



```
MaxBrakeForce ( 15 )  
Adhesion ( 0.2 0 )  
DerailRailHeight ( )  
DerailRailForce ( )  
DerailBufferForce ( )  
NumWheels ( 8 )
```

**La Lavagna  
degli  
Specialisti**

## STANDARDS "TECNICI" PER IL T.C.Q.

Dalla costituzione del TCQ ad oggi sono stati fatti notevoli progressi nell'impostazione dei files .eng e .wag da applicare ai rotabili, in modo da ottenere, da un lato, una dinamica più verosimile e dall'altro, soprattutto, **un funzionamento più sicuro**, in relazione alle esigenze di TS.

Il TCQ, agli inizi, si era soprattutto preoccupato di dare ai files una presentazione standard, ormai adottata da quasi tutti gli autori, mettendo un necessario ordine nei nomi e nei collegamenti; ha anche cominciato a stabilire alcune regole da applicare ai **contenuti** dei files stessi, per evitare errori di base, quali l'applicazione di un freno EP ad un E636, del .eng di un Dash9 ad un diesel da manovra di 50t, o la pubblicazione di un file .cvf non funzionante correttamente. Anche questo è stato recepito dalla maggioranza degli autori, per cui sarebbe opportuno fare un altro passo avanti:

proporre direttamente degli standards, unificati il più possibile, che permettano agli autori di proporre modelli non solo sicuri, ma anche verosimili nel funzionamento.

Per quanto riguarda **la sicurezza**, il discorso coinvolge subito tre problemi: quello degli attacchi, quello del deragliamento e quello della frenata; non tanto, quest'ultimo, per il tipo di impianto frenante ( questo riguarda, piuttosto, la verosimiglianza ), quanto la garanzia che il treno si arresti in uno spazio accettabile, e possa ripartire, fatti i dovuti interventi, dopo l'uso della 'rapida'. E' ormai impensabile proporre un rotabile privo di questi requisiti, a coloro che lo scaricano. L'applicazione degli standards di sicurezza implicherà una semplice 'copiatura' di linee, da parte del produttore.

Anche **la verosimiglianza**, non sempre separata dalla sicurezza, vuole ormai la sua parte; questo porta diritto al problema della potenza, che deve avere un valore ricavato dal dato ufficiale. Le fonti

non sono sempre concordi al kW, ma abbastanza per poter produrre un modello dinamicamente buono. Il solo problema sta nel fare qualche calcolo, per adattarla ai 'voleri' di TS. Trattandosi di **mezzi di trazione a C.C. o diesel/elettrici**, questi calcoli sono alla portata di tutti. Se si tratta di macchine dotate di cambio di velocità, o, ancor più, a vapore, le cose si complicano un po', e non dovrebbe essere il caso di proporre degli standards di pubblicazione, almeno per il momento.

Si dovrebbe quindi **garantire** all'utente un rotabile di chiara identificazione, sicuro e verosimile nel funzionamento, senza imporre troppe complicazioni all'autore, nell'impostare il .eng o .wag.