

Oceanmaster 760 HTS

– pierwszy hardtop Oceanmastera



Daniel Walas
redaktor magazynu Jachting Motorowy

Koncepcja tej łodzi to pilot house z wygodami hotelowymi dla rodziny lub grupy przyjaciół oraz z manualnie otwieranym dachem. Jest to łódź bardziej rodzinna niż wędkarska, choć wędkowanie wcale nie jest wykluczone i jak się później okazało, odkryłem genialne schowki na wędkę w półpokładach. W kabinie dziobowej są warunki noclegowe dla dwóch osób. Jeszcze jedna oso-

ba może nocować w hundkoi, która znajduje się na lewej burcie (można ją także wykorzystywać jako schowek z oddzielnym zamknięciem od strony korytarza). Jeśli trzeba położyć do snu jeszcze jednego załoganta, wystarczy skorzystać z patentu podnoszonej podłogi, włożyć wypełnienie i można odpoczywać. Na uwagę zasługuje system rozkładanych siedzeń, zarówno w środku łodzi, jak i w kokpicie. Dzięki tym ostatnim możliwe jest np. wędkowanie, bo opuszczane i chowane we wnęce burty siedzenia opróżniają pokład z mebli, które w pewnych sytuacjach są zwykłymi przeszkodami.

WALORY

Wracając do środka, to trzeba przyznać, że HTS zyskuje już na samym początku oględzin. Mini jadalnia znajduje się tuż za wejściem, które otwierają szerokie, rozsuwane drzwi (można je ustawiać w czterech pozycjach – całkowicie otwarte, półotwarte, lufcik oraz całkowicie zamknięte). Przy stoliku usiądą cztery osoby. Choć miejsca nie ma tu za wiele, to jednak dzięki panoramicznym szybom oczy mają gdzie odpocząć (jeśli oczy chcą odpocząć od oczu innych osób, to specjalna instalacja zasłonek zapewni ci prywatność). I to nie jest jedynie kwestia przebywania za stołem, ale w ogóle wewnątrz łodzi. Doświetlenie jest takie, że nastraja pozytywnie i aż chce się podróżować. Trzeba też wspomnieć, że przez całą długość kabiny aż do podszybia jest pełna wysokość stania. Nie ma jej oczywiście w jadalni i sterówce, ale przy tej ostatniej otwierany luk umożliwi pływanie w pozycji stojącej. Sama konsola zaś to jeden z elementów łodzi, na który aż miło popatrzeć. Na przeciwko jadalni jest aneks kuchenny. Małutki, ale przemyślany. Można tu przygotowywać pełnowartościowe posiłki lub tylko odgrzewać dania gotowe, co kto woli. Dobrze, że stocznia nie zapomniała o przykryciu do miski umywalki – wystarczy położyć na niej deskę i wykorzystywać tę przestrzeń jako blat roboczy. W zasięgu ręki kucharza są także jaskółki oraz szuflady. Łódówka znalazła swoje miejsce pod siedzeniem sternika. Podoba mi się tutaj, bo czuć tego ducha skandynawskiej zaradności.

RODZINNE PŁYWANIE

Jak się pewnie zorientowaliście, do testów został podstawiony



prototyp. Na szybko zamontowano silnik, a że pod ręką był benzyniak MerCruisera, dwutaktowy Optimax, wiedziałem,



Wiele polskich stocni zaczyna swoją działalność od zbudowania dużej jednostki lub innej niż odkrytopokładowa. Efekty bywają różne. Marka Oceanmaster ze stoczni Admiral Boats ewoluje powoli. Ostatnią nowością był maluch 470 WA. Teraz nadszedł czas na kolejny krok do przodu. Latem zeszłego roku odbyła się premiera pierwszego hardtopu – Oceanmastera 760 HTS.



że pomiaru hałasu raczej nie ma sensu robić. Jednostka napędowa pracowała jak kosiarka, całe szczęście, że drzwi są solidne

i dają niesamowite wyciszenie kabiny – co dobrze rokuje, gdy zamontowany będzie docelowy napęd. Zartowaliśmy, że gdy zo-

stanie wstawiony czterosuw, to przy zamkniętych drzwiach nie będzie wiadomo, czy silnik działa, czy nie. Ponadto łódź z tym

dwutaktem powinna na początku nieźle się zbierać i wykręcić wyższe obroty, ale sytuacja testowa wymusiła skorzystanie



ze śruby, która była dostępna, czyli zdecydowanie za małej. Takie są prawa prototypów, więc trzeba to wybaczyć, tym bardziej że łódź obroniła się elegancko.

Tradycyjnie Oceanmastery testowane są przez nas na Zatoce Gdańskiej i lubią zafalowanie. I jak zwykle test odbywa się w jakimś kotłowisku. Tym razem to

nie jest walka o przeżycie i moje pierwsze wrażenia z płynięcia Oceanmasterem są bardzo pozytywne. Dziób przyjemnie tnie fale, które nachodzą na siebie z różnych kierunków – w miejscu tuż za falochronem. Jest sporo bryzgów, ale te odkosami lecą z powrotem do wody. Skipper siedzi wygodnie i ma sensowne podparcie pod stopy. Pozycja stojąca jest także bez zarzutu. Kadłub użyty w 760 HTS sprawdził się w modelu 720 WA. Ma większą V-kę na dziobie i robi się płaski na rufie. Manewruje się przyjemnie, a skręty w ślizgu są płynne. Mniej więcej pośrodku są dwa podcięcia, które sprawiają,

że łódź szybciej zbiera się do ślizgu, a większa wyporność rufy skutkuje dodatkowo tym, że przy dużym jej obciążeniu jednostka nie staje dęba. Przy ostrym starcie z silnikiem 200-konnym dziób podniósł się minimalnie. Czas wejścia w ślizg ze startu zatrzymanego wyniósł 7 sekund. Minimalną prędkość w ślizgu odnotowałem na poziomie 12 węzłów. Pływaniu nie towarzyszył płacz stolarki, co świadczy o dobrym montażu. Maksymalna moc silnika certyfikowana dla 760 HTS to zestaw dwóch silników po 150 KM każdy. Ale producent zastrzega, że będzie rekomendował mniejszą moc. Pewnie większość klientów preferuje instalację jednosilnikową i dlatego stocznia zamierza oferować opcję dziobowego steru strumieniowego.

ARKANA TESTU

Stan zatoki 3
 Wiatr NE, ok. 30 km/h
 Na pokładzie 4 osoby
 Zapas paliwa 100 %



zdjęcia: arch. Marinero

Obr. / min.	Prędkość (węzły)	Zużycie paliwa (l/h)
600	2,8	1,7
1000	3,5	2,6
1500	6,3	6,1
2000	7,1	10,5
2500	8	16,5
3000	8,9	22,8
3500	14	33,7
4000	22,4	44
4500	28	58
4900	30	65
Trym up	31,4	brak pomiaru