

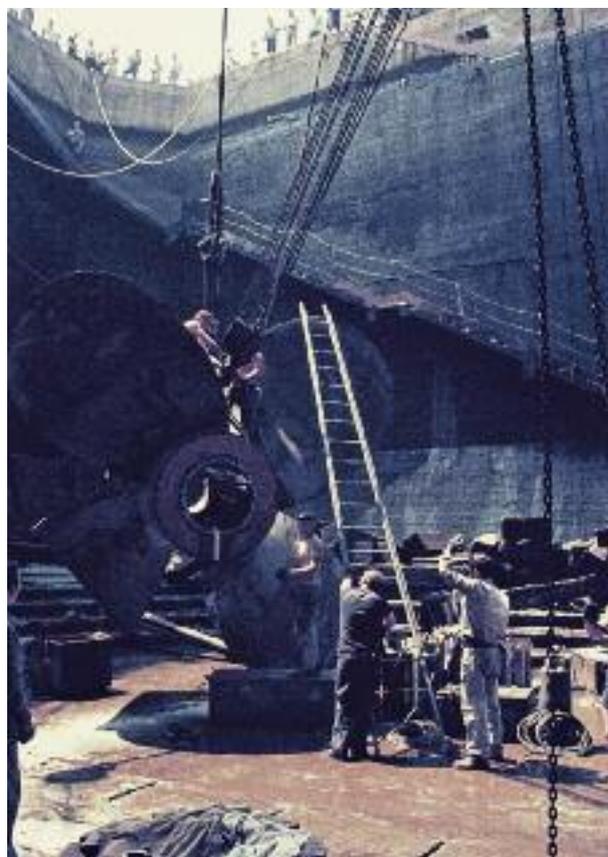
quello di prua all'elica di dritta. Gli assi delle eliche erano di conseguenza caratterizzati da lunghezze e inclinazioni diverse: quello di dritta era lungo 88,5 metri e quello di sinistra 56. Rispetto ad unità di analoga o superiore stazza e potenza, il fatto di avere due sole eliche comportava inoltre la necessità di dover disporre di turboriduttori di enorme potenza: quelli installati sulle due gemelle erano, al momento della loro costruzione, i più potenti al mondo, essendo capaci di erogare fino ad un massimo di 43.500 cavalli ciascuno. Il compito di questi turboriduttori, realizzati a Genova dallo Stabilimento Meccanico Ansaldo, era quello di ridurre l'alto numero di giri delle turbine ottimizzandoli ad un valore tale da consentire il migliore rendimento delle eliche che, a loro volta, erano comunque sottoposte ad un lavoro enorme: per raggiungere infatti la velocità di esercizio di 26,5 nodi erano necessari 39.000 cavalli vapore e 155 giri delle eliche al minuto con un consumo di ben 600 tonnellate di nafta nelle 24 ore. Le eliche, poi, in acciaio e alcune componenti in bronzo, a quattro pale, del peso di 30 tonnellate l'una e del diametro di più di 6 metri, avevano già dato qualche problema di vibrazioni con altre strutture dello scafo in sede di prove a mare prima della consegna delle due unità alla società armatrice: a queste problematiche era poi stato posto rimedio in varie maniere che, nel caso delle eliche della "Michelangelo", ne avevano consigliato la sostituzione con altre dotate di pale a disegno differente, installate durante la prima sosta della nave in bacino ad un anno circa dal viaggio inaugurale nel 1966. Questa seconda sostituzione del 1975 avvenne a tempo di record: basti pensare che il giorno 22 maggio il transatlantico era già pronto per in-

traprendere la sua centesimosesta traversata, con sole 48 ore di ritardo sulla tabella di marcia. Che saranno recuperate omettendo gli scali intermedi di Cannes e Napoli e giungendo senza ulteriori problemi a New York il 30 maggio, in tempo per effettuare le tre crociere nei Caraibi già in programma. Purtroppo la "Michelangelo" lascerà New York definitivamente il 25 giugno 1975 per giungere a Genova il 5 luglio: ultimo comandante Claudio Cosulich e a bordo tanti illustri ospiti fra cui la Duchessa di Windsor. Poi il disarmo a Portovenere con la "Raffaello", la sciaurata vendita all'Iran e la triste fine in quei mari estranei e lontani. Tralasciando volutamente su questo tragico epilogo, il nostro scritto vuole essere un tributo al lavoro febbrile delle maestranze dell'OARN impegnate nella sostituzione dell'elica nel maggio del 1975, così ben documentato dal materiale fotografico raccolto e assemblato da Piero Bordo, e un omaggio al ricordo della turbonave "Michelangelo" che, esattamente quarant'anni fa, fu protagonista di questa eccellente operazione di chirurgia navale e che sempre nel maggio, ma di dieci anni prima, nel 1965, partiva per il suo viaggio inaugurale da una Genova che era allora l'orgoglioso capolinea dei nostri prestigiosi Transatlantici.

Un periodo che deve essere ricordato e non merita di finire nel mare dell'oblio, in una città che è giusto si converta a nuove realtà economiche senza però perdere di vista l'essenza marittima e marinara che da sempre la caratterizza, che le appartiene e nella cui ottica si colloca l'episodio che abbiamo voluto ricordare coi suoi protagonisti: la nostra "Michelangelo" e le maestranze dell'OARN che gestirono così brillantemente l'intera operazione.



Il caporale dell'OARN soddisfatto si sfila i guanti



Si stacca il paranco e s'incoccia l'elica alla gru per trarla fuori dal bacino