

Fondazione, che fu sempre molto presente, assieme alle restauratrici, dirigendone le scelte e quindi le decisioni definitive.

Gli interventi di restauro sul biplano, iniziati il 20 febbraio del 2017 e terminati il 25 giugno dello stesso anno, andarono di pari passo con gli aggiornamenti riguardanti la teca protettiva in vetro, in modo tale che, una volta ultimati i lavori, potesse essere garantita una conservazione eccellente, donando nuova e lunga vita all'apparecchio. Con tutte queste migliorie si ottenne il cosiddetto "habitat" o zona controllata che significò realizzare un restauro museale detto anche "indiretto". Invece gli altri interventi riservati all'oggetto ed espletati attraverso fasi di restauro sia estetico sia funzionale, sono da ritenersi un restauro che prende il nome di "diretto".

Verificato preliminarmente che non erano presenti parassiti o tarli si poté iniziare il restauro. La prima fase concretizzata fu, come da manuale, la pulitura della carlinga in compensato, asportando la vernice originale e le eventuali successive (screpolate e sbiancate dalla luce intensa) anche assieme alle sostanze depositate al di sopra di essa, come le normali polveri e i depositi dovuti per lo più all'inquinamento. Questa fase estetica permise di rileggere i colori nitidi dei legni come fossero policromie di un dipinto: per ottenere tutto ciò furono stese a pennello diverse mani di sverniciatore sintetico neutro sotto forma di gelatina, in grado di sciogliere e anche di trattenere le patine al suo interno grazie al suo contenuto di idrocarburi, che furono capaci di eliminare ogni sostanza all'infuori del legno, oltre che sovrapposta anche penetrata in esso, senza però alterarne il colore originale. Tale prodotto, non contenendo acqua ed essendo appunto "a secco", non generò macchie o reazioni inaspettate, come quelle pericolose deformazioni alle quali il legno, essendo vivo materiale, potrebbe essere soggetto. Sempre la stessa pulitura, che in questo caso è più giusto chiamare sverniciatura, fu fatta anche alle tele delle ali ma in modo del tutto diverso o meglio più delicato, detto in gergo "decapaggio". Il procedimento fu attuato in modo graduale, quindi a strati, preservando la delicatezza di questi diversi materiali. Per ottenere una blanda azione sgrassante fu usato dell'aceto bianco, che possiede una lieve azione acida e fu strofinato con del cotone. Infine si impiegò dell'alcool da liquori, alto di gradazione con almeno con 96°, in grado di sciacquare gli ultimi residui e anche di catturare l'umidità, mescolandosi con essa e facendola evaporare con maggiore velocità; inoltre lo stesso, quasi come una calamita, catturò le polveri senza poi impastarle, quindi distaccandole via del tutto. Sempre questa fase di pulitura infine fu fatta anche alle parti metalliche, a loro volta costituite dal rame col quale furono prodotto i serbatoi ausiliari del carburante posti sopra le ali, e anche al radiatore, realizzato in ottone e costituito da zone costruite con raccordi stagnati. Quest'ultimo, è importante notare, fu collocato proprio dietro l'elica anziché lateralmente, come avveniva di solito negli altri aerei, e tale aspetto ricordava proprio la parte anteriore di un'automobile di quegli stessi anni ai quali apparteneva il velivolo. Durante il ripristino di queste parti il procedimento consistette nel disossidarle: per fare ciò, un po'



La pulizia dei serbatoi ausiliari sopra le ali



La riparazione dei teli delle ali



Il radiatore tutto ossidato



L'elica preparata ed il radiatore ripulito