

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 anterior and posterior fairing remove the screws as shown in figure

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

E) Remove the case by enlarging it at the points indicated by the arrows and lifting it. In the same way, to disengage the hull, lever in the points indicated by the arrows.

F) The add-ons supplied allow different configurations of the machine head. Configuration with headboard door open.

G) Coupling with rigid bar between two Aln 773.

H) Coupling with rigid bar between Aln 773 and Aln 772.

I) Coupling with rigid bar between Aln 773 and Ln 664

L) The switches are located in the decoder compartment, to access them see point A).

M) For the digital it is possible to configure the auxiliary outputs by positioning the switches as shown in the figure. AUX 1 Cab A internal light, AUX 2 Cab B internal light, AUX 3 interior lighting, AUX 5 third light Cab A; AUX 6 third light Cab B;

N) In DC by setting the switch 1 to OFF is possible turn OFF the front headlight (White or red) on both the units (motor and dummy);

O) In DC by setting the switch 2 to OFF is possible turn OFF the rear third light on both the units (motor and dummy);

P) In DC by setting the switch 3 to OFF is possible turn OFF the rear headlight (White or red) on both the units (motor and dummy)

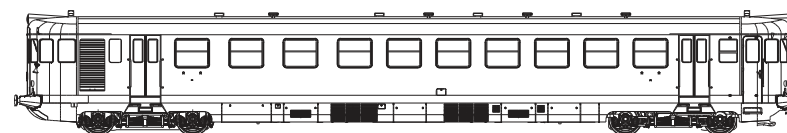
Q) In DC by setting the switch 4 to OFF is possible turn OFF the front third light on both the units (motor and dummy);

R) In DC by setting the switch 5 to OFF is possible turn OFF the interior lighting on both the units (motor and dummy);

S) In DC by setting the switch 6 to OFF is possible turn OFF the «A» cab driver light on both the units (motor and dummy);

T) In DC by setting the switch 7 to OFF is possible turn OFF rear cab driver light on both the units (motor and dummy);

Automotrice diesel ALn 773 1° serie



Se le ALn 772 avevano rappresentato la massima espressione della tecnica ferroviaria dell'anteguerra, per i nuovi gruppi progettati negli anni cinquanta furono seguiti criteri innovativi che rivoluzionarono la costruzione delle automotrici.

L'innovazione fondamentale che contribuì in maniera decisiva alla progettazione delle moderne automotrici fu l'adozione del motore piatto, a cilindri orizzontali contrapposti, detto anche a "sogliola". Ciò consentì di trasferire i motori, che prima sporgevano nelle cabine di guida, nel sottocassa e contemporaneamente di realizzare l'intercomunicazione tra i vari elementi accoppiati. L'adozione di motori Diesel di potenza elevata consentì inoltre di realizzare automotrici più lunghe, dotate di un più elevato numero di posti a sedere con divani più ampi e più distanziati migliorando notevolmente il livello di confort rispetto alle "littorine". La maggior potenza consentì anche la costruzione dei rimorchi-pilota così da costituire convogli reversibili. Alla fine del 1956 fece la sua prima apparizione il prototipo Aln 773 3501 che differiva sensibilmente nella parte frontale e per le porte di accesso in cabina dalle unità che avrebbero costituito la fornitura vera e propria. Cromaticamente, nell'ultimo periodo di prove, dotata ormai anche del terzo faro, la cassa si presentava bianca con una fascia uniforme rosso mattone che avvolgeva tutti i finestrini compresi quelli delle cabine; due baffetti convergenti a forma di V dello stesso colore ne caratterizzavano i frontali. Nel giugno 1957, mentre venivano consegnate le ultime "Littorine" del gruppo Aln 772, con i criteri costruttivi più su richiamati, fu consegnato alla F.S. il primo treno completo, nella versione definitiva, costituito dalle due automotrici Aln 773 3501-3502 e dalla rimorchiata pilota Ln 664 3501. Destinate a percorsi medio-lunghi, anche su linee di una certa importanza, furono realizzate in 70 esemplari suddivisi in due serie a cui fecero seguito negli anni successivi le 20 unità del gruppo Aln 873 ed i rispettivi rimorchi-pilota Ln 779 del tutto simili alle motrici. Per sottolineare i caratteri innovativi furono abbandonati i tradizionali colori castano-isabella adottando un vivace schema di colorazione: la cassa era bianca, con una fascia rossa all'altezza dei finestrini che convergeva a forma di grande V al di sotto dei finestrini frontali per dare un pò di slancio ad una carrozzeria non certamente aerodinamica. Un secondo schema di colorazione fu adottato fra il 1961 ed il 1965. Esso ricalcava nelle linee quello precedente ma adottava i colori degli elettrotreni utilizzando il grigio nebbia ed il verde magnolia in corrispondenza dei finestrini e della carenatura inferiore mentre sul frontale apparve il rosso cinabro. A partire dal 1966 si passò ai colori pergamena per la cassa, grigio azzurro per la fascia dei finestrini e la carenatura inferiore, rosso per il frontale ed il sottile bordo sotto i finestrini. In tutte le varianti il tetto è stato colorato in alluminio.

Sin dall'inizio le Aln 773 furono destinate a svolgere servizi di un certo prestigio (rapidi e direttissimi) lungo itinerari medio-lunghi, sulla rete non elettrificata. Fra questi ricordiamo i servizi **rapidi** lungo la linea Ionica fra Reggio Calabria e Bari e la relazione fra Torino e Bologna con successivo prolungamento sino a Rimini e Ravenna con una composizione di 2 motrici e 2 rimorchi consentita dal percorso pianeggiante. Altro servizio di prestigio da ricordare è il **direttissimo** Biella-Vercelli-Alessandria-Genova-Sestri Levante. Le unità assegnate al deposito di Cagliari furono destinate ad effettuare due direttissimi lungo la Dorsale Sarda per collegare il capoluogo con Olbia e Portotorres. I convogli, composti da due automotrici inquadranti un rimorchio, vennero rispettivamente denominati "FRECCIA SARDA" e "TURRITANO". Non era raro vedere, nei primi tempi, composizioni rinforzate dalla presenza di Aln 772 e successivamente, in particolar modo per il Turritano, treni di quattro motrici ed un rimorchio inquadrato fra le prime due. Non si può non ricordare la relazione internazionale denominata "GONDOLIERE" che, affidata ad una coppia di Aln 773, agganciate lato compartimento bagagli, dove trovava posto il servizio ristoro della C.I.W.L., verso la metà degli anni '60 collegava Venezia con Monaco di Baviera. Altro servizio importante affidato alle Aln 773 fu la "FRECCIA della VERSILIA" che collegava la pianura padana con la riviera viareggina attraverso la "Pontremolese". Difficile elencare tutti i depositi dove sono state presenti le Aln 773 durante la loro lunga ed onorevole carriera: fra i più importanti, quelli di Torino, Verona, Padova, Roma, Reggio Calabria, Cagliari. Le Aln 773 hanno rappresentato l'evoluzione tecnica della trazione Diesel leggera del dopo guerra e per circa trent'anni hanno svolto quotidianamente in modo soddisfacente i servizi affidati sia di prestigio che quelli meno nobili del trasporto locale di fine carriera.

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, illuminazione cabine di guida indipendente, predisposizione per decoder (NEM 658 Plux 22) ad accesso agevolato, diffusore sonoro già installato e collegato alla presa decoder, interni riprodotti, Sulle versioni senza motore stesse caratteristiche riguardanti assi, illuminazione e predisposizione decoder (NEM 658 - plux 22 - solo decoder funzioni)

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 the beginning, the Aln 773 were intended for services of a certain prestige (fast and very direct) along medium-long itineraries, on the non-electrified network. These include the rapid services along the Ionic line between Reggio Calabria and Bari and the relationship between Turin and Bologna with subsequent extension to Rimini and Ravenna with a composition of 2 railcars and 2 trailers permitted by the flat route. Another prestigious service to remember is the "very direct" Biella-Vercelli-Alessandria-Genoa-Sestri Levante. The units assigned to the Cagliari depot were destined to carry out two "very direct" trains along the "Sardinian ridge" to connect the regional capital city with Olbia and Portotorres. The convoys, consisting of two railcars with a trailer in the middle, were respectively called "FRECCIA SARDA" and "TURRITANO". It was not uncommon to see, in the early periods, compositions reinforced by the presence of Aln 772 and subsequently, especially for the Turritano, trains of four railcars and a trailer framed between the first two. We cannot forget the international relationship called "GONDOLIERE" which, entrusted to a couple of Aln 773, hooked on the baggage compartment side, where the C.I.W.L food service was located, in the mid-1960s connected Venice with Munich. Another important service entrusted to Aln 773 was the "VERSILIA ARROW" which connected the Po Valley with the Viareggio Riviera through the "Pontremolese". It is difficult to list all the deposits where Aln 773 were present during their long and honorable career: among the most important, those in Turin, Verona, Padua, Rome, Reggio Calabria, Cagliari. The Aln 773s represented the technical evolution of post-war light Diesel traction and for about thirty years they performed satisfactorily the services entrusted, both prestigious and less noble, such as local transport at the end of their career.

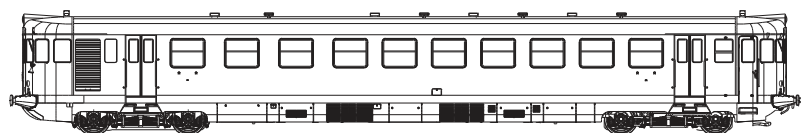
The Model

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, lighting independent in driving cabs, predisposition for decoder (NEM 658 plux 22) with easy access, sound diffuser already installed and connected to the decoder socket, interiors reproduced, On the dummy version the same features regarding axles, lighting and decoder predisposition (NEM 658 -plux 22 - only function decoder)

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 ALn 773 I° series



If the ALn 772 had represented the maximum expression of the pre-war railway technique, for the new groups designed in the 1950s, innovative criteria were followed which revolutionized the construction of the railcars.

The fundamental innovation that contributed decisively to the design of modern railcars was the adoption of the flat engine, with opposite horizontal cylinders, also called "sole". This made it possible to transfer the motors, which previously protruded into the driver's cabs, into the underbody and at the same time to carry out intercommunication between the various coupled elements. The adoption of high power diesel engines also made it possible to build longer railcars, equipped with a greater number of seats with wider and more spaced sofas, considerably improving the level of comfort compared to the "littorine". The greater power also allowed the construction of the pilot trailers so as to constitute reversible trains. At the end of 1956, the ALn 773 3501 prototype made its first appearance, which differed significantly in the front and in the cabin access doors from the units that would constitute the actual supply. Chromatically, in the last period of tests, now also equipped with the third headlight, the case was white with a uniform brick red band that wrapped around all the windows including those of the cabins; two converging V-shaped whiskers of the same color characterized the fronts. In June 1957, while the last "Littorine" of the ALn 772 group were delivered, with the construction criteria mentioned above, it was delivered to the F.S. the first complete train, in the definitive version, consisting of the two ALn 773 3501-3502 railcars and the pilot towed Ln 664 3501. Intended for medium-long routes, even on lines of a certain importance, they were built in 70 units divided into two series, which were followed in the following years by the 20 units of the ALn 873 group and the respective Ln 779 pilot trailers which are completely similar to the traction units. To underline the innovative characters, the traditional castano-isabella colors were abandoned by adopting a lively coloring scheme: the case was white, with a red band at the height of the windows that converged in the shape of a large V below the front windows to give a some impetus to a bodywork that is certainly not aerodynamic. A second coloring scheme was adopted between 1961 and 1965. It traced the previous one in the lines but adopted the colors of the electric trains using the fog gray and the magnolia green in correspondence of the windows and the lower fairing while on the front the cinnabar red appeared. Starting in 1966, the colors were changed to parchment for the case, blue gray for the band of the windows and the lower fairing, red for the front and the thin edge under the windows. In all variants the roof has been colored in aluminum.

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 del modello, rimuovere le due carene anteriore e posteriore seguendo la direzione indicata dalla freccia.

D) Svitare le viti della carena centrale come indicato dalla frecce.

E) Rimuovere la cassa allargandola nei punti indicati dalle frecce e sollevandola. Allo stesso modo disincastare la carena fare leva nei punti indicati dalle frecce.

F) Gli aggiuntivi in dotazione permettono diverse configurazioni della testata delle macchine. Configurazione con sportello testata aperta.

G) Accoppiamento con barra rigida tra due ALn 773.

H) Accoppiamento con barra rigida tra ALn 773 e ALn 772 .

I) Accoppiamento con barra rigida tra ALn 773 e Ln 664

L) Gli switch si trovano nel vano decoder, per accedervi vedi punto A).

M) Per il digitale è possibile configurare le uscite ausiliarie posizionando gli switch come in figura. AUX1 luce interna Cab A, AUX2 luce interna Cab B, AUX3 luci comparto viaggiatori, AUX5 luce 3° faro Cab A, AUX6 luce 3° faro Cab B.

N) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 1 è possibile spegnere le luci testata A (rosse o bianche) sulla unità (sia motrice che folle)

O) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 2 è possibile spegnere la luce 3° faro posteriore sulla unità (sia motrice che folle)

P) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 3 è possibile spegnere le luci testata posteriore (rosse o bianche) sulla unità (sia motrice che folle)

Q) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 4 è possibile spegnere la luce 3° faro anteriore (sia motrice che folle)

R) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 5 è possibile spegnere le luci comparto viaggiatori sulla unità (sia motrice che folle)

S) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 6 è possibile spegnere le luci cabina A viaggiatori sulla unità (sia motrice che folle)

T) In analogico posizionando su OFF l'interruttore 7 è possibile spegnere le luci cabina posteriore viaggiatori sulla unità (sia motrice che folle)

