



Sistemazione dei ponteggi per il distacco dell'elica

fettuare l'intera operazione in modo soddisfacente ed in tempi rapidi. Inoltre, particolare di primaria importanza, proprio a Genova era disponibile il bacino di carenaggio numero 4, lungo più di 260 metri, uno dei più grandi d'Italia, realizzato negli anni Trenta del Novecento per potere ospitare il "Rex" e nel quale da sempre le due ammiraglie del dopoguerra avevano effettuato le loro periodiche manutenzioni.

Per capire meglio l'entità della riparazione, va ricordato che la "Michelangelo" disponeva, come ovviamente la gemella "Raffaello", di due eliche. Fino all'epoca della loro costruzione, i transatlantici delle loro dimensioni, 46.000 tonnellate e oltre, disponevano di quattro eliche: era questo il caso dello "United States" americano e del "France"



Il martello pneumatico in azione

francese. Nel caso di "Michelangelo" e "Raffaello" si optò invece per due sole eliche, collegate ciascuna ad una delle due sale macchina di cui, per ragioni di sicurezza, le navi disponevano. La presenza di due sale macchina distinte e indipendenti, tipica delle navi da guerra ma che riprendeva quanto approntato nel 1960 sulla "Leonardo da Vinci", era stata voluta a seguito dell'affondamento dell'"Andrea Doria" nel 1956.

Si pensava che due sale macchina distinte e separate avrebbero dato maggiori garanzie di sicurezza in caso di incidente e conseguente allagamento di una delle due.

Se ciò poteva essere in parte vero, in pratica aumentava però i costi di gestione: in quest'ottica, il locale macchina di poppa trasmetteva potenza all'elica di sinistra, mentre



Maestranze OARN e Ramo Industriale al lavoro



Messa in tensione delle funi per poter sollevare l'elica