



RODRIQUEZ

International magazine - Number 5 - October 2004

QUARTERLY



CONAM 75 WIDEBODY

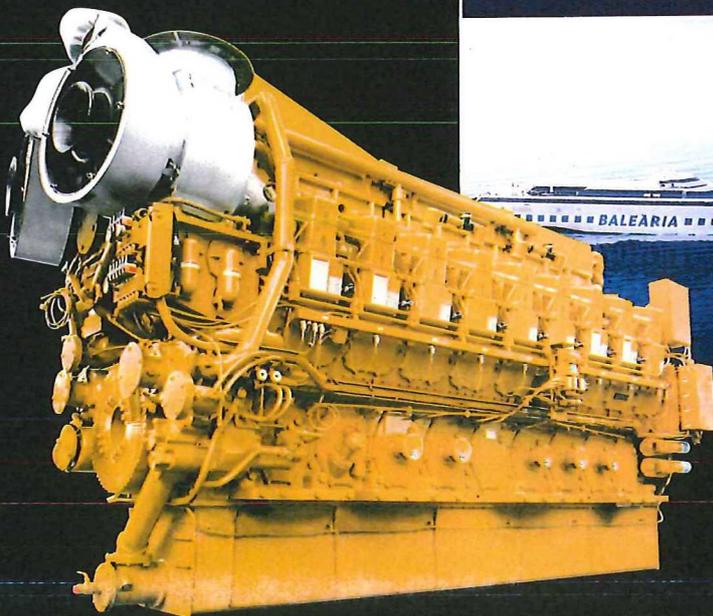
RODRIQUEZ YACHTS
COLLEZIONE 35 m

HYDRO REVOLUTION-FOIL



RODRIQUEZ
CANTIERI NAVALI SPA

IL CUORE DI OGNI NAVE. LA SICUREZZA DI OGNI ARMATORE.



CGT

CA

CGT S.P.A. • TEL. 02 27 4
WWW

Thirty days of yachts

From the early days of September until the second half of October, the yacht market is in a state of frenzy. During this period three of the most important international boat shows are held in Cannes, Monaco and Genoa. Rodriquez naturally will take part in all three events. Two years ago Rodriquez Yachts was founded and Conam was acquired. During these past three years some very significant projects have been initiated. Conam has a new flagship, the 75 WideBody, a yacht that has generated tremendous interest due to her innovative use of space and which will soon be joined by a new open model, the Conam 80 Sport, which is sure to share the same success. Rodriquez Yachts, having honed their skills designing a series of "semi-planing" Custom Series aluminium yachts from 35 to 70 m, has recently been focused on a 35 meter displacement yacht with a composite hull, the first model being already under construction. The yacht market is an increasingly important one for future direction of Rodriquez and as such Rodriquez will be significantly increasing their role in this market. These thirty days will confirm it.

Luciano La Noce
Rodriquez Cantieri Navali SpA President

RQ

I trenta giorni degli yachts

Dai primi di settembre a metà ottobre il settore nautico entra in fermento. In questo periodo si svolgono infatti tre dei più importanti saloni nautici, a Cannes, a Montecarlo e a Genova. La Rodriquez ovviamente parteciperà a tutti e tre gli eventi. Sono ormai trascorsi due anni dalla nascita della Rodriquez Yachts e dall'acquisizione della Conam. Questi due anni che sono serviti anche per fare esperienza hanno visto la nascita di alcuni progetti importanti.

La Conam ha ora una nuova ammiraglia, il 75 WideBody, una barca che ha suscitato un grande interesse per la sua concezione innovativa degli spazi. A breve arriverà un nuovo modello open, il Conam 80 Sport, destinato sicuramente a bissare il successo del 75. La Rodriquez Yachts dopo aver mostrato le sue capacità progettando una serie di yacht "semiplananti" in alluminio da 35 a 70 metri, la Custom Series, ha ora realizzato un 35 metri dislocante in materiale composito il cui primo esemplare è già in costruzione. E se è vero che nell'eterogeneo mondo Rodriquez il diporto sta assumendo un ruolo sempre più importante è altrettanto vero che nel settore del diporto la Rodriquez sta diventando sempre più un cantiere di primo piano. Questi trenta giorni ce ne daranno conferma.

Luciano La Noce
Presidente Rodriquez Cantieri Navali SpA

COLOPHON

Editor-in-Chief / Direttore responsabile
Ettore Morace

Editorial coordinators / Coordinatori redazionali
Andrea Sculati / Paola Vettori

Editing / Redazione
Roberto Franzoni

Art, Production and Print
Grafica, Produzione e Stampa
Grafiche Lunensi, Sarzana (SP)

Special thanks / Si ringraziano:
**Sergio Allegria, Laura Baracchi,
Franco Bruno, Sam Crockford,
Giovanna Di Bella, Mariangela Gennaro,
Michele Lubrano, Mattia Massola,
Marco Morace, Maurizio Padula,
Stefano Porcini, Alcide Sculati,
Valentina Sculati.**

For any editorial or advertising enquiries or to
receive a free copy of this
magazine, please contact:
Per comunicare con la redazione, per informa-
zioni sulla pubblicità o per
ricevere gratuitamente una copia della rivista
contattare:

Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.
tel. +39 0187 617551
fax +39 0187 617550
marketing@rodriquez.it
www.rodriquez.it

This magazine is a project of Rodriquez Sales &
Marketing Office
Progetto voluto e realizzato dall'ufficio Sales &
Marketing della Rodriquez

Quarterly magazine, published in Italy, registered
at La Spezia Court n. 07/04
Rivista trimestrale, pubblicata in Italia, registrato
presso il Tribunale della Spezia n. 07/04

© 2004 Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.

CONTENTS



Cover:
Conam 75 WideBody

6	FORUM Italian Flag
8	YACHTS 75 WideBody
12	MARINE SYSTEMS Anchor Stabilization
14	NEW PROJECT Collezione 35
18	SERVICE Cambiaso Risso
20	TECHNOLOGY Submerged Foils

As of August 30th, 2004 as this issue was going to press, Rodriquez
has confirmed contracts for the following:

- 14 passengers catamaran
- 9 hydrofoils
- 35 patrol boats
- 21 yachts
- 1 Ropax

for a total production value of about euro 330 millions

Oggi, 30 agosto 2004 alle ore 12.15, mentre alle Grafiche Lunensi
si sta stampando la rivista, nei Cantieri della Rodriquez si stanno
costruendo le seguenti navi:

- 14 catamarani passeggeri
- 9 aliscafi
- 35 pattugliatori
- 21 yachts
- 1 Ropax

per un valore totale della produzione di circa 330 milioni di euro

A SEA OF EXPERIENCE AND TRADITION.



CRS ASSICURAZIONI
Gruppo Cambiaso Riso

NAPLES: Via Vannella Gaetani, 27 - 80121 Napoli - Tel. +39 081 7169011 - Fax +39 081 7169020 / 2457413

GENOA: Corso Andrea Podestà, 1 - 16128 Genova - Italy - Tel. +39 010 57141 - Fax +39 010 530155

e-mail: info@cambiasoriso.it

The Italian Tricolor, a Flag of Convenience for Megayachts

With law number 172 of 2003 it's now possible to register yachts over 24 meters in the International Register, offering numerous financial advantages. The Italian flag has now become convenient for owners, with positive effects right through the sector.

by Carlo Morace

In the last few years Italy has updated the regulations relating to the shipping market, with the aim of improving the competitiveness of Italian firms in the international markets. It is in relation to this that two Laws, number 30 of 1988 and number 172 of 2003, should be considered. The former instituted the Italian International Register (or "Second Register") in Italy, with the aim of stimulating competition in the Italian shipping market and stemming the outflow of Italian ships towards other countries having ship's registers with lower costs than ours. The latter, as part of the revision of the regulations relating to pleasure boats, provides for the extension of the category of vessels that may be enrolled in the Italian International Register. This Law is particularly innovative either from the juridical or from the financial points of view. The lawmakers have not distanced themselves from the criterion of "internationality," which continues to be the common denominator of the vessels that may be enrolled in the Second Register. This aspect comes out from paragraph 1 of Law number 30 of 1998 as compared with paragraph 3 of Law number 172 of 2003. The former, indeed limits enrollment in the "International Register" to ships "engaged in international trade," while the latter, in line with the former, provides that ships sailing "on international routes exclusively for charter for tourist purposes" may also be registered under the Italian International Register. Albeit in accordance with the criterion of "internationality", Law number 172 of 2003 created a new category of ships: the yachts used for "charter for tourist purposes," which may now, complying with certain requirements, benefit from the tax and health insurance payments scheme applicable to boats enrolled in the above mentioned Register. Before Law number 172 of 2003, indeed, the International Register was limited to

ships engaged in international trade. Now, after the introduction of the above mentioned Law, the Register may also comprise ships used exclusively for tourist purposes. These ships may benefit from attractive financial benefits, the most important of which are the following: (VAT) exclusion on the main transactions regarding the firm's activity; a reduction of the Corporate Tax (IRPEG) equal to 80 per cent of net profits, for shipowners; a tax credit equal to the Individual Withholding Tax (IRPEF) due for the employees; exemption from the Social Security Charges payments due for the crew. In order to obtain enrollment in the International Register, in accordance with the provisions of the new Law, the yachts must comply with the following requirements: minimum length 24 meters; maximum TSL (gross weight) of 1,000 tonnes; a maximum of 12 people to be transported (excluding the crew); possession of the "Class Certificate" issued by an authorized classifying body. Particular attention must be given to the maximum of 12 passengers, although this may seem restrictive in the eyes of the owners about to acquire yachts of over 24 meters in length. However, if these yachts were allowed to carry more than 12 passengers, they would form part of the "passenger ship" category. Indeed, according to paragraph 1 number 25 of the "Regulations for the safety of shipping and human lives at sea" (Law number 435 of 1991),

every "ship used for the transport of more than 12 passengers" is included in this category. This limit is, moreover, in line with that contained in the international and European Union regulations, which specify that 12 passengers marks the difference between "passenger ships" and other vessels (SOLAS Convention 74 and EU directive no. 98/18). In addition, pleasure boats will have to comply with the a Safety Regulations, due to be issued shortly (which is expected to lay down specific technical and handling rules for this type of vessel). They have also to receive a specific authorization from the Ministry of Infrastructures and Transports, for the enrollment in the "Second Register." The Safety Regulation is the "weak point" of the new Law, at least for the time being. According to the Law, in fact, the Ministry of Infrastructures and Transports should have issued the Safety Regulation within 180 days running from the date of effect of the mentioned Law (which means, within 31 January 2004). At the time of writing, we are still waiting for it, despite of the news about its imminent publication. As soon as this Regulation will be issued, in theory nothing will hinder the enrollment of megayachts in the Italian International Register. Perhaps for the first time ever, the Italian Flag will signify "convenience" for their owners, given the great advantages it will bring to the entire pleasure boat sector.

Carlo Morace

Carlo Morace is a partner of the law firm "Morace, De Filippis & Co.", based in Naples. He is a maritime lawyer specialized in ship finance, ship sale & purchase and shipbuilding contracts.



Carlo Morace, socio dello studio legale "Morace, De Filippis & Co." di Napoli, è avvocato marittimista specializzato in ship finance, ship sale & purchase e costruzioni navali.

Il tricolore, bandiera di convenienza per i megayacht



Con la legge 172/2003 è possibile iscrivere yacht superiori a 24 metri nel Registro Internazionale con numerosi benefici economici. La bandiera italiana può diventare conveniente per gli armatori con riflessi positivi per tutto il settore

di Carlo Morace

negli ultimi anni l'Italia ha adeguato le norme che disciplinano il mercato nautico, con l'obiettivo di migliorare la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali.

In questo scenario, vanno inquadrati due Leggi, la N. 30/1998 e la N. 172/2003. La prima ha istituito in Italia il Registro Internazionale (o Registro Bis), con lo scopo di consentire una maggiore competitività dell'industria amatoriale italiana e di fermare l'esodo del naviglio italiano verso altri Paesi e verso i loro registri di immatricolazione, economicamente più convenienti dei nostri.

La seconda, invece, ha previsto – nell'ambito di un riordino della normativa sulla nautica da diporto – l'ampliamento della categoria di navi iscrivibili nel Registro Internazionale. Questa Legge rappresenta una novità particolarmente rilevante sia dal punto di vista tecnico-giuridico, sia dal punto di vista pratico-economico. Il legislatore non si è discostato dal criterio della "internazionalità" che resta il comune denominatore delle navi iscrivibili nel registro in questione. Tale dato emerge, infatti, in maniera chiara dal confronto tra l'art. 1 della L. 30/1998 e l'art. 3 della L. 172/2003. Il primo di questi articoli, infatti, riserva l'iscrizione nel Registro Bis alle navi "adibite a traffici commerciali internazionali". Il secondo, in linea con il primo articolo, ha stabilito che possono essere iscritte nel Registro Internazionale anche le navi adibite "in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche".

Seppure nel rispetto del criterio della "internazionalità", quindi, con la L. 172/2003, è stata creata, in sostanza,

una nuova categoria di navi – quella degli yacht adibiti a "noleggio per finalità turistiche" – che può, oggi, in presenza di particolari condizioni, beneficiare del regime fiscale e previdenziale previsto per le navi iscritte nel Registro Bis.

Prima della L. 172/2003, infatti, il Registro Internazionale era riservato solo alle navi impiegate nei traffici commerciali internazionali. Ora, invece, dopo l'emanazione di tale Legge, il Registro può accogliere anche le navi destinate ad una navigazione prettamente turistica. Queste navi, potranno godere di benefici economicamente attraenti.

I principali sono: la non imponibilità Iva delle principali operazioni strumentali all'attività dell'impresa; la riduzione della base imponibile Irpeg, pari all'80% del reddito, per la società di armamento dello yacht; un credito d'imposta pari all'Irpef dovuta sulle retribuzioni dell'equipaggio; l'esonero dal pagamento dei contributi previdenziali per l'equipaggio. Per poter ottenere l'iscrizione nel Registro Internazionale, secondo la nuova Legge, gli yacht devono possedere i seguenti requisiti: lunghezza minima di 24 metri; TSL (stazza lorda) massima di 1.000 tonnellate; limitazione al trasporto di massimo 12 persone (escluso l'equipaggio), possesso del "Certificato di Classe" rilasciato da un ente di classifica autorizzato.

Tra questi requisiti è importante sottolineare il limite massimo dei 12 passeggeri, per quanto possa sembrare restrittiva agli occhi di quegli armatori che si accingano ad acquistare yacht superiori ai 24 metri di lunghezza. Se si fosse permesso a tali yacht di trasportare più di 12 passeggeri,

questi sarebbero rientrati nella definizione di "nave passeggeri". Infatti, ai sensi dell'art. 1 n. 25 del "Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare" (D.p.R. 435/91), è da considerarsi in questa categoria ogni "nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a 12".

Tale limitazione, tra l'altro, è pienamente in linea con quella contenuta nella normativa internazionale e comunitaria, che individua nei 12 passeggeri il "discrimen" tra "navi passeggeri" e non (Convenzione SOLAS 74 e Direttiva CE n. 98/18).

Le navi da diporto dovranno, inoltre, rispettare le norme contenute in un "emanando" Regolamento di Sicurezza (che dovrebbe dettare specifiche norme tecniche e di conduzione per questa tipologia di navi) nonché ricevere specifica autorizzazione dal Ministero, per l'iscrizione nel Registro Bis.

Il Regolamento è il punto debole della nuova Legge, almeno per il momento. Secondo la norma, infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrebbe dovuto emanarlo entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge (ovvero, entro il 31 gennaio 2004). Alla data in cui scriviamo, siamo ancora in attesa della sua emanazione, nonostante le notizie di una sua presunta pubblicazione imminente. Una volta varato il Regolamento, nulla dovrebbe ostacolare, in teoria, l'iscrizione di megayacht nel Registro Internazionale e, forse, la bandiera italiana, per la prima volta nella storia, diventerà sinonimo di convenienza per i loro armatori, dati gli indubbi vantaggi che potrà fornire a tutto il mercato di riferimento.

RODRIQUEZ Yachts

A Triumph of Space



The guru of space, Giuseppe Cimino, has designed the Conam flagship along with styling by Francesco Paszkowski and technical details by Stefano Porcini of Rodriquez Yachts for high-class habitability. And Rodriquez Marine System ensures a smooth sail.

Giuseppe Cimino originally had the idea of the Conam flagship in 2000, the initial design being for a 21-meter boat. Then, when the firm was absorbed by Rodriquez, the latter's Yachts Division, headed by the engineer Stefano Porcini, acquired the design, and together they produced a new, larger version, calling on Francesco Paszkowski to give a touch of style that the two engineers needed to create the most original and comfortable boat in recent years.

The hull is 24 meters in length, but the perceived comfort and habitability is that of a 30-meter boat, with a number of innovative solutions capable of creating dynamic space in a vertical direction, usually only found in megayachts.

The interior, designed by Rodriquez Yachts' naval architects in collaboration with Francesco Paszkowski and fabricated by Airnaval, are characterized by the ample use of side windows to provide excellent lighting and magnificent views of the surroundings. The dining room also has a high level of natural lighting due to the windows in the wheelhouse, which allow the light from the windshield to enter this area directly. This brightness is also enhanced by the natural materials such as cotton, linen and leather, which complement the cherry wood, and the metal fittings. In the sleeping area, the four cabins, the owner's, two guests' with single beds and a VIP, are distinguished by their differing color schemes: beige, ecru and bronze for



■ *Below, Conam 75 WideBody main saloon and to the right the garage door open to reveal the large swim platform.*
Left, Conam 75 WideBody in navigation.

Sotto, il salone del Conam 75 WideBody e a destra il portellone aperto che diventa una spaziosa spiaggia di poppa.

Sinistra, Conam 75 WideBody in navigazione.



Trionfo Spaziale

Dal teorico del "tutto spazio" Giuseppe Cimino esce l'ammiraglia della Conam, con l'apporto stilistico di Francesco Paszkowski e il controllo tecnico di Stefano Porcini della Rodriquez Yachts per un'abitabilità di classe superiore. La Rodriquez Marine System assicura una navigazione sul velluto.



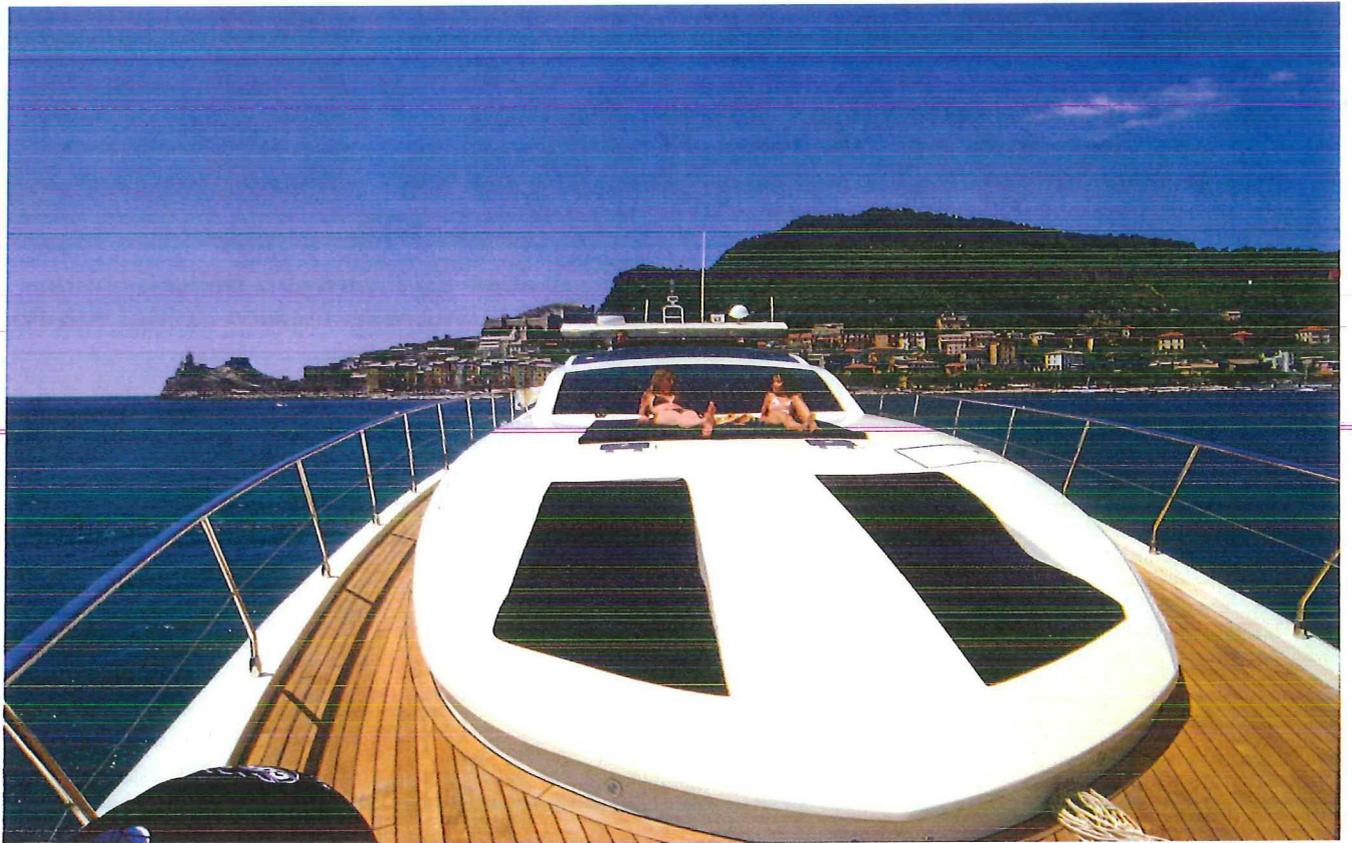
L'idea e il desiderio di un'ammiraglia Conam venne a Giuseppe Cimino nel 2000 su un progetto inizialmente di 21 metri. Poi con l'ingresso in Rodriquez la divisione Yachts, diretta dall'Ing. Stefano Porcini, ne acquisì il progetto, insieme lo rielaborarono alla dimensione maggiore, coinvolsero Francesco Paszkowski, per quei tocchi di styling di cui le quattro mani degli ingegneri sentivano il bisogno per arrivare alla proposta più originale e più confortevole degli ultimi anni. Lo scafo è di 24 metri, ma il comfort e l'abitabilità "percepita" è da 30 metri, con in più alcune ardite soluzioni capaci di creare un dinamismo spaziale, anche in verticale, che si ritrova solo sui megayacht.

Gli interni, curati dagli architetti della Rodriquez Yachts in collaborazione con Francesco Paszkowski e realizzati da Airnaval si caratterizzano per l'ampio utilizzo di finestrature laterali, che garantiscono un'elevata luminosità e magnifici colpi d'occhio verso l'esterno.

Anche la sala da pranzo gode di una luminosità naturale maggiore grazie agli sfondati posti nella timoneria interna, che permettono alla luce proveniente dal parabrezza di entrare direttamente in quest'area. Luminosità esaltata anche dai materiali utilizzati quali cotone, lino e pelle, materiali pregiati e naturali che ben si integrano al legno base, il ciliegio, agli accessori e alle finiture in metallo satinato.

Nella zona notte le quattro cabine, armatoriale, due ospiti a letti singoli e una Vip, sono caratterizzate ciascuna da una tonalità differente. Beige, ecrù e bronzo per l'armatoriale, turchese, blu e panna

RODRIQUEZ Yachts



the owner's cabin, turquoise, blue and cream for the VIP cabin and very light green and natural tones for the two guest cabins.

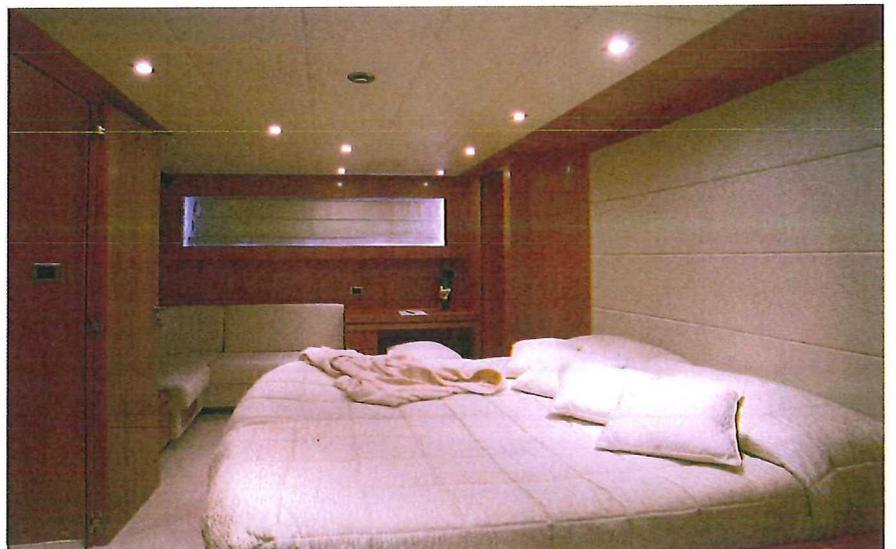
The color effect is obtained by using fabrics, to cover panels and doors. Accessible from the salon by an open staircase, the wheelhouse is designed by Rodriguez Marine System, whose experience in this field is a guarantee of efficiency and reliability.

The cockpit is fitted out in the same colors as the rest of the boat, while the flybridge may be covered with a foldaway awning that can be pulled out from the roll bar to shade the guests during open-air meals. The transom conceals a rational and well-organized garage that can house up to 3.7 meters tender and a wave runner.

When the garage door is lowered, the swimming platform is doubled in size to offer a substantial space for bathing and water sports, and also serves as an embarkation and landing-area.

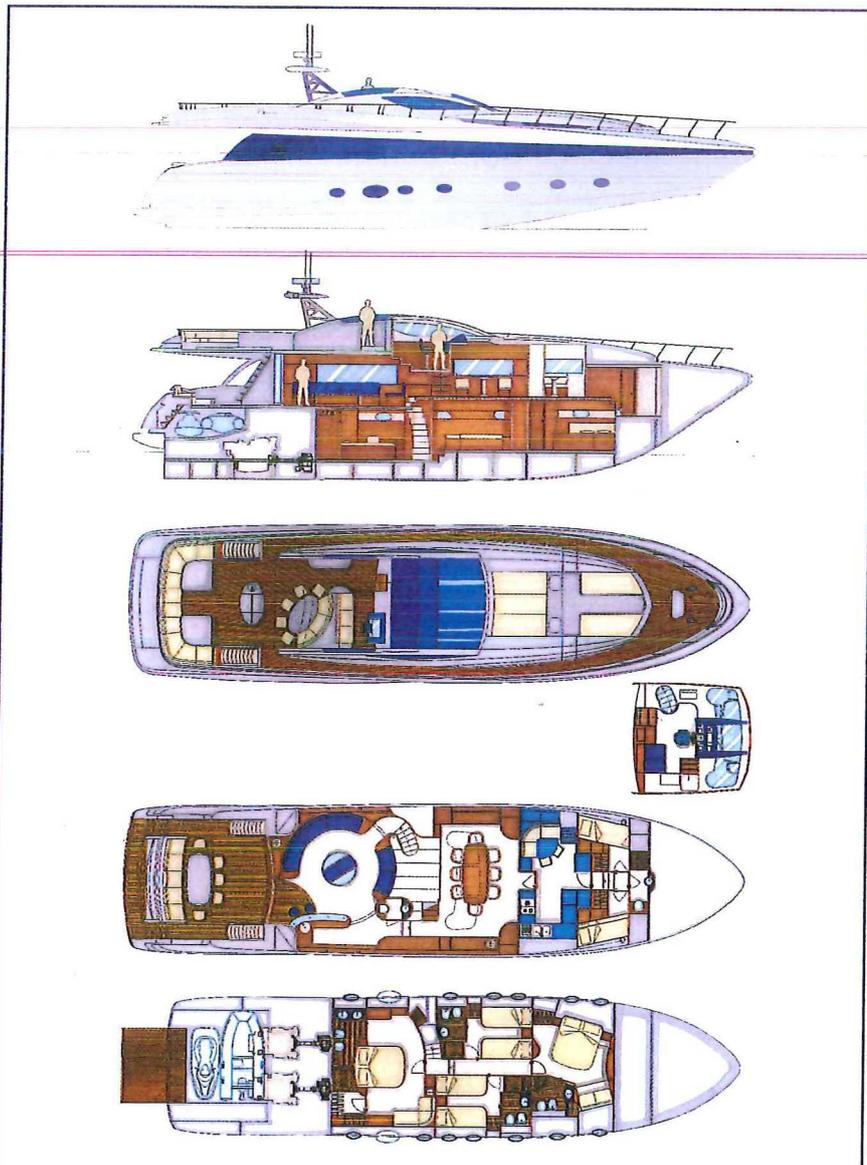
The vessel is propelled by two 1,570 HP Caterpillar C30 engines linked directly to fixed pitch propellers, with a V-drive. The Conam 75 WB permits a level of seaworthiness and stability that is surprising for its imposing volume. This positive

result is also due to the use of Rodriguez Marine System's Intruders, which move at a high frequency, creating a hydrodynamic effect that is able to optimize in real time the boat's longitudinal trim in any sea state.



■ Left, Conam 75 WideBody flybridge and owner's cabin.
Right, a detail of the flybridge.

Sinistra, il fly e la cabina armatoriale del Conam 75 WideBody.
Destra, un particolare del fly

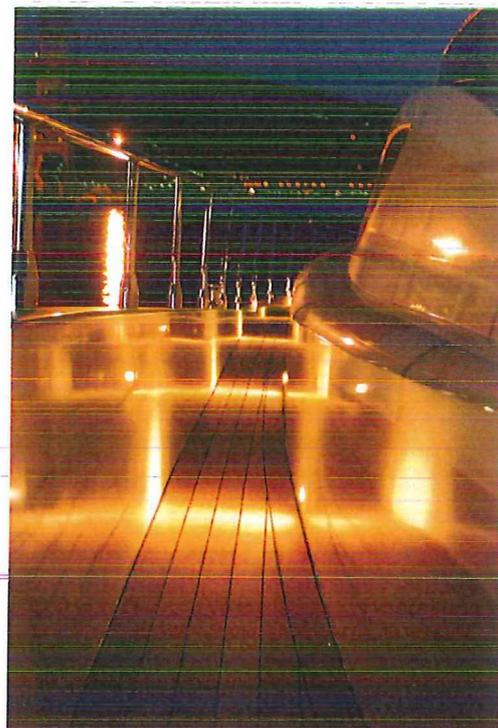


Technical data

Overall length 23.60 m • Waterline length 18.25 m • Maximum Beam 5.28 m • Draft 2.00 m • Dry Displacement 50.00 t • Maximum Displacement 58.00 t • Fuel capacity 6,000 lt • Fresh water capacity 1,500 lt • Engines power output 2x1,570 hp Caterpillar C30 • Maximum speed 32 knots • Cruising speed 28 knots • Range 400 nm • Passenger capacity 20

Scheda tecnica

Lunghezza fuori tutto 23,60 m • Lunghezza al galleggiamento 18,25 m • Larghezza massima 5,28 m • Immersione 2,00 m • Dislocamento a secco 50,00 t • Dislocamento a pieno carico 58,00 t • Capacità combustibile 6.000 lt • Capacità acqua dolce 1.500 lt • Potenza motori 2x1.570 cv Caterpillar C30 • Velocità massima 32 nodi • Velocità di crociera 28 nodi • Autonomia 400 mn • Persone trasportabili 20



per la Vip, verde chiarissimo e naturale per le due ospiti.

L'effetto cromatico è ottenuto con l'utilizzo di stoffe che arredano gli ambienti, rivestendo ad esempio i pannelli a parete.

La plancia, accessibile dal salone mediante una scala a giorno, è disegnata e garantita dalla competenza della Rodriguez Marine System.

Il pozzetto viene arredato in tono con il colore dello scafo, mentre il fly può essere coperto con una tenda a scomparsa nel rollbar, per ombreggiare gli ospiti durante i pranzi all'aperto.

Lo specchio di poppa nasconde un razionale e ben organizzato garage, dove possono essere ospitati un tender, fino a una lunghezza massima di 3,70 m, e una moto d'acqua. Quando il portellone del garage viene abbassato, la spiaggia raddoppia e offre uno spazio di bagno, di giochi d'acqua, ma anche di imbarco e sbarco, di dimensioni cospicue.

La propulsione è affidata a due Caterpillar C 30 di 1.570 cavalli, direttamente accoppiati a eliche a passo fisso, in V-drive. Conam 75 WB esprime una qualità di navigazione e di stabilità che l'imponente volume non farebbe supporre. Il risultato positivo si deve anche agli Intruders, della Rodriguez Marine System, che si muovono a elevata frequenza, creando un effetto idrodinamico in grado di ottimizzare in tempo reale l'assetto longitudinale dello scafo in qualsiasi condizione di mare.

Below, RMS at SEAS 2004 in Nice. Right, stabilizing system's control panel, stabilizing fins. Sotto, RMS al SEAS 2004 a Nizza. Destra, pannello controllo sistema di stabilizzazione, pinna stabilizzante.

Everybody Stop!

The quest for the greatest possible comfort on board is a must on the big yachts. The last frontier is stabilization when the boat is at anchor. Rodriquez Marine System's solution has, now, been integrated with dynamic stabilization.

During the last few years, in the pleasure craft sector, there has been considerable investment in the search for the best possible outcome in terms of aesthetics and technical performance. The results are indeed excellent: today's boats are, in fact, elegant, fast, and safe.

Recently, the attention of the designers has focused on another consideration: on-board comfort. Rodriquez Marine Systems have developed a system of dynamic stabilization that has proved to be very effective

with a reduction in roll of up to 90-95 per cent in boats underway.

On the basis of this system of stabilizing fins, Rodriquez Marine System have been working on a system of stabilization called "at anchor", which is intended to stabilize the boat not only when it's moving, but also when at anchor, and in general when it may be subject to backwash.

Since RMS is a company in which the technical aspect is paramount, the solution proposed places great emphasis on the engineering elements: the aim is to

utilize the equipment already existing on board, optimizing it for stabilization when the boat is at anchor.

Unlike other products, the focal point of the RMS system isn't the geometry of the fins. In fact, a size of fin is used that doesn't penalize stabilization at speed because it's electronically controlled.

The whole fin system is governed by two different types of software, one for when the vessel is moving and the other for when at anchor, without it being necessary to radically alter the mechanisms, the geometry of the fins, and the hydraulic actuators.

The main difference between the types of stabilization lies in the movement of the fins: a very narrow angle of attack when at the boat's speed, a much wider one with sudden movements when at anchor. The whole system is, of course, controlled by the special electronic equipment that analyzes the period and height of the waves and, depending on the data obtained, sets the position of the fins.

The stabilization at anchor system developed by RMS has been installed on megayachts built by leading Italian shipyards, which, due to the positive results of the system, have placed further orders from RMS for their new boats. The test carried out on a 25-meter Explorer Yacht was particularly remarkable. In this case the decrease in roll when the boat was at anchor was over 60 per cent.

As is the case for all Rodriquez's products, the at anchor stabilization system is designed specifically for the type of boat on which it is to be installed so as to provide the best possible solution to the owner's requirements.



FERMI TUTTI !

La ricerca del massimo comfort di bordo è un must sui grandi yacht. L'ultima frontiera è la stabilizzazione all'ancora. La soluzione di RMS si integra con la stabilizzazione dinamica.

nel corso degli ultimi anni, per quanto riguarda la navigazione da diporto, si è investito molto nella ricerca del miglior risultato possibile in termini di estetica e di prestazioni tecniche, raggiungendo in effetti ottimi risultati. Le moderne barche sono infatti belle, veloci e sicure.

Recentemente l'attenzione dei progettisti si è concentrata verso un ulteriore parametro: il comfort di bordo.

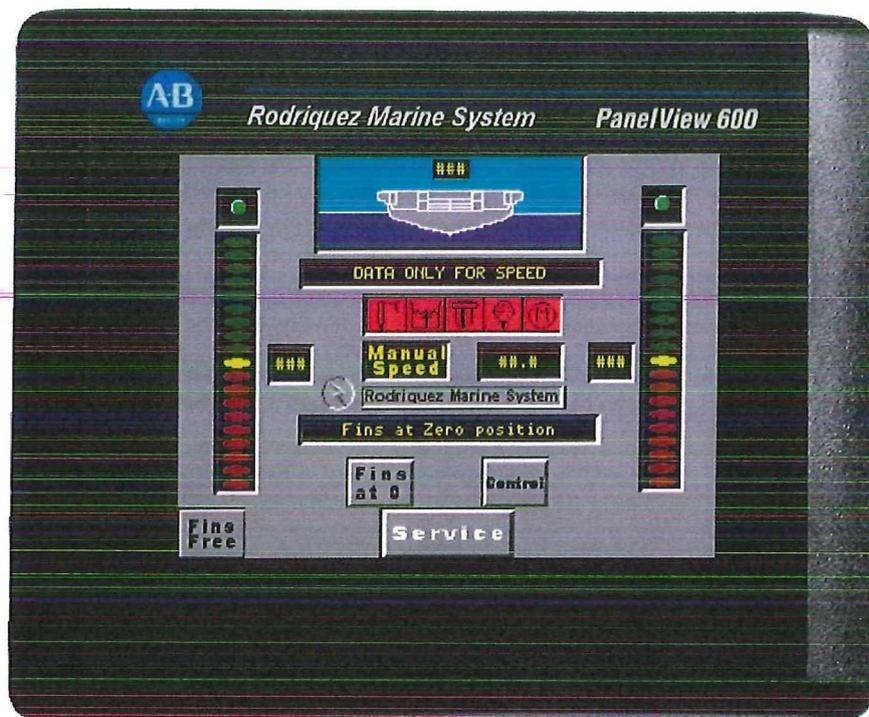
Rodriquez Marine System ha messo a punto un sistema di stabilizzazione dinamico che ha dato prova di grande efficacia tanto da ridurre i moti di rollio, sulle imbarcazioni in navigazione, anche del 90-95 %.

Sulla base di questo sistema di pinne stabilizzatrici, la Rodriquez Marine System ha studiato un sistema di stabilizzazione definito "all'ancora", in modo da poter stabilizzare la barca non solo in navigazione, ma anche durante la sosta in rada, in ridossi, e in generale quando è possibile essere soggetti a risacca.

Poiché la RMS è una società prettamente tecnica, la soluzione proposta è di alto profilo ingegneristico: l'obiettivo è quello di sfruttare l'impianto già esistente a bordo ottimizzandolo per la stabilizzazione all'ancora.

Contrariamente ad altri prodotti, il punto focale del sistema RMS non è la geometria delle pinne. Infatti viene utilizzata una taglia di pinna che non vada a penalizzare la stabilizzazione in velocità, bensì l'elettronica di controllo.

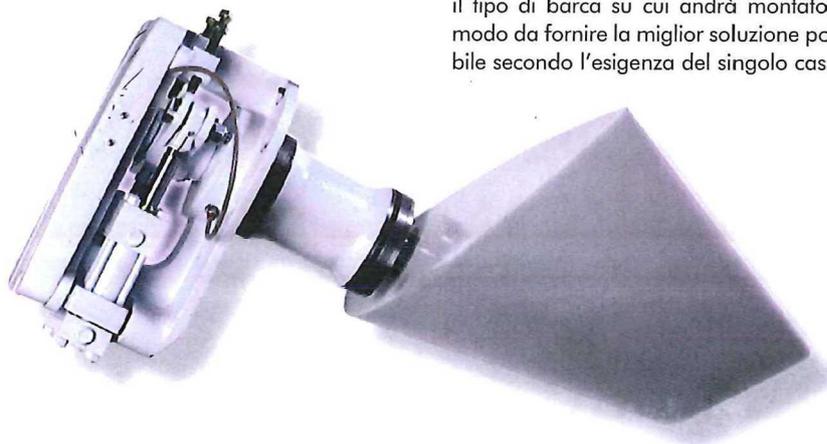
L'intero impianto pinne viene gestito da due software differenti preposti l'uno alla navigazione e l'altro alla stabilizzazione all'ancora, senza però che ci sia la necessità di stravolgere la meccanica, la geometria della pinna e l'impianto



oleodinamico di attuazione. La differenza sostanziale tra i due tipi di stabilizzazione sta nel movimento delle pinne: un angolo di pochi gradi quando si sfrutta la velocità di navigazione, un angolo molto più ampio con movimento repentino quando l'imbarcazione è ferma. Il tutto naturalmente viene gestito e controllato dall'apposita elettronica che analizza il periodo e l'altezza dell'onda ed in base ai dati rilevati stabilisce il comportamento delle pinne.

L'impianto di stabilizzazione all'ancora sviluppato dalla RMS ha trovato applicazione su megayacht di importanti cantieri italiani che, visto il successo, hanno confermato a RMS ordini per le nuove costruzioni. Eclatante è stato il test effettuato su un'imbarcazione tipo Explorer di 24 metri, dove lo smorzamento del rollio a barca ferma è stato superiore al 60%.

Infine, così come accade per ogni tipo di prodotto della Rodriquez anche l'impianto di stabilizzazione all'ancora, viene studiato e progettato specificamente su misura per il tipo di barca su cui andrà montato, in modo da fornire la miglior soluzione possibile secondo l'esigenza del singolo caso.



Below and right, rendering of the Collezione Lower, Stefano Porcini and Rodriquez Yacht
Sotto e destra, rendering del Collezione 35.
In basso, l'ing. Stefano Porcini e lo staff Rodriquez Yacht

The new "Collezione"



Rodriquez takes another step forward in the pleasure boat field by introducing the new Collezione 35, a composite displacement boat entirely designed by Rodriquez Yachts. The first example has already been sold.

Rodriquez's range in the pleasure boat field has been expanded due to the addition of an innovative vessel, the "Collezione 35", entirely designed by Rodriquez Yachts' technical office headed by Stefano Porcini. It's a 35-meter displacement boat with a fiberglass hull and aluminum superstructure. The combination of materials was chosen to allow the boat to be built rapidly. The hull can be made in a short amount of time, as can the superstructure which does not need a mold.

The boat, designed by the up and coming architect Mattia Massola of the Rodriquez Yachts, has three decks with a large sundeck. The full-beam main saloon is another example of the application of the wide body concept, which was so successful in the previous 38-meter vessel and in the innovative Conam 75 WB.

The boat's lines are very modern, an incorporated well the space themselves and also the openings. In particular, the windows of the salon on the main deck notably lightens the profile when seen from the exterior and, from the interior, allows an excellent view of the sea. As far as the external areas of the





La nuova "Collezione"

La Rodriquez compie un ulteriore passo nel diporto lanciando sul mercato la nuova Collezione 35, una nave dislocante di 35 metri in composito, interamente progettata da Rodriquez Yachts nella concezione wide body, per il massimo comfort di bordo.

Si amplia la gamma dell'offerta della Rodriquez nel campo del diporto. Entra in gamma infatti "Collezione 35", un innovativo progetto completamente elaborato dall'ufficio tecnico di Rodriquez Yachts diretto dall'ingegnere Stefano Porcini. Si tratta di una nave dislocante di 35 metri con scafo in vetroresina e sovrastruttura in alluminio. La scelta sulla combinazione di materiali è dovuta alla rapidità di esecuzione, che consente di realizzare in tempi brevi lo scafo e in altrettanto breve periodo la sovrastruttura che non necessita di stampo.

La nave disegnata dal promettente architetto Mattia Massola della Rodriquez Yachts, è a tre ponti con

grande solarium. Il corpus centrale è a tutta larghezza, un altro esempio di applicazione del concetto di wide body così ben applicato nel precedente 38 metri e nell'innovativo Conam 75 WB.

La linea della nave è molto moderna sia negli avviamenti che nei raccordi dei volumi, che nel disegno delle finestrate. L'area illuminante del salone al piano di coperta, in particolare, rappresenta dall'esterno un notevole alleggerimento del volume e dall'interno una superficie molto vasta da cui godere dello spettacolo del mare.

Quanto alle aree esterne al piano di coperta si trova un vasto living basato su quattro sedute, mentre al ponte superiore si trova una combinazione di

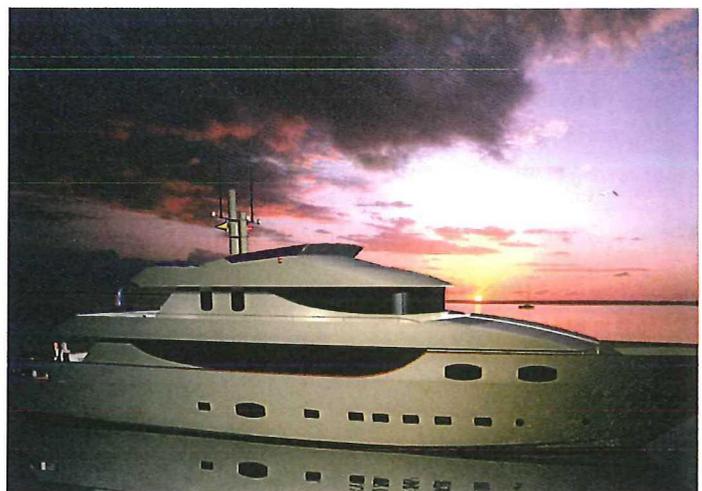
sala da pranzo e di area prendisole. In più sul ponte sole si trova un solarium vero e proprio, in zona molto riservata. Gli interni sono modulabili e flessibili secondo le esigenze dell'armatore, e basati su quattro o cinque cabine doppie con notevole ampiezza di soluzioni e di decorazioni. La motorizzazione è costituita da due Mtu 12V 2000 M 70



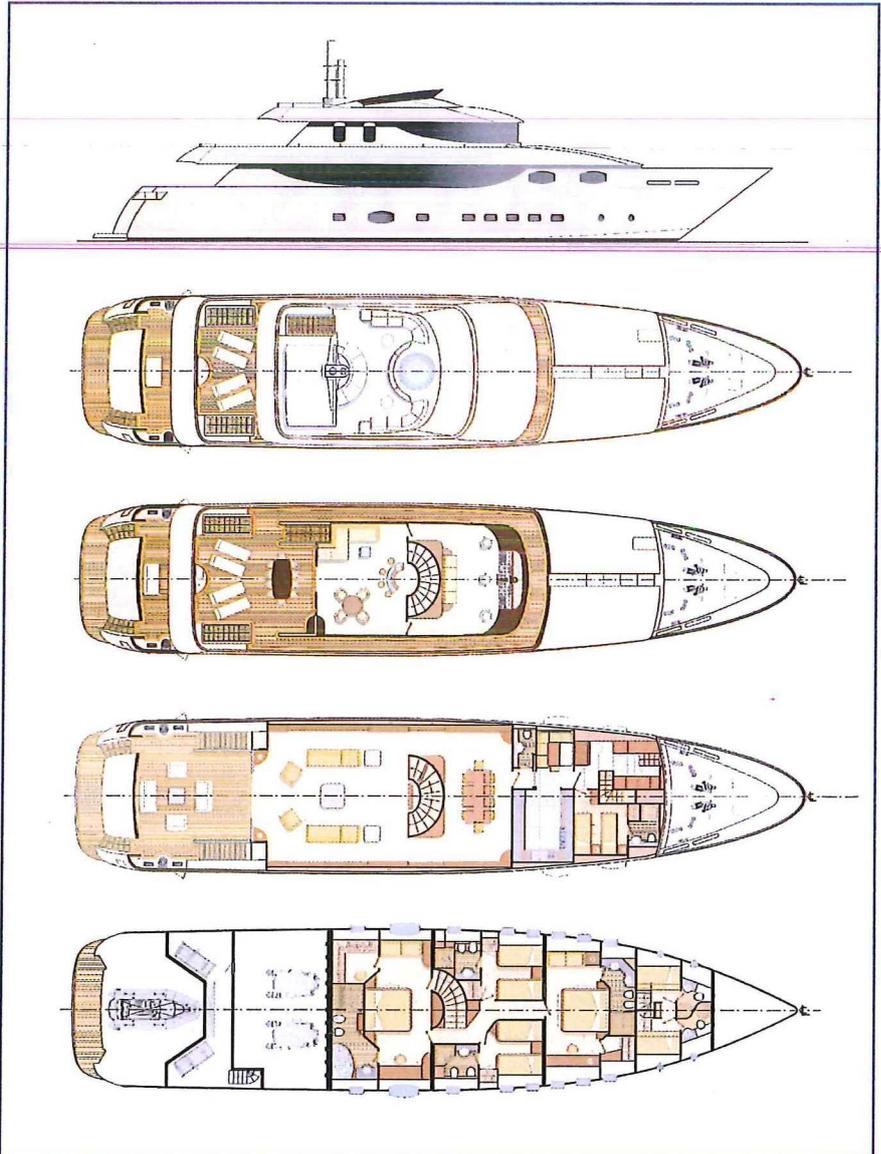
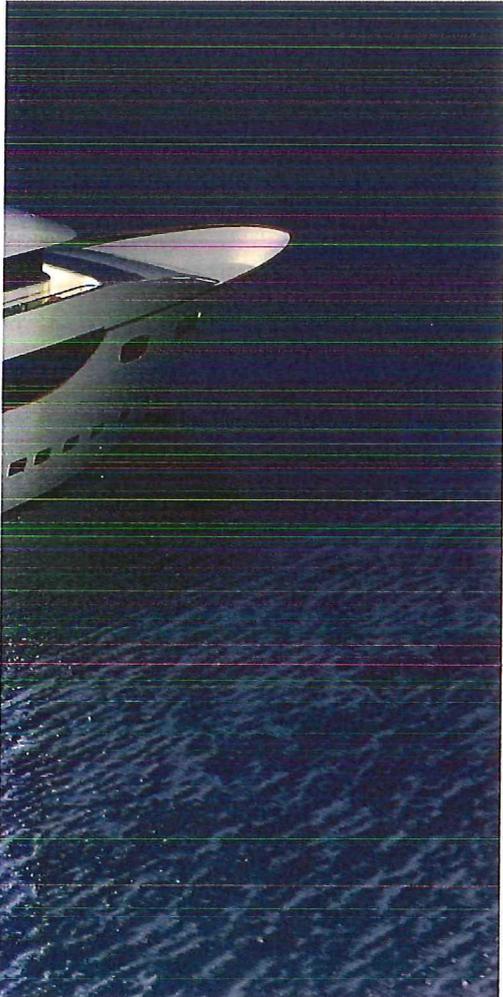
RODRIQUEZ New Project

main deck are concerned, there is a large salon containing four sofas, while on the upper deck there is a combination dining-room and sunbathing area. Moreover, on the sundeck there's a real solarium, in a well-concealed area. Constructed on modular principles, the interior can be adapted to the owner's requirements and is based on four or five double cabins with a wide variety of possible layouts and fittings.

Power is provided by two 1,070 HP MTU 12V 2000 M 70 engines, which allow a continuous cruising speed of 15 knots with a range of 1,000 miles, which rises to 1,500 miles at the economical speed of 13 knots. Naturally, the stabilizers, thrusters, and the control systems in the wheelhouse are by Rodriguez Marine System, which, with its vast experience in this field, is one of the firms in the Rodriguez Group. The first boat in this series, now being built at the Intermarine yard in Sarzana, will be delivered in 2005 and has already been sold, even though the buyer has only seen the drawings, attesting to the quality of the boat's design.



■ Below, rendering of the Collezione 35
Sotto, rendering del Collezione 35



di 1.070 cv (788 kW) che assicurano una velocità continuativa di 15 nodi e un'autonomia di 1.000 miglia, che sale a 1.500 miglia alla velocità economica di 13 nodi. Naturalmente gli impianti di stabilizzazione, i thruster e i sistemi di controllo in plancia sono realizzati da Rodriquez Marine System, un'autorità in materia, oltre che azienda del Gruppo. Il primo esemplare, in costruzione nello stabilimento Intermarine di Sarzana, verrà consegnato nel 2005 ed è stato venduto solo sui disegni, a testimonianza della qualità del progetto.

Technical data

Overall length 35.65 m • Waterline length 28.88 m • Maximum beam 7.70 m • Maximum displacement 130 t • Draught (full load) 1.90 m • Fuel capacity 15,000 l • Fresh water capacity 5,000 l • Engine power output 2x MTU 12V 2000 M70 (2x 788 kW @ 2100 rpm) • Maximum speed 17 knots • Cruising speed 15 knots • Range (cruising speed) 1,000 NM • Range at 13 knots 1,500 NM

Scheda tecnica

Lunghezza ft. 35,65 m • Lunghezza al galleggiamento 28,88 m • Larghezza max 7,70 m • Dislocamento max 130 t • Immersione max 1,90 m • Combustibile 15.000 l • Acqua dolce 5.000 l • Motori 2 x MTU 12V 2000 M70 (2 x 788 kW @ 2100 rpm) • Velocità massima 17 nodi • Velocità di crociera 15 nodi • Autonomia a velocità di crociera 1.000 miglia • Autonomia, a 13 nodi 1.500 miglia



SAFETY AROUND THE BUOYS

Trombini Challenge Trophy Match Race in 1997, Mascalzone Latino in the American Cup in 2002, and Perini Navy Cup in July 2004: the Cambiaso Risso Group has linked its insurance activity in the yachting sector to numerous sporting events in the world of sailing

The Cambiaso Risso Group was founded in 1946 to provide marine services. Shortly afterwards it extended its sphere of activity to the transport and non-marine sectors.

At the end of the 1970s the company entered the international market for the first time, developing a sizeable portfolio in Greece, where still today the largest shipowning community in the world resides. In 1995, due to the large number of yachts that it was insuring for its clients in the all-risk sector, the group decided to invest in cover for pleasure boats, which, in the meantime, was rapidly expanding in Italy and in the following decades was to increase enormously. Thus it set up its own office devoted to this area, with operational and commercial functions.

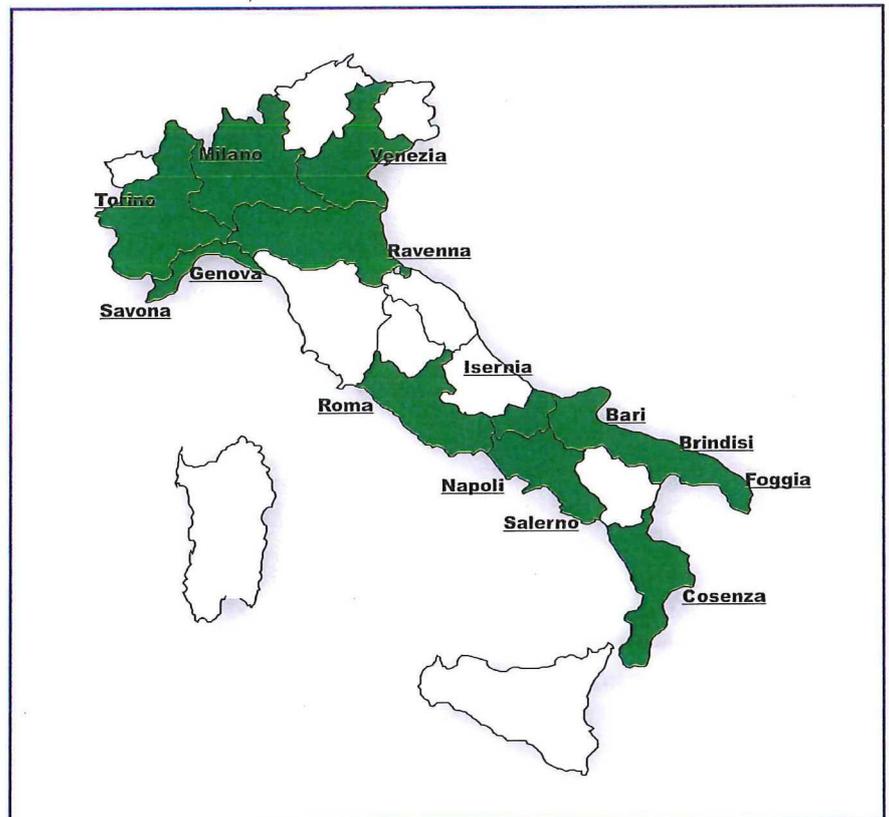
By maintaining an extremely flexible and efficient niche structure, this department was able to offer its customers an excellent service with a high value added that wasn't just limited to insurance cover, but also comprised various accessory services, such as cover for transport and value survey.

An office inside the Genoa harbor area, specializing in towing and salvage operations, and one in Sardinia offering assistance to yachts, both functioning twenty-four hours a day, are able to rapidly meet all the owner's needs and every request for

intervention aside from the agency's own activity. Through its own facilities located in the port of Genoa, in an industrial environment with long-standing nautical traditions, Cambiaso Risso offers its customers in the pleasure boat field various services, including booring, hauling and launching,

and repairs and modifications for vessels, even large ones.

The annual portfolio of the Cambiaso Risso's yachting department has reached the remarkable figure of 370 yachts, and no less than 50 of them are pleasure craft.



SICUREZZA AL GIRO DI BOA



Dal Trofeo Challenge Match Race Trombini nel 1997, a Mascalzone Latino in Coppa America nel 2002, alla Perini Navi Cup nel luglio 2004: il Gruppo Cambiaso Risso lega la propria attività assicurativa nel settore yacht a numerose iniziative sportive nel mondo della vela.

● Il Gruppo Cambiaso Risso nasce nel

1946 come operatore nei servizi marittimi. Poco più tardi estende la sua attività al settore trasporti e ai settori non marini.

Alla fine degli anni Settanta la società si affaccia per la prima volta sul mercato internazionale, sviluppando un rilevante portafoglio in Grecia, dove ancora oggi risiede la più grande comunità armatoriale del mondo.

Nel 1995, considerato il già notevole numero di yacht che stava assicurando per i propri clienti del settore corpi, il Gruppo decide di investire nelle coperture per le imbarcazioni da diporto, che nel frattempo stavano aumentando notevolmente in Italia e che nei decenni successivi avrebbero avuto una crescita esponenziale. Crea quindi al proprio interno un ufficio dedicato, con mansioni operative e commerciali. Il reparto, mantenendo una struttura di nicchia estremamente flessibile ed efficiente, doveva essere in grado di offrire ai clienti un'assistenza e un servizio competente ad alto valore aggiunto, non limitato alle coperture assicurative, ma comprendente diversi servizi accessori, come ad esempio la copertura del trasporto e la perizia dello stato di valutazione.

Un ufficio nella sede di Genova, specializzato nelle operazioni di rimorchio e salvataggio, e uno in Sardegna come punto di appoggio per l'assistenza agli yacht, entrambi operativi 24 ore su 24, sono in grado di soddisfare tempestivamente ogni esigenza dell'armatore e ogni richiesta di intervento al di fuori dell'attività dell'agenzia. Attraverso proprie strutture situate all'interno del porto di Genova, in



un contesto industriale di antiche tradizioni marittime e nautiche, Cambiaso Risso offre ai suoi clienti del diporto servizi vari che spaziano dagli ormeggi, agli alaggi e vari, alle riparazioni e modifiche per

scafi anche di dimensioni importanti. Il portafoglio attuale del reparto Yacht di Cambiaso Risso ha raggiunto la ragguardevole lista di 370 yacht, di cui ben 50 unità sono navi da diporto.

HYDRO REVOLUTION-FOIL

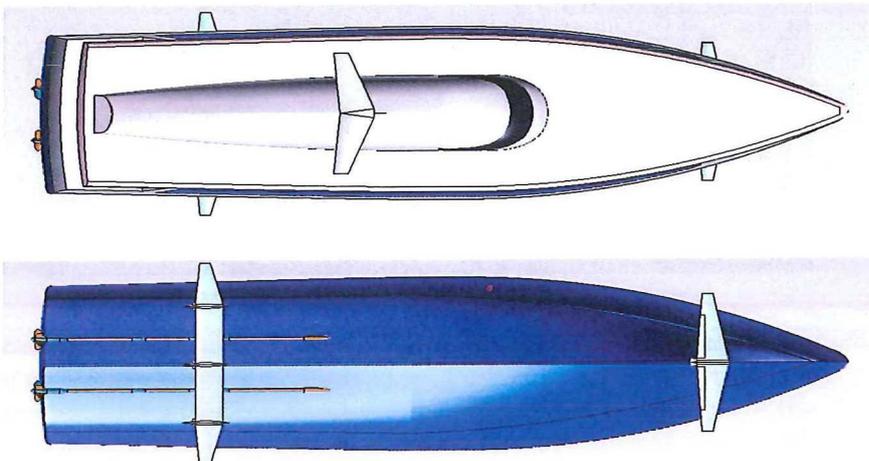
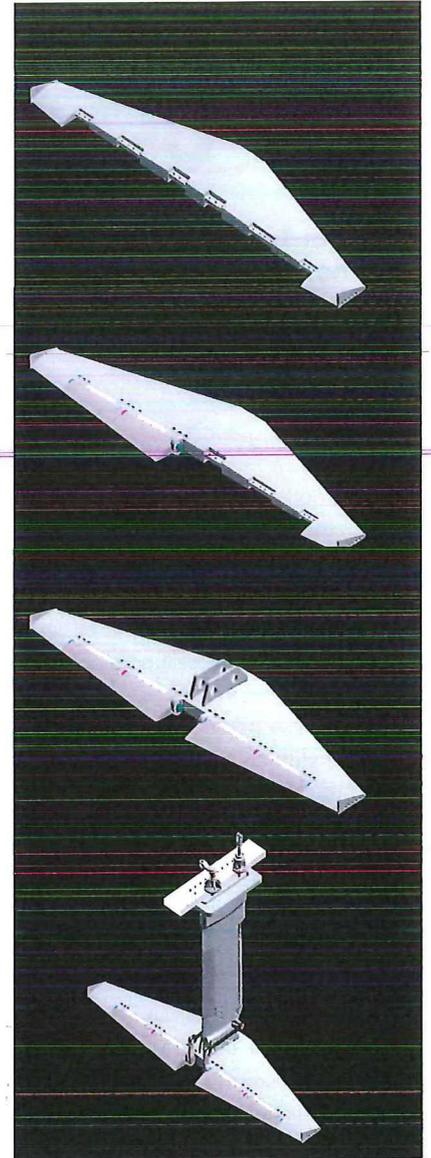
To respond to the increasing demand for more efficient fast transportation and with 50 years experience in the hydrofoil business, Rodriquez is developing a new submerged foil hydrofoil concept. The results? More speed, less fuel consumption, greater safety and minimal environmental impact.

For over fifty years, Rodriquez Cantieri Navali SpA has built and delivered high-speed ships for the transport of passengers and freight. Specifically, since 1956 Rodriquez has been at the forefront of the construction of hydrofoils with surface-piercing foils.

Today, almost fifty years later, this type of hydrofoil continues to be regarded as one of the most economic vessels to operate, based on the ratio between high speed and passenger capacity versus low

installed power. For example, the latest generation of Rodriquez hydrofoil, the Foilmaster, has a capacity of up to 250 passengers and a cruising speed of 38 knots with an installed power of only 4000 kW. Furthermore, the surface-piercing hydrofoil is intrinsically stable because the foil surfaces that generate lift are located both above and below the water surface. Also, because the hull in foil-borne mode never comes into contact with the water, the craft has excellent sea-keeping characteristics.

In their never-ending quest for improvements, over the last two years Rodriquez has headed a complex research project to develop a new and even more efficient hydrofoil, one with fully-submerged foils. Financed by the Italian Ministry of Research, this project involves research into and the design and development of two full-scale prototypes, each with a different propulsion system, of a new type of hydrofoil able to combine all the traditional advantages of a hydrofoil (high speed,



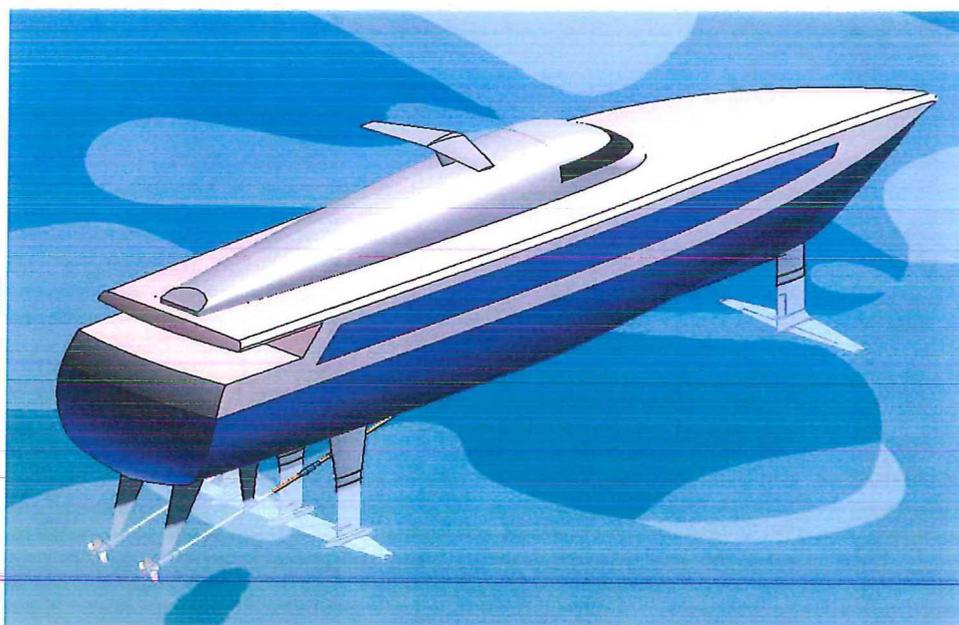
reduced fuel consumption, excellent sea-keeping capacity, etc.) together with an even more efficient craft.

The design of this innovative vessel has been headed by Ing. Alcide Sculati, Managing Director of Rodriquez Engineering, the group's research and development centre. Rodriquez Engineering's efforts have focused on a hydrofoil model with foil surfaces completely below the water surface to greatly reduce the vessel's sensitivity towards adverse sea states whilst at the same time increasing the vessel's overall efficiency.

Each of the two prototypes of the fully-submerged-foil craft, the construction of

■ *Right and lower left page, a rendering of the new hydrofoil.*
Left side page, sequence view of a T-Foil fin already used on modern Aquastrada Fast Ferries.

A destra e nella pagina a fianco, rendering del nuovo aliscafo.
Nella pagina a fianco, vista in sequenza di una ala T-Foil già utilizzata sui moderni Aquastrada



AlìRivoluzionario!

Per rispondere alla domanda sempre crescente di un trasporto veloce passeggeri più efficiente e grazie a 50 anni di esperienza nella costruzione di aliscafi la Rodriquez sta progettando un nuovo tipo di aliscafo ad ala immersa. I risultati? Maggiore velocità, minori consumi, più sicurezza ed un ridotto impatto ambientale.

La Rodriquez Cantieri Navali S.p.A. da più di 50 anni costruisce e vende in tutto il mondo navi ad alta velocità per il trasporto di persone e merci. In particolare fin dal lontano 1956 la Rodriquez si è distinta per la costruzione di aliscafi ad ali secanti.

Oggi, a distanza di quasi 50 anni questo tipo di aliscafo continua ad essere considerato tra i mezzi veloci uno dei più economici da operare soprattutto grazie al rapporto alte prestazioni/bassa potenza installata. Per fare un esempio il modello di ultima generazione di aliscafo Rodriquez, il Foilmaster, è in grado di trasportare fino a 250 passeggeri ad una velocità di 38 nodi con una potenza installata di soli 4000 kW. Inoltre, l'aliscafo ad

ali secanti gode di una stabilità intrinseca: grazie alla portanza delle superfici alari, poste in parte sopra e in parte sotto al pelo dell'acqua, lo scafo in crociera non tocca mai l'acqua garantendo al mezzo un'ottima tenuta al mare.

Nel tentativo continuo di migliorarsi, negli ultimi 2 anni la Rodriquez ha avviato un complesso progetto di ricerca, importante e innovativo, consistente nella realizzazione di un nuovo e ancora più efficiente modello di aliscafo: l'"Aliscafo ad Ali Immerse".

Il progetto "Aliscafo ad Ali Immerse" è un progetto finanziato dal Ministero della Ricerca che prevede lo studio, la progettazione e la realizzazione di due prototipi (con due differenti sistemi di propulsione) in scala 1:1 di un nuovo tipo di aliscafo, in grado di implementare tutti i tipici vantaggi di un aliscafo tradizionale (alte velocità, consumi ridotti, ottima tenuta del mare) coniugandoli con un ancora più basso impatto ambientale.

La progettazione del nuovo innovativo mezzo è affidata all'ing. Alcide Sculati, direttore della Rodriquez Engineering, il centro di ricerca e sviluppo della Rodriquez.

Gli sforzi della Rodriquez Engineering si sono concentrati verso un modello di aliscafo con superfici alari completamente sotto il livello dell'acqua garantendo una ridottissima sensibilità del mezzo ai

movimenti ondosì in modo e contemporaneamente aumentando al massimo l'efficienza del sistema nave. I due prototipi di aliscafo ad ali immerse, la cui costruzione è iniziata pochi mesi fa nei cantieri del gruppo, avranno una lunghezza di circa 37 metri e saranno capaci di trasportare fino a 280 passeggeri ad una velocità massima di 50 nodi con una potenza simile a quella dell'aliscafo ad ala secante (circa 4500 kW).

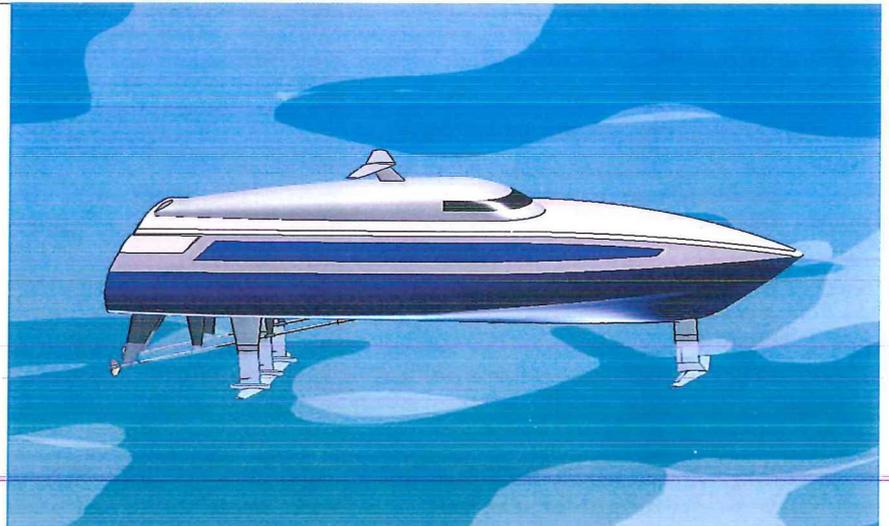
Il mezzo si distinguerà per l'ottimizzazione estrema delle sue caratteristiche fondamentali: sistema elettronico di controllo delle superfici portanti (impianto di stabilizzazione e di controllo direzionale), forme e dimensioni delle appendici di carena e sistema propulsivo. Innanzitutto la stabilità, che in un mezzo del genere non è intrinseca come in un aliscafo ad ala secante, sarà assicurata da superfici di controllo (Flaps) poste sulle ali, controllate elettronicamente e collegate ad un giroscopio. L'impianto è dotato di opportune ridondanze per garantire il massimo della sicurezza e permette all'aliscafo di rimanere in volo anche in caso di avaria meccanica di un qualche componente.

Per ottimizzare il funzionamento dell'impianto di propulsione in tutto il range operativo dell'aliscafo (hull-borne mode, take-off, foil-borne mode) i riduttori saranno a doppia velocità (dual speed): la prima marcia per raggiungere la velocità

RODRIQUEZ Technology

which started a few months ago, will have a length of about 37 meters, a capacity of 280 passengers, a maximum speed of 50 knots with an installed power only slightly above that of the surface-piercing-foil craft, i.e. about 4500 kW.

The designs will focus on the optimization of the basic characteristics and they will have an electronic control system for the foil surfaces, which incorporates the stabilization and directional control equipment, along with great deal of attention paid to the shapes and dimensions of the hull appendages and propulsion system. Stability, which in a vessel of this kind is not intrinsic as with a surface-piercing hydrofoil, will be ensured by trailing flaps placed on the foils which in turn will be electronically controlled. The system will have sufficient redundancy to provide the maximum safety possible and allow the

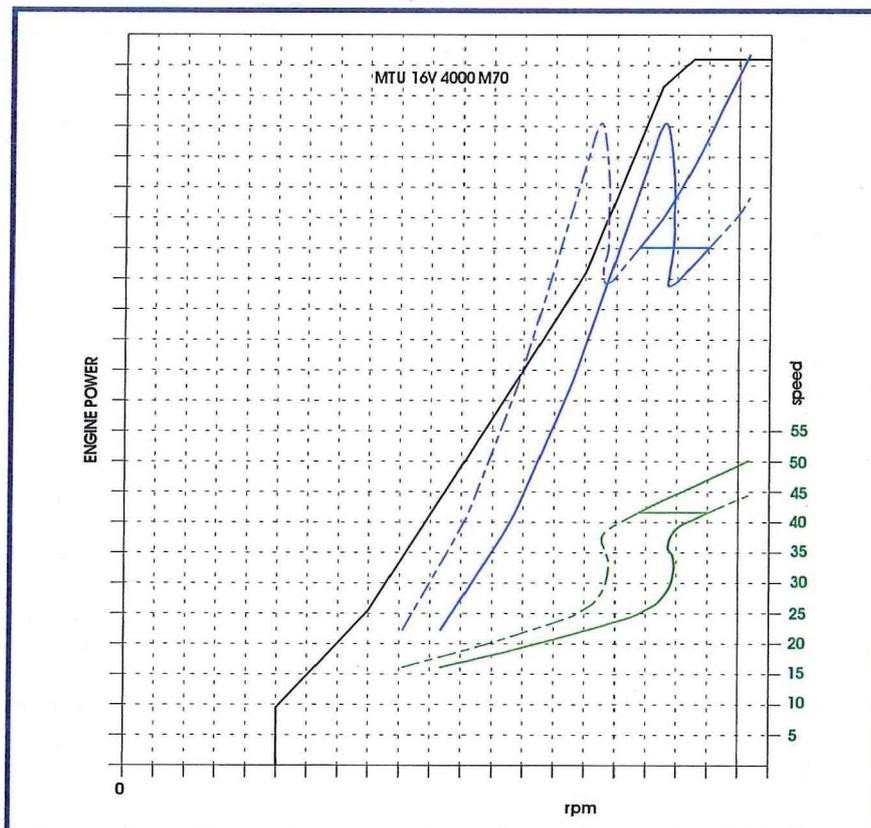


hydrofoil to maintain in foil-borne mode even in the event of the mechanical failure of a single component.

In order to optimize the propulsion system over the vessel's complete operating range including hull-borne, take-off and foil-borne modes, the gearboxes will be two-speed units. First gear will allow the vessel to reach the speed required for take-off when the hull emerges from the

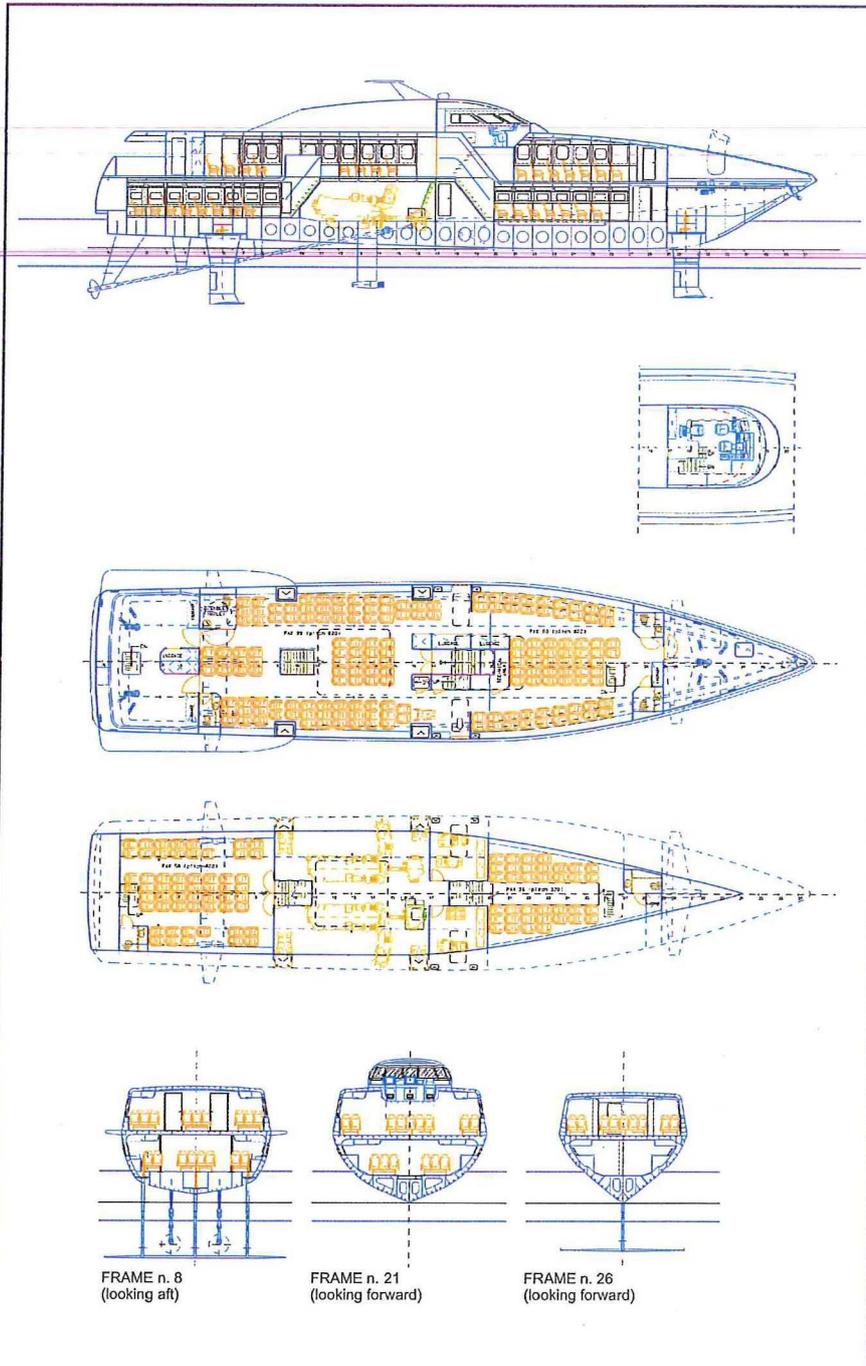
water whilst not overloading the engines. Second gear will allow the engine power and vessel speed to be ideally matched for high speed performance. The captain, simply by pressing a button, will be able to switch gears in less than 0.2 seconds. According to the results at the test tank, the new hydrofoil will have excellent performance even in rough seas. In a parameterized wave, i.e. significant wave height equal to one meter, and with a head-on sea and a speed equal to 40 knots, the acceleration on the centre of gravity (RMS) was less than 0.08 g.

The two prototypes will be developed with two different propulsion systems: One with traditional shafts connected to fixed pitch propellers and the other with special dual propeller Z-drives, with carbon fibre shafts, developed by Rodriguez Marine System. With the aforementioned characteristics, the fully-submerged hydrofoil is the ideal vessel for medium distances. In addition and because it creates very low waves, it is ideal for inshore routes near large coastal cities where there would be a need for a very effective year-round alternative to urban road or rail transport to reduce vehicular commuter traffic in a way that would be impossible to obtain otherwise. This project will allow Rodriguez Cantieri Navali to maintain its technological advantage over its worldwide competitors and allow the Group to maintain the high level of specialization and innovation that has always set this firm apart from other shipbuilders.



In the table opposite note how the two-speed transmission reduction optimizes the engine power with an increase of the speed.

Nella tabella a fianco si può notare come la riduzione del rapporto di trasmissione permetta lo sfruttamento ottimale di tutta la potenza dei motori con conseguente incremento di velocità.



Technical data

Length o.a. 37 m • total passengers 280 • engines 2 x MTU 16V 4000 M70 • power 2 x 2,320 kw

Scheda tecnica

Lunghezza f.t. 37 m • totale passeggeri 280 • motori 2 x MTU 16V 4000 M70 • potenza 2 x 2.320 kw

necessaria per il decollo e l'uscita della nave fuori dall'acqua senza sovraccarico dei motori e la seconda per sfruttare tutta la potenza erogabile. Sarà il comandante che, premendo semplicemente un pulsante, passerà alla seconda marcia in un tempo massimo inferiore agli 0,2 secondi.

Secondo i risultati delle prove in vasca anche in mare formato l'aliscafo avrà un ottimo comportamento. Infatti, con onda parametrizzata (altezza significativa uguale ad un metro), con mare di prora e velocità pari a 40 nodi le accelerazioni sul centro di gravità (RMS) sono state inferiori a 0,08 g.

I due prototipi saranno realizzati con due differenti sistemi propulsivi. Uno con linee d'assi collegate ad eliche a passo fisso, l'altro con un propulsore speciale Z drive dual-prop sviluppato dalla Rodriquez Marine System con trasmissione meccanica con linee d'assi in fibra carbonio.

L'aliscafo ad ali immerse, grazie alle sue caratteristiche, si presta ad essere utilizzato in tutte le rotte di medio raggio di trasporto passeggeri in sostituzione e/o aggiunta degli attuali mezzi veloci esistenti, garantendo una maggiore velocità con un minor consumo di carburante, un maggior comfort di viaggio ed una maggiore affidabilità.

L'aliscafo ad ali immerse si pone come mezzo ideale per percorrere rotte medie. Inoltre proprio grazie alla bassissima formazione ondosa il mezzo diventa ideale anche per i collegamenti molto vicini alla costa intorno ad una grande città che si estende sul mare. In questo caso sarebbe una validissima alternativa al trasporto urbano su gomma e su rotaie in qualunque periodo dell'anno garantendo così un decongestionamento del traffico da spostamento pendolare impossibile da ottenere altrimenti. La realizzazione di questo progetto consentirà al cantiere di mantenere un sostanzioso gap tecnologico rispetto ai concorrenti a livello mondiale, permettendo di garantire l'alta specializzazione ed innovazione che da sempre hanno contraddistinto la Rodriquez rispetto agli altri costruttori di navi.

RG

"Vitali" and "Calabresi" launched

At the Intermarine yard in Sarzana, launches of the Bigliani Class VI Series patrol boats under construction for the Guardia di Finanza are proceeding on a regular basis. The 27 metre composite G119 patrol boat "Vitali", was launched in June and followed just one month later by her sistership, G120 "Calabresi". These launches are the eighth and ninth of the contract for which Intermarine will build a total of 15 ships, comprising ten 27 metre versions and five 35 metre versions.



Vitali e Calabresi varati

Presso lo stabilimento di Sarzana di Intermarine, continuano con regolarità i vari dei Guardacoste della Classe Bigliani in costruzione per la Guardia di Finanza. Il Guardacoste G119, 27 metri in materiale composito battezzato Vitali, è stato varato lo scorso Giugno mentre solo un mese dopo ha toccato l'acqua per la prima volta anche il gemello G120 Calabrese. Questi sono i vari numero otto e nove della commessa completa che prevede la costruzione totale di quindici navi, dieci da 27 metri e cinque da 35 metri.

Rodriquez at Posidonia

During the first days of last June, Rodriquez's promotional efforts were concentrated outside of Italy. During that period Rodriquez participated in the Posidonia trade show in Athens, one of the most important European commercial shipping events. During Posidonia Rodriquez presented their new range of products including sophisticated Ro-Pax ferries.

Rodriquez a Posidonia

L'attività di promozione del cantiere e dei prodotti della Rodriquez ha varcato i confini nazionali i primi giorni di Giugno. In quel periodo, infatti, la Rodriquez ha partecipato con uno stand alla fiera Posidonia, ad Atene, una delle più importanti manifestazioni del settore marittimo europeo. Durante l'evento il cantiere ha avuto modo di presentare la nuova gamma di prodotti ampliata ora anche ai sofisticati traghetti Ro-Pax.

The SMEB docks acquired by Rodriquez.

Rodriquez has acquired the docks of the shipyard SMEB. SMEB, a renowned shipyard in Messina, includes a 250 m drydock, one of the longest in all of South Italy, that will allow Rodriquez to be active in ship repair.

I bacini della Smeb alla Rodriquez

La Rodriquez ha ottenuto dalla curatela fallimentare del cantiere messinese Smeb la concessione temporanea dei bacini del cantiere. La Smeb, cantiere navale di Messina, tra le altre strutture può vantare un bacino di carenaggio di oltre 250 metri, uno dei più grandi di tutto il Sud Italia che consentirà alla Rodriquez di entrare anche nel settore delle riparazioni navali.

Sailing in Portorosa

Congratulations to Ettore Morace, who last June at Portorosa won the Tirrean and Southern Ionean national championship sailing race with his First 40.7, "Poquito". Again with "Poquito", Ettore Morace won the Rodriquez Trophy regatta in the straits of Messina last February.



Vela a Portorosa

Congratulazioni ad Ettore Morace, che con il suo Poquito, First 40.7, si è imposto lo scorso Giugno a Portorosa nel Campionato Nazionale del Tirreno e dello Ionio Meridionale di vela d'Itura nella classe regata crociera 0-2. Sempre con Poquito, Ettore Morace aveva già vinto il Trofeo Rodriquez svoltosi nelle acque di Messina lo scorso febbraio.

Brasilian Launch

On the 25th of July, 2004, at their Rio de Janeiro yard, Rodriquez launched the first of the ten catamarans under construction for Barcas. The first CityCat 29, named "Zeus", is a 29 metre, 25 knot aluminum catamaran able to carry more than 200 passengers. Delivery is due in September 2004 when "Zeus" will start to link Rio's city centre with the residential area Charitas, in Guanabara bay. In their Brasilian yard, Rodriquez is building for the same owner another two sisterships to "Zeus" as well as seven 52 metre long catamarans, the CityCat 52DE. These are double ended and equipped with two azimuthing thrusters mounted between the hulls and developed by Rodriquez Marine System to provide the ship with minimal maneuvering time during mooring operations



Varo Brasiliano

Ia mattina del 25 Luglio 2004 nel cantiere di Rio de Janeiro la Rodriquez ha varato il primo dei dieci catamarani in costruzione per l'armatore Barcas. Il CityCat 29, battezzato Zeus, è un catamarano in alluminio da 29 metri e 25 nodi capace di trasportare oltre 200 passeggeri. La consegna è prevista per Settembre 2004 quando la nave entrerà in linea per collegare il centro della città di Rio de Janeiro con la zona residenziale Charitas, nella baia di Guanabara. Nel cantiere brasiliano la Rodriquez sta costruendo per lo stesso armatore altri due catamarani gemelli di Zeus e ben sette catamarani da 52 metri, i Citycat 52 DE. Questi ultimi sono caratterizzati da doppia prua e da due propulsori azimutali sviluppati dalla Rodriquez Marine System posti tra i due scafi grazie ai quali la nave non perderà tempo nelle operazioni di ormeggio.

ELISHIP S.r.l.
SHIPREPAIRS & MARINE TECHNOLOGY

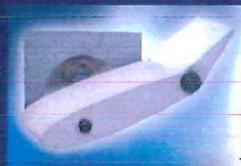


**AUDIO VISUAL & ENTERTAINMENT
COMMUNICATIONS
ELECTRICAL SYSTEMS
SECURITY**

ELISHIP SRL - INTERNO PORTO NAPOLI
TEL.+39 081 203032 - FAX.+39 081 287018
www.eliship.com - eliship@eliship.com



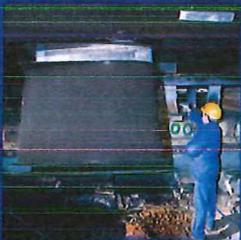
RODRIQUEZ Marine System A Rodríguez Company



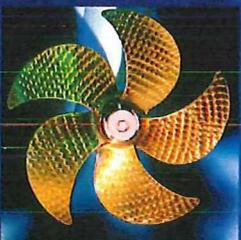
fin stabilizers



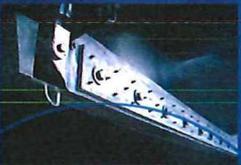
intruders



thrusters



steering gear



monitoring system



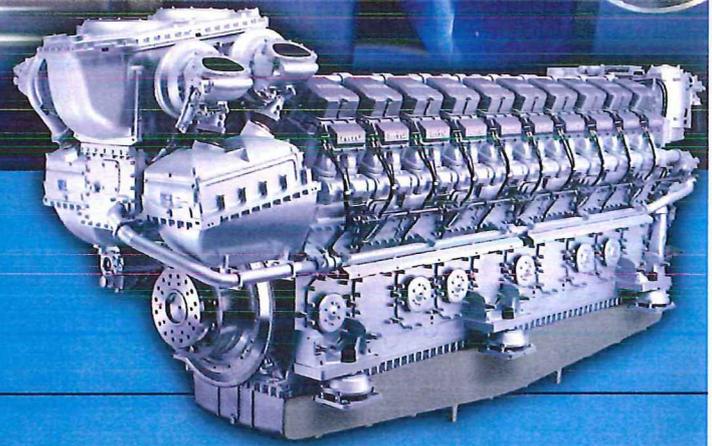
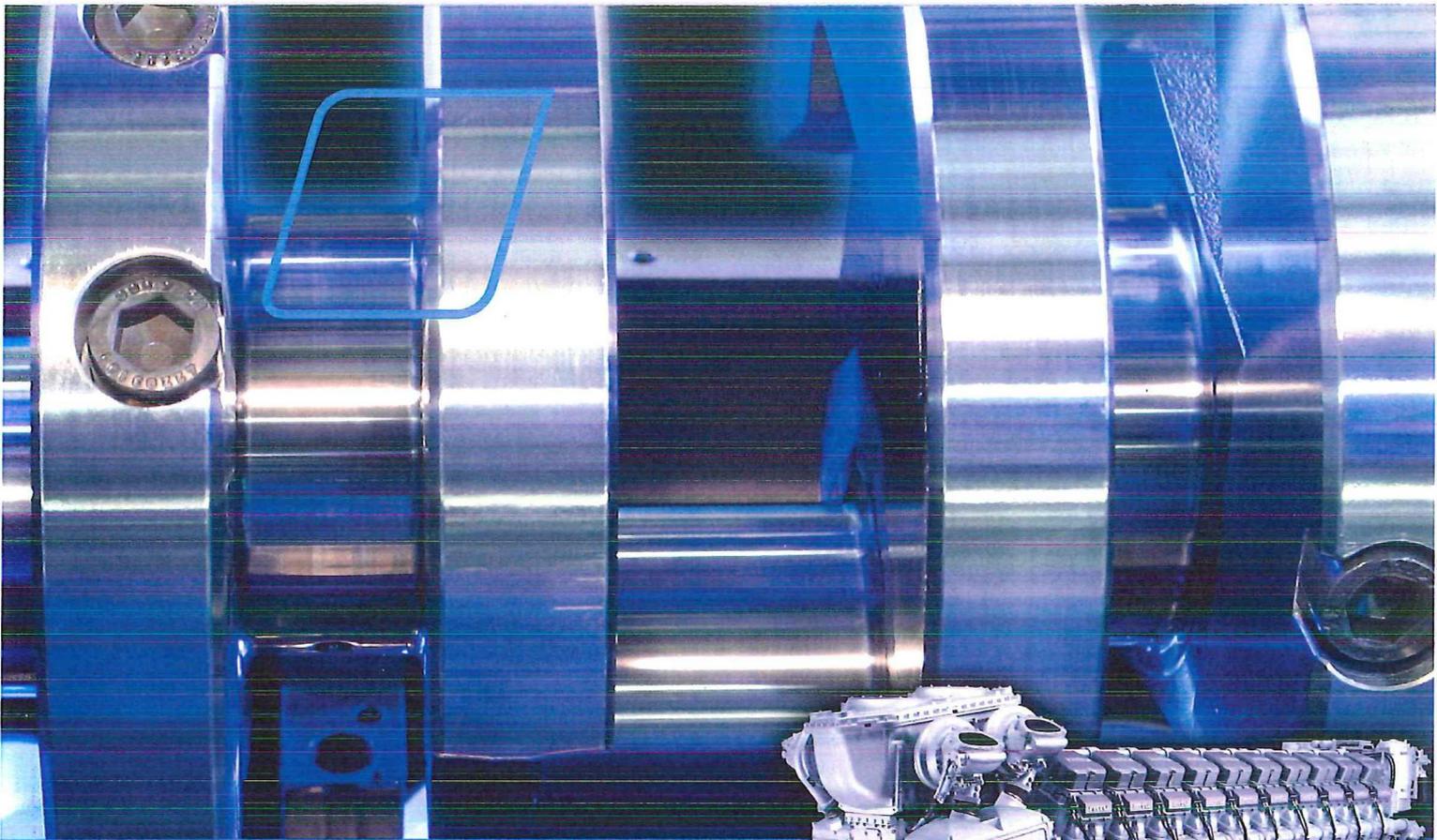
STABILITY
&
CONTROL

Rodríguez Marine System

Via G. Bado, 4 Pietra Ligure SV Italy phone +39.019.62.90.81 fax +39.019.62.90.82

www.rodriquez.it

marinesystem@rodriquez.it



Fascination of Know-how

Performance that sets the standards.
The special features of our engines and the
characteristics of our service...
from individual system engineering, to life long
support.

www.mtu-online.com



DaimlerChrysler Off-Highway

PROGETTIAMO COSTRUIAMO ARREDIAMO

Solide Real



➤ *Oggi la Air Naval si propone come una delle aziende leader nel settore dell'arredo aereo navale e ferroviario. Si avvale di una equipe di tecnici professionisti in grado di risolvere sul campo i problemi dei propri clienti. L'Azienda dispone di macchinari tecnologicamente all'avanguardia, che consentono di realizzare manufatti di carpenteria leggera, media e pesante in ferro, acciaio inox ed alluminio. A completamento, il reparto di falegnameria è in grado di effettuare qualsiasi lavorazione in legno, stilizzando e rifinendo particolari di arredamento, di interni ed esterni.*

AIR NAVAL
Aeronautics carpenters & interior des