



**Il Conte *Biancamano* al Museo**



I quattro ponti del transatlantico *Conte Biancamano* trasportati e riallestiti nel Padiglione Aeronavale del Museo misurano 20 metri di larghezza con una profondità di 18 metri e oltre 14 metri di altezza. Il padiglione, progettato e realizzato nei primi anni Sessanta del XX secolo per ospitare il *Conte Biancamano* e la nave scuola *Ebe*, nel corso del tempo ha visto l'arrivo di diversi grandi oggetti legati alle collezioni aeronautiche e navali. Tra questi, il catamarano AC 72 *Luna Rossa*, giunto nel 2014 e sospeso oggi davanti al transatlantico.

Transatlantico *Conte Biancamano* (1925-60), inv. IGB-7081





Il rinnovamento del *Conte Biancamano* del 1949 avvenuto presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone aggiornò completamente i sistemi di salvataggio in mare secondo le nuove normative SOLAS (Safety of life at sea) del 1948. Alcune attrezzature di salvataggio sono state recuperate e ricollocate durante le fasi di smontaggio e riassettaggio del *Conte Biancamano*, avvenuto nei primi anni Sessanta del XX secolo.

a. Salvagente, inv. IGB 7130

b. Zattera di salvataggio con pagaie, inv. IGB-7091

c-d. Lancia di salvataggio con remi, inv. IGB-7117





La Sala delle feste di prima classe del transatlantico *Conte Biancamano* riallestita nel Padiglione Aeronavale del Museo. Progettata dall'architetto Gustavo Pulitzer-Finali viene dotata di un complesso sistema di illuminazione, opportunamente celato da opere commissionate a Marcello Mascherini per il fregio a soffitto e a Federico Righi per i pannelli sui pilastri. La sale veniva usata per serate danzanti, giochi e feste. Dopo l'allestimento al Museo ospita presentazioni e attività istituzionali, oltre a eventi privati, ospita presentazioni e attività legate alla vita del Museo ed eventi privati.



Nella Sala delle feste di prima classe del transatlantico *Conte Biancamano* è esposto un grande modello del transatlantico. Al suo posto nel 1949 si trovava una pedana per ospitare una piccola orchestra. Sul lato opposto, verso poppa, era presente il bancone del bar, decorato dal Marcello Mascherini, dove i passeggeri di prima classe venivano invitati a consumare un caffè o un liquore dopo cena.

a. Marcello Mascherini, Anello degli Argonauti. 1949, inv. IGB-7433

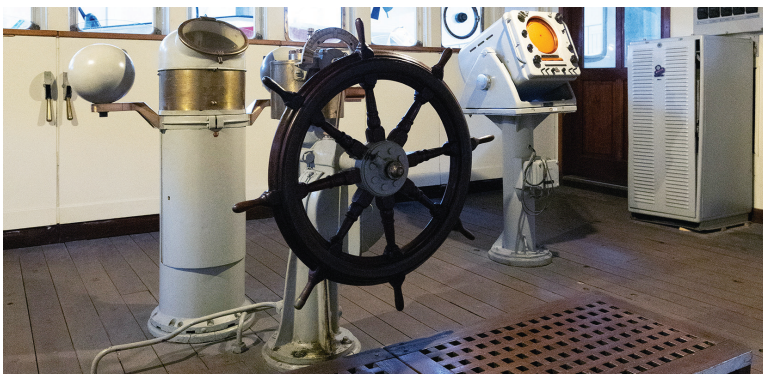
b. Modello del transatlantico *Conte Biancamano*, post 1949, inv. IGB-7440





Cabina di prima classe del *Conte Biancamano* riallestita presso il Museo. Questi ambienti, ancora in fase di studio e bisognosi di interventi conservativi, vengono realizzati nel 1949 per i passeggeri di prima classe e sono dotati di ampio spazio: un ingresso con armadio, la veranda con affaccio direttamente sul mare, il bagno privato dotato di vasca da bagno con doccia e bidet e una camera con letto reversibile a divano.





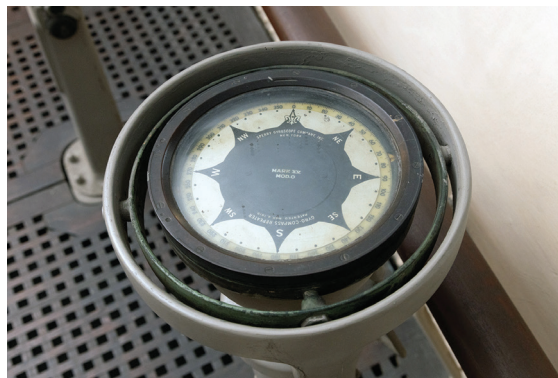
a. Sala di pilotaggio vista dall'aletta di dritta. Al centro gli strumenti fondamentali per la navigazione, lungo le pareti sono collocati i sistemi per comunicare con tutti i locali tecnici e l'equipaggio.

b. Sala nautica vista verso prua. Una grossa cassetteria riordinava le carte nautiche necessarie per la navigazione. Sulla parete una lavagna riportava la distribuzione dei carichi d'acqua, nafta e zavorra in navigazione. Tramite una finestra era possibile comunicare direttamente con il personale in sala pilotaggio.

c. Sala di pilotaggio vista verso prua. In primo piano la ruota di timone, a sinistra la chiesuola di bussola con le sfere di compensazione, a sinistra il monitor del radar.

d. Telefoni interni. Tramite questi apparati il personale di plancia era in grado di comunicare con tutti gli ambienti tecnici della nave per poter governare al meglio tutte le operazioni sia durante la navigazione, sia nelle fasi di rifornimento e d'imbarco dei passeggeri.





a. Bussola di aletta, inv. IGB-7106. Fino alla fine della Seconda guerra mondiale il punto nave viene affidato quasi esclusivamente a strumenti astro-nomici e bussole. Oltre alla bussola in sala di pilotaggio, due dispositivi di questo tipo si trovano sulle due alette esterne alla plancia e in vedetta del *Conte Biancamano*.

b. Goniometro di timone. Tramite questo strumento, direttamente collegato al movimento della ruota di timone, gli ufficiali di plancia controlla-vano di quanti gradi stava virando il transatlantico.

c. Telegrafo di macchina da aletta, inv. IGB 7107. In porto nelle fasi di accostamento, ad esempio a una banchina, i comandi di macchina venivano trasferiti all'aletta, da cui era possibile controllare a vista il movimento di avvicinamento e gestire direttamente le velocità di macchina.

d. Indicatore di macchina di sinistra, inv. IGB-711. Questo dispositivo mostra il numero di giri al minuto della macchina di sinistra. Il personale di plancia agendo sul telegrafo di macchina comunicava alla sala macchine la necessità di variare la velocità o invertirne il senso di spinta, in avanti o indietro.

