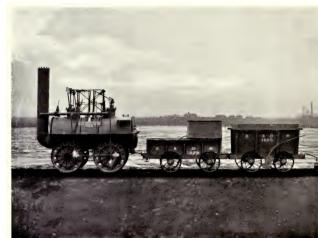


# El sueldo del maquinista

Tiempo máximo: 1,000 s Memoria máxima: 4096 KiB

<http://www.aceptaelreto.com/problem/statement.php?id=825>

En el mundo del ferrocarril, hoy día lo normal es que los maquinistas tengan un salario mensual pagado por las empresas ferroviarias. En el siglo XIX, en el mítico ferrocarril de Stockton y Darlington, primero abierto al público que utilizó máquinas de vapor, comenzaron también con ese modelo, pagándoles un salario diario de 3 chelines y 8 peniques (un chelín equivalía a 12 peniques). Sin embargo en febrero de 1826 la compañía llegó a un acuerdo con ellos y pasó a pagarles de forma distinta: les daba un cuarto de penique por tonelada y milla de carbón transportada con la condición de que se hicieran cargo no solo de los trayectos de ida y vuelta sino también de engrasar los cojinetes de las ruedas, pagar los salarios de sus ayudantes y fogoneros, y encargarse de pagar el carbón utilizado por la máquina, sebo, aceite, cáñamo, etc.



Como dijo un personaje de la época, ese acuerdo consiguió “convertir a un hombre honesto en un pícaro” pues los maquinistas pasaron de no escatimar en gasto de combustible cuando corría a cargo de la compañía a comprar lo justo y “coger prestado” del carbón que transportaban cuando tenían que pagarlos ellos.

Con los presupuestos de la época, no obstante, era normal esa picardía pues los ingresos de los maquinistas a duras penas llegaban para pagar todos los gastos. Más habría valido al sindicato haber hecho cálculos antes de aceptar el trato.

## Entrada

La entrada comienza con un número en una línea independiente con la cantidad de casos de prueba que vienen a continuación.

Cada caso de prueba está compuesto por varios números. Los dos primeros indican el número de toneladas transportadas y la distancia (ninguno de ellos supera las 100 unidades). A continuación aparece el número de peniques recibido por cada tonelada y milla movida. Tras eso aparece la información de los gastos a los que tendrá que hacer frente el maquinista: coste del combustible por cada milla recorrida (recuerda que el viaje debe ser de ida y vuelta y que es un valor medio válido tanto si el tren va con carga como si va sin ella), coste de la materia prima para el mantenimiento necesario para cada viaje (aceite, cáñamo, etc.) y el salario que hay que dar a los peones que ayudan con la carga y descarga.

Todos los valores monetarios serán en peniques, números enteros y ninguno será superior a 100.

## Salida

Por cada caso de prueba se escribirá un número con el resultado económico del viaje para el maquinista en peniques. Si el viaje sale rentable el número será positivo con la cantidad ganada. Si el viaje no sale rentable el valor será negativo con la cantidad perdida.

## Entrada de ejemplo

4
10 10 5 0 0 0
10 10 5 0 70 80
10 10 5 5 70 80
10 10 2 5 70 80

## **Salida de ejemplo**

500
350
250
-50

**Autor:** Marco Antonio Gómez Martín.

**Revisor:** Pedro Pablo Gómez Martín.