

RIGEL V

VENTOURIS FERRIES

Νέα ναυαρχίδα στη Νότια Αδριατική

Λύνοντας με ιδανικό τρόπο την εξίσωση «γκαράζ-ταχύτητα-χώροι-υπηρεσίες», η Ventouris Ferries έριξε στα νερά Ιονίου και Αδριατικής το νέο της απόκτημα και κέρδισε όχι μόνο μερίδιο αγοράς, αλλά κυρίως τις εντυπώσεις

ΑΠΟΣΤΟΛΗ: ΜΑΡΙΟΣ ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ

Ένα πανέμορφο ιαπωνικό σκαρί αποτελεί το νέο απόκτημα της Ventouris Ferries, λαμβάνοντας παράλληλα το όνομα της πετυχημένης σειράς RIGEL. Μετά το RIGEL VII, η ελληνική εταιρεία απέκτησε ακόμη ένα πλοίο από την Ιαπωνία, που όμως αυτή τη φορά ήρθε μέσω... Μεξικού. Το RIGEL V ναυπηγήθηκε το 1992 από τη Mitsubishi Heavy Industries για τη Marine Express ως PACIFIC EXPRESS και δρομολογήθηκε μεταξύ των νησιών Χονσού και Κιουσού στην Ιαπωνία – αρχικά στη γραμμή Καβασάκι-Χιούγκα και έπειτα στις γραμμές Καβασάκι-(Κοτσι)-Μιγιαζάκι και Καβασάκι-Νατσικατσούρα-Χιούγκα. Μετά από 13 χρόνια όμως, το 2005, η εταιρεία του χρεοκόπησε και το πλοίο κατέληξε στην C&Cruise με το νέο όνομα KC RAINBOW. Δρομολογή-

θηκε μεταξύ Πιονγκτέκ (Ν. Κορέα)-Ριζάο (Κίνα) και το 2010 πέρασε στην πλοιοκτησία της Grand Ferry μετονομαζόμενο σε SECO MARU. Απέκτησε νέο ρόλο στη σύνδεση Μπουσάν (Ν. Κορέα)-Κιτακιουσού (Ιαπωνία), που όμως αποδείχτηκε βραχύβιος. Το 2013 αποκτήθηκε από τη Rizhao Haitong Ferry, η οποία το δρομολόγησε ως RI ZHAO DONG FANG στη γνώριμη γραμμή Πιονγκτέκ-Ριζάο, ώσπου το 2015 πέρασε στα χέρια της μεξικανικής Baja Ferries και υπηρέτησε ως BAJA STAR στον κόλπο της Καλιφόρνιας, συνδέοντας τα λιμάνια Λα Παζ-Μπάχα Καλιφόρνια Σουρ και Μασατλάν-Σιναλόα μέχρι να εμφανιστεί η πανδημία. Τότε έδωσε και οδηγήθηκε σε μακρό παραπλοισμό. Κάπως έτσι τέθηκε στο περιθώριο και η Ventouris Ferries δεν άφησε την ευκαιρία να πάει χαμένη. Στα τέλη του 2023 το αγόρασε.

Το RIGEL V έφτασε στη χώρα μας τον Φεβρουάριο του 2024. Δέχτηκε εκτεταμένη επισκευή του μηχανοστασίου και αναβάθμιση του ξενοδοχειακού, προκειμένου να ξεκινήσει δρομολόγιο, τον περασμένο Φεβρουάριο, στη γραμμή Μπάρι-Δυρράχιο. Από τις αρχές Ιουλίου εκτελούσε το δρομολόγιο Μπάρι-Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα τρεις φορές την εβδομάδα. Έχει μήκος 174,8 μέτρα, πλάτος 25 και βύθισμα 6,7 μέτρα, εξοπλίζεται με δύο ισχυρές μηχανές Pielstick-NKK 14PC4-2V diesel (43.200 bhp) και ταξιδεύει με υπερηχητική ταχύτητα 21-24 κόμβων. Υπάρχουν τρία γκαράζ (κατάμετρο, κυρίως και άνω), με 1.670 ίαπε m. φόρτωσης, και ακόμη κυλιόμενες σκάλες, ασανσέρ, ρεσεψιόν, δύο σαλόνια με μπαρ, δύο αίθουσες με 270 αεροπορικά καθίσματα, σελεφ σέρβις, gelateria, καζίνο και 116 καμπίνες με 438 κρεβάτια. Το πρωτόκολλο

ανέρχεται σε 1.070 επιβάτες, με πλήρωμα 51 ναυτικών. Είναι πλοίο που μπορεί να «κουμπώσει» σε πολλές γραμμές της Αδριατικής, αλλά και στην ακτοπλοία.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΜΑΣ

Μετά την επιβίβαση από τη δεξιά πλευρά του κυρίως καταπέλτη, ακολουθώντας την ειδική διαγραμμισμένη διαδρομή καταλήγουμε στον χώρο όπου βρίσκονται οι κυλιόμενες σκάλες και το ασανσέρ. Ανεβαίνουμε στο μέσο του Deck 7, αντικρίζοντας τη ρεσεψιόν αριστερά, το σαλόνι κεντρικά και το μπαρ δεξιά. Προς πρύμα βρίσκονται η gelateria, το καζίνο, το γραφείο του αρχιλογιστή και έπειτα καμπίνες επιβατών. Και δεξιά η μεγάλη αίθουσα των αεροπορικών καθισμάτων. Προς πλώρα συναντούμε κεντρικά ακόμη μια σειρά με αεροπορικά καθίσματα και στη συνέχεια καμπίνες επιβατών. Στο Deck 8, το δεύ-



Κ Α Ρ Α Β Ι Γ Ι Α Κ Α Ρ Α Β Ο Λ Α Τ Ρ Ε Σ