianche) sulla unità
- M)** In analogico posizionando su OFF l'interruttore 3 è possibile spegnere le luci interne

