

## I MIEI PRIMI 20 ANNI DI DCC

Correvano gli anni 90 del secolo scorso quando un certo Stefano Curtarolo, iscritto alle varie mailing list fermodellistiche dell'epoca, oggi professore alla Duke University (<http://www.trevisotoday.it/cronaca/stefano-curtarolo-ricercatore-conegliano.html>), mi convinse a passare al DCC.

All'epoca questa mente brillante venne più volte criticata per i suoi modi spicci e saccenti, ma come si dice il tempo è galantuomo...tant'è che trasferitosi negli USA per intraprendere la sua carriera divenne dopo pochi mesi consigliere della NMRA, e collaborò alla definizione di alcune delle specifiche che ancora oggi vengono seguite dai costruttori di decoder e centrali DCC.



La Arnold Commander 9

In quell'epoca i decoder costavano una fortuna, si faceva fatica trovarli e molti di questi gestivano solo 9 indirizzi.

Stabilito che comunque prima o poi sarei passato ad una centrale più prestante e flessibile, iniziai a catalogare le locomotive e assegnare gli indirizzi secondo una banale logica progressiva.

Durante l'interregno della sede G.F.M. vacante (ma questa è un'altra storia, che merita di essere raccontata a parte), ebbi modo di apprezzare e valutare tutte le centrali allora in commercio grazie ai vari amici che via via si convertivano al DCC, e così provai l'Intellibox la Lenz LH100, la Digitrax Empire, l'esoterica e costosissima centrale Zimo (allora Portigliatti esponeva regolarmente a Novegro!) e tutta una serie di altre che potete vedere nel sito dell'amico Nuccio ([www.dccworld.it](http://www.dccworld.it)). In principio acquistai una centrale di basso costo, la Arnold Commander 9, che doveva il nome al fatto che poteva gestire al massimo 9 indirizzi. Le limitazioni erano pesanti, 2 sole funzioni, 9 indirizzi appunto, e nessuna possibilità di programmare i decoder.

Era pur sempre un inizio, e rispetto al controllo analogico mi sembrava una cosa fantascientifica. All'inizio per altro mi ero fatto idea che 9 indirizzi fossero già sufficienti per potersi divertire, ma subito mi resi conto che ben presto avrei dovuto fare i conti con la ridondanza degli indirizzi.



Di fatto all'epoca avevo molto più tempo libero di oggi e posso dire di aver animato le pagine della lista pubblica G.F.M. di discussioni sul DCC quando (parliamo di ormai 20 anni fa) molti nemmeno sapevano cos'era.

*La centrale Zimo*



Un giorno ebbi modo di incontrare Stefano Curtarolo in uno dei suoi viaggi in Italia per venire a trovare la famiglia. Ovviamente in valigia non aveva calze e mutande, ma treni, decoder e centrali che comprava in USA e portava in Italia per gli affamati fermodellisti italiani che faticavano a trovare prodotti abordabili.

Lui era un fervente appassionato dei prodotti NCE, e quindi dalla valigia saltò fuori una centrale NCE PowerHouse Pro (<http://www.dccworld.it/index.php?page=informazioni/centrali/NCE.html>).

Fu un vero colpo di fulmine, la sua poi era dotata di comando Wireless, che all'epoca era roba da fantascienza...

E così dopo qualche tempo me la feci acquistare da lui, e tutt'oggi è ancora la mia centrale. Mi sono permesso di mettere il link alla pagina di DCCWorld che recensisce la mia centrale, recensione fatta durante Novegros 2003.



*La NCE PowerHouse Pro con il comando Wireless*

Quel che si vede in foto è il contenuto della confezione così come viene venduta ancora oggi, con la tipica lungimiranza degli americani che insieme alla centrale ti davano due decoder in omaggio già vent'anni fa...

Messo in pensione il Commander 9 (che conservo ancora oggi perché sull'indirizzo 0 funziona da alimentatore analogico, oppure da modulo di frenatura), improvvisamente mi si è aperto un mondo di possibilità. In particolare sia la centrale che i decoder NCE offrivano la funzione degli indirizzi estesi.

Come accennavo all'inizio, fino a quel momento mi ero basato su una logica di assegnazione degli indirizzi progressiva, per cui mi ero preparato una tabella Excel in cui segnavo una serie di dati tra cui l'indirizzo, che poi trascrivevo sul fondo della locomotiva con un bollino adesivo.

Ma insieme agli indirizzi da assegnare anche la collezione cresceva, e di conseguenza iniziai a crearmi un catalogo per evitare i doppioni, ma anche per marcare i pezzi durante le manifestazioni e identificare velocemente scatole e contenuto. A questo punto i numeri da riportare sotto i modelli erano due, l'indirizzo e il numero di catalogo. D'acchito decisi di ripartire da zero assegnando un indirizzo che corrispondesse al numero di catalogo. Che sulle prime sembrava la soluzione, ma benché io non abbia ne 99 ne 127 locomotive (indirizzo massimo ammesso sfruttando solo la CV1 in base al decoder) in realtà tutto il materiale rimorchiato rientra nel catalogo e i numeri salivano in fretta!

E poi iniziavano a presentarsi dei problemi di "convivenza" sul plastico, problemi che anche molti di voi hanno vissuto nelle recenti manifestazioni quando più soci vogliono far girare i loro modelli a cui per caso hanno assegnato lo stesso indirizzo. Una gran confusione, ma anche il rischio di creare incidenti durante la circolazione senza nemmeno rendersene conto, con tutte le spiacevoli conseguenze che ben conosciamo.

A questo punto mi sono addentrato nella logica degli indirizzi estesi. Non entro nel tecnicismo delle CV, qui ognuno può studiarci il manualetto del decoder che ha acquistato. E poi la mia fantastica centrale NCE fa da sola i conti delle CV, quindi io decido solo che indirizzo dare, al resto ci pensa lei.

Gli indirizzi estesi sono nati con le norme americane NMRA, e guarda caso consentono di assegnare un indirizzo di 4 cifre alla locomotiva. Dico guarda caso perché le locomotive americane sono sempre identificate tramite un numero di massimo 4 cifre, siano esse a vapore o diesel. Il numero è ben visibile, e spesso è illuminato. Quindi niente di più naturale per il modellista americano assegnare alla sua Big Boy 4023 l'indirizzo 4023, senza bisogno di scriverlo o annotarlo da nessuna parte perché è lì, ben visibile sulla fiancata o sulla testata del modello!



Al vero sulla stessa linea non gireranno mai due locomotive con lo stesso numero, e così anche sui plastici americani (che sono sempre molto realistici anche nella gestione dell'esercizio, non si gira tanto per...) non ci saranno mai due locomotive con lo stesso numero, il che esclude a priori ogni possibile confusione con gli indirizzi dei decoder.

Volendo trasferire la logica di assegnazione degli indirizzi alla realtà FS, decisi così di assegnare l'indirizzo sfruttando il numero di pancone. Ma non è così immediato perché le nostre macchine sono identificate da 3 cifre in base al gruppo di appartenenza (E.444, E.636, E.428, Gr.740, Gr.625 ecc), e poi da un progressivo

che nella maggior parte dei casi è di altre 3 cifre (eccezioni le AIn, qualche automotore e materiale leggero in genere). Io personalmente ho deciso di prendere l'ultima cifra del numero progressivo.

Quindi alla E.444.005 ho assegnato l'indirizzo 4445, alla E.645.105 l'indirizzo 6455, alla E.626.027 l'indirizzo 6267 e via scorrendo. Certo, può sempre capitare il doppione perché su gruppi con una storia molto longeva e moltissime macchine riprodotte ci possono essere due locomotive con lo stesso indirizzo. Ad esempio la E.656.155 ed E.656.255 secondo la mia tecnica avrebbero lo stesso indirizzo, ma più banalmente la E.444.005 e la E.444.015.

Insomma, il suggerimento che vi do è di adottare gli indirizzi estesi, io ho adottato la tecnica sopra esposta perché mi aiuta anche nel decidere l'indirizzo da dare e soprattutto non devo scrivermelo da nessuna parte. Poi ciascuno di voi può adottare una tecnica simile, magari scegliendo una combinazione differente (ad esempio la prima cifra del gruppo e tutto il progressivo).

Certo è che la possibilità di trovarsi sul plastico con lo stesso indirizzo diventa davvero remota.

Ad ogni modo non sono ancora soddisfatto, il numero di CV nei decoder è cresciuto a dismisura, ma nulla è stato fatto per estendere il range di indirizzi disponibili, ma di questo parleremo la prossima volta. Così come parleremo di come comportarsi con le carrozze, adesso che mi sto dilettaando nel dotare di stecche luminose digitali le mie carrozze passeggeri!

*Testo di Paolo Bardotti*