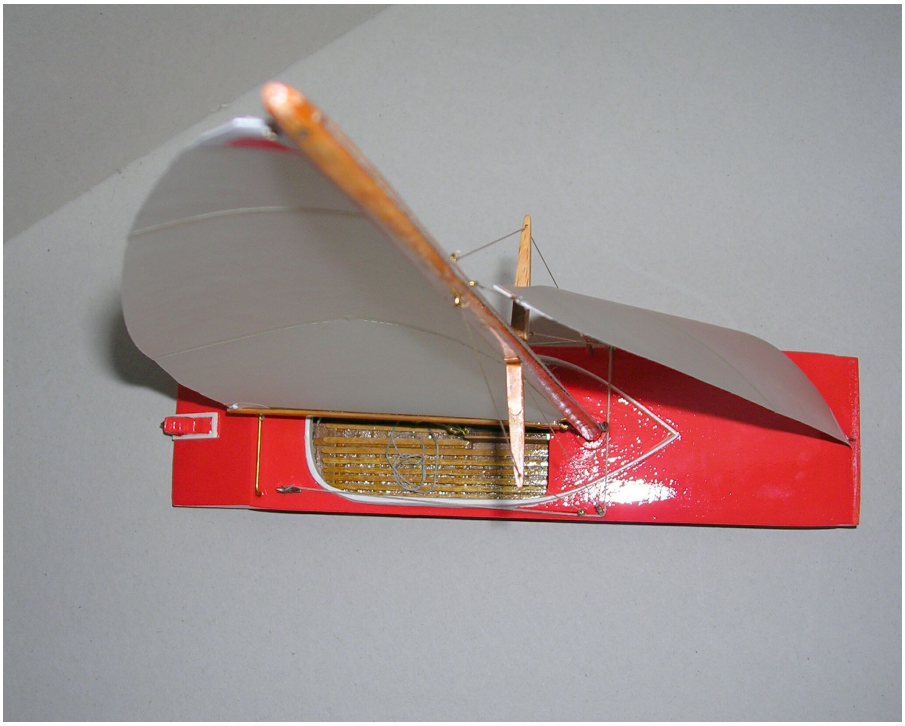
Affinché una tradizione popolare non vada perduta ho riportato il ricordo di quanti l'hanno vissuta, con la speranza che sempre qualcuno voglia conoscerla.

Claudio Sciaccaluga

Claudio Sciaccaluga

GIORMAX



Ricerca storica per la costruzione di un modello

PREFAZIONE

È stata per me una sorpresa riceve da Claudio Sciaccaluga questo suo studio sul Giormax. Sorpresa perché è stato fatto da un giovane che dimostra d'avere l'interesse del padre e dello zio per questa piccola barca.

Alla sorpresa si è aggiunto il ricordo degli anni Trenta quando arrivai a Priaruggia e conobbi non solo la barca ma anche i miei coetanei, fortunati loro, che avevano un Giormax.

Sono, così, ritornato indietro nel tempo ai giorni felici e spensierati della mia giovinezza. Ora è solo un ricordo che ogni tanto affiora nella mia memoria ma che Sciaccaluga mi ha fatto rivivere. Gli sono grato.

Questa pubblicazione è un punto di riferimento per chi vorrà un domani scrivere la storia di queste piccole classi popolari che sono nate un po' dovunque nelle nostre spiagge e hanno "allevato" molti campioni.

È un esempio da imitare.

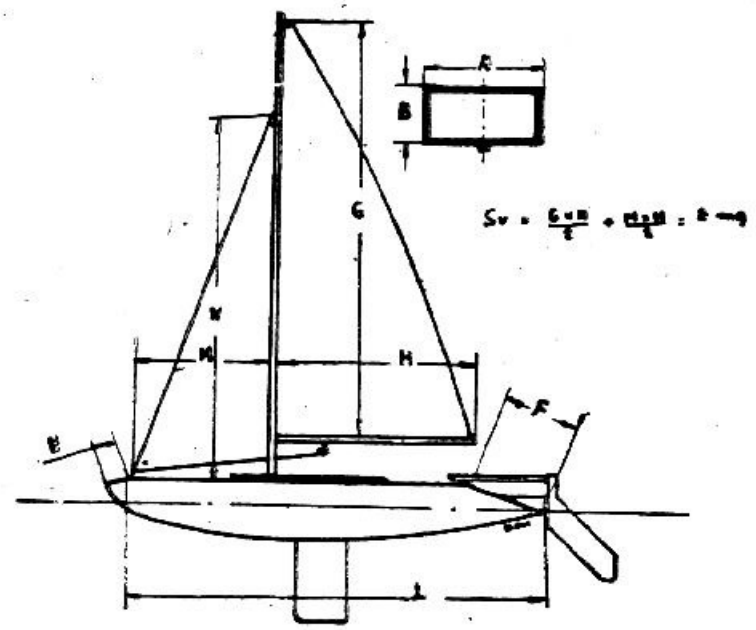
(Franco Belloni)

IL GIORMAX

PARTE I

RICERCA STORICA

IL GIORMAX



Disegno del Giormax pubblicato nella rivista "Yachting" *– 30/05/1946*

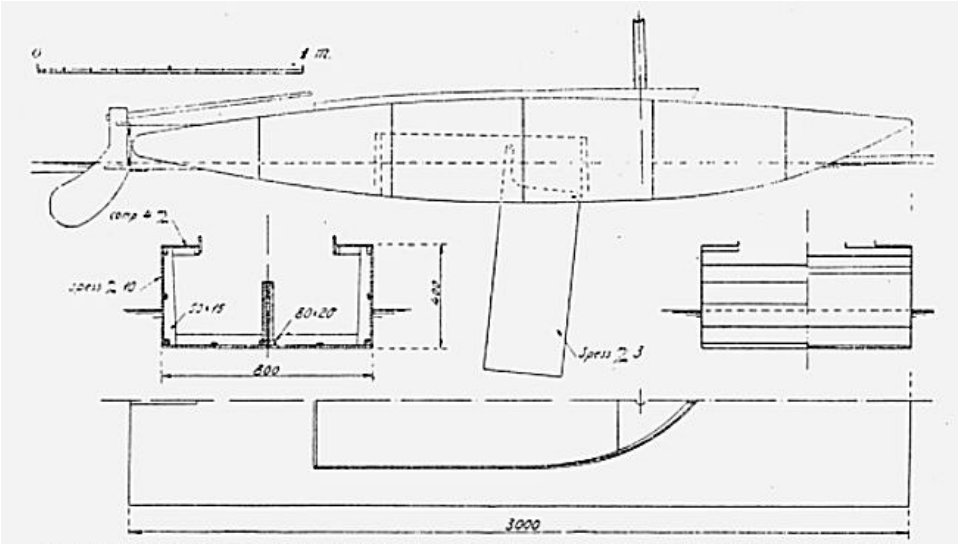


FIG. 269 - « Giormax m. 3 » - Piano di costruzione - Scala 1:20 - Costruttore Giuseppe Bossi, Genova-Sampierdarena.

Disegno del Giormax pubblicato nel libro
Guida pratica per la costruzione di barche
di Mario Corsico – 1949.

Con l'intenzione di costruire un modello del Giormax, ho cercato di raccogliere quante più notizie possibili sull'argomento, contattando tutte le persone che potevano in qualche modo aiutarmi.

Un articolo pubblicato sulla rivista "Yachting" del 30 Maggio 1946 gentilmente inviatomi dal giornalista Franco Belloni, già collaboratore della Rivista, che all'epoca viveva a Genova (Priaruggia), che troverete nelle pagine seguenti, riprodotto integralmente, conteneva quanto io potessi di meglio sperare. C'era un disegno e delle misure!

Per onor del vero sono venuto in possesso anche di un altro disegno, pubblicato sul libro *Guida pratica per la costruzione di barche* scritto da Mario Corsico, edizione del 1949 (integralmente riportato nelle pagine seguenti), anch'esso fattomi avere da Belloni.
L'autore cita il Giormax, facendo una breve cronistoria sull'origine, e fornisce alcuni dati tecnici sulle dimensioni e poi pubblica i piani della barca realizzata a Sampierdarena (Genova) da parte del "costruttore" Giuseppe Bossi per il figlio del Comandante Pomo.

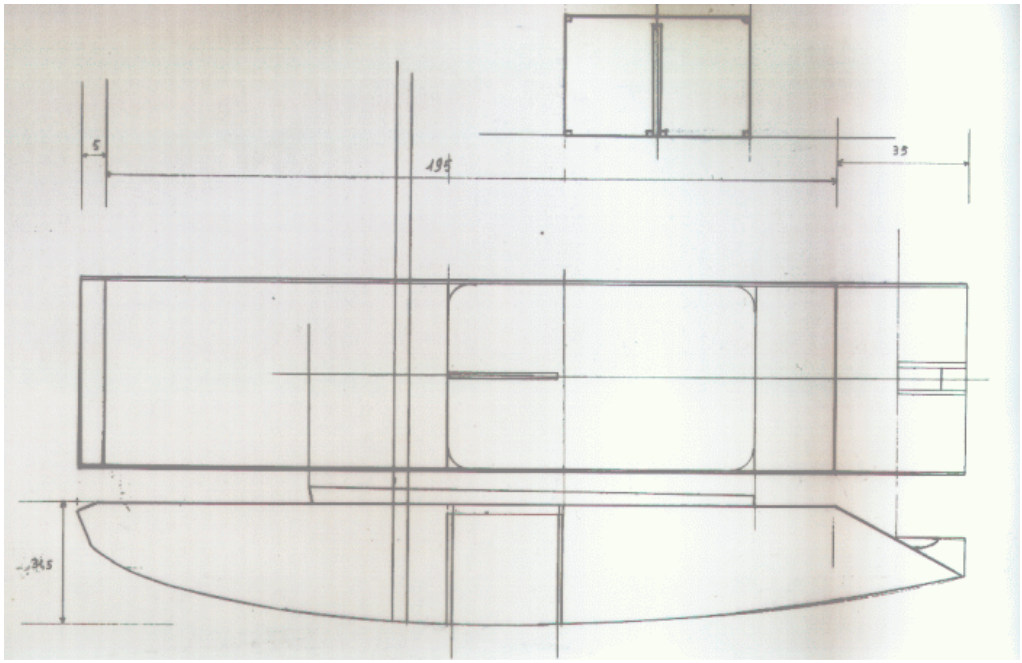
Lo stesso disegno, a commento della costruzione della barca ad opera di Paolo Lodigiani, è apparso sul sito Internet www.bcdemco.it . Anche di questo troverete notizia nelle pagine che seguono.

Fra i due disegni, quello che tutte le persone da me intervistate hanno immediatamente riconosciuto, è quello pubblicato sulla rivista "Yachting".
Il Giormax citato dal Corsico, per dimensioni e per caratteristiche costruttive, non viene riconosciuto per quello che si poteva trovare sulle spiagge genovesi, ma appare un'opera più sofisticata, più evoluta, realizzata dal "costruttore" di Sampierdarena in base a ricordi del Giormax "popolare", arricchita dalla tecnica costruttiva di un professionista per un cliente facoltoso.

Tuttavia fra il testo pubblicato su "Yachting" e le misure contenute nell'articolo c'erano delle discrepanze.

Per venirne a capo ho approfondito ulteriormente la ricerca fino ad arrivare ad un modello di Giormax costruito da Lino Raffo, di Priaruggia, il quale aveva rilevato, all'epoca, le misure sulla barca *Ci penso io* di Titti Fassio *"o Scavenn-a"* costruitagli da Adolfo Bottiglioni *"o Durfo"* con la super visione di Davide Rissotto *"Davidde"* ritenuta da tutti la barca più rappresentativa e migliore fra quelle scese in acqua.

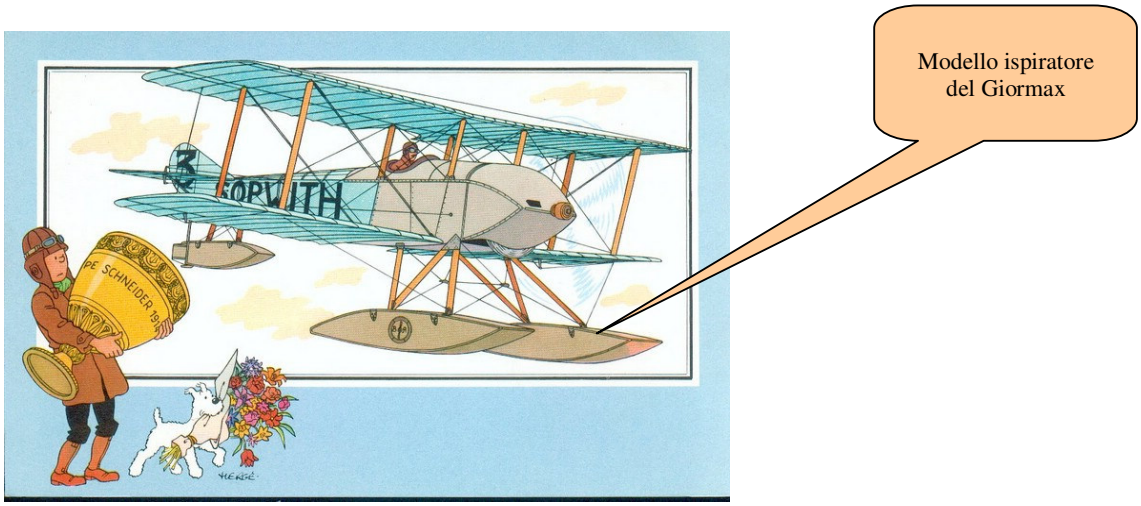
Rilevando a mia volta le misure dal suo modello sono riuscito ad avere la conferma che il testo dell'articolo pubblicato nella rivista "Yachting" era corretto ma il disegno conteneva degli errori (larghezza eccessiva e albero più basso).



Disegno, del Giormax, realizzato sulle misure rilevate da Lino Raffo.

Inoltre, il disegno pubblicato da “Yachting” non comprende la vista della coperta; non c’è quindi il disegno del pozzetto, della cassa della deriva, della mastra e del paraonde e, soprattutto, non c’è traccia della posizione della ferramenta di coperta.
Quindi per la realizzazione del mio modello, specialmente per questi particolari, ho preso pari pari le indicazioni di Raffo.

La “storia” di questa barca, destinata ai giovani in età fra 8/9 anni fino a 13/14 anni, ha origine a Priaruggia, frazione di Quarto dei Mille, presumibilmente nel 1928, per merito di Giorgio Audizio e Max Ziravello, che gli diedero il proprio nome: Gior – Max.



La leggenda narra che a Quarto (Villa Aloj) abitasse la donna amata da un giovane pilota che spesso volteggiava col suo piccolo idrovolante sopra la Villa. In una di queste occasioni l’idrovolante, nell’allontanarsi, perse un galleggiante in mare che venne, successivamente, raccolto dai ragazzi sulla spiaggia di Priaruggia.
Qui Giorgio e Max ne intuirono un uso diverso: nacque così una piccola barca a vela che chiamarono Giormax.

Più ampie notizie sulla storia del Giormax sono riportate nel libro *Priaruggia ricorda,* curato da Rodolfo Decleva per i festeggiamenti del 50° anniversario della fondazione dell’ Unione Sportiva Quarto (1926-1976), in un articolo scritto da Fernanda Gallini, pubblicato integralmente nelle pagine che seguono.

E’ ormai leggenda, ma ancora oggi tanti Priaruggini ricordano la barca veleggiare davanti alla baia fino al 1940, così come ho trovato ricordi in chi, da ragazzino, si divertiva a prendere le onde (“*inverinadde*”) a Priaruggia, a Boccadasse e a Quinto, aiutandosi con le “palette” sui Giormax senza vela.

Nella pagine che seguono ho riportato anche uno stralcio di quanto fu pubblicato sul sito Internet dell’USMI (www.usmi.it) e due ritagli di giornale relativi all’iniziativa del 1977 che ha visto la realizzazione di una replica di un Giormax.

Dalle testimonianze raccolte ho appreso che disegni ufficiali non ne esistevano; ciascuno agiva a proprio modo, con misure spesso difformi gli uni dagli altri.
I Giormax differivano per qualche particolare costruttivo, anche se l’insieme, il colpo d’occhio li rendeva uguali in realtà erano soltanto simili.

La lunghezza massima era compresa fra metri 2,35 e 2,50 e la larghezza fra metri 0,45 e 0,55.

Spesso i costruttori erano i padri o alcuni appassionati che si divertivano a costruirli per i giovani del quartiere per vederli regatare, come avviene per i “fantini” nelle corse ippiche.

A Priaruggia, per esempio, viene ricordato "*o Durfo*" (Adolfo Bottiglioni), abile falegname (di mobili), che aveva la sua "bottega" in Via Rossetti, che ha costruito più di un Giormax, forse fra i più bei "mobili" naviganti a quei tempi.

L'anno d'oro del "Giormax" a Priaruggia risulta essere il 1934.
In quell'anno infatti sono scesi in acqua:

il Giormax ***Ci penso io***, colore arancio con linea d'acqua bianca;
costruttore Adolfo Bottiglioni, con la super visione di Davide Rissotto per Titti Fassio detto "*o Scavenn-a*";

il Giormax ***Neverin***, colore bianco e blu;
costruttore De Filippi per Fortunato De Filippi detto *"o Fu";*

il Giormax ***Tatu*** per Titti e Mino Della Casa;

il Giormax ***Niso*****,** colore bianco con linea d'acqua rossa e blu per Vittorio Porta;

il Giormax ***l'Amico*****,** colore celeste per Elmo Pastine;

il Giormax ***Dadu*** per Darwin Ziravello;

il Giormax ***Borea*** , colore blu con linea d'acqua bianca per Aurelio Ubertis.

Sono inoltre ricordati ancora oggi, anche :

Elio Torbidoni, con un Giormax bianco a strisce oblique rosse e blu;

Mario Capio, con un Giormax giallo (costruito a Nervi);

Alessandro Ferro "*o Negus*", che aveva le vele del suo Giormax realizzate col tessuto del materasso ("*l'intima da strapunta"*);

Luigi Vannucchi, che ha avuto due Giormax, uno grigio scuro e l'altro bianco con la linea d'acqua blu;

ed ancora:

Rinaldo Bocciardo, Beppe Barnao, Dario Cazzola, Giulio Rissotto, Raffi Solari, Giusto Spigno, Francesco "Nino" Tubarchi, Aurelio Ubertis, Scorza, Magnaldi, Negri, tutti timonieri di Giormax.

Da sinistra: Elio Torbidoni (scafo colore bianco con linee oblique rosso-blu),
Vittorio Porta (scafo bianco con linea d'acqua rosso-blu) e
Titti Fassio (scafo arancione con linea d'acqua bianca).

Da sinistra:
Fortunato De Filippi. Vittorio Porta, Raffi Solari e Titti Fassio.

Da sinistra:
Fortunato De Filippi, Raffi Solari, Vittorio Porta e Titti Fassio.

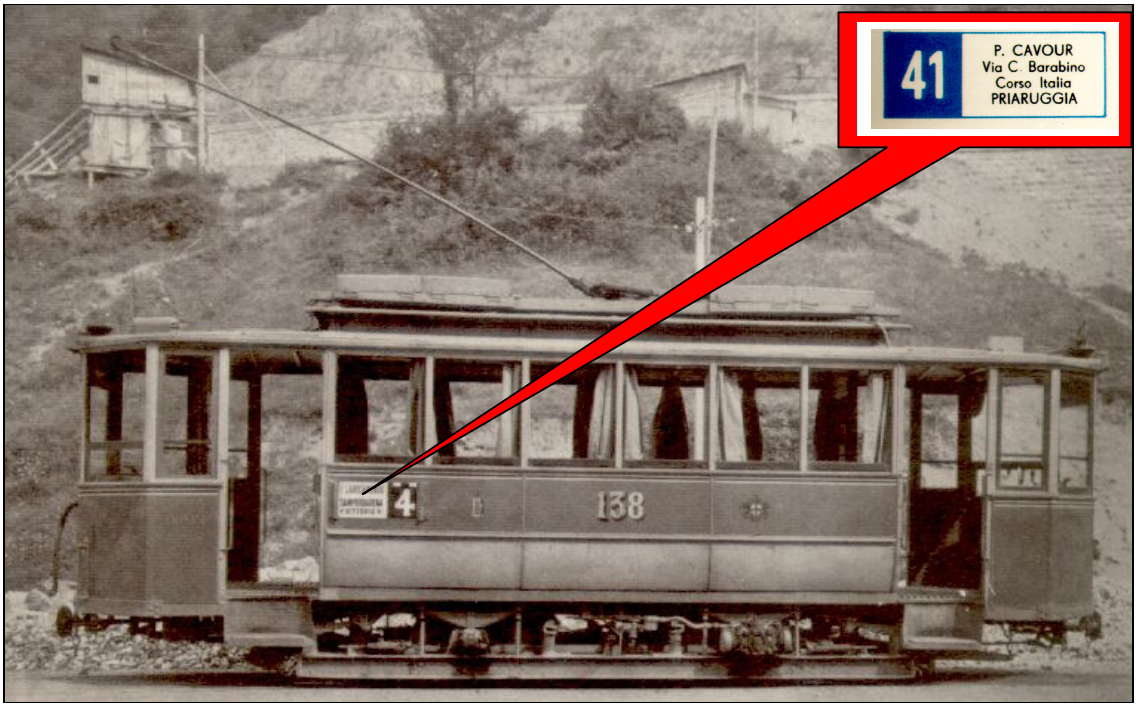
Tutte le persone contattate al riguardo, che ringrazio fin d'ora per la disponibilità e che ricorderò alla fine di questa pubblicazione, concordano nel fatto che la barca sia che fosse destinata alla vela o no, veniva costruita artigianalmente con legno spesso di recupero (per i fianchi venivano usate le ante delle porte) mentre il resto della barca era costituito da tavole di abete larghe circa centimetri. 20 dello spessore di circa 10 millimetri.

Solamente gli ultimi esemplari a vela erano realizzati di legno di maggior pregio.

La deriva ("*lameron*"), realizzata di lamiera di ferro zincato, era a baionetta.

La leggenda dice che la deriva fosse stata "rubata al tram" che faceva capolinea a Priaruggia.

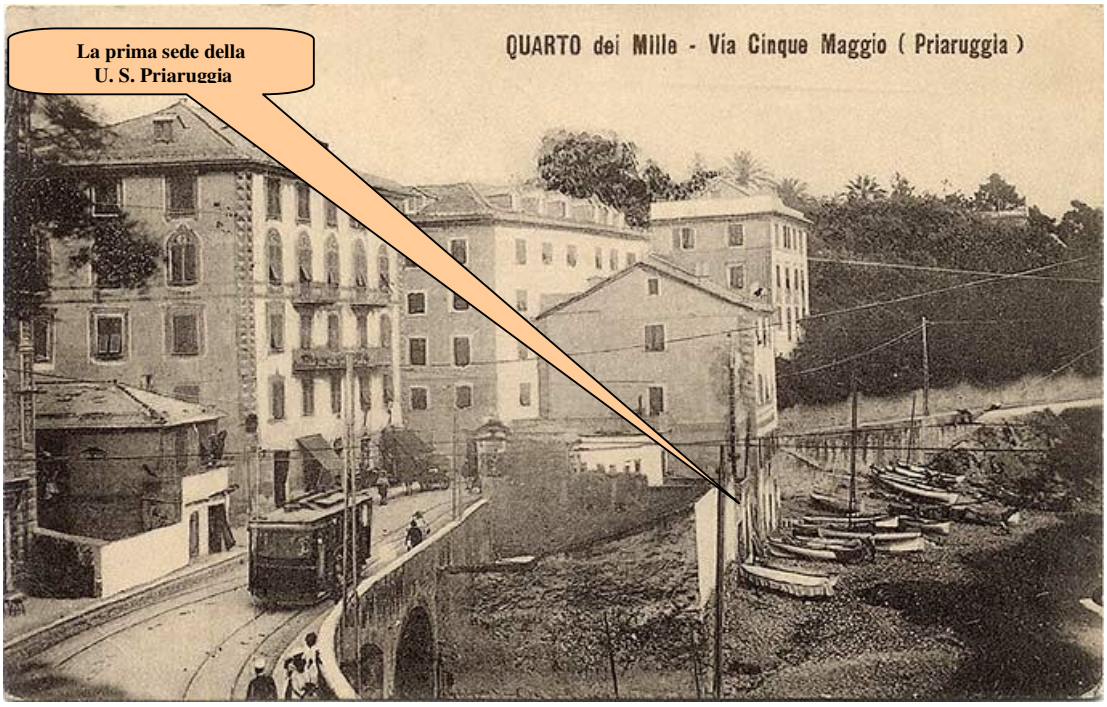
Forse con una come quella riprodotta qui sotto, sottratta al tram della linea 41, sono state realizzate le derive per il Giormax, ma giova ricordare che il tram ha avuto un capolinea a Priaruggia solamente dal 1934 con la riforma tramviaria!



Il tram è un modello costruito dalla Ditta Clemente Nobile & C di Bologna (1900) ricostruito negli anni 1923-24 dalla "SAI A. Bagnara" di Sestri Ponente. Questo tram serviva la linea 4 da Piazza Banco di San Giorgio (Caricamento) a Piazza Vittorio Veneto (Samperdarena), mentre la targa evidenziata nella fotografia è quella relativa al tram della linea 41 che raggiungeva Priaruggia da Piazza Cavour nel 1934 dopo la riforma tramviaria.

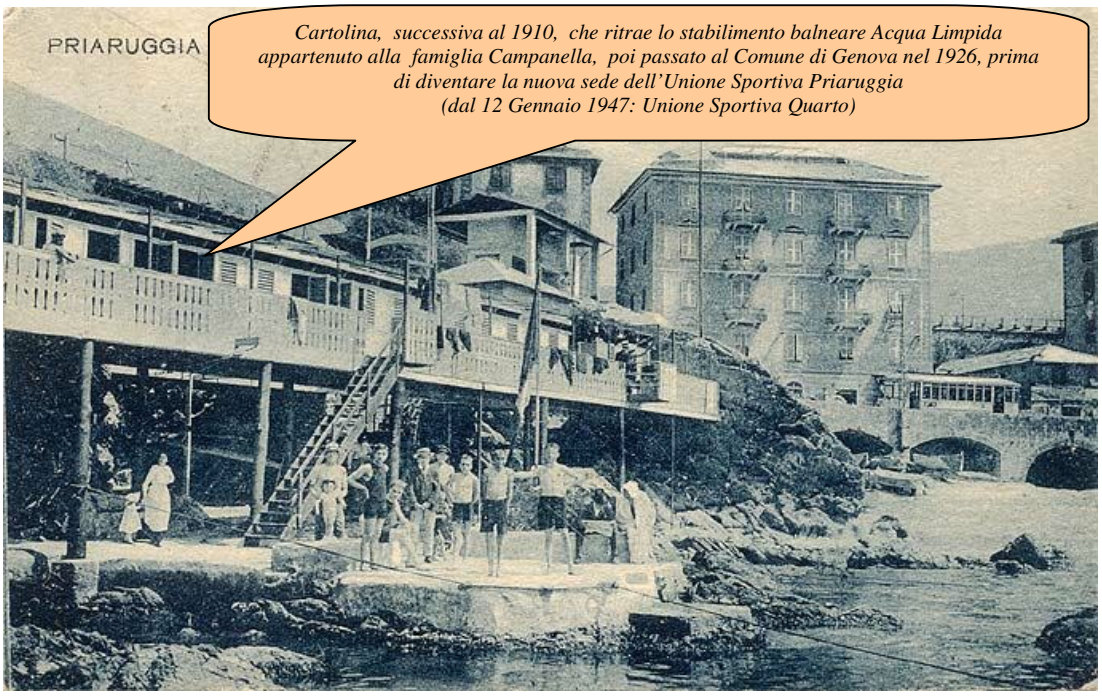
Ciò vuol dire che solamente da quell'anno le derive erano in ferro zincato?
Mentre per i Giormax degli anni precedenti le derive erano probabilmente realizzate in altro materiale? (legno).

Su questo argomento non ho trovato testimonianze ed il mito continua…

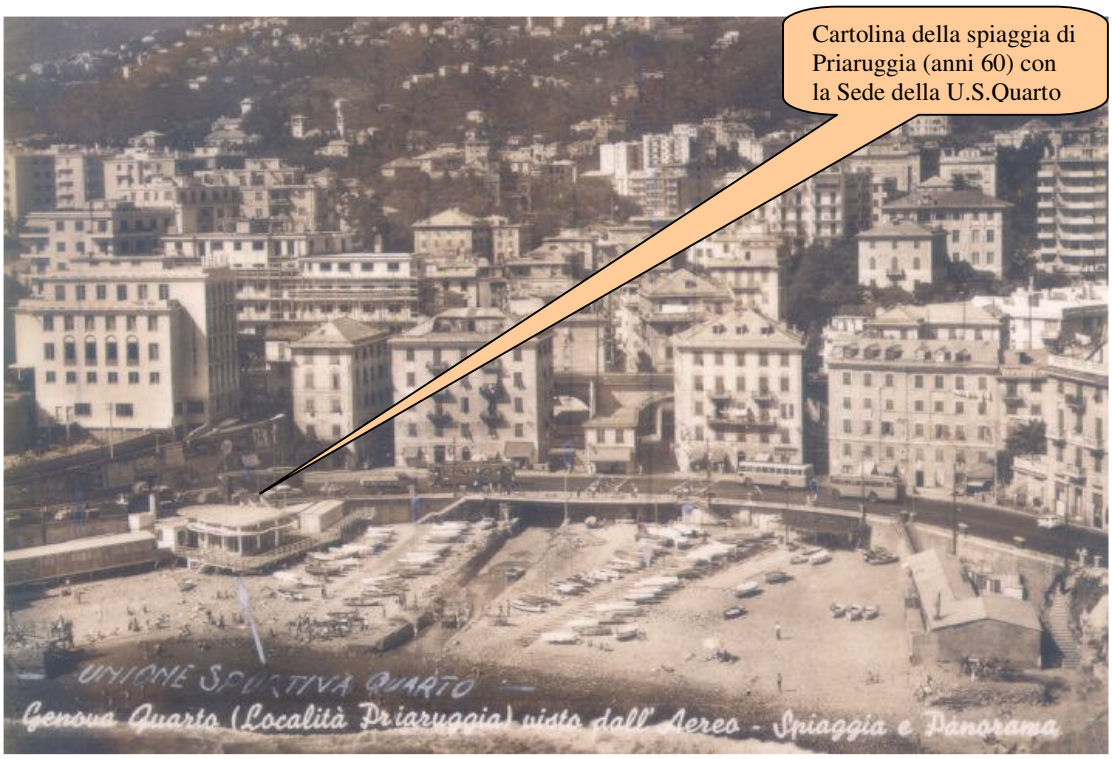


La cartolina mostra Priaruggia negli anni 1928 – 30.
Il tram passava da Priaruggia per raggiungere Nervi fin dal 1906.

Nei fondi delle costruzioni (a destra della strada per Nervi, sulla spiaggia), aveva preso vita (31 Luglio 1926) la "Unione Sportiva Priaruggia", sulla stessa spiaggia Giorgio Audizio e Max Ziravello raccolsero nel 1928 il galleggiante dell'idrovolante destinato a diventare, poi, un Giormax.



Cartolina dell' 11/06/1950, con tram al capolinea di Priaruggia e barche pronte alla regata


Cartolina della spiaggia di Priaruggia (anni 60) con la Sede della U.S.Quarto
UNIONE SPORTIVA QUARTO
Genova Quarto (Località Priaruggia) visto dall' Aereo - Spiaggia e Panorama

IL GIORMAX DI RECCO

L'interesse suscitato da questa piccola barca a vela, di facile costruzione e realizzata con materiali comunemente a disposizione ed attrezzata in modo spartano, ha contagiato anche i recchesi.
Infatti, esistono ricordi di Giormax anche a Recco, dove nella baia già si praticava, oltre la pallanuoto, anche la vela.
Ve ne è conferma in alcune pagine di un libro, scritto da Vittorio Massone, intitolato *La mia Recco*, pubblicato parzialmente in queste pagine, che testimonia l'esistenza di questo particolare tipo di barca a vela.
Però, occorre precisare che, evidentemente, le esigenze di Recco erano differenti da quelle di Priaruggia.
Infatti a Recco la barca si allunga di un buon mezzo metro attestandosi sui 3 metri di lunghezza fuori tutto.
Questo è l'unico dato certo tramandato, anche se, pare, ci fosse stata una disputa molto accesa sulla spiaggia di Recco tra gli assertori del rispetto di una "stazza" ufficiale e quelli che intendevano "liberalizzare" le misure.
Pare, comunque, che vinsero chi voleva che si stabilissero delle misure.
La "Stazza di Recco" consisteva in un certo qual modo in un compromesso fra le due tesi; infatti gli unici dati certi erano la forma (fondo piatto, fianchi paralleli, specchio di poppa inclinato con tacco per fissare il timone) e lunghezza massima di 3 metri, armato con randa e fiocco.
Con queste caratteristiche scesero in mare diversi Giormax, ampiamente descritti nel libro sopra citato che si affrontarono in regata nella baia di Recco seguiti da molti appassionati.

Fotottica Razeto - Recco.

IL GIORMAX DI BOCCADASSE

A Boccadasse, invece, era poco praticata la vela ed i Giormax erano realizzati più corti e stretti per poter essere utilizzati con le "palette".
La "paletta" era una sorta di pagaia che, quale estensione del palmo della mano, veniva utilizzata come forma di propulsione e timone.
La larghezza della barca, inferiore a 50 centimetri, doveva consentire al ragazzo di palettare stando seduto a pagliolo o, in caso di onde di maggiori dimensioni, inginocchiato, per consentire di uscire dallo scafo più velocemente in caso di necessità.
La barca si riempiva d'acqua facilmente e non era autosvuotante!
Inoltre, poiché la costruzione era "artigianale" e la levigazione lasciava spesso a desiderare, se non addirittura uscivano fuori chiodi dalle assi, per evitare escoriazioni alle gambe e al di dietro, sul fondo veniva inchiodata una tavola che doveva formare una sorta di panca dove sedersi o inginocchiarsi, accuratamente levigata.

Particolare della panca fissata sul fondo e schienale.

Foto di Gianluigi Di Felice a Boccadasse (28 Agosto 2003) ai Giormax costruiti qualche anno prima, per i giovani Soci della Società Sportiva Vignocchi.

L'autore che ha realizzato le tre barche, conserva ancora un Giormax, identico a quelli fotografati, la lui utilizzato nell'infanzia, realizzato con tavole di abete, che gli è servito quale modello per realizzare le tre copie.

Le dimensioni e le forme sono quelle degli anni '30-'40 (Lunghezza metri 2 – Larghezza metri 0,50) ma realizzati in compensato marino da millimetri 10 anziché con tavole di abete.

RIPRODUZIONE DEL GIORMAX
(1977)

Per la ricorrenza del 50° anniversario del Giormax venne realizzato da Silvio Sciaccaluga, nell'ambito delle attività della Scuola d'Arte Marinara dell'Unione Sportiva Marinara Italiana, che all'epoca aveva sede a Genova Quinto in Via Bolzano 19 r, una riproduzione di un Giormax.
La presentazione della barca venne effettuata presso la Sede della Sezione di Quinto della Lega Navale Italiana.
Queste sono alcune foto scattate nell'occasione.

Silvio Sciaccaluga (a sinistra) e suo fratello Giuse.

Da sinistra:
Lorenzo Podestà, Mauro Querci, Giuse Sciaccaluga, Luigi Vannucchi (con berretto), Silvio Sciaccaluga, Cremonesi (Presidente LNI Quinto), Caporotondi e Boero.

Da sinistra:
Lorenzo Podestà, Giuse Sciaccaluga, Cremonesi, Giorgio Audizio e Silvio Sciaccaluga.

IL GIORMAX

PARTE II

PROCEDURA ADOTTATA PER LA COSTRUZIONE DEL MODELLO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Scala 1 : 7

	Modello (da "Yachting '46"	*Modello (riproduzione" di* Ci penso io*)*	*Scafo reale* Ci penso io
Scafo			
Lunghezza max.:	cm 33,5	cm 33,5	cm 235
Larghezza:	cm 9 *	cm. 7,2	cm 50
Altezza fianchi (punto massimo):	cm 4,5	cm. 4,3	cm 30
Spessore fianchi, coperta e fondo:	mm 1,5	mm 1,5	cm 10
Albero			
Altezza (dalla chiglia):	cm 41,5 *	cm 47	cm 330
Diametro (misurato alla mastra)	mm 9, 5	mm 9	cm 7
Boma			
Lunghezza	cm 15 *	cm 16	cm 112
Deriva			
Altezza	cm 10	cm. 10	cm 70
Larghezza	cm 4	cm. 4,2	cm 30
Timone			
Pala	cm 9 x 3 ca.	cm 60 x 20 ca.	

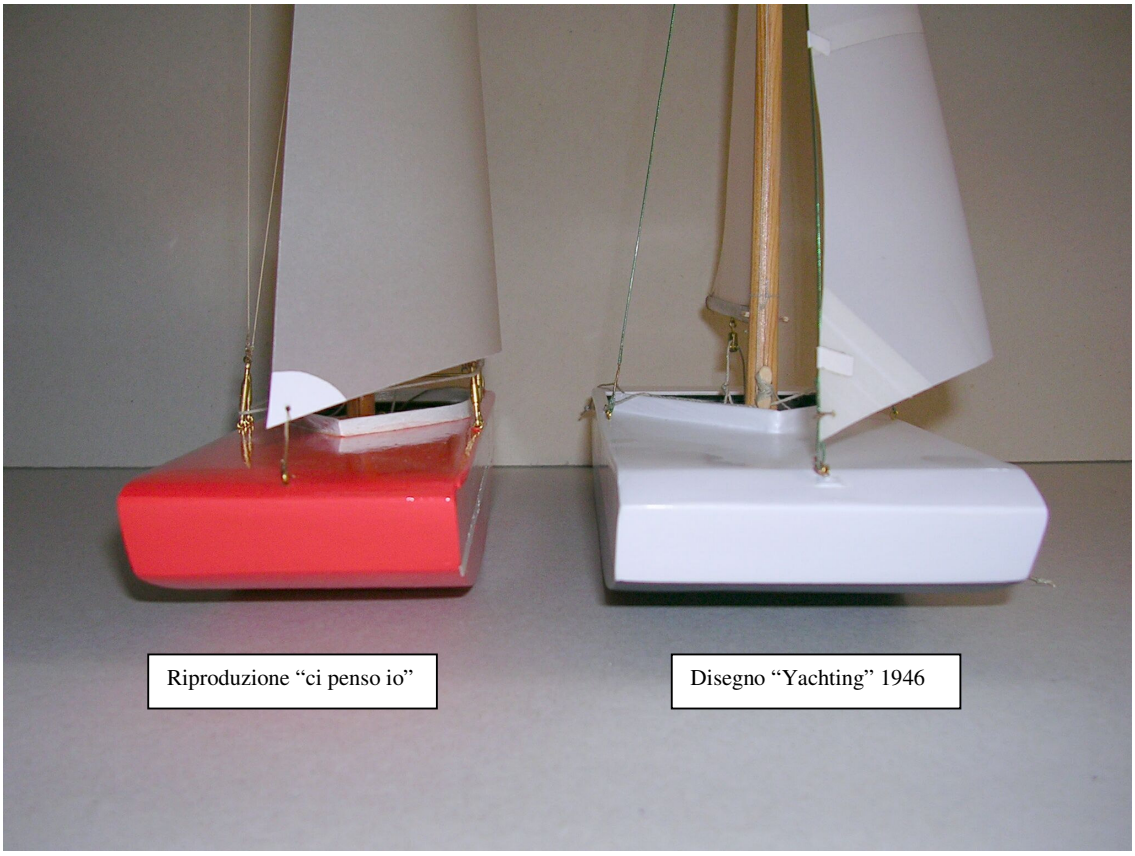
Materiale usato per il modello: compensato (millimetri 1,5), listelli (millimetri 2 x 2)

Le misure rilevate dal disegno contrassegnate da asterisco sono ritenute errate.

Leggendo l'articolo pubblicato nel 1946 sulla rivista "Yachting" si notano misure discordanti con il disegno, pubblicato sulla stessa.

Infatti nel testo dell'articolo viene riportata, per la larghezza, la misura di metri 0, 45 – 0,50 mentre il disegno raffigura una larghezza maggiore (metri 0, 65) che è errata.

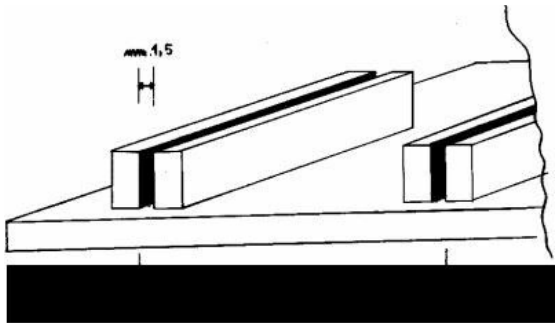
Sotto sono raffigurati due modelli di Giormax, a destra quello eseguito secondo le misure indicate nell'articolo della rivista "Yachting", a sinistra quello realizzato con le misure rilevate dal *Ci penso io* eseguito da Raffo.



Prima di iniziare la costruzione vera e propria occorre procedere all'allestimento dello "scalo di costruzione", come da figura, utilizzando una tavoletta (centimetri 40 x centimetri 20 x centimetri. 2) come base.

Sulla tavoletta vanno fissati due listelli paralleli distanziati fra loro di centimetri 7,2 (spessore fianco millimetri 1,5 + 1,5 + fondo millimetri 6,9 = larghezza modello millimetri 7,2).

All'interno dei sopra citati listelli occorre fissarne altri due, allo stesso modo, lasciando uno spazio sufficiente a contenere i due fianchi posizionati con il fondo rivolto in alto (utilizzando compensato da millimetri 1,5 questo è lo spazio necessario) per permettere di mantenere la verticalità dei fianchi durante la costruzione.



A questo punto occorre tracciare i due fianchi e ritagliarli dal nostro foglio di compensato (millimetri 1,5).
Poiché questo sarà anche lo spessore del fondo occorre incollare un listello (millimetri 2 x 2) a millimetri 1,5 dal fondo del bordo, internamente, su cui si incolleranno le tavole del fondo, dello specchio di poppa e della prua, ricavando i listelli (millimetri 6,9 x millimetri 15 x millimetri 1,5) dal nostro foglio di compensato ricordandoci di interrompere, sia a prua che a poppa, nel punto in cui dovrà essere posizionata la cassa di deriva, come da disegno.

Procedere quindi a realizzare la cassa di deriva e la deriva, verificando il corretto scorrimento della deriva.

Togliere il modello dallo "scalo" e capovolgerlo col fondo verso il basso.
Incollare due listelli di tiglio, paralleli, sulla parte centrale interna del fondo, distanziati fra loro dello spessore della cassa della deriva (circa millimetri 4,5) e, dopo averne verificata l'aderenza, procedere ad incollare la cassa della deriva nei punti interni dei due listelli e nell'ultima tavola del fondo sia verso prua che verso poppa.

Capovolgere nuovamente il modello avendo cura che i due fianchi rientrino fra i binari delle due coppie di listelli paralleli fissati alla tavoletta dello "scalo" e continuare a chiudere il fondo avendo l'accortezza di procedere a destra ed a sinistra della cassa della deriva.

A questo punto possiamo togliere il modello dallo "scalo" e procedere alla chiusura della coperta.
Ricordandoci di incollare sul fondo una scassa per ricevere il piede dell'albero e, sulla coperta, il trasto rinforzato (incollando nella parte di sotto della coperta i nostri soliti listelli).

Applicheremo infine sulla coperta ultimata un paraonde a forma di “V” un po’ arrotondato davanti all’albero che arrivi alla fine del pozzetto.

Sullo specchio di poppa occorre fissare un cuneo che permetta di ottenere la corretta verticalità onde fissare il timone.

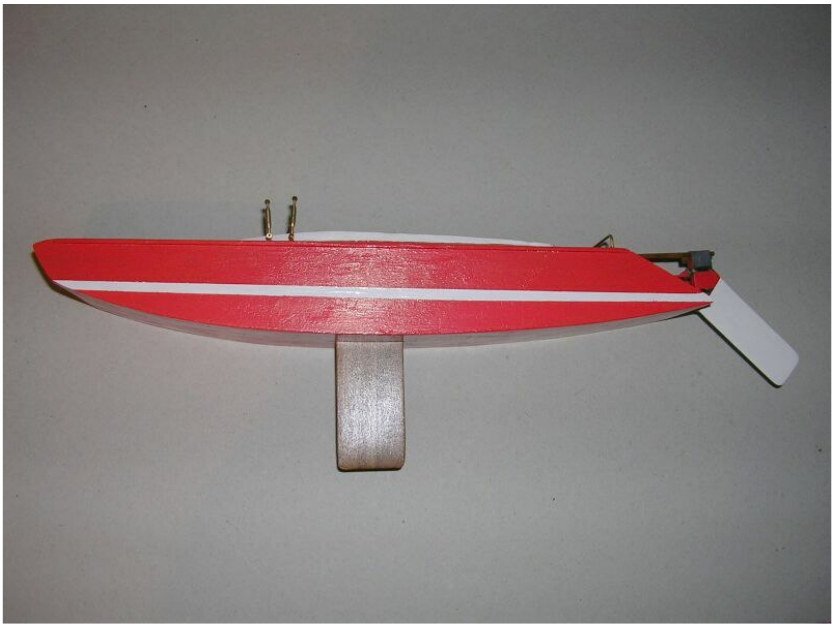
Per l’albero ho utilizzato due listelli di pitch pine al centro dei quali ho fresato una canaletta in modo che una volta incollati fra loro risultasse aperta una feritoia nella quale poter inferire la randa.

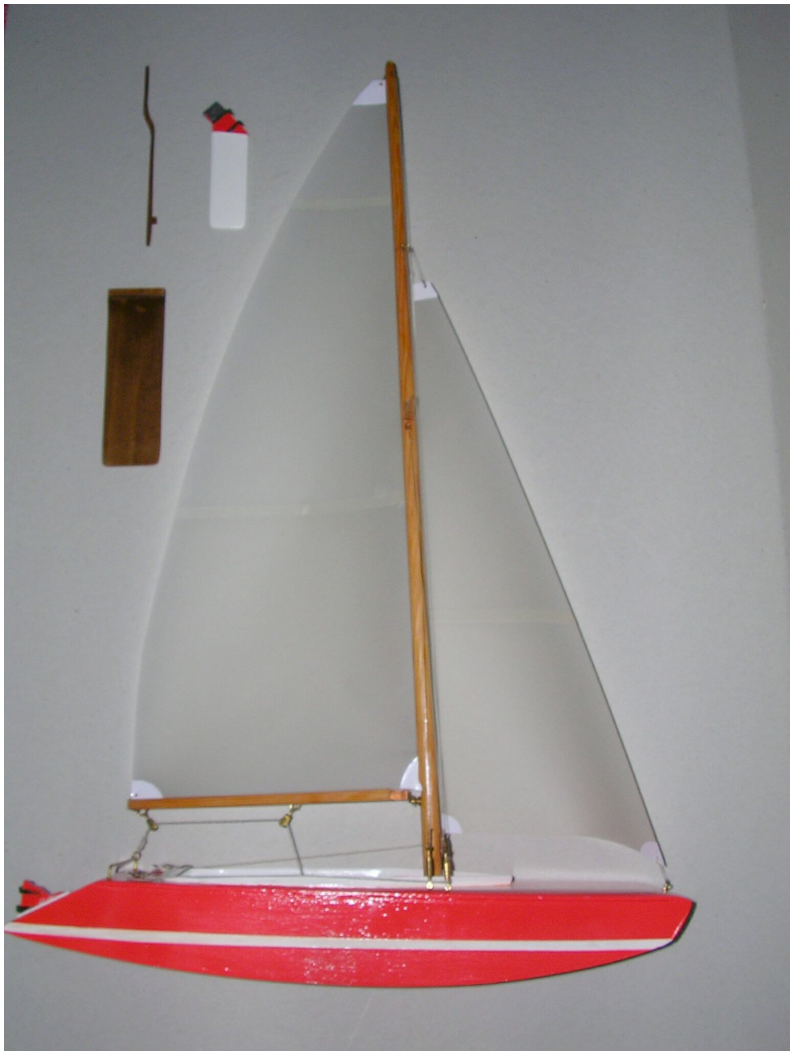
Ho proceduto quindi a portare a misura, rastremando con un pialletto e finendo con carta vetrata.

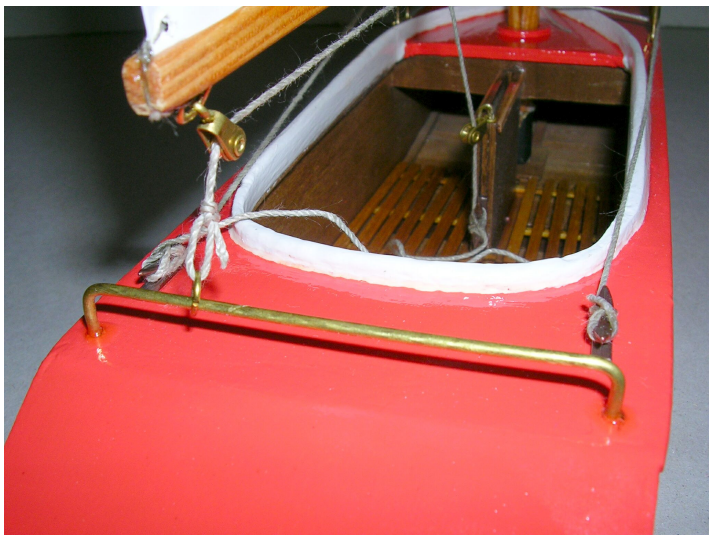
Stessa procedura per il boma.

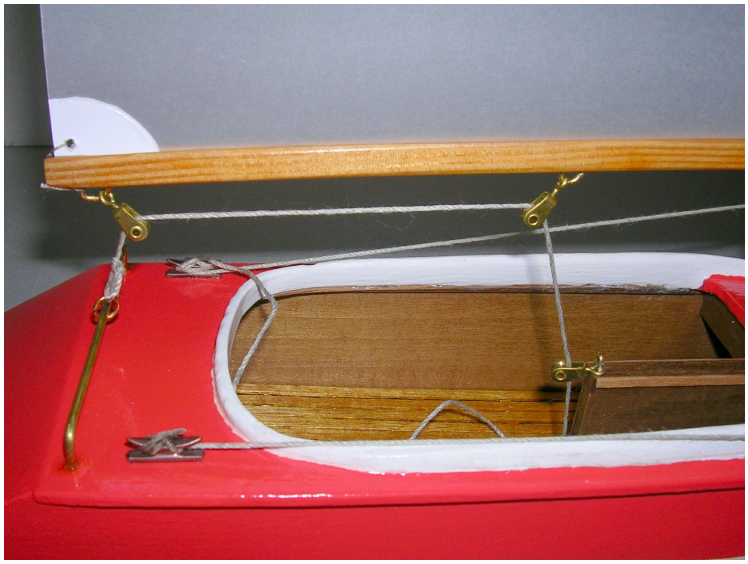
La randa ed il fiocco li ho realizzati con un foglio da disegno lucido, quello normalmente usato da geometri e architetti.

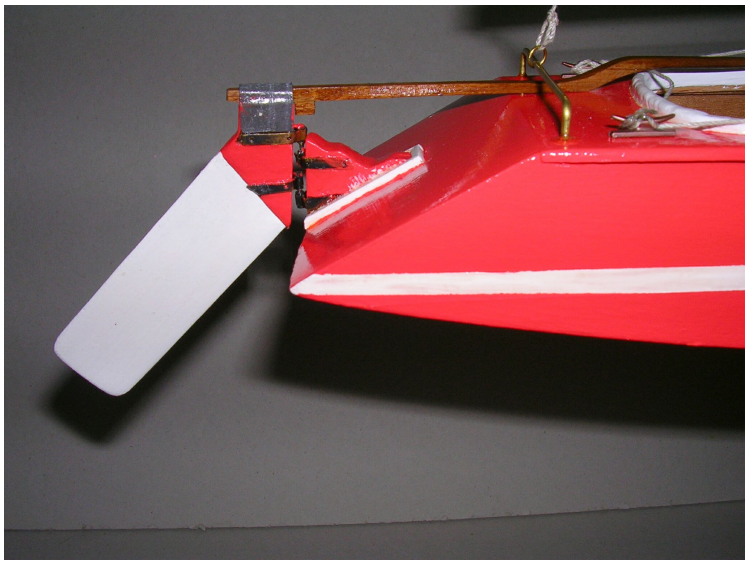
La randa ha tre ferzi mentre il fiocco ne ha due.

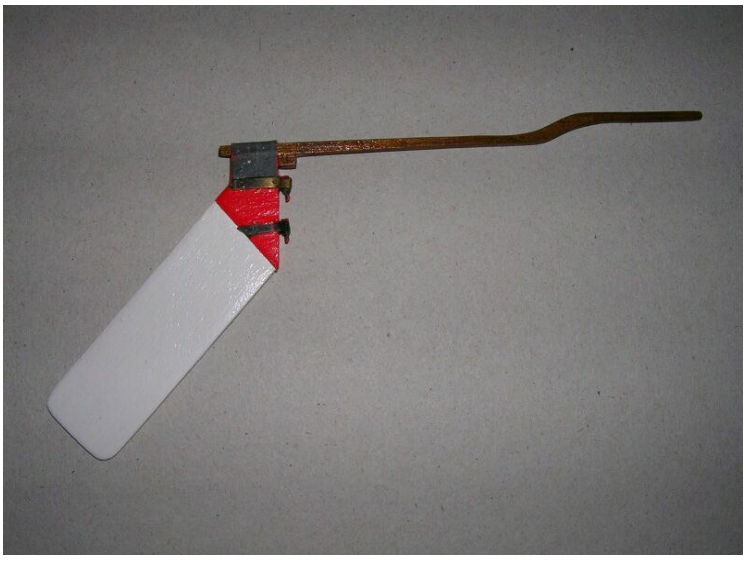


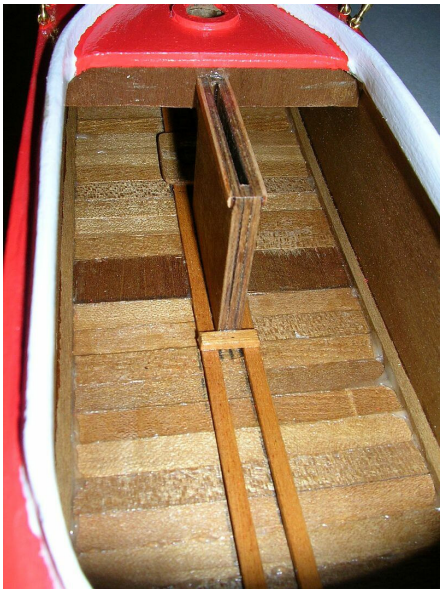


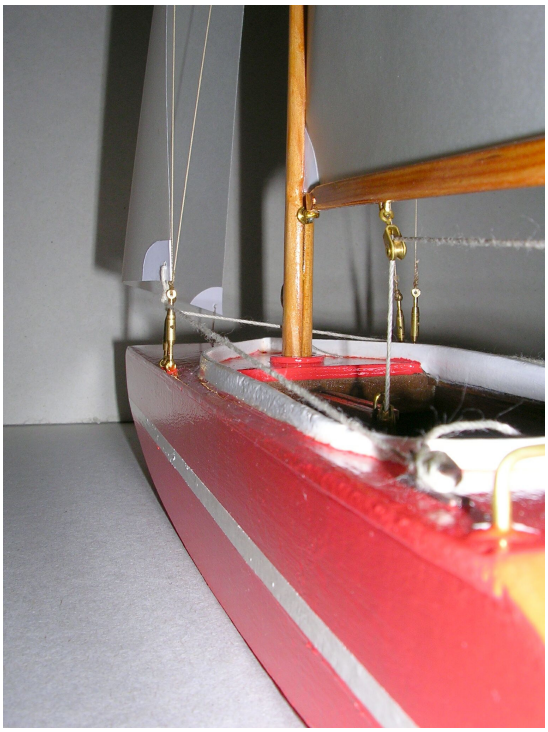


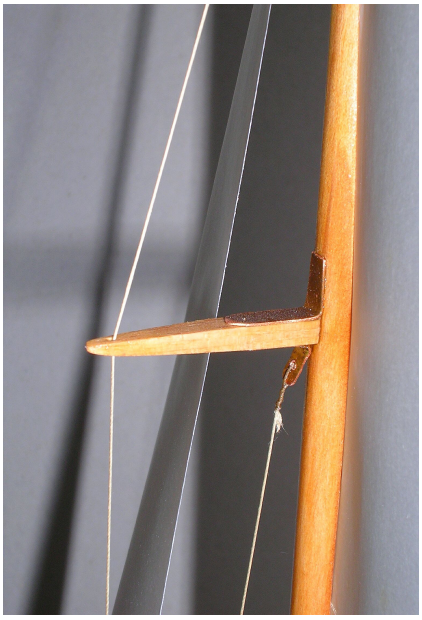


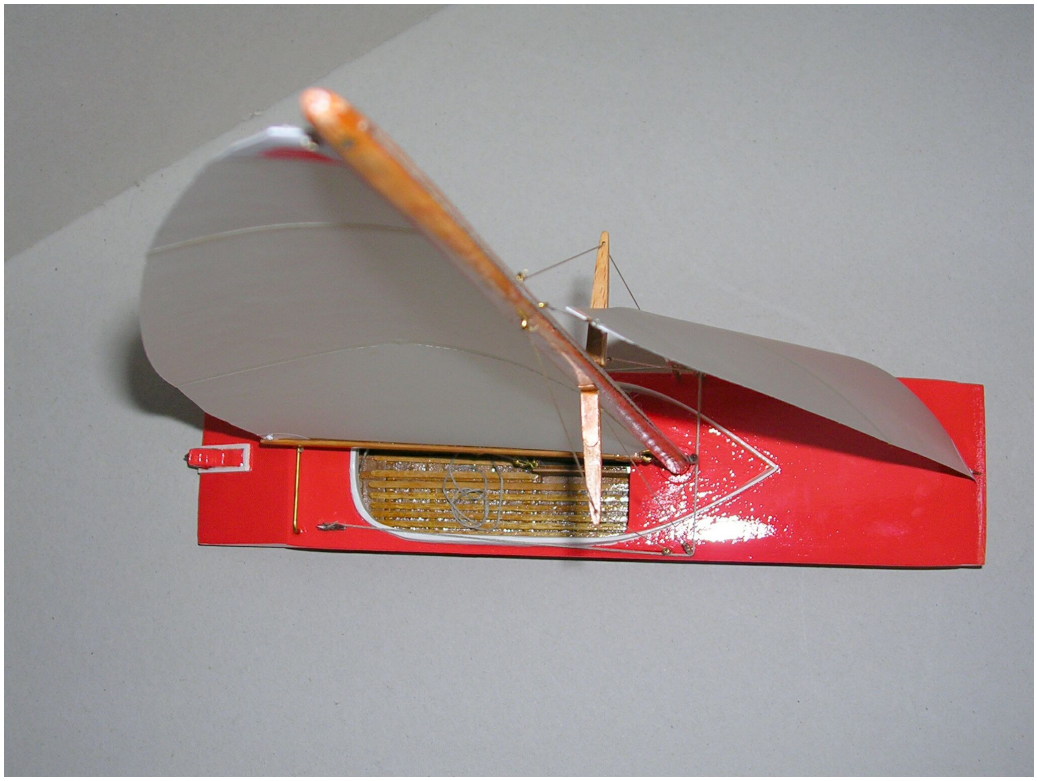












IL GIORMAX

PARTE III

ANTOLOGIA

IL GIORMAX

Gli appassionati della vela, conoscono quasi tutti il "Giormax"; pochi però conoscono la sua origine e le sue caratteristiche essenziali. In questi ultimi tempi sono stati costruiti "Giormax" di tutte le dimensioni e di vari tipi di costruzione, che si allontanano però sempre più dall'originale, creando non poche confusioni e discussioni, specialmente in occasione di regate. Per eliminare i suddetti inconvenienti e per avere un'uniformità nelle prossime costruzioni, abbiamo riassunto in questo articolo una breve storia del "Giormax" e i dati ufficiali di stazza.

Le origini di queste serie risalgono al 1928. In quell'anno Giorgio Audizio e Max Ziravello crearono, prendendo come spunto per la forma un galleggiante di aeroplano, il primo esemplare. In un primo tempo il "Giormax" servì per "prendere le onde", quando il mare era agitato. Costruitone un altro esemplare, il microbo della regata prese campo e nacque l'idea di munirlo di una piccola vela e possibilmente di un fiocco.

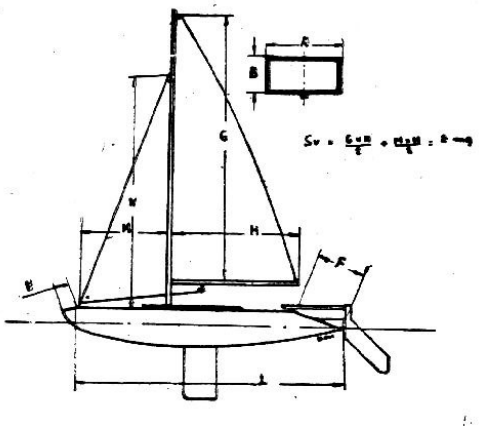
A questa seconda costruzione, ne seguirono ben presto delle altre, tanto da creare a Priaruggia, una piccola flotta, costruita dagli stessi equipaggi. Numerose furono le regate dove si cimentarono i timonieri in erba per la conquista dei premi messi in palio dai bagnanti che assistevano entusiasti a queste manifestazioni.

A poco a poco il "Giormax" si diffuse rapidamente anche nelle altre spiagge vicine. Successivamente modificato e perfezionato venne adottato per l'addestramento e la formazione di giovani timonieri. Infatti il ragazzo si abitua piano piano ad eseguire correttamente e non sempre agevolmente tutte le manovre per portare correttamente una imbarcazione, impara le astuzie delle regate ed infine i primi rudimenti del regolamento.

Il "Giormax" fu trampolino di lancio delle nuove generazioni di equipaggi e di timonieri che dal 1928 ad oggi sono usciti dall' "Unione Sportiva Priaruggia". Ricorderemo i fratelli Ziravello, i sigg. Audizio, Della Casa e Spigno, i giovani Dario Cazzola, Vittorio Porta, Giulio Rissotto, Raffi Solari, Rinaldo Bocciardo ed altri.

Adesso passiamo alla descrizione tecnica. Un buon coefficiente di sicurezza e di stabilità da poter garantire l'uso senza pericoli anche con mare non sempre calmo, facile realizzazione della costruzione anche da parte del ragazzo stesso e basso costo, sono le doti essenziali di questa serie.

La lunghezza della coperta (L) è di cm 200, è facoltativo un eventuale abbattimento prodiero (E) e uno a poppa (F) delle lunghezze massime, il primo di cm 5 e l'altro di cm 30. La larghezza (A) è di cm 45/50, mentre l'altezza massima (B) è di cm 32. Il perimetro vivo della deriva è di cm 130, lasciando libera la scelta della forma.



Il “Giormax”, minuscola imbarcazione per l’addestramento, deve essere costruito a sezione rettangolare con fondo piano e avente i fianchi paralleli tra essi e perpendicolari al fondo.
Per la velatura l’attrezzatura dell’albero è quella Marconi; la superficie velica massima formata dalla randa e dal triangolo di prua è di metri quadri 2, lasciando libero l’incrocio del fiocco.
Nella scorsa stagione sono stati costruiti nuovi esemplari di Giormax, che hanno dato la possibilità di organizzare il campionato sociale, e vinto dal “Giormax” *Ci penso io* di Fassio con al timone Sergin.

Franco Belloni

Da “Yachting” – 30 maggio 1946

SERIE GIORMAX

Qualche anno fa, capitò in possesso di due ragazzi di Genova – Priaruggia, un galleggiante da idrovolante. Di questi galleggianti fuori uso i ragazzi se ne servono a mo' di sandalo, ma i due ragazzi di Priaruggia, più industriosi degli altri, pensarono di armarlo a vela. Poche aggiunte allo scafo, in cui fu creato un pozzetto, applicato il timone e la cassetta con la lama di deriva, la quale consisteva in una vecchia targa di ferro già appartenente ad un tram elettrico. Un alberetto e una veletta e la barca filava che era un piacere, tanto … che da Recco partì una nuova Stazza: la Giormax in onore dei due ragazzi, i quali si chiamavano Giorgio l'uno e Max l'altro.
L'originale era lungo 2 metri, ma la stazza di Recco comprende i 3 e i 4 metri, misure queste che ne distinguono la classe. In breve la nuova imbarcazione si diffuse per la Riviera di Levante, e pare dia buoni risultati, perché appropriata per l'addestramento dei ragazzi alle regate a vela.
Le Figg. 269 e 270 [disegni a pagina 42] presentano appunto una di queste imbarcazioni, disegnata e costruita dal già citato Giusepe Bossi di Sampierdarena, per conto del Comandante Pumo, o meglio per il suo figliuolo Nini.
Le dimensioni di Stazza dell'imbarcazione presentata, sono: Lunghezza metri 3; larghezza metri 0,80; altezza metri 0,40.
Le sezioni trasversali sono quadrangolari, mentre nella vista longitudinale l'imbarcazione assume la forma caratteristica di un pesce. Per la speciale curva del fondo, la linea d'acqua segnata nel piano di costruzione, quando l'imbarcazione è in corsa, viene spostata, perché la pressione del vento sulle vele né fa abbassare la prora.
Il fasciame, di Cedro (o anche di Abete) ha lo spessore di 10 millimetri. Ed è sostenuto da ordinate rigide di legno duro, della sezione massima di millimetri 50 x 15 distanziate di millimetri 400.
Il fondo è pure rinforzato in corrispondenza del piano di simmetria, da un paramezzale di millimetri 80 x 20 in legno duro.
Negli angoli scorrono delle strisce di collegamento e rinforzo e le tavole del fasciame sono unite col sistema delle striscette copricomento.
La coperta è di legno compensato, dello spessore di 4 millimetri.
La lama di deriva, in lamiera di ferro dello spessore di 3 millimetri.
L'alberatura è vuota, e l'albero porta una scanalatura, per l'inferitura della randa, Le dimensioni dell'albero, all'altezza del boma, sono millimetri 60 x 80 e di millimetri 40 alla sommità.
Il boma, ha un diametro esterno di millimetri 50 e tanto l'uno che l'altro sono costruiti di Abete di prima qualità.
La velatura è composta dalla randa sistema Marconi e di un fiocco, con metri quadri 8,187 complessivi di tela (non compreso l'incrocio del fiocco).
Il peso dell'imbarcazione completa, non supera i 60 Kilogrammi per cui è facilmente trasportabile a braccia, anche da due ragazzi.
Fila forte con buon vento, ma certamente con mare calmo, data la forma piatta della carena.
…

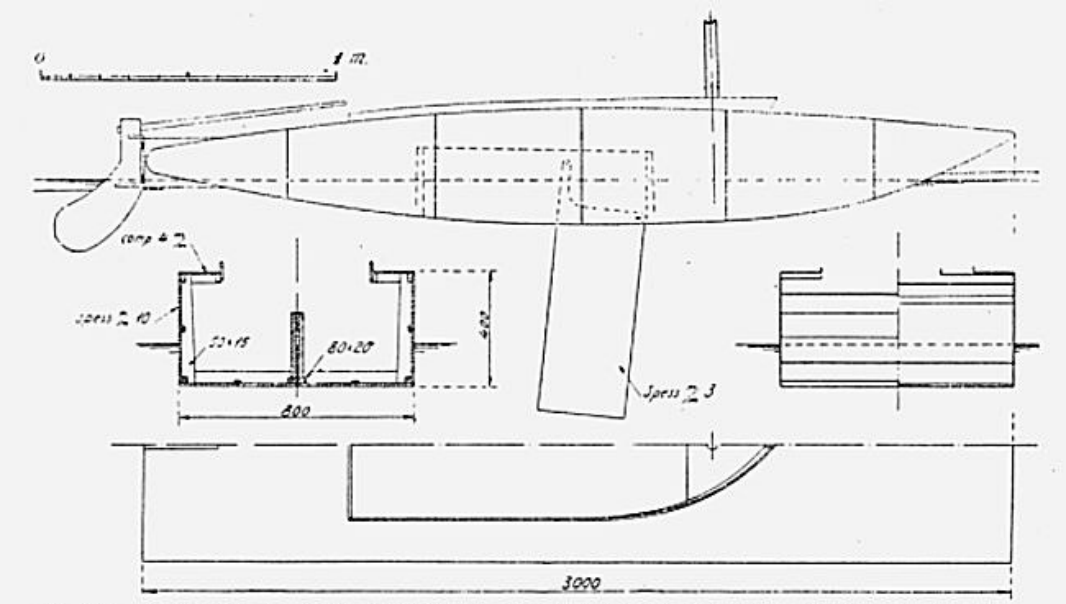
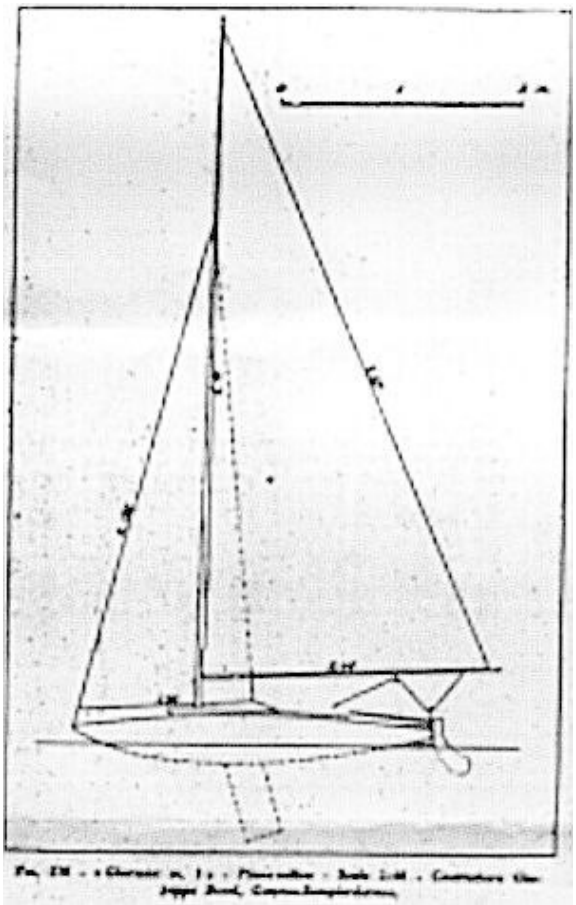


FIG. 269 - « Giormax m. 3 » - Piano di costruzione - Scala 1:20 - Costruttore Giuseppe Bossi, Genova-Sampierdarena.



Mario Corsico

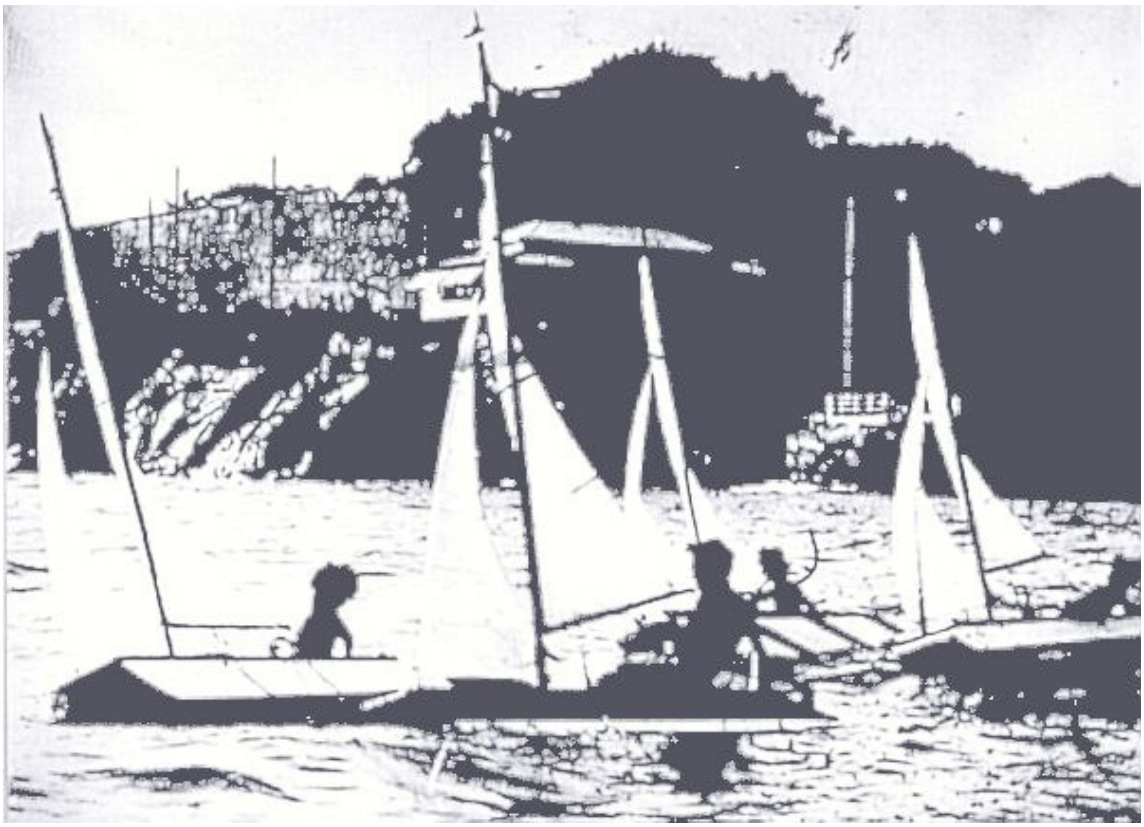
Da: *Guida pratica per la costruzione di barche*

OK GIORMAX

…
C'era una volta una piccola barca caduta dal cielo, si chiamava "Giormax". Non era bella, si era ammaccata nel cadere, la deriva le era stata regalata dal tram del cielo e la sua candida vela era un soffice fazzolettino di un angelo.

Le altre barche, già pesanti per gli anni, nel vedere arrivare Giormax risero, risero all'infinito. Sarà stata la loro età, sarà stato il momento, chissà cosa diavolo sarà stato, ma quella barchina traballante e gracile, la trovarono tanto, tanto ridicola.

Fortuna volle che Giorgio Audizio e Max Ziravello, i due "batusi" priaruggini, si accorsero di quelle sfacciate risate. Presero il Giormax delicatamente tra le braccia e piano piano cercarono di metterlo a suo agio.



Lo lavarono, ne curarono le ammaccature, col ferro da stiro tesero la piccola vela, col passare dei giorni gli regalarono la possibilità di correre felice sul mare a dispetto di quelle antipatiche vecchie vele ciondolanti.

I Giormax presero l'avvio a correre, guidati da piccole, giovani mani già vittoriose: i fratelli Spigno, i fratelli Della Casa, Cazzola, Darwin Ziravello, Croce, Barnao, Capio, Porta, De Filippi, Vannucchi, Torbidoni.

Le attempate barche invidiose, incominciarono a rifiorire, andarono nei cantieri più efficienti, si fecero raddrizzare, lucidare, chiesero alle amiche in prestito, i fiocchi più belli e lentamente scesero in mare anche loro a competere, segretamente vibrando dal desiderio di essere carezzate da quelle piccole, giovani mani già vittoriose.

Enrico Audizio, comandante di tutte le flotte di Priaruggia, vide quel nuovo fervore di vita e affidò ai più appassionati velisti di quel piccolo angolo di paradiso, l'anima del Circolo velico.

Il borgo di Priaruggia, marinaro, contenuto fra la Punta di S. Rocco a levante e tra le secche del Dente di Pescecane a ponente, diventò il punto di incontro di puri, di semplici, di grandi timonieri.

Le dolci farfalle dalle bianche ali solcarono i mari felici e sicure ed Enrico Audizio abbellì le pareti del Circolo con le medaglie dei nuovi velisti.
Le anziane barche a vela cedettero allora con meno diffidenza il posto alle giovani imbarcazioni.

I batusi timonieri, diventarono giovani timonieri e i giovani timonieri divenuti un poco più adulti cedevano, felici, il timone ai batusi.

I "batusi" di Priaruggia – Anno 1930
Da sinistra: Scorza, Magnali, Negri, Cazzola Dario, Della Casa Mino, Spigno Giusto, Ziravello Darwin, Della Casa Titti

Ferdinanda Gallini

Da: Priaruggia ricorda 1926 - 1976

IL NIDO DI PRIARUGGIA

...
Tempi felici, quelli, quando, agli albori degli anni Trenta, la massima aspirazione di tanti giovani come me era quella di poter acquistare un "Giormax", la divertente barchetta economica inventata, in un momento di felice ispirazione, da Giorgio Audizio e Max Ziravello.
Il mio "Giormax", comperato quasi nuovo, su suggerimento di Paolo Pallavicino, (scafo bianco, linea d'acqua giallo-rossa), fu la mia prima occasione per entrare nel nido di Priaruggia, dove stavano mettendo le ali alcuni di quelli che sarebbero presto diventati aquilotti: Dellacasa, Porta, Capio, per citare qualche nome, anche tanti altri volti si affollano nei ricordi, i "maghi" della vela detta allora popolare, i "priaruggini" Domenico Mordini, Davide Rissotto, lo stesso Giorgio Audizio, Max Ziravello, e tanti altri ancora.
...

Beppe Croce

Da: *Priaruggia ricorda 1926 – 1976*

RICORDI DI UN RAGAZZO DELLA "CIASSETTA"

Il Gior-Max

Erano gli inizi degli anni trenta quando due ragazzi di Priaruggia trovarono vicino alla spiaggia il galleggiante d'ala che un idrovolante aveva perso. Era di una forma strana e somigliava più ad una slitta che ad una barca, ma galleggiava bene e con un po' di attenzione li poteva reggere entrambi. Il golfetto a quell'epoca aveva già una forte tradizione velica ed ai nostri venne ben presto l'idea di imitare in certo qual modo i grandi trasformando quella specie di zatterino in una barca a vela.

Poi altri loro coetanei, visto che era di facile costruzione, lo copiarono generando così una nuova serie che in omaggio ai due pionieri, che si chiamavano Giorgio Audizio e Max Ziravello prese il nome di GIOR-MAX.

La notizia giunse presto a Recco dove specie in quegli anni lo sport della vela era molto diffuso e tosto i giovani di allora, stabilita nella lunghezza di tre metri dello scafo l'unica misura fissa della nuova serie, costruirono in breve tempo un buon numero di "GIOR-MAX".

I fratelli Giulio e Bruno Iacopi abitavano sulla piazzetta Olmo e furono tra i primi a cominciare ed il loro cantiere fu una stanza vuota della loro casa che per fortuna era al primo piano perché l'uscita del natante fu giocoforza effettuata dalla finestra. Questo, di un bel blu intenso, fu chiamato "MIO MAO". Attilio, Titta e Mario Costa avevano un piccolo cantierino con un'entrata sulla piazzetta ed un'altra in Via Nicolosio, ed erano già introdotti nella costruzione di barche da spiaggia. Manco a dirlo, in breve costruirono il loro GIOR-MAX che, modestia a parte. Chiamarono "ENTERPRISE" come lo yacht di Vanderbilt che nel 1930 vinse la Coppa America di vela, Fu pitturato di un bel giallo canarino.

In vico delle Casette abitavano due giovanotti molto intraprendenti e conosciuti, "Tabo" Salvatore Cambiaso e "Compagnin" Mario Senarega, i quali, fatta alleanza col sunnominato Titta Costa costruirono il "TITABO".

Tono Martini, figlio maggiore del Tonio *"o formaggià"* non aveva una grande esperienza velica né tanto meno carpienteristica, ma preso dall'atmosfera costruì la sua barca che a dire il vero una volta ultimata ricordava un po' il cavatappi perché osservandola in senso longitudinale la prua pendeva a destra e la poppa a sinistra. In compenso era tra le più veloci del gruppo.

"Ninno" Giuseppe Luxardo si fece costruire la sua barca con una forma un po' elaborata e le fiancate anziché parallele tra loro erano leggermente convergenti sia a prua che a poppa. Ne venne fuori uno scafo dall'aspetto grintoso che fu chiamato "MILLE MIGLIA". Nella carpenteria dei fratelli Costa se ne costruirono anche per "Giacomotto" Priaro, pallanuotista per vocazione e per l'occasione anche velista, e per Gianni Caffarena già costruttore di lancette fatte per essere ammirate ed altri ancora di cui si è persa la memoria.

E tosto cominciarono le regate che di solito si svolgevano di sera perché la domenica i giovani velisti erano impegnati con le barche di Lega Nazionale e poi il GIOR-MAX col suo fondo piatto mal tollerava anche il *"bollezumme"* ed il suo ideale era il mare liscio come appunto la tramontana lo rendeva sottocosta.

Il triangolo di regata era studiato in modo che questa si svolgesse tra spiaggia, punta S. Anna e secca dell'elce e, specie di chiaro di luna gli appassionati si godevano uno spettacolo veramente unico.

Poi a qualcuno venne la voglia di impegnarsi in una crociera che sarebbe dovuta rimanere memorabile ma, diciamolo subito, senza tenere troppo conto della lunghezza della traversata che abbinata alle scarse doti di navigabilità del GIOR_MAX rendeva l'idea di difficile realizzazione.

In breve si trattava di trasportare il già citato MILLE MIGLIA a San Remo via terra, su una carretta a due ruote trainata da un gruppo di amici e la là tornare a Recco via mare ed ovviamente a tappe.

…

Tra l'ultima casa della piazzetta Olmo e la chiesa di S. Michele c'erano ancora le "case vecchie", disabitate da tempo ma con alcuni vani ancora accessibili correndo qualche rischio, ed in uno di questi il "Tuggio Ageno, famoso carpentiere, costruì per Giacomotto Priaro il "BOMBOLO", GIOR-MAX fuori norma perché lungo quattro metri ed in grado di ospitare un equipaggio di quattro persone.
Senz'altro l'idea era nata sotto l'influenza dell'argomento crociera di moda a quell'epoca perché il GIOR-MAX era ancora fresco di pittura che si pensò subito di fare una spedizione fino a Sestri Levante in occasione di un incontro di pallanuoto nel quale Giacomotto era impegnato. Questa volta però l'impresa era stata progettata in modo marinarescamente (!!!) valido perché prevedeva partenza di sera con la tramontana ed ovviamente mare liscio ed arrivo a Sestri Levante prima dell'alba, cosa senz'altro possibile, e partecipazione all'avvenimento sportivo nello stesso giorno.
Il BOMBOLO, con Giacomo Priaro skipper e "Bacicin" Giambattista Ageno, Settimo Ferro ed un certo Girimondi marinai, lasciò la spiaggia verso sera con un bel vento in poppa ed in meno di mezz'ora doppiò punta Chiappa.
…

Vittorio Massone

Da: *La mia Recco*

IL GIORMAX

Due parole sul Giormax, la mia barca, doverose anche perché prima di essere messa in acqua è stata oggetto di commenti e appellativi tutt'altro che benevoli: i più gentili l' hanno chiamata una ciabatta, una bara, una scatola di matite e così via.
Effettivamente bella non è: lunga 3.05 m e larga 0,75 cm ha pianta e sezioni rigorosamente rettangolari.
Solo il profilo non è rettangolare (va bene una scatola ma non esageriamo!). La costruzione è stata fatta in tre giorni nel corso di costruzione tenutosi in aprile e le finiture, devo ammetterlo, non sono "Bristol fashion".
Due aspetti tuttavia le danno dignità: il primo è che, come ormai dimostrato dai risultati, funziona. Il secondo è che si tratta di un progetto d'epoca: Giormax era una barca che ha avuto un certo successo in Liguria prima della seconda guerra mondiale. Il primo esemplare era stato costruito da tali Giorgio e Massimo che avevano trovato in mare uno scarpone di idrovolante e ne avevano approfittato per farne una barchetta, restando poi stupiti di come andava bene.
I disegni sono riportati su un classico libro sulla costruzione di barche dell'anteguerra, il Corsico e io li ho modificati solo in piccola parte.
Ne riporto l'illustrazione. I piani del mio Giormax sono disponibili al prezzo di 40 Euro, ma disegnarlo è talmente facile che chiunque può farseli da sé.

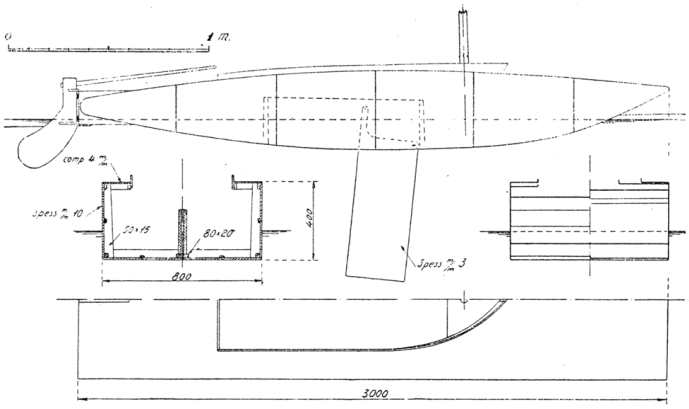


FIG. 269 - « Giormax m. 3 » - Piano di costruzione - Scala 1:20 - Costruttore Giuseppe Bossi, Genova-Sampierdarena.

Paolo Lodigiani

Dal sito internet www.bcademco.it

LA NOSTRA STORIA

…
La Scuola d'Arte Marinara assorbiva l'attività principale, tanti Soci hanno potuto realizzare barche ancora oggi naviganti ed in occasione del 50° anniversario del Giormax, nel 1977, la Scuola d'Arte Marinara realizza un esemplare di questa barca, antesignana del moderno Optimist.
Giovanni Battista Boero è il finanziatore, la barca sarà poi utilizzata da una sua nipotina, e la costruzione impegna i Soci sotto la guida attenta di Silvio che si avvale del fratello Giuse, quale consulente velico. Per gli "ignari" ricordo che il Giormax nacque a Priaruggia (dove nacquero anche Silvio e Giuse) da un'idea di GIORgio Audizio e MAX Ziravello (che da loro prese il nome) e consisteva di uno scafo a fondo piatto, a spigolo, rettangolare; dicono che un idrovolante avesse perso uno "scarpone" e che fosse spiaggiato a Priaruggia, dove i due giovani amici lo utilizzarono per prendere le onde, quindi lo trasformarono mettendovi un albero e la vela; per deriva la targa del tram che faceva capolinea a Priaruggia… ma questa è già leggenda !
Nella Sede della Lega Navale di Quinto venne organizzata la festa di presentazione del Giormax realizzato dalla Scuola d'Arte Marinara. Nell'occasione viene conferito il diploma di Maestro del Mare a Giorgio Audizio ed a Max Ziravello, alla presenza del Delegato CONI Lorenzo Podestà e di rappresentanti della stampa cittadina.

Claudio Sciaccaluga

Dal sito internet dell' USMI www.usmi.it

70 ANNI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA

….
A Priaruggia, Genova Quarto, due giovani ingegnosi, Giorgio Audizio e Max Ziravello, utilizzando un galleggiante di un idrovolante avevano realizzato una piccola imbarcazione.
"Un alberetto e una veletta e la barca filava che era un piacere, tanto …che da Recco partì una nuova Stazza: la Giormax in onore dei due ragazzi. L'originale era lungo 2 metri ma la stazza di Recco comprendeva quella da 3 e 4 metri.

Franco Belloni

Da: *70 anni della Federazione Italiana Vela*

GIORMAX – RICORDO A QUINTO

La U.S.M.I., con la collaborazione della L.N.I. di Quinto, ha organizzato una simpatica cerimonia celebrativa: il cinquantesimo anniversario della classe Giormax, con la quale furono bambini tanti celebrati campioni.
Nel corso della manifestazione il presidente regionale del C.O.N. rag. Lorenzo Podestà (ex atleta Giormax – anni 30), è stato presentato un prototipo dell'antica classe, opera del noto costruttore navale, Silvio Sciaccaluga e del signor Boero di Quinto.
Trascurando l'insostenibile contrapposizione alla classe Optimist; affermata in ogni parte del mondo, la nuova costruzione rappresenta solo il simbolo di una vasta campagna promozionale, per la iniziazione dei giovanissimi alla vela.
Il presidente dell' U.S.M.I. ha concluso la breve cerimonia con la consegna del diploma di "Maestro del Mare" a: L. Podestà, Giorgio Audizio, Max Ziravello, Beppe Barnao, Luigi Vannucchi e dott. Lorenzetti.

l.v.

Da: un quotidiano genovese

Note:
La firma "l.v." è quella di Luigi Vannucchi – il quotidiano potrebbe essere "Il Corriere Mercantile" *o* "La Gazzetta del Lunedì" *mentre il periodo della pubblicazione dovrebbe essere gennaio-febbraio 1977.*

DOPO 50 ANNI IL GIORMAX
RIPROPONE LA VELA GIOVANE

Alla presenza del presidente del C.O.N.I., rag. Lorenzo Podestà, dell'olimpionico Giorgio Audizio e del presidente della L.N.I. cav. C. Cremonesi, nella sede sociale di Quinto è stato commemorato il 50° anniversario della classe Giormax, e presentato l'unico prototipo esistente (autentica poesia del passato), opera di Silvio Sciaccaluga e G.B. Boero.
La nuova costruzione, espressione dei valori di un'epoca gloriosa, intende sollecitare la promozione della vela giovane, attualmente praticata sulla classe Optimist. Nel corso della cerimonia i sigg. Podestà, G. Audizio, M. Ziravello, B. Barnao, L. Vannucchi e Lorenzetti, hanno ricevuto la presidente dell' U.S.M.I. Silvio Sciaccaluga il diploma di "maestro del mare".

Beppe Barnao

Da: *Il Secolo XIX*

PARTE IV

RINGRAZIAMENTI

GRAZIE

Desidero pubblicamente ringraziare tutte le persone che, con tanta pazienza, hanno risposto alle mie domande consentendomi di raccogliere importanti testimonianze sul Giormax.

Affinché la tradizione popolare, seppure particolare e circoscritta come nel caso del Giormax, non vada perduta ho raccolto, certamente in modo non del tutto completo ed esauriente, i loro ricordi.

Un grazie sincero

agli Amici di Priaruggia:

Gigi Audizio
Franco Belloni
Rodolfo Decleva
Vittorio Porta
Lino Raffo
Roberto Tafuro
Nino Tubarchi
Luigi Vannucchi

agli Amici di Quinto:

Franco Barabino
Gianluigi Di Felice
Dante Morfi

agli Amici di Boccadasse:

Lallo Bianchi
Angelo Troccoli

agli Amici di Recco:

Mario Novella
Fotottica Razeto

Ed a:

Collezione Finauri- Genova
AMT – Genova

INDICE

Presentazione *di Franco Belloni* pag. 7

PARTE I – Ricerca storica

Il Giormax pag. 10

Il Giormax di Recco pag. 20

Il Giormax di Boccadasse pag. 21

Riproduzione di un Giormax pag. 23

PARTE II – Procedura per la costruzione del modello

Caratteristiche principali pag. 27

PARTE III - Antologia

Il Giormax *di Franco Belloni* pag. 39

"Serie Giormax" *di Mario Corsico* pag. 41

Ok Giormax *di Fernanda Gallini* pag. 43

Il nido di Priaruggia *di Beppe Croce* pag. 46

Ricordi di un ragazzo della "Ciassetta" *di Vittorio Massone* pag. 47

Il Giormax *di Paolo Lodigiani* pag. 49

La nostra storia *di Claudio Sciaccaluga* pag. 50

70 anni della Federazione Italiana Vela *di Franco Belloni* pag. 51

Giormax - Ricordo a Quinto *di l.v.* pag. 52

Dopo 50 anni il Giormax ripropone la vela giovane *di Beppe Barnao* pag. 53

PARTE IV - Ringraziamenti

Grazie pag. 57