

LA MANUTENZIONE DELLE ASG

Questi tutorial sono proprietà esclusiva del Soft Air Team Katana

www.katana-tv.it

Cureremo in questo tutorial la manutenzione della mitragliatrice pesante TOP M60 LONG



**QUESTA E' LA PIU' COMPLICATA E DIFFICILE ASG
DA SMONTARE ESISTENTE SUL MERCATO DEL SOFT
AIR , SE NON AVETE ESPERIENZA LASCIATE
PERDERE, RIVOLGETEVI A PERSONE ESPERTE!!!!!!!**

Monteremo prodotti ad elevata resistenza:

ingranaggi acciaio

pistone rinforzato

cilindro in acciaio



Innanzitutto togliamo la batteria posta nell'astina anteriore e i pallini dal caricatore posteriore, cominciamo poi a levare il coperchio posteriore, c'è un perno che blocca il tutto, questo è fissato con due bloccaviti, basta toglierne uno e si può estrarre il perno e levare il coperchio:



Il coperchio ha una molla piuttosto grossa quando leverete il tutto state attenti che non vi salti su un occhio!



Con due cacciaviti togliamo uno dei due bloccaperno:



Sfiliamo via il perno che trattiene il coperchio:



Ecco il risultato ottenuto, i due dischetti di metallo che vedete vanno posti tra l'occhiello del coperchio e quello della sede dove va' inserito, la molla invece va messa tra i due occhielli del coperchio, quando sarà da rimontare il tutto dovrete armarvi di santa pazienza perché il perno deve passare tra i quattro occhielli, i due dischetti di metallo e la molla, che ovviamente farà fatica a ritornare nella sua sede, ricordatevi che la molla ha un'estremità piegata che va' posta verso l'alto in direzione del coperchio.



Ora svitiamo la vite che unisce la canna posteriore dell'M60 alla astina flessibile nera del distributore di pallini:



Sfiliamo via la canna posteriore:



Ora togliamo la tacca di mira, svitiamo la vite a croce laterale:



Successivamente quella superiore:



Iniziamo a togliere la vaschetta dei pallini, e' trattenuta da 5 viti esagonali, USATE GLI UTENSILI ADATTI PERCHE' QUESTE VITI SI ROVINANO FACILMENTE:



Ecco il risultato:



Cominciamo ora a togliere la parte del gruppo cilindro-pistone, basta togliere solo 5 viti, per capire quali sono, seguite attentamente queste indicazioni, tre si trovano sul lato destro, la prima è vicina al

calcio ed e' a croce, le altre due sono alla stessa altezza, la prima è subito sopra all'asta di armamento, la seconda è sulla stessa linea più' indietro.
Sul lato destro le altre due viti che mancano sono sulla stessa linea delle altre del lato sinistro.



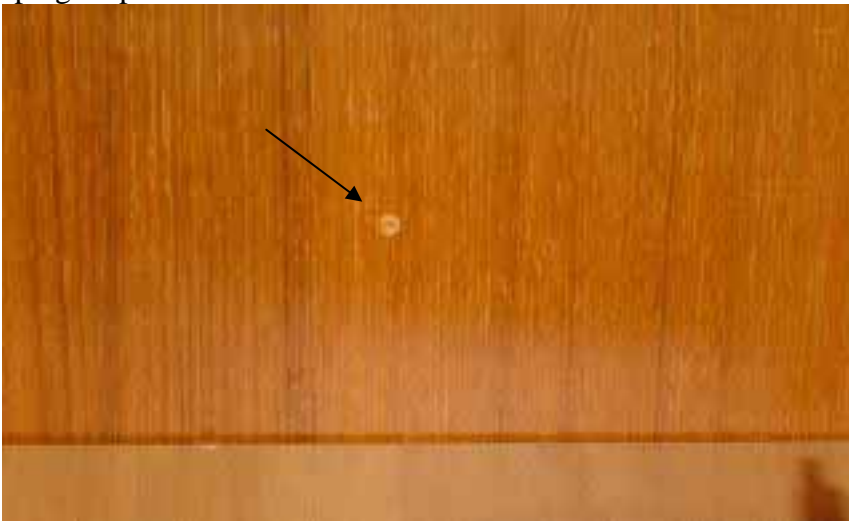
Procedete tranquillamente a togliere le viti come dicevo:



Ed estraete il gruppo cilindro-pistone, basta fare leva dal fondo e tirare **DELICATAMENTE** verso l'alto:



Quando togliete questa parte potrebbe succedere che parta un pallino perché la molla si rilassa e spinge il pistone. STATE ATTENTI CHE NESSUNO CI STIA DAVANTI!!!!



Questa e' la parte del gruppo cilindro-pistone, ne riparleremo più avanti:



Quella specie di gancio d'acciaio che vedete e' lo spingipallino, studiate bene la posizione in quest'immagine:



Cominciamo ora a togliere il calcio, questo e' fissato da 5 viti, quattro sono esagonali poste sui lati ed infine c'è né una più grossa a croce posta sul retro del calcio:



Sfilate via il calcio delicatamente altrimenti rischierete di rompere i cavi del motore:



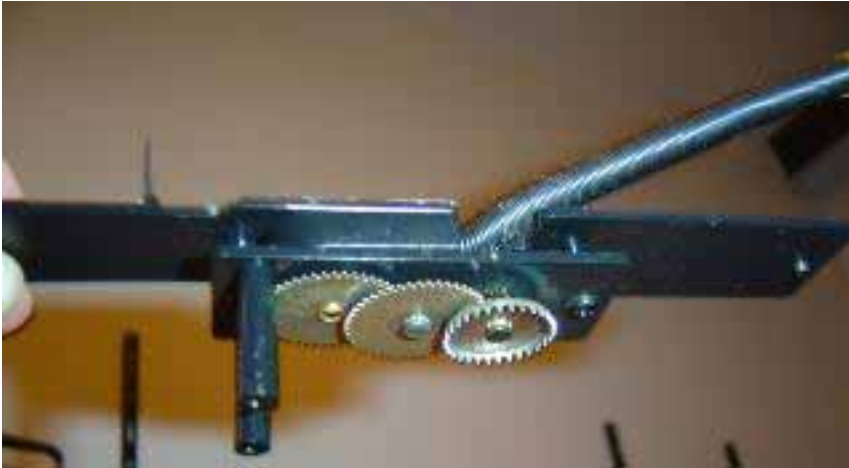
Iniziamo a togliere ora il distributore di pallini svitando le due viti a croce sotto l'M60:



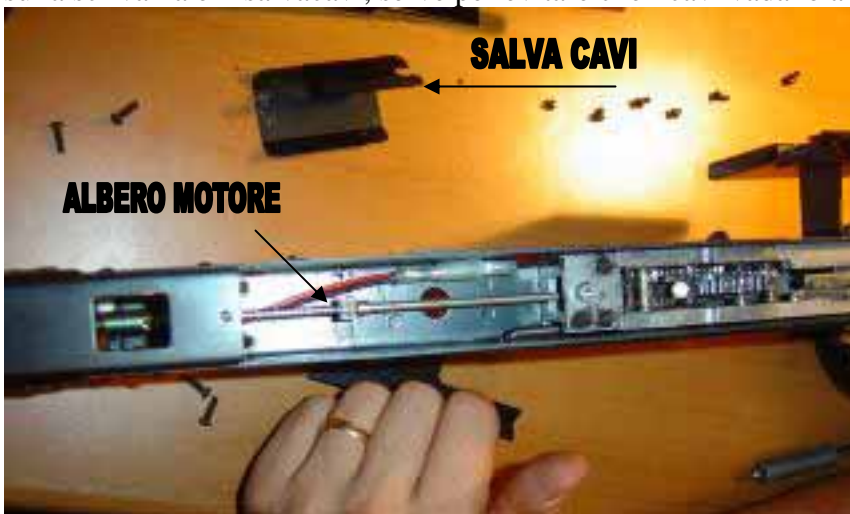
Dopo aver svitato anche l'unica vite anteriore esagonale, sfilatelo via molto delicatamente:



Il distributore dei pallini, pulite per bene tutti e tre gli ingranaggi e la ventola superiore che invia i pallini alla canna:



Ecco l'immagine dopo aver tolto il distributore di pallini, quel pezzo nero di ferro che vedete in alto sulla scrivania è il salvacavi, serve per evitare che i cavi vadano a finire sull'albero motore:



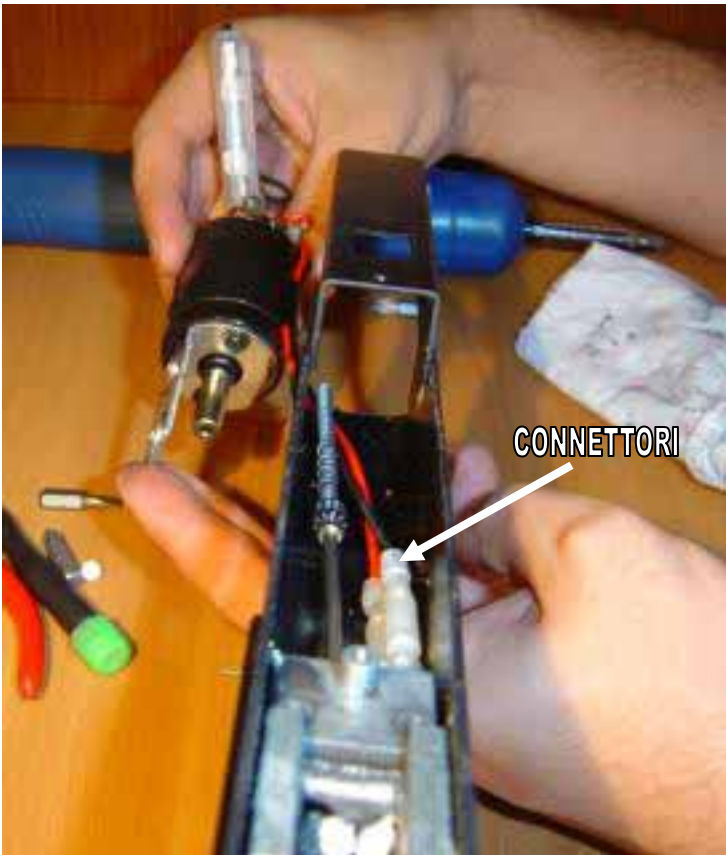
Cominciamo a levare il blocca albero motore, è fissato da due viti esagonali:



Svitiamo la vite a brugola che fissa il motore all'albero motore:



Togliamo le due viti laterali estraiamo il motore e stacciamo i connettori dei cavi:



Ecco a confronto un EG700 con il motore dell'M60:



Leviamo il blocco albero motore:



e togliamo l'albero motore:



Svitiamo ora la vite che fissa il gear box all'M60, si trova sotto davanti all'impugnatura, è una vite esagonale:



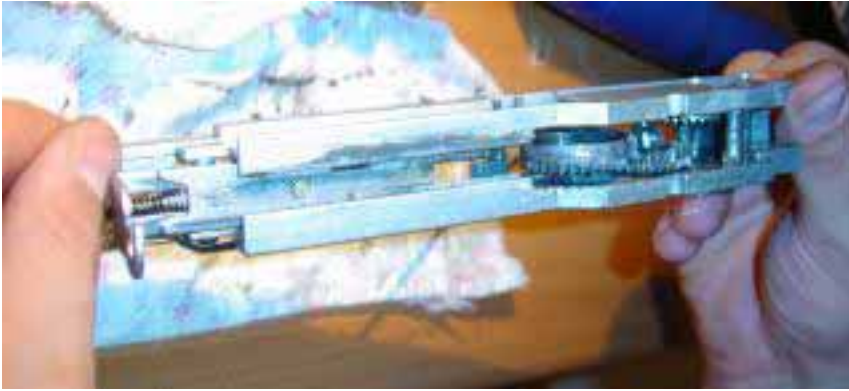
Ecco fatto, si può togliere il gear box:



Memorizzate la posizione degli ingranaggi prima di aprire il gear box:



Ancora:



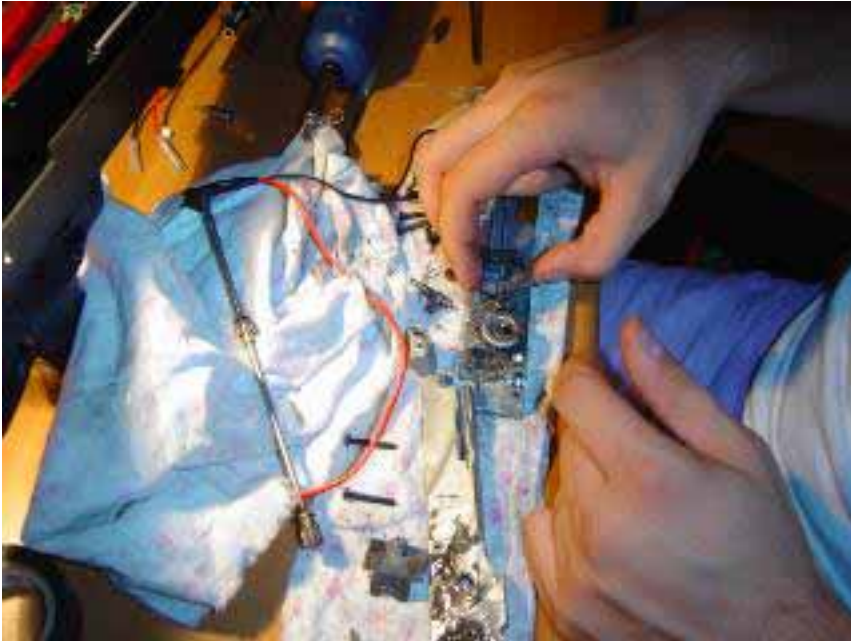
Svitiamo le 5 viti a stella:



Apriamolo e ripuliamo per bene, ingranaggi, boccole contatto elettrico e spingipallino:



Nell' M60 ci sono le boccole in ottone di serie e l'inversal lunch è molto più grande rispetto alle normali asg:



Ecco l'ingranaggio sgranato da sostituire:



Sostituiamo gli ingranaggi originali con quelli in acciaio e albero motore in acciaio temperato:



Ecco a confronto i due alberi motore originale e quello in acciaio temperato:



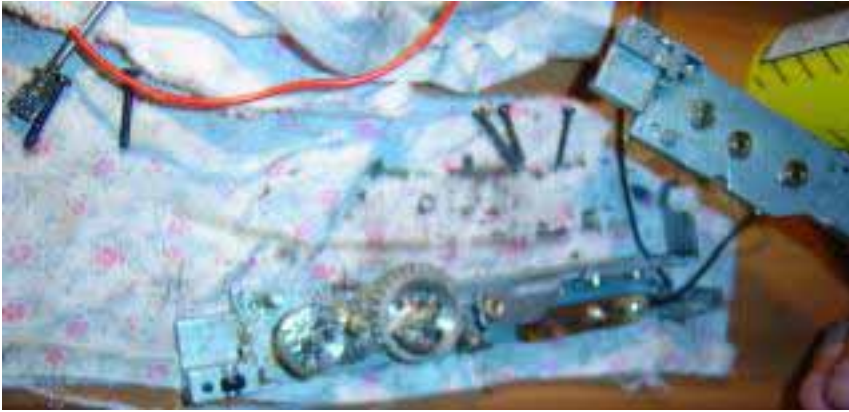
Mettiamo in sede gli ingranaggi, come in foto, conico, centrale e mezzaluna, inoltre reinsertiamo l'inversal lunch, fate attenzione alla molla che deve essere posta come in foto:



Ecco gli ingranaggi montati, CI SONO DEGLI SPESSORI DA METTERE SUI PERNI DEGLI INGRANAGGI SEMPRE SUL PERNO INFERIORE DELLA PARTE DEL GEAR BOX CHE VEDETE IN FOTO.

- 1) CONICO 1 SPESSORE
- 2) CENTRALE 2 SPESSORI
- 3) MEZZALUNA 1 SPESSORE

RICORDIAMOCI INOLTRE DI INGRASSARE TUTTO IL GEAR BOX E GLI INGRANAGGI CON GRASSO AD ALTE PRESTAZIONI (LITHIO).



Chiudiamo il gear box ricordandoci di inserire lo spingipallino nella sua sede. **GIRATE MANUALMENTE GLI INGRANAGGI SE SENTITE CHE SONO BLOCCATI O CHE FANNO FATICA, VUOL DIRE CHE NON SONO STATI MONTATI CORRETTAMENTE, RIPETETE L'OPERAZIONE DI INNESTO DEGLI INGRANAGGI FINCHE' SENTITE CHE SCORRONO BENE.**



Prendiamo dall'albero originale la molla e la mettiamo sull'albero in acciaio:



Passiamo a smontare il gruppo cilindro-pistone, svitate tutte le viti esagonali, **TRANNE LE DUE CHE FISSANO IL REGGIMOLLA POSTERIORE**



Ecco a confronto un cilindro normale di un'asg e quello in acciaio rinforzato dell'M60:



Rimettiamo le sedi dove scorre il pistone e unghiamole di grasso siliconico:



Ora reinseriamo il cilindro e pistone, per essere rimontato dovete prima inserire il pistone nel cilindro e successivamente montarlo, accertatevi che le corsie del pistone coincidano con le apposite sedi d'acciaio:



Inseriamo la molla e il tendimolla (dopo averlo unto di grasso siliconico) nella sua sede, usando tutte e due le mani cercate di tenere ferma la molla e inseritela in sede. Mettete da parte il gruppo cilindro-pistone.



Procediamo a inserire il gear box nella sua sede:

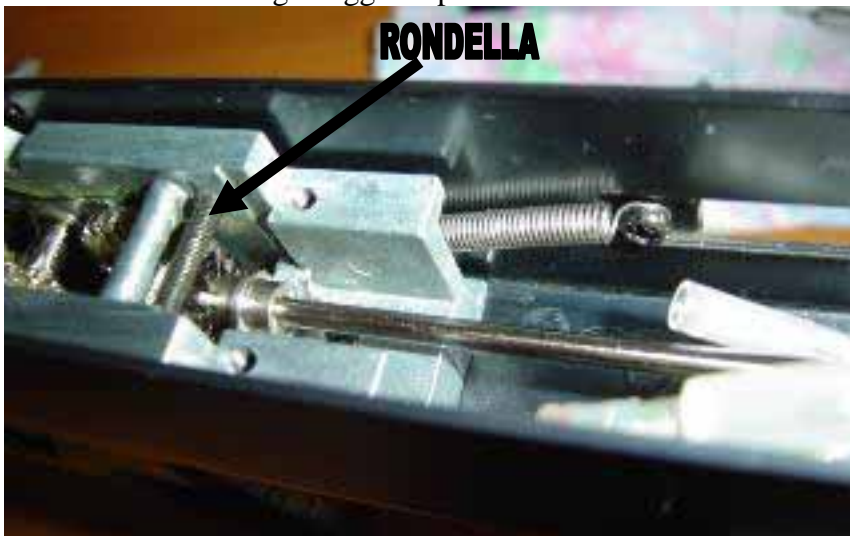


Mentre inserite il gear box dovrete fare tre cose :

- 1) agganciare la molla dell'asta di armamento sul perno che si trova sul lato destro del gear box.**
- 2) far passare I cavi del motore nell'apposita corsia sul lato sinistro del gear box**
- 3) assicurarsi che la molla dell'inversal lunch sia posizionata nello scanso ad essa vicino.**



Ecco il particolare della molla dell'asta d'armamento e dell'albero motore, quest'ultimo ha una rondella vicino all'ingranaggio superiore DEVE ESSERE POSTA NELLA SUA SEDE :



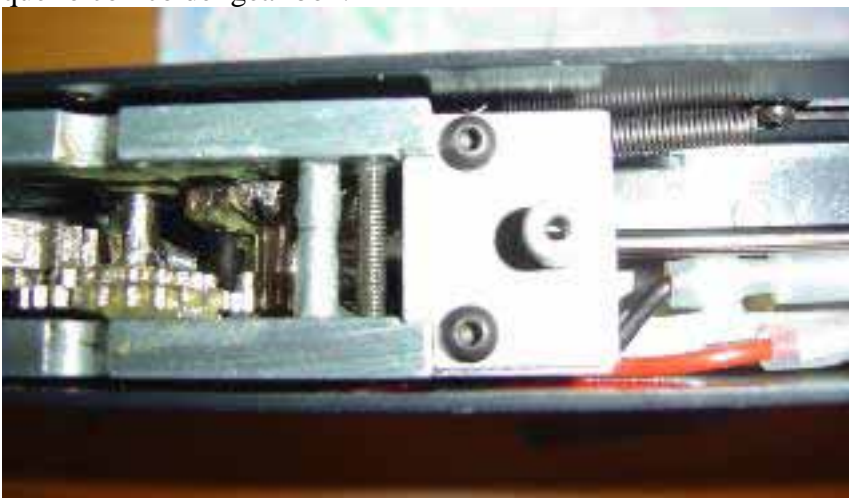
Qui invece abbiamo il particolare dei cavi, questa che vedete in foto e' la posizione corretta:



Ora inseriamo il salvacavi come segue, ovviamente i cavi devono passare fuori del salvacavi:



Tocca adesso al blocca albero motore, avvitalo e assicuratevi che la rondella dell'albero motore sia entrata bene in sede, inoltre controllate che l'ingranaggio dell'albero sia bene a contatto con quello conico del gear box:



Mettete in sede il blocca cavi come segue:



Prendete il distributore dei pallini e mettetelo in sede senza sforzare, ricordate che é di plastica:



Una volta inserito controllate che l'ingranaggio principale sia a contatto con quello dell'albero motore posto al centro di esso:



Avvitate la vite esagonale anteriore:



come in foto:



e quelle inferiori a stella vicino al motore:



Innestiamo il calcio prestando attenzione ai cavi del motore:



Controllate che il fusibile non sia incastrato all'interno del calcio:



Ora inseriamo il gruppo cilindro-pistone, non forzate e se vedete che non entra potrebbe essere necessario togliere di nuovo il calcio, inserire il gruppo cilindro-pistone e successivamente il calcio.



Riavvitiamo il copri finestra per il controllo degli ingranaggi:



Mettiamo in sede la vaschetta dei pallini e riavvitiandola:



Inseriamo la canna posteriore in sede:



Collegiamo la canna posteriore all'astina flessibile del distributore di pallini:



Rimettiamo in sede il coperchio della vaschetta come vi ho spiegato all'inizio della guida, ed eccolo pronto di nuovo per fare "danni":



Questa e' la potenza riscontrata dopo la sostituzione degli ingranaggi, del cilindro e pistone e della pulizia, mantenendo pero' la molla originale:



by Enrico "Jena"