

Á%opitÁ¶dobozos modellek tuningolÁjsa 4.rÁ©sz

HozzÁjadta: Szeibel Laszlo

2007. augusztus 29. Szerda 19:36

UtolsÁ³ frissitÁ©s 2007. szeptember 19. Szerda 14:28

Na nÁ©zzÁ¼k tovÁjbb, mire jutunk. Az idegen sebek â€žalkotÁ³jaâ€•, mondhatnÁjm barkÁicsolÁ³ja, a slampos munkÁjÁjt Á©g prÁ³bÁjltá â€œ tuningolni â€œ, hogy az Á¶sszes elkÁ©pzelhetÁ, - Á©s el nem kÁ©pzelhetÁ - felÁ¼letet szabÁjlyosan telezsÁ tudom Á©n honnan vett idegen cikornyÁjkkal s dÁ-szÁ-tmÁ©nyekkel, amik a pÁrizsi rajzon sehol sem IÁjthatÁ³k!

Ahelyett, hogy a tÁ©nyleges dÁ-szÁ-tÁ©seket csinÁjltá volna meg becsÁ¼letesen ! De kedves barÁjtaim! Ez Á-gy igazÁjn nem megy! Ahogy a festÁ©k se takarja el az alatta fekvÁ ' slampos munkÁjt, sÁ't inkÁjbb kiemelni, a giccsparÁjdÁ©s idegen diszek sem rejtik el a slampos, trehÁjny munkÁjnkat! TÁ¶bbet ehhez a tÁ©mÁjhoz nem is szÁ³lok.

Á

A fÁ©nykÁ©pek magukÁ©rt beszÁ©lnek! Itt jÁ³! IÁjthatÁ³ az alsÁ³ tÁ¼kÁ¶r fapasztÁjÁjnak eredeti szÁ-ne is. (A sÁjrga nyila mutatjÁjk az idegen diszeket.) Á•gy nem.

Á

Á
Á

Á
Á
Á
Á

Á
Á•gy

Kétféle:

Kétféleből csak 1 db 0,5 mm-es szálból, s pocsék minőségben. Olyan laza volt, hogy nem csak a végeken bon- fel, ha csak rántom, hanem kizárólag is. Ki kellett volna dobni, de miután én mindent megtartok, később felhasznál- egy olcsó, mondhatnám szörnyenletes viking hajóhoz. De a megrendelést elrejtett volt vele.

Szálval az új kétféleket venni, 0,5 ; 0,75 ; 1 ; 1,25 db 1,5 mm-ben. (Ahhoz lusta vagyok, hogy saját magam csináljam, ezért- verjem az újakat, mert szerencsére jó minőségben kaphatók, meg a horgoláshoz is fel lehet használni. Csak a 2- nál vastagabbakat kénytelenül magam sodorni.) (Tuning19) A blokkok kimondottan elfogadhatóak voltak, kénytelenül (furcsán) az új kétféle blokkjai voltak igazán szépen megcsinálva, igaz, furatok nélkül, csak elrejtve, de a kifogás nem volt probléma.

Az új bocoknak szálból-tott rudak is szépek voltak. Egy aztán ezekkel nem sok baj volt.

A vitorlarudakat két részből kell készíteni, a poszt-után mindkét rész egyik oldalát a megfelelő hosszban kis- laposra kell csiszolni, hogy egymáson felfekedjenek, s aztán újsszeragasztani, helyenként szálakkal megerősíteni, s aztán fekete festeni. Festés után megfelelő távolságban 0,5-ás fekete (nem világos és nem barna!) kétféle- mentel újsszekálni. (Tuning21)

De azért a győzeletes új bocfejekbe a csigák nyálását kimartam, s a kétféle- esztergált csigákat szereltem beléjük. (Tuning20)

Most kell (legalább az egyik) pumpa karját a fűzőra erősíteni, ez az én. új pumpa.

Á

-
Pumpa

- árcédugattyóróda
- Kar
- Házzáskártya
- Kartartás kártya
- A árca ríngatás árca kártya
- Fedélzet
- Árboc

Á
Á

- FÁÁrboc
- Pumpa
- Pumpakar a fÁÁrbocra akasztva
- A árca ríngatás árca- kártya (Tunning22)

A kar egyik vége egy rívid kártyadarabbal a pumpa ázbávdugattyóval volt ásszekártya. A kar másik vége kártyadarab volt kártya - az alsó végén egy-egy csomával, Ágy több ember is ríngathatta, Aztán megy az ázÁlláskártya, - ami itt natúr Ács nem sártyabarna! - mint az Ágyba csinálás!

Valóban a latin vitorlázás hajókánál nem beszélhetünk ázigazi Álláskártya, mint a keresztvitorlázat Ács ahol a csarnokok s a tarcsok macskafejekkel ill. Doodshoft

kengyelekkel vannak fixen rígzá-tve. A sebek (s a többi latin vitorlázás hajók) csarnakjai csigasorokkal s pecekkel vannak a mellvéd belső oldalára - gyorsan oldhatóan - rígzá-tve. Az oldalkártya-csigasorok alsó vége, meg egy csomó máskártya is, mint a Ghanjínál, Án.Á pecekkel (Knebel) voltak másik kártyához erásá-tve, - a kártya Ács oldhatóság miatt.

Á

A latin vitorlázat sebek egyáltalán nem hordtak tarcsot, csak a az Án. Polacker -vegyes vitorlázat - sebek. (Franciájul Mistyque)

Az Indiscret-nál a kápen látható, az elÁrboc Ács az orrárboc kártya fészálá kártya nem tarcs,

hanem eventuel egy áéžrepÁ¼lÁ'á•, hÁ;romszÁ¶gletÁ± orrvitorla kÁ¶tele.

PatrÁ;cot se talÁ;unk, mert a vitorlarudak ejtÁ'kÁ¶tele betÁ¶ltÁ¶tte ezek szerepÁ©t is.

Á

Á
Á
Á

Á
Á
Á
Á

A kÁ©sz Á;llÁ³kÁ¶tÁ©zet. A rudakat fel kellett kÁ¶tnÁ¶m vitorlÁ;jk nÁ©lkÁ¼l, mert egy kiÁ;llÁ-tÁ;sra vittem, s a vitorlÁ;jk mÁ©g nem voltak kÁ©sz. De legalÁ;bb ilyen fotÁ³im is vannak.

FutÁ³ kÁ¶tÁ©zet:

A nehÁ©z rudak mozgatÁ;jsÁ;ra a kÁ¶vetkezÁ' kÁ¶telek szolgÁ;ltak :

A vitorlarudak alsÁ³ vÁ©gÁ©n 3 kÁ¶telet talÁ;unk. A kÁ¶zÁ©psÁ' a rudak lefelÁ© valÁ³ hÁ°zÁ;jsÁ;ra szolgÁ;lt.

EjtÁ' - a dupla ejtÁ'kÁ¶tÁ©l alul egy 5, ill. a besannÁ;l 3 csigÁ;s nehÁ©z blokkon volt keresztben Á;tfÁ±zve Á©sÁ innenÁ a nÁ©gyszÁ¶gletes Á;rbocejben talÁ;lhatÁ³ 4 csiga kÁ¶zÁ¼l az alsÁ³ kettÁ'n elÁ'refelÁ© Á;ttevetve, ahol a kÁ©t Á¶sszekÁ¶tÁ¶ egy pecek volt rÁ¶gzÁ-tve, ami a vitorlarÁ°d rÁ¶gzÁ-tÁ'kÁ¶telÁ©nek a áéžszemÁ©nâ• volt Á;tbujatva. Az 5 csigÁ;s blokk alatt mÁ©terrel volt egy 6 csigÁ;s blokk, Á©s a kettÁ' egyÁ¼tt alkotta az ejtÁ'kÁ¶tÁ©l csigasorÁ;jt. (Reep) (LÁ;sd az elÁ'zÁ' EjtÁ'blo kÁ©pet.) (Nem tudok rÁ;j magyar nevet.) A kÁ©t szÁ©lsÁ't talÁ;in alsÁ³ fordÁ-tÁ³kÁ¶tÁ©lnek nevezhetnÁ©nk, mert ezek kel le rudak alsÁ³ vÁ©gÁ©t jobbra vagy balra hÁ°zni. A rudak alsÁ³ vÁ©gÁ©tÁ'l egy áéžalsÁ³ karkÁ¶tÁ©lá• vezetett felfelÁ©, Á©s az csigÁ;jnak egyikÁ©n Á;ttevetve az Á;rboce mÁ¶gÁ¶tt levezette egy csigasoron volt rÁ¶gzÁ-tve. A rudak felsÁ' vÁ©ge Á©s az Á;j kÁ¶zÁ¶tti tÁ;volsÁ;jg kb. felÁ©nÁ©l volt a áéžfelsÁ' karkÁ¶tÁ©lá• a rÁ°dra kÁ¶tve, innen az Á;rbocej felsÁ' csigÁ;jinak a áéžm Á;ttevetve s az Á;rboce elÁ'tt egy csigasorral rÁ¶gzÁ-tve.

Kb. ugyancsak itt voltak a vitorlarÁ°dra kÁ¶tve a kÁ©t áéžfelsÁ' fordÁ-tÁ³â• csigasorÁ;jnak a felsÁ' blokkjai egy-egy rÁ¶vid kÁ¶tÁ©ldarabbal. Ezek tkp. nem voltak igazi fordÁ-tÁ³k, hanem a hosszÁ° vitorlarudak felsÁ' vÁ©gÁ©nek a kilengÁ©sÁ©t akadÁ;jlyoztÁ;jk meg. (Az elÁ'- Á©s fÁ'vitorlarudak hossza

majdcsak hogy elárte a hajás hosszát! Az Indiscret f'vitorlarájának a hossza 36,5 m volt !)

A vitorlák kátelei :

Kivonás : A vitorlák hátsó, alsó csőcsőn volt 2 kivonás.

Bevonás : A vitorlák hátsó ázfőggá'legesá• Áónak kb. 1/3 Ás 2/3 magasságban találunk két bevonást. Ezek vitorládön a megfelelő magasságban vannak felítve, az egyik oldalon vezetnek lefelé, Ás a vitorlák hátsó Áón (1/3 Ás 2/3) kápzett kátszemeken Átvezetve a másik oldalon ugyanott találhatók blokkokon Átvezetve a fedézetre rítve.

(Előst, ezt előg nehéz magyar-tanom ! Á Talán a kápeken láthatók.)

Fogásolások: Eredetileg a Földközi Ás - Arab tengeren Ás az Indiai Áceánon vitorlázás latin vitorlázat° hajás nem ismerték a fogásolások káteleket. Ezek helyett tbb, káláb' nagyságú vitorlák tartottak a fedézetben, illetve vitorlarakárban Ás ezeket az idájáirásnak megfelelően cserégették. Viharos idá'ben pl. a besan legkisebb vitorlájait a f'vitorlarádra kátták. Ágyá a legkisebb Ás legnagyobb vitorlafelálet káztátti arány kb. az 1:10 -hez arányt is elárhette. azaz a legkisebb pl. 30 m2, s a legnagyobb 300 vagy akár 350 m2-t is elárhette.

Az Á Indiscret fogásolások kátelei már az Ászaki behatásra vezethetők vissza. De ellentben a keresztvitorlák a fogásolások kátelek sora, soha sem a vitorla felső Áóvel párhuzamosan vezetett, hanem az alsó, első csőcsőktől kiindulva, felfelé srógen a felső csőcső alatt kb. 2-3 m-el találhatók ponthoz.

Á

Vitorlák

Nagyon szép anyagot adtak a dobozhoz Ás a szá-ne is megfelelő volt. A vevő ugyan megrendelte még hozzá a varrott vitorlakészletet ami viszont csapnivaló volt!

Durván szét vastag anyag volt, a varratok pocskok, Ás ami mindennek a teteje, a szegélykáktelek valamiféle hurkaszerá Átsékel voltak imítájlva! Sikerült rála a vevő't lebeszénem, megegyeztünk, hogy visszaváldi, Ás a Ájában meg egy kis felárral, Án szebb vitorlák gyártok neki. (Tuning23)

Á

Nos - modellvitorlájit sokfélelekőppen Ács sokféle anyagbÁl lehet kÁcszÁ-teni. Hogy mennyi szemÁttel talÁjlkoztam Ács is! SÁjrgÁjra festett, lakkozott kemÁcnypapÁ-r, japÁjnpapÁ-r, durvÁjn szÁtt vÁjszon , sÁt festett alumÁ-nium vagy rÁcz fÁsliak. Nem beszÁlve a mÁanyag kitek vastag mÁanyag vitorlÁjirÁl!

Mint mÁjr emlÁ-tetem - ÁMÁretarÁjnyok ...Á - a lehetÁ legfinomabb (de nem ÁjtteszÁ) batisztot

teÁjban kell ÁzsÁ-nesÁ-teniÁ. (Nem fÁzni! Hideg teÁjban!) SzÁjrtÁ-tani nedvesen, vÁ-zszintes felÁleten kell. Nem szabad csavarni sem centrifugÁjni! AztÁjn vasalni. A kiszabÁjs utÁjn a 2 - 3 mm-es szegÁseket vasalÁval felhajtani, Ács aztÁjn megfelelÁ ragasztÁval ragasztani. AztÁjn a szegÁseket vÁgigvarrni. Kihegyezett, de kissÁ rÁjdiuszosra csiszolt hegyÁs, 1B-s , HB-s ceruzÁval a sÁjvok hatÁjrait, meg a fogÁsolÁs kÁttelek sÁjvjait (ha vannak) berajzolni, Ács az Ásszes varratot gÁpen 2 mm-es ÁltÁsekkal vÁgigvarrni.

KÁzzel felvarrni a szegÁlykÁtteleket, mÁgpedig Ágy, hogy a varrÁszÁjlak megkerÁlik a szegÁlykÁtteleket, s annak a ÁmeneteibeÁ belefekszik. Nem kell ÁjtszÁrni a szegÁlykÁtteleket! Ács egyÁttal kialakÁ-tani a vitorla sarkain a fÁleket.

FogÁsolÁs kÁttelek : Egy rÁvid darab 0,5-0,7 mm-es kÁtÁre csomÁt kÁtÁnk, tÁvel ÁjthÁzzuk a megfelelÁ helyen, Á vitorla mÁsik oldalÁjn is csomÁt kÁtÁnk, Ács a hosszÁjt mÁretre vÁjgjuk. Mivel ezek a ÁcÁrnÁj ÁcÁ sprÁdek, s vÁsszevissza Ájllnak, ezÁrt kissÁ megnedvesÁ-tve ÁmÁsvÁsziÁ Á-vekbe rendezve Áket mindkÁt oldalon egy csepp a vitorlÁjhoz rÁjgztÁ-tjÁk.

A vitorlÁjkat rÁvid, natÁr szÁ-nÁ kÁttelekkel kÁtjÁk a rÁdra.

Nagy hajÁknÁj soha nem egy hosszÁ kÁtÁl spirÁjisan ! Az ok nagyon egyszerÁ : Ha egy kÁtÁspirÁj egy helyen elszakadt, a szÁl semmi perc alatt lerÁntotta volna a vitorlÁjt !

Hogy a rudakra a blokkokat a vitorlÁj elÁtt vagy utÁjn kÁtjÁk a rudakra, az elvileg mindegy, kinek hogy kÁjnnyebb.

- Csak kis hajÁkon !
- Az ÁkörtÁl a 17. sz-ig
- Kb. 1600-1850
- 1850 utÁjn un. Jackstag - ra
- A vitorlÁj felsÁ csÁcskeinek bandÁjzsolÁjsa a rÁdvÁgekre 1850-ig
- A vitorlÁj felsÁ csÁcskeinek bandÁjzsolÁjsa a rÁdvÁgekre 1850 utÁjn

Á

A futÁkÁttelek sÁmÁjja az olasz rajzon is kb. 90 %-ban rendben volt, eltekintve azoktÁl, amiket

a kártyákban tartott pumpákra kellett volna kártyáztatni. Itt tkp. csak egy fontos szabályra kell figyelni. Nem elég a futókártyák laza végét egyszerűen a bakra vagy a szegre kártyáztatni, s aztán levágni! S ha hosszabb szálra ki kell engedni honnan vesszük a kártyát ?? (Legalábbis a valóságban !) De éppen ezért a modellen a bakra vagy a szálra tekercsben akasztva, vagy mellettük a padlón feltekerve kell őket ábrázolni!

Ez a padlón még csak elég egyszerűen megy, egy-egy csepp ragasztással. De a szegeken le kell ragasztani a modellek a csatlakozásokra és a sprádság miatt ez elég nehéz. De erre is megvannak a sokféle megoldás a kártyák mellett a kártyákhoz tartozó csatlakozások. De erről majd később.

Miután semmi idegem nem volt saját zsinórokat készíteni, így vettem őket. Igaz, hogy meglehetősen spráds selyemből vannak, de egy kis gyakorlattal egyszerűen a helyekre lehet őket gyártani, s a rúd vagy a vitorlán egy csepp ragasztással rögzíteni.

Á
Á
Á

Itt meg kell jegyezni a legalapvetőbb hibákat a modellzsinórokban.

1 - A modell kártyákban vagy szálcsendben áll (vitorlával vagy návkál) - a zsinór furcsa módon deszkalapra egyszerűen vagy egy kicsit hullámosan valamilyen irányba állnak.

2 - A hajó (modell) dagad vitorlával és elég elre és hajózik, a zsinórok ellenben bájosan lobognak hátrafelé ???! Szóval szemben ? Ha a szál hirtelen fáj, akkor logikus módon a zsinórok elrefel kellene lobogni ! Ill. mindig szálirányban ! Vagy ?

Az igazi zsinórok meglehetősen vastag anyagból voltak készültve, így valójában csak erős szálban lobogtak olyan szépen. Eltekintve az ún. Flamme-kál (nagyon hosszú vészonszik) és a kősből feljött jelzőzsinórok.

S itt felmerül a kérdés - olvastam a vitákat - vitorlával vagy návkálle, ha vitorlával akkor dagad vagy láttad

Ehhez illik a kártyákat tudni :

A kártyákban - rövid tartózkodás esetén - a vitorlákat felvonták, s rögzítették. (Ez egyébként egy nehéz dolog, vitorlákat felkártyáztatni le kell ragasztani a kártyákhoz. A 14-18. százig egyszerűen kártyáztatott fel, mint kősből tekercsben !)

Á

Kb. 1700-ig a vitorlákat egyszerűen csak a rudak alá kötötték. 1700 után a vitorlákat a vitorlarudakra felpakolták s ott kötötték meg őket.
(Fr. 74 Ágyás Le Superbe modelljén).

Hosszabb tartózkodásnál a vitorlákat mindig leszerelték, s kitergettették szíradni. Ez esetben a felső rudakat mindig felfelé fordították, s az összes rudat vierkant-ba állították, azaz merőlegesen a hossz tengelyre.

Ebben az állapotban tehát a hajónk a kikötőben fog állni.

Esetleg járólhatjuk még pontosan azt a pillanatot, amikor a hajó éppen hogy befutott a kikötőbe, vagy éppen egy szélcsendes zónában van, ilyenkor a vitorlák láttádként állnak.

Á

De ilyenkor a felső vitorlák alsó része (főleg középkori, hasas vitorláknál) állt az alatta lévő rúd alá láttádként. Nem szétválasztva. De az őrt dagadó vitorlák járólásaira is van néhány elfogadható módszer. Ehhez azonban ismernünk kell a különböző korszakok vitorláinak a határait ! A középkorban a vitorlák nagyon hasasak voltak, mert azt hitték, hogy a hasas vitorlák a szelet jobban befogják ! (Ennek persze éppen az ellenkezője az igaz ! Ez egyszerű fizika ! Minél kisebb felületen oszlik el ugyanaz a szélnyomás, annál nagyobb lesz az adott egységnyi felületre (m²) eső nyomás, és fordítva ! Ám minél nagyobb a vitorla, annál többet kell vektorokkal számolni.) mert az alsó vitorlák aránytalanul nagyok voltak, középen is voltak kivonások.

Ez jól látható a képen.

Ez egy spanyol galeon-t ill. karrak-ot (?) járól kb. 1560-ból. P. Breughel metszete. A vitorlák hasasága felfelé csökkent.

Az évszázadok során a vitorlák szabása egyre laposabb lett, s végül a klippereknél, s a Windjammer - eknél (Sz. Szélesel, - a klipperek utadai, mint pl. a P-Liner hajók, a Preußen (ma az orosz Kruzenstern), Padua, Potosi, Pamir s a Passat (ma restaurálva a bécsi kikötőben)) egészen extrém laposan lettek szabva.

Â francia Windjammer

-Â nÂ©gyÂjrbocos bark

nÂ©met Windjammer

- Â¶tÂjrbocos Vollschiiff

- â€œ teljes hajók â€œ

A latin vitorlázkat egyszerÂbb egy kicsit hasasra beÂllÂ-tani, ez ÂltalÂban jÂl sikerÂl a vitorlarÂd, Âs a (hÂtsÂ, alsÂ) kÂt csÂ¼csÂ¶kkÂ¶tÂ (kivonÂ) megfelelÂ beÂllÂ-tÂsÂjval.Pl. ez a sebekemen a vÂlemÂnyem szerint jÂl sikerÂl, s vitorlÂk most Âgy Âllnak, mintha a hajók jobboldali (SB) hÂromnegyedes szÂlben egy hosszÂ Â-vÂ± kanyart venne Âppen. Ezt a benyomÂst meg lehetne erÂsÂ-teni, ha a modell az ÂllvÂnyon nem egyenesen Âllna, hanem balra bedÂlne.

A sebek az erÂsen kifelé dÂlÂ oldalai miatt 45 fokos dÂlÂsszÂ¶get elviselt felborulÂs nÂlkÂl, akÂr csak mai modern jac

A keresztvitorlÂknÂl egy kicsit nehezebb a dolog, fÂleg az alsÂ vitorlÂknÂl. De ezt majd egy mÂsik cikkben tÂrgyaljuk meg.

Ezzel egyelÂre befejeztem az â€œ ÂpÂ-tÂdobozok tuningolÂs â€œ -Ât, de kÂsÂbb mÂg vissza fogok tÂrni erre a tÂ modellek ÂpÂ-tÂse kapcsÂjn. De elÂtte szeretnÂk egy Âj sorozatot indÂ-tani, azoknak, akik kizÂrÂlag terv utÂn akarÂ ÂpÂ-teni. Ami sokkal de sokkal nehezebb, mint konzervbÂl ÂpÂ-teni. S itt elÂzetesen meg kell jegyezni, hogy aki terv utÂn akar ÂpÂ-teni, annak nagyon-nagyon nagy tÂ¼relemmel kell rendelkeznie ! Heteket- hÂnapokat rÂj kell szÂnnia a kutatÂsra s a szakirodalom tanulÂnyozÂsÂjra. Nem akarom senkinek se a kedvÂt szegni !

MÂr emlÂtettem. A pocsÂkabbnÂl pocsÂkabb â€œ tervrajzokkal â€œ DunÂt lehetne rekeszteni.

De mi van akkor, ha a rajz jÂ, de hiÂnyzik a tapasztalat, az Âvek sorÂjn ÂsszegyÂjtÂtt elmÂleti tudÂs? Az igazÂjn jÂ rajzok nem kezdÂknek kÂszÂlnek ! Ahogy egy gÂpÂszmÂrnÂ¶knek sem kell elmagyarÂzni, hogyan olvasson egy alkatrÂszrajzot, ugyanÂgy egy jÂ hajók (modell) ÂpÂ-tÂnek nem kell elmagyarÂzni, hogyan kell egy metszetet vagy vÂ-zvonrajzot Ârtelmeznie ! Vagy pÂldÂul a rÂgi hajók kÂ¶tÂzete! A dobozok ÂpÂ-tÂsi utasÂ-tÂsaiban olvashatÂ meg oda 0,5 mm-es kÂ¶telet kell kÂ¶tni . OK. De miÂrt ? MÂrt Âppen oda ? S mÂrt Âppen 0,5 mm-est ?

Nem akarom az un. gyakorlati embereket megbÂntani , de sajnos elmÂlet nÂlkÂl nem megy !!!

Akit nem Ârdekel az elmÂlet, az lehet hogy nagyon tetszÂs kopjafÂt tud faragni, - habÂr egy igazi szÂkely rengeteg hibÂt talÂlna benne - az soha nem lesz igazi hajókmodellezÂ, hanem csak egy szobadÂ-sz kÂszÂ-tÂ. MÂg egyszer : Nem

akarom senkinek se a kedvét szegni !!!

Fel tudom rajzolni az utat : Ezen az úton kell menned, ha hajózással akarsz lenni !

Ez az út nem lesz könnyű, s talán tele lesz kitérőkkel, s hibákkal. Hogy ezeket a kitérőket s hibákat el tudd kerülni, ebben tudok segíteni.

Flamenco

Korábbi cikkek:

- A dobozos modellek tuningolása 1.rés
- A dobozos modellek tuningolása 2.rés
- A dobozos modellek tuningolása 3.rés