

La certificazione “Ultima” (1942)

Per quanto riguarda la corrispondenza da e verso DNV, riguardante Moana, c'è silenzio dal 1926 al 17 febbraio 1942.

Poi, arriva un telegramma da Stoccolma (v. Carteggio DNV, Foglio 27) con destinatario l'ufficio DNV di Oslo. E' l'ingegnere civile Goesta R. Detthof che, tramite il rappresentante di DNV Stoccolma, l'ingegnere geometra Per Forsman, si chiede se sia possibile ricertificare Moana con DNV, come R10:a. La risposta è positiva ma, prima, sono necessari ampi interventi (v. Carteggio DNV, Foglio 28-29). Questi sono costati circa 20.000 corone (v. Carteggio DNV, pag. 33) e hanno compreso, tra l'altro, un nuovo impalcato, in Oregon Pine (31), da 32 mm (quello vecchio aveva uno spessore di soli 20 mm) e un nuovo impalcato in rovere, per i quattro passavanti inferiori (ex African Mahogany) (v. Carteggio DNV, pag. 33-34).

Inoltre, per motivi di ispezione, il resto del pavimento doveva essere raschiato. Dopo l'ispezione e la misurazione, secondo la regola R del 1933, Moana è stata nuovamente classificata secondo DNV (v. Carteggio DNV, pag. 36).

L'ultimo contatto riguardante Moana, da DNV, è una lettera a Per Forsman, datata 25 marzo 1946, in cui gli viene chiesto di provare a mettersi in contatto con il proprietario di Moana, poiché è tempo di un'altra ispezione (v. Carteggio DNV, pag. 39). Il fatto che Moana non sia stata nuovamente certificata deve essere spiegato dal fatto che la chiglia è stata approfondita nell'inverno del 1943 (attingendo alla pubblicazione successiva) e che ha quindi superato il pescaggio massimo prescritto dalla regola R.