

VELE STORICHE a Punta Ala

HISTORICAL SAILS in Punta Ala

15/17 Giugno 2025



Yacht Club Punta Ala



Vele Storiche Viareggio

M
LE MORTELLE
CASTIGLIONE DELLA PESCAIA



© Marco Trainotti

In un contesto naturale unico e all'insegna del fairplay,
il piacere di sfidarsi sull'acqua su barche con tante storie da raccontare

*In a unique natural setting and under the fairplay,
the pleasure of competing on the water with boats with many tales to be told*

www.ycpa.it | www.velestoricheviareggio.org



Airone V

Airone V è uno sloop bermudiano di bandiera italiana costruito nel 1972 dal raffinato cantiere triestino Crisman-Giraldi, che ha realizzato ben 45 imbarcazioni progettate da Carlo Sciarrelli.

Il progetto di Airone V del 1971 è il numero 37 ed è riportato nella famosa “Striscia” in cui Sciarrelli raccoglieva i progetti delle sue barche con un asterisco: il famoso segno con cui il celebre architetto contrassegnava le barche che valutava ottime. La sua è una costruzione tradizionale in legno; fasciame in mogano da 24 mm, ordinate in lamellare di acacia, albero cavo e boma in silver spruce, coperta in teak.

Ha avuto 4 armatori: il primo dal 1972 al 1996, il secondo dal 1996 al 2000, il terzo dal 2001 al 2018 e l'attuale dal 2018. Nel 1997, 1999 e 2009 l'imbarcazione è stata sottoposta a Interventi di restauro e manutenzioni straordinarie.

Nel 2018 viene restaurata a Viareggio dal Cantiere Navale Francesco Del Carlo.

Nelle regate si è classificato secondo nella Sciarrelli Cup dello Yacht Club Adriaco nel 2003 e 2006. Ha partecipato con successo al Mariperman nel 2018 e 2020, ai Raduni VSV 2021 e 2022 e al Capraia Sail Rally 2022 e 2023.

PROGETTISTA

Carlo Sciarrelli

ANNO DI PROGETTO

1971

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Crisman-Giraldi (Muggia, TS)

ANNO DI VARO

1972

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

11,27 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

11,27 mt

LARGHEZZA MASSIMA

2,89 mt

IMMERSIONE

1,80 mt

DISLOCAMENTO

6.500 kg

CERTIFICATO DI STAZZA

CIM

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Cantiere Navale Francesco Del Carlo
(Viareggio, LU)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2021

ARMAMENTO

Sloop

CLASSE

One tonner

MATERIALE SCAFO

Legno

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno

SUPERFICIE VELICA

53,99 mq

MOTORIZZAZIONE

Volvo Penta D1 20,9 Kw

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Vele Storiche Viareggio



Barbara

Barbara, numero di costruzione 318 del cantiere Camper & Nicholsons di Gosport fu progettata da Charles Ernest Nicholson nel 1923 per l'assicuratore londinese Herbert T. Hines. Costruita in maniera leggera ma robusta, con fasciame in teak e pitch pine su ossature di quercia bianca, portava un armo yawl marconi, uno dei primi esempi di imbarcazioni che davano fiducia all'avveniristico armo a vele triangolari.

Nel 1926 la proprietà fu trasferita ad Harold Francis Edwards e la barca aveva il suo porto di base in Portsmouth. Edwards era un raffinato velista e regatante, armatore di numerosi yacht, e suo nipote William ci ha fornito informazioni sulla barca. Nel 1928 Barbara fu acquistata dal barone Amaury de La Grange e registrata prima a Dunkerque e poi a Cannes. Nel 1930 passò nelle mani del comandante Jean de Vogue, appartenente alla famiglia proprietaria del castello di Vaux-le-Vicomte, che mantenne l'ormeggio di base a Cannes fino alla fine degli anni 50.

Dopo il 1960 l'imbarcazione cambia numerose volte proprietario e subendo altrettante modifiche. Per facilitare le manovre, il piano velico viene ridotto, il timone diventa a ruota, bompresso, alberi e i boma vengono accorciati. Alcuni dei restauri parziali vengono effettuati all'Argentario e a Monfalcone. Nel 1998 Barbara, in cattivo stato di manutenzione, viene affidata ad Astilleros Mediterraneo per eseguire importanti lavori di recupero, che non vengono però portati a termine.

Nel 2014 il suo attuale proprietario la trasferisce presso il cantiere Francesco Del Carlo per un approfondito refitting, guidato da un team di esperti, tutti soci VSV. Andata perduta gran parte dei suoi disegni durante l'incendio scoppiato negli archivi C&N a Gosport nel 1941, fortunatamente alcune tavole dei suoi piani originali conservati nel National Maritime Museum di Greenwich sono state preziosi strumenti per un restauro filologico molto attento.

Nel 2018, a vent'anni dalla sua ultima navigazione, Barbara riprende finalmente il mare, elegante e veloce. Un ritorno salutato dal premio Assonautica attribuito al suo restauro in occasione delle Vele d'Epoca di Imperia 2018. Nel 2021 vince il 1° Capraia Sail Rally e la Coppa AIVE del Tirreno che si aggiudica anche nel 2022, anno in cui è prima di classe alle Vele d'Epoca di Imperia. Nel 2023 si celebrano i 100 anni di Barbara con numerosi festeggiamenti: a Genova, per l'evento Yacht and Garden, durante il 3° Capraia Sail Rally e nel corso delle manifestazioni CIM e VSV.

PROGETTISTA

Charles Ernest Nicholson

ANNO DI PROGETTO

1923

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Camper & Nicholsons (Gosport, Regno Unito)

ANNO DI VARO

1923

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

18 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

15,25 mt

LARGHEZZA MASSIMA

3,30 mt

IMMERSIONE

2,50 mt

DISLOCAMENTO

20.000 kg

CERTIFICATO DI STAZZA

CIM

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Cantiere Navale Francesco Del Carlo
(Viareggio, LU)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2018

ARMAMENTO

Yawl Marconi

MATERIALE SCAFO

Legno

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

AIVE, Vele Storiche Viareggio



Crivizza

Crivizza è stata costruita dai Cantieri Apollonio di Trieste per Giorgio Genel su un progetto di II classe RORC del 1958 di Alan Buchanan, architetto navale e velista britannico con all'attivo oltre 2.400 imbarcazioni, tra cui yacht che hanno vinto grandi classiche come Admiral's Cup, Cowes Week, Fastnet e Sidney-Hobart. Buchanan iniziò la sua carriera come disegnatore e ingegnere aeronautico presso la De Havilland Aircraft Company e nel 1997 ricevette un importante riconoscimento dal RINA per la progettazione di piccole e medie imbarcazioni costruite in Italia.

Varata nel 1966 e per molti anni ormeggiata allo Yacht Club Adriaco di Trieste, Crivizza è stata oggetto di ampi lavori di restauro nel 1993 e nel 2006 con il rifacimento della coperta e dello specchio di poppa e rinforzo del fasciame, seguendo i disegni originali. Nel 2013 era di Miky Massa che l'ha poi ceduta a Gian Bonomi e Saverio Mecca dopo un restauro conservativo presso i cantieri Alto Adriatico di Giorgio Ferluga. Nel 2018 Mauro Pelaschier, ambasciatore di One Ocean Foundation, ha fatto con Crivizza il giro d'Italia in 12 tappe da Trieste a Genova, promuovendo la Charta Smeralda, un codice etico per sensibilizzare le nuove generazioni ad un comportamento rivolto alla salvaguardia del mare.

Nel novembre 2021 Ariella e Gigi Rolandi ne diventano i nuovi appassionati armatori. Entra vittoriosamente nella flotta di Vele Storiche Viareggio vincendo la sua prima regata come socia VSV: il 25° Trofeo Ammiraglio Giuseppe Francese del 8 maggio 2022 apre una stagione di successi coronata dalla vittoria della Coppa AIVE del Tirreno.

Nel 2023 Crivizza torna sui campi di regata dopo un importante intervento di restauro iniziato nell'autunno '22 presso il Cantiere Francesco del Carlo di Viareggio.

PROGETTISTA

Alan Buchanan

ANNO DI PROGETTO

1958

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Cantiere Apollonio (Trieste)

ANNO DI VARO

1966

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

11,50 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

11,50 mt

LARGHEZZA MASSIMA

2,80 mt

IMMERSIONE

1,80 mt

DISLOCAMENTO

7.000 kg

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Cantieri Alto Adriatico (Monfalcone, GO)

ARMAMENTO

Sloop

MATERIALE SCAFO

Legno

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno

SUPERFICIE VELICA

80 mq

MOTORIZZAZIONE

Volvo Penta 30

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Club Nautico Versilia, Società Velica Oscar Cosulich, Vele Storiche Viareggio



Half Moon

Half Moon nasce da un progetto di Niels Helleberg, direttore e dal 1955 successore di John Alden, dello storico studio di progettazione Alden Design. Nel 1967 Hellenbergh progettò un comodo ketch di 50 piedi per la Holiday Yachts di San Pedro in California: l'Offshore 50 Aft cockpit col numero di progetto Alden Design 988. Da questo progetto furono realizzate 17 unità costruite in fibra di vetro ad Hong Kong da Cheoy Lee Shipyard.

Nel 1982 Niels Hellenberg modificò il suo progetto del 1967 per adeguarlo alla costruzione di un esemplare unico in acciaio per un suo cliente inglese: Peter Cary. Il progetto ebbe il numero Alden Design 988U e da questo nacque Half Moon, costruita in Olanda dal celebre cantiere Porsius.

Dopo 99 anni di attività, lo studio di progettazione Alden ha chiuso nel 2008 e i progetti sono stati donati alla Hart Nautical Collection del MIT Museum di Boston. La maggior parte della collezione è stata catalogata e digitalizzata dalla holding Alden sotto la direzione di Helleberg, che ha continuato a fornire servizi di progettazione e stampa fino alla chiusura del suo ufficio nel gennaio 2014.

Acquistata nel 2016 dall'attuale proprietario, Half Moon è stata sottoposta ad un importante restauro terminato nel 2021. Dal 2023 porta il guidone di socia VSV.

PROGETTISTA

Niels Helleberg - Alden Design

ANNO DI PROGETTO

1967

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Scheepserf Porsius (Zaandam, Paesi Bassi)

ANNO DI VARO

1982

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

15,34 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

15,34 mt

LARGHEZZA MASSIMA

4,01 mt

IMMERSIONE

1,98 mt

DISLOCAMENTO

24.000 kg

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Metalcoast (Sarzana, SP)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2022

ARMAMENTO

Ketch Marconi

MATERIALE SCAFO

Acciaio

MATERIALE ALBERO E BOMA

Alluminio

SUPERFICIE VELICA

111 mq

MOTORIZZAZIONE

Perkins

BANDIERA

Slovenia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Vele Storiche Viareggio



LuluNikka

L'ingegner Giovanni Ceccarelli, figlio d'arte e del noto progettista Epaminonda Ceccarelli e titolare del più antico studio di progettazione con soluzione di continuità in Italia, scrivendo del suo progetto per LuluNikka dice: "Uno scafo dalle linee classiche, semplice quanto elegante, costruito con materiali tradizionali (a partire dal legno) grazie all'esperienza decennale del cantiere Checchi, con cui l'imprenditore toscano, attuale armatore in parallelo del celebre Mini Maxi a foil FlyingNikka, ribadisce il proprio amore per la vela e le regate."

La sua immagine esterna è di una barca classica con una sheerline molto pronunciata, bordi liberi bassi ed un baglio ridotto; le linee d'acqua rispecchiano gli studi fatti dal progettista sulle barche moderne e sui passati Coppa America come +39 Challenge e Mascalzone Latino. Il piano di coperta è caratterizzato da una tuga bassa ed un piccolo pozzetto con ampie parti del ponte libere nel rispetto del design classico.

Timone a barra ed una chiglia profonda con bulbo per conferire una buona stabilità in navigazione.

La costruzione è in legno lamellare di mogano Sapelli.

Il progettista ed il cantiere sollecitati da un esigente armatore hanno curato nei dettagli il design e la realizzazione degli esterni e degli interni.

Il piano velico è caratterizzato da un armo frazionato con albero in fibra di Carbonio, le vele sono state realizzate dalla North Sails, il piano velico è stato ottimizzato come superficie velica assieme al sail designer della veleria.

VSV può solo aggiungere che la barca appaga i canoni estetici classici, la costruzione nel più nobile e antico dei materiali, il rapporto tra lunghezza e larghezza, la moderata altezza dell'opera morta la bella coperta in teak legano LuluNikka alla storia dello Yachting seguendo quell'evoluzione raffinata nelle forme di carena e nei materiali che ha segnato l'avanzare degli studi e della tecnologia. Naturalmente le sue prestazioni non potranno essere paragonabili a barche del passato della stessa lunghezza e larghezza ma con un dislocamento tre volte maggiore!

PROGETTISTA

Giovanni Ceccarelli

ANNO DI PROGETTO

2023

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Checchi (Massarosa, LU)

ANNO DI VARO

2024

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

14,50 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

13 mt

LARGHEZZA MASSIMA

3,16 mt

IMMERSIONE

2,78 mt

DISLOCAMENTO

6.400 kg

CERTIFICATO DI STAZZA

IRC

ARMAMENTO

Sloop

MATERIALE SCAFO

Lamellare di legno

MATERIALE ALBERO E BOMA

Carbonio



Mariella

Progetto di Alfred Mylne n.390 del 1938, l'imbarcazione fu varata dal prestigioso cantiere di William Fife III nello stesso anno per James Patterson. Fu venduta subito dopo al barone Ronald Teacher, titolare della famosa azienda scozzese di whiskey.

Nel 1939 il Ministero della Marina inglese requisì Mariella per utilizzarla come nave di pattuglia della costa. In quel periodo, gli yacht venivano particolarmente utilizzati per pericolose missioni clandestine, e lo scafo in legno rendeva la navigazione più sicura dalle mine magnetiche. Nel 1946 il Ministero della Marina restituì la barca al legittimo proprietario e Teacher iniziò a utilizzare la barca per girare il mondo e gareggiare, per quasi 32 anni, nelle più importanti regate, tra cui il Fastnet Race negli anni Cinquanta, oltre a compiere più di una circumnavigazione.

Mariella è una potentissima barca da regata e ha accumulato numerosissime vittorie ovunque nel mondo. Negli anni Settanta lasciò la Scozia per il Mediterraneo, passando attraverso tre cambi di proprietà prima di essere acquistata dal californiano Vincent Domenica. Dopo alcune regate nel sud della Francia e in Italia, Domenica fece gareggiare Mariella anche nelle acque dell'Est del mondo e fu anche restaurata nei cantieri neozelandesi McMullen and Wing.

In seguito, ha partecipato – con numerosi successi – alla King's Cup in Thailandia, alla Singapore-Bali e alla Coppa Schooner a Sydney. Mariella è quindi approdata ai Caraibi, passando nel 1992 all'attuale proprietario, console italiano di Antigua e Barbuda, ottimo e agguerrito regatante. Da allora ha continuato a regatare, completando altre due circumnavigazioni e partecipando alle classiche regate in tutto l'Oceano Atlantico. Nel 2005 ha preso parte nella Transatlantic Challenge, da New York a Cowes, Isola di Wight. Tra le numerose partecipazioni, e rispettive vittorie, si ricordano importanti appuntamenti come la Antigua Classics, St Barths Bucket, Nioulargue, Settimana dell'Argentario, Porto Rotondo, Imperia.

Nel settembre 2014 ad Antigua viene danneggiata da un uragano che strappa i suoi ormeggi e la sbatte contro una banchina in cemento. Il proprietario decide di spedirla a Viareggio ai Cantieri Del Carlo per le riparazioni e un accurato restauro, a seguito del quale, dopo il XII raduno VSV, salperà per traversare l'Atlantico e tornare al suo porto di base nell'isola di Antigua, Mar dei Caraibi.

PROGETTISTA

Alfred Mylne

ANNO DI PROGETTO

1938

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Fife of Fairlie (Scozia, Regno Unito)

ANNO DI VARO

1938

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

24,08 mt

LARGHEZZA MASSIMA

5,06 mt

IMMERSIONE

3,10 mt

DISLOCAMENTO

57.000 kg

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Cantiere Francesco Del Carlo (Viareggio, LU)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2015

ARMAMENTO

Yawl Marconi

MATERIALE SCAFO

Legno a fasciame classico

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno



Montombi

Montombi è una delle 12 barche della piccola serie North American 40 costruita da Morgan in Florida. È un racer/cruiser progettato da Dick Carter e costruito secondo le specifiche IOR. Era stato concepito come un one-design offshore e l'attenzione è stata rivolta all'uniformità del peso e dell'equipaggiamento.

È arrivata in Europa navigando da New York nell'estate del 2014. In Inghilterra ha continuato a partecipare a regate d'altura tra cui il Fastnet. È arrivata in Italia navigando da Falmouth.

PROGETTISTA

Dick Carter

ANNO DI PROGETTO

1978

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Morgan Yachts (USA)

ANNO DI VARO

1978

LUNGHEZZA DELLO SCAFO (LOD/LOH)

12,10 mt

LUNGHEZZA IN COPERTA (LOD)

12,10 mt

LARGHEZZA MASSIMA

3,20 mt

IMMERSIONE (M)

2,20

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Mylor Yacht Harbour (UK)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2020

ARMAMENTO

Sloop Marconi

CLASSE

Classic IOR

MATERIALE SCAFO

Vetroresina

MATERIALE ALBERO E BOMA

Alluminio



Penelope

Penelope appartiene allo SVMM e fa parte della classe Palinodie, costruita su progetto di Sparkman e Stephens da Marinarsen La Spezia, assieme a Nausicaa e Calypso tra il 1965 e il 1968. A queste seguì Galatea, leggermente aggiornata, nel 1969.

Nel 1952, Marivela istituì delle regate di altura per la Marina Militare (tre Dipartimenti). Articolate su quattro prove di circa 200 miglia ciascuna, con i quattro 24 piedi RNSA. Questa serie di regate si svolse per dieci edizioni non consecutive (non si disputarono dal 1959 al 1961 e dal 1963 al 1965).

Dopo il tragico affondamento dell'Orsa Minore nel 1966, ci fu una nuova interruzione fino al 1971 quando si svolse l'ultima edizione con i nuovi seconda classe IOR Penelope, Nausicaa, Calypso e Galatea. Attraverso questa serie di regate si sono forgiati tanti fra i migliori velisti della Marina Militare.

Nel 2013, dopo un restauro ad opera del cantiere navale Del Giudice di Caprera, è assegnata alla Sezione Velica di La Spezia. Nel 2023 Penelope è oggetto di un nuovo accurato refitting.

PROGETTISTA

Sparkman & Stephens

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Arsenale Marina Militare (La Spezia)

ANNO DI VARO

1965

LARGHEZZA MASSIMA

3,04 mt

IMMERSIONE

2 mt

CERTIFICATO DI STAZZA

CIM

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Sezione Velica Marina Militare (La Spezia)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2023

ARMAMENTO

Sloop Marconi

CLASSE

IOR

MATERIALE SCAFO

Legno

BANDIERA

Italia



Pilgrim

Varata nel 1971 a Rimini su commissione di Vezio Amati, Pilgrim viene utilizzata per crociere familiari nell'alto Adriatico e Croazia, nel 1993 viene consegnata a Napoli all'allora presidente del RYCC Savoia Pippo Dalla Vecchia, che l'ha tenuta in armamento fino al 2012.

Dopo sei anni di disarmo in cantiere, il figlio di Pippo, Emmanuele, la restaura tra il 2018 e il 2021 diventandone il nuovo armatore.

Nel 2022 Pilgrim torna sui campi di regata delle Vele d'Epoca a Napoli, delle Grandi Vele a Gaeta e, per la prima volta, al XVII Raduno Vele Storiche Viareggio.

PROGETTISTA

Jack Laurent Giles

ANNO DI PROGETTO

1968

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Cantiere Carlini (Rimini)

ANNO DI VARO

1971

LARGHEZZA MASSIMA

3,80 mt

IMMERSIONE

1,70 mt

DISLOCAMENTO

20.000 kg

CERTIFICATO DI STAZZA

CIM

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Antico Cantiere del Legno Aprea (Torre Annunziata, NA)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2021

ARMAMENTO

Ketch Marconi

MATERIALE SCAFO

Mogano

MATERIALE ALBERO E BOMA

Alluminio

SUPERFICIE VELICA

160 mq

MOTORIZZAZIONE

Aifo 75 hp

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Reale Yacht Club Canottieri Savoia



Tulli

Tulli è una piacevole ed elegante imbarcazione da crociera ben progettata e realizzata da Sangermani su specifiche del committente. Lo scafo è in fasciame di mogano, il ponte e le sovrastrutture in teak. Gli interni sono molto eleganti, con un raffinato mobilio in mogano.

Per lungo tempo ricoverata in un capannone a Viareggio è stata scoperta dagli attuali proprietari che se ne sono innamorati e hanno commissionato il restauro totale al cantiere che l'aveva costruita: Sangermani a Lavagna.

Lo scafo in fasciame di mogano è stato portato a legno come gli alberi e le bome in Silver Spruce, sono stati realizzati un nuovo ponte in teak, nuovi impianti, nuove strumentazioni di bordo e nuove vele.

Gli interni molto eleganti hanno un raffinato mobilio in mogano che è stato conservato e restaurato con grande cura, sono state anche sostituite tutte le tappezzerie. A prua la cabina armatoriale servita dal bagno ridisegnato rispettando le finiture d'epoca e quella dei marinai, con accesso direttamente dal ponte; a poppa una doppia cabina con il bagno en suite. La cucina si apre sul quadrato attrezzato con il tavolo da carteggio e con un ampio divano di servizio al pranzo.

Nell'ampio pozzetto protetto dalla tuga in legno è organizzata la timoneria e un grande tavolo da pranzo amovibile.

Tulli ha iniziato la sua nuova vita a Viareggio nel 2021 con il XVI Raduno VSV e partecipa attivamente alle manifestazioni e alle regate delle Vele d'epoca.

PROGETTISTA

Cesare Sangermani

ANNO DI PROGETTO

1959

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Cesare Sangermani (Lavagna, GE)

ANNO DI VARO

1960

LARGHEZZA MASSIMA

3,92 mt

IMMERSIONE

1,50 mt

DISLOCAMENTO

22.000 kg

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Cesare Sangermani (Lavagna, GE)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2022

ARMAMENTO

Ketch Marconi

MATERIALE SCAFO

Mogano

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno

SUPERFICIE VELICA

90 mq

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Vele Storiche Viareggio



Vistona

Costruita nel 1937 nel cantiere gallese Peter Dickie & Son, Vistona è appartenuta a un ufficiale in pensione della Royal Navy e a una società di charter di Cannes.

Dai primi anni settanta è diventata un'imbarcazione scuola del Centro Velico d'Altura e dei Venturieri di Chioggia, al comando del duca Gian Marco Borea d'Olmo, che ha navigato a bordo di Vistona dal 1967 fino alla sua scomparsa, avvenuta nel 1999 all'età di 78 anni. Da quel momento i figli Gianbattista e Ottavia si sono presi cura di Vistona che, dal 2001 al 2004, è stata restaurata in Sardegna dal maestro d'ascia Marco Bonacina.

L'armo a ketch bermudiano è stato sostituito da quello originale a cutter aurico.

Vistona compie ogni anno circa 3.000 miglia di navigazione e ha spesso preso parte al Trofeo Bailli de Suffren, la regata d'altura che collega Saint-Tropez a Malta, con tappa in Sardegna a Porto Rotondo.

PROGETTISTA

William McPherson Campbell

ANNO DI PROGETTO

1936

CANTIERE DI COSTRUZIONE

Peter Dickie & Son (Regno Unito)

ANNO DI VARO

1937

LARGHEZZA MASSIMA

3,85 mt

IMMERSIONE

2,25 mt

DISLOCAMENTO

27.000 kg

CERTIFICATO DI STAZZA

CIM

CANTIERE ULTIMO RESTAURO

Marco Bonacina (Olbia, SS)

ANNO ULTIMO RESTAURO

2004

ARMAMENTO

Cutter aurico

MATERIALE SCAFO

Legno a fasciame classico

MATERIALE ALBERO E BOMA

Legno

SUPERFICIE VELICA

158 mq

MOTORIZZAZIONE

Volvo 70 hp

BANDIERA

Italia

CLUB O ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA

Vele Storiche Viareggio, YCS