

come nelle ricette della nonna, sarebbe bastato strofinarle con del semplice limone misto a sale, poiché il contenuto di acido citrico dell'agrume avrebbe potuto funzionare per tale scopo, oppure anche utilizzando l'acetosella, che altro non è che il comune trifoglio conosciuto fin dal medioevo, e che, grazie ad un alto contenuto di acido ossalico al suo interno, avrebbe potuto svolgere il proprio compito magnificamente. Ciò nonostante, per le zone più difficili da trattare si usò del potente e moderno acido fosforico, che vendono anche nei supermercati all'interno di boccettini con la dicitura "togli ruggine per tessuti". La pulitura all'interno della carlinga fu portata a termine in maniera più semplice, ove era lo spazio di pi-



Fase di inizio dell'impiallacciatura



L'impiallacciatura terminata

lotaggio e dove si poté agire con l'ausilio di un potente aspiratore.

Terminate tutte le diverse asportazioni delle cosiddette "pätine" (le chiamò proprio così Filippo Balducci che nel 1681 coniò questo affascinante termine, in origine riferito alla sporcizia accumulata sulla superficie dei dipinti), si passò alla seconda importante fase: si dovette a quel punto optare per una scelta in grado di migliorare l'aspetto estetico della fusoliera, al punto tale da distinguersi sia da come lo stesso apparecchio si presentava in origine sia anche dai suoi gemelli; ciò venne deciso in quanto il compensato della struttura, oltre che macchiato, risultò grezzo e quasi volgare per alcuni esteti, come lo erano appunto le due restauratrici.

Si procedette all'applicazione di una sottile impiallacciatura dello spessore di 0,7 mm, quasi come differenza di altre essenze lo stesso risulta assai durevole nei confronti delle intemperie, oltre che inattaccabile da parte di parassiti xilofagi come i tarli. Inoltre la sua colorazione rossa è alquanto uniforme, in modo da essere costante, oltre che gradevole, un motivo per cui fu apprezzato nella storia dell'ebanisteria. Per migliorare maggiormente l'impatto estetico fu applicato con la classica inclinazione a 45° detta "a lisca di pesce", riuscendo a conferire alla fusoliera una linea più filante che potesse esaltarne l'aerodinamica. L'adesione di questo foglio, ottenuto da piallatura industriale (che è appunto il procedimento impiegato per crearlo), fu attuata con l'uso della cosiddetta "colla di mucca a caldo": ottenuta dai tendini e dalle cartilagini, fu già in uso dal primo Rinascimento e fino agli anni '50 del secolo scorso, quando fu soppiantata da colle moderne e sintetiche, che risultano soltanto più facili all'uso. Essa va sempre applicata rigorosamente a caldo e occorre diluirla con acqua in una quantità pari a $\frac{3}{4}$ del suo peso; la sua cottura va effettuata entro una temperatura di non più di 60°, quindi la si prepara a bagnomaria, altrimenti superato tale limite le proteine che la costituiscono si denaturerebbero. Tutto ciò non fu per nulla semplice, considerata l'applicazione su di una superficie vasta alcune decine di metri quadri e nonostante l'ineguagliabile forza insuperata di tale "gelatina", che una volta essiccata risultò essere oltre che "tradizionale", quindi coeva al passato del manufatto, anche reversibile nel futuro (questi due concetti nacquero all'interno della Carta Italiana del Restauro nel 1932, che fornì i dettami utili al giusto comportamento durante le fasi di restauro e che dovrebbe giungere alla conoscenza di ogni restauratore, il quale dovrebbe deontologicamente anche rispettarla). Tutto ciò si traduce nel fatto di poter in futuro riuscire ad eliminare la nuova copertura, riportando le superfici così come si presentavano in origine attraverso il semplice ausilio del vapore intenso, in grado di risciolgere il collante di origine animale asportandolo così del tutto, condizione che le moderne colle non possono realizzare. Infine l'effetto superficiale risultò anticato, contraddistinto proprio dal cosiddetto "crackle", che si presentava con piccoli sollevamenti delle fibre dando così origine ad un aspetto vissuto, che non faceva certo pensare ad una nuova messa in opera, così come invece era in realtà.

Trascorsi pochi giorni da questa fase si verificò una sorta di assestamento, essendo la colla viva e igroscopica tanto quanto il legno, quindi capace di avvertire i minimi sbalzi di umidità al punto di contrarsi o espandersi, un fenomeno detto "anisotropia". Rimasero dei ritiri tra le giunzioni, e anche dei sollevamenti vistosi del piallaccio nelle zone più complicate, più precisamente sulla sommità della fusoliera dietro al pilota, ove le forme dei volumi, si raccordano attraverso il concavo e il convesso, quasi a sembrare la pinna di un pesce. Essendo la colla termoplastica, con l'ausilio di un ferro da stiro le bolle furono riportate al punto di aderire al supporto sottostante, infatti il vapore apportò il caldo che rifulse la colla e anche l'umido che la reidratò. Prima di passare alla verniciatura, onde evitare di mettere in risalto tutti quei micro di-