

HW977 DEPOTENZIATA – PROCEDURA DI SMONTAGGIO, COMPLETA DI TRUCCHETTI E CORREDATA DA FOTOGRAFIE PER MEGLIO COMPRENDERE LE COSE DA NON FARE E DOVE SI DEVE PRESTARE ATTENZIONE.

Scrivo questo articolo per descrivere il procedimento che ho seguito per smontare la mia HW 977 depotenziata e, lontano dal voler essere esaustivo, spero possa essere d'aiuto, se non altro per evitare i miei errori, a chi voglia fare altrettanto.

Per smontare ottica e calciatura non credo servano istruzioni particolari.

Ora iniziamo a considerare la carabina capovolta e vista da dietro. Se oltre alla molla si vuole togliere anche il pistone (n. 9201) e il cilindro di compressione (n. 9366) bisogna per prima cosa togliere la leva di caricamento (n. 9489) sfilando la spina (n. 8924) e disimpegnando la leva (n. 9487) dalla sua sede di lavoro nel cilindro di compressione. Questa spina, cilindrica come quelle che bloccano il gruppo di scatto, è inserita con una leggera interferenza e bloccata con una cianfrinatura sul bordo del foro. Sulla mia, per comodità, le ho tolte tutte e tre sfilandole da sinistra verso destra, usando un cacciaspine da 4 mm. Al primo smontaggio bisogna vincere anche la resistenza offerta dalla cianfrinatura, in seguito lo smontaggio è più facile. Al rimontaggio non ho ripristinato la cianfrinatura, per avere maggiore facilità agli smontaggi successivi e perché ritengo non sia necessario in quanto le spine non possono sfilarsi, sia per la presenza del calcio sia per la leggera interferenza.

Una volta tolta la leva di caricamento bisogna svitare, usando una chiave a forchetta da 13, la vite da M7 (n. 8988) e così si toglie anche il meccanismo composto dai lamierini (n. 9297) e (n. 9298) e dalla molla (n. 9047), che impedisce lo sparo in fase di caricamento.

A questo punto bisogna togliere il gruppo di scatto (n. 9152) sfilando le spine (n. 8904) e (n. 8906). Si sfila quindi il pulsantino della sicura (n. 9217) e relativa molletta (n. 9019).

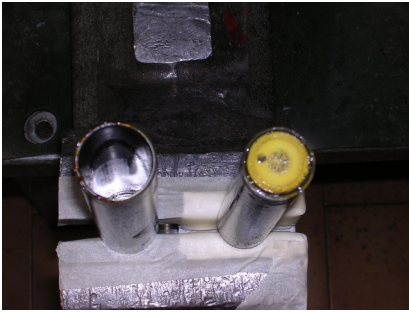
Si procede poi a svitare il tappo posteriore (n. BE002) aiutandosi con un attrezzo in materiale tenero di 10 mm. di spessore e di una larghezza massima di 40 mm., lo si inserisce nella sede del gruppo di scatto tenendolo completamente verso la parte posteriore, e lo si svita dando un leggero colpo di martello da destra verso sinistra. A questo punto si può sfilare la guida della molla (n. 9372), la molla, il pistone e il cilindro di compressione, in teoria senza più nessun ostacolo.

Nella mia HW977 la nicchia nel cilindro di compressione dove si impegna la leva di caricamento, essendo ottenuta per tranciatura dall'interno verso l'esterno, era un po' deformata verso l'esterno, impedendone così lo scorrimento oltre la fresatura del fusto. Per farlo uscire l'ho forzato e in seguito ho tolto la bava della tranciatura dal cilindro usando una limetta ad ago. Potreste essere tentati di farlo martellando il cilindro dall'esterno verso l'interno, ma non fatelo perché lo ovalizzereste.

Già che l'avevo smontata ne ho approfittato per togliere tutte le piccole bave residue di lavorazione, in particolare dalla fresatura nel fusto dove scorre la leva di carica, dalla fresatura nel pistone, ed ho leggermente raccordato gli spigoli sulla parte di leva di carica che funge da guida per queste fresature. Se la molla non è intestata correttamente, lo si può fare recuperando la lunghezza persa con una ranella, o con un hand top, badando, in ogni caso, a che non superi i 7,5 joule di legge.

Dopo aver lavato tutto con petrolio o benzina, si può procedere al rimontaggio. Attenzione alla guarnizione (n. 2529), che essendo in materiale sintetico potrebbe alterarsi o addirittura sciogliersi al contatto con prodotti chimicamente molto aggressivi, tipo il diluente nitro. Uno straccetto asciutto sicuramente non farà danni.

Si mette un po' (poco) di grasso moly sul mantello del pistone e sui lati della guarnizione e con il dito unto se ne mette un po' anche sulle pareti interne del cilindro di compressione, in modo da ungerlo leggermente senza lasciare spessore.

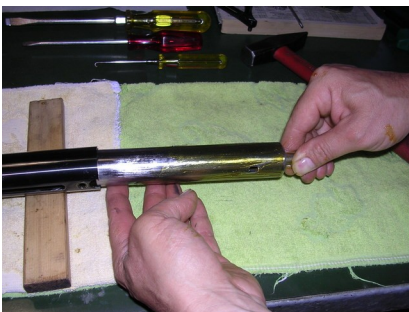


Si inserisce il pistone nel cilindro e lo si fa scorrere avanti e indietro parecchie volte, al fine di distribuire bene il grasso. Si sfilà di nuovo il pistone dal cilindro e si pulirà il fondo di quest'ultimo e la superficie anteriore della guarnizione dove sicuramente si sarà accumulato parecchio grasso.



Quando si riterrà che azionando il pistone nel cilindro il grasso non verrà più trasportato in quantità eccessiva verso il fondo, si potrà procedere al montaggio definitivo. Io l'ho rismontata parecchie volte per togliere l'eccesso di grasso che un eccesso di zelo mi aveva fatto mettere.

Tra il cilindro di compressione ed il fusto ho messo un tipo di grasso più denso, per annullare il gioco a mio avviso eccessivo, di modo da rendere il caricamento più pastoso, così come anche sulla molla.



Al rimontaggio ho operato come segue: dapprima ho inserito cilindro e pistone,



la molla con la guida posteriore,



ho avvitato il tappo, e qui credo risieda la difficoltà maggiore, ossia allineare perfettamente la parte

di scina sul fusto con quella sul tappo. Per farlo ho usato un supporto per l'ottica monopezzo, l'ho montato tenendo più o meno la giunzione tra fusto e tappo a metà del supporto, di modo che stringendone le viti allinei automaticamente la scina. Per aiutarlo ho dato, sempre usando l'attrezzo di cui sopra, qualche piccolo colpo di martello in un senso e nell'altro in modo da favorire l'assestamento. Poi va stretta la vite (n. 8988) montata precedentemente, senza dimenticare il meccanismo che impedisce lo sparo al caricamento.



Lo smontaggio del gruppo di scatto lo sconsiglio a chi non ha molta manualità, perché il rimontaggio deve essere effettuato secondo una sequenza ben precisa, ed è facile perdere qualche piccolo componente o dimenticarne il senso di montaggio. Una lubrificazione approfondita può essere fatta mettendolo a bagno per una mezz'ora in olio di media densità (SAE 30-50) in modo che penetri dappertutto, asciugando bene l'eccedenza e mettendo un po' di grasso sui piani di lavoro.

A chi proprio volesse smontarlo do solo un paio di suggerimenti. Prima di smontarlo, osservare e prendete nota della posizione dei vari componenti, in particolare della boccola (n. 9284) e della molla (n. 9015), che allo smontaggio, se effettuato come ho fatto io, seguendo una procedura errata, ha la tendenza a saltare come un grillo. L'ho ritrovata dopo tre ore infilata tra un tubo dell'aria compressa ed il soffitto. Sembrava ridesse. ;-)

Prima dello smontaggio di questa molla, bisogna sfilare il perno (n. 8927), dove la molla stessa trova appoggio, sia lei che l'altra molla (n. 9014), al fine di diminuirne un po' il carico e renderla meno salterina. Al rimontaggio ovviamente il suddetto perno (n. 8927) è l'ultimo da infilare. Mentre la molla (n. 9014) si monta tranquillamente anche col perno in sede.

Lo scatto dispone di due regolazioni. La vite (n. 8967) che carica più o meno la molla (n. 9016), la quale agisce sul bilanciere (n. 9360), inserito nella guida (n. 9350) su cui lavora il grilletto. Svitandola si diminuisce il carico, quindi il peso di scatto, avvitandola si aumenta. Essa è avvitata nella scatola (n. 9181) del gruppo di scatto, ed in una linguetta ricavata dalla stessa, che in sede di montaggio è stata ritorta per bloccare il movimento della vite (n. 8967). Se non si riesce a ruotarla, bisogna raddrizzare la linguetta finché la vite giri, non troppo facilmente però, altrimenti potrebbe svitarsi con le vibrazioni dello sparo. L'altra regolazione è costituita dalla vite (n. 8968), azionabile con una chiave Torx T8, che regola la posizione tra il bilanciere (n. 9360) e la sua guida (n. 8968), su cui agisce il grilletto. Il bilanciere, abbassandosi posteriormente, libera il movimento degli altri due bilancieri, (n. 9211) e (n. 9320), liberando così il pistone e consentendo lo sparo. Avvitando la vite (n. 8968) ed anticipando lo sgancio tra i bilancieri (n. 9360) e (n. 9211), si accorcia il secondo tempo, avvitandola ulteriormente lo si annulla, poi si accorcia il primo tempo, finché non è più possibile caricare. Ovviamente non bisogna arrivare a questi estremi, li ho solo menzionati per far capire in che direzione ci si muove; non so nemmeno se la vite abbia un'escursione sufficiente. Svitandola invece si allunga il secondo tempo.

Sulla mia l'ho usata per recuperare il gioco che si era formato tra il rullino sul grilletto che comanda il secondo tempo e la guida (n. 9370), causato dal consumo di quest'ultima nel punto di contatto col rullino. Allo stato attuale, essendosi allargata la superficie di contatto, spero che l'usura diminuisca, altrimenti credo che riporterò un inserto di metallo duro sulla guida (n. 9350).

Una modifica che mi piacerebbe fare è costruirmi un grilletto con i rullini del primo e del secondo tempo più ravvicinati, così che avendo un braccio di leva più favorevole diminuisca il peso del secondo tempo, ma questa è un'altra storia.

Per rimontare il gruppo di scatto sulla carabina va prima infilato il pulsantino della sicura,



poi il gruppo, che trovo sia più facile infilarlo armato.



Per fare questo bisogna abbassare la leva (n. 9320) e spostare in avanti la leva a bilanciere (n. 9211). Bisogna fare attenzione anche al dado da M4, dove si avvita la vite posteriore del ponticello, che pur essendo infilato con precisione nella sua sede, tra le due pareti della scatola del gruppo di scatto, non è trattenuto in nessun modo particolare e quindi a volte può cadere fuori. Se lo si perde, niente paura, è un comunissimo dado da 4MA, e lo si trova da qualsiasi ferramenta per pochi centesimi di euro. L'importante è che non finisca all'interno della carabina, dove potrebbe fare danni. Tenendo premuto il pulsantino della sicura si posiziona il gruppo di scatto e usando il cacciaspina da 4 mm si allinea un foro, quindi si infila la spina.



Si procede allo stesso modo sull'altro foro premendo o rilasciando il pulsantino della sicura finché non si trova la posizione. A questo punto, se si è inserito lo scatto armato bisogna ricordarsi di disarmarlo, altrimenti non è possibile caricare la carabina. Si posiziona quindi la leva di caricamento e si inserisce la spina avendo cura di allineare il foro e lubrificare con grasso.

Ultima cosa, sconsiglio di lubrificare, anche solo leggermente, l'interno della canna, per non compromettere temporaneamente la precisione (esperienza fatta). L'argomento purtroppo è un po' pesante e me ne scuso. Un saluto a tutti.

Dario