Przybornik

DLA ZAŁÓG PEŁNOMORSKICH JACHTÓW TURYSTYCZNYC

Opracowanie i projekt: Piotr Zieliński

https://www.zeglarstwo-skipper.pl/

Spis treści

1. Jak spakować się na rejs
2. Choroba morska, co warto wiedzieć, jak zapobiegać
3. Fundamentalne zasady obowiązujące na jachcie
4. Środki bezpieczeństwa i wzywanie pomocy na morzu
5. Przydatne węzły i praca z linami
6. Żegluga w ciężkich warunkach

1. Jak spakować się na rejs

Wybierając się na rejs morski należy pamiętać że na morzu nie ma sklepów, parkingów i aptek. Na otwartym morzu dysponujemy tylko tym co ze sobą zabraliśmy. Poniższa lista ma za zadanie pomóc Wam odpowiednio przygotować się i spakować przed wyruszeniem w morze.

W wielu portach dostępne są pralki. Poniższa lista została stworzona z myślą o tygodniowym rejsie, w którym nie będzie możliwości zrobić prania w porcie. W przypadku dłuższych rejsów niż tydzień, lista również doskonale się sprawdza. Wystarczy tylko zrobić pranie;)

NAJWAŻNIEJSZE

1. Dokumenty (dowód osobisty, paszport, patenty żeglarskie, książeczka żeglarska i inne);
2. Polisy ubezpieczeniowe, karta EKUZ itp.;
3. Sztormiak lub dobra kurtka przeciwdeszczowa i nieprzemakalne spodnie;
4. Kalosze;
5. Obuwie o jasnej, najlepiej miękkiej podeszwie, nie rysujące i nie brudzące pokładu jachtu;
6. W przypadku osób nieletnich – zgoda rodziców lub opiekunów prawnych.
7. LEKI! Jeśli ktoś zażywa, trzeba zabrać ich zapas, tak, by starczył do końca rejsu;
8. Waluta lub karta płatnicza na prywatne wydatki w portach.

ODZIEŻ

1. Przynajmniej dwie ciepłe bluzy/polary;
2. Przynajmniej dwie pary spodni;
3. Koszulki, bielizna itp. na 7 dni;
4. Ciepłe, grube skarpety do kaloszy;
5. Ciepła czapka;
6. Ciepłe rękawice (nie skórzane) / rękawice rowerowe lub żeglarskie do pracy na linach;
7. Nakrycie głowy chroniące przed słońcem;
8. Bielizna termoaktywna/kalesony/getry/spodnie polarowe;
9. Coś do spania (piżamka lub jak ktoś chce to szlafmyca i inne takie wynalazki:))

WAŻNE DODATKI

1. Ręcznik;
2. Kosmetyczka z tym co komu potrzeba:);
3. Klapki pod prysznic;
4. Okulary przeciwsłoneczne i krem z filtrem UV (przydaje się);
5. Latarka (najlepiej czołówka);
6. Telefon z roamingiem i ładowarką.

DODATKOWE RZECZY

1. Aparat fotograficzny;
2. Dobra książka;
3. Instrument muzyczny jeśli ktoś gra (pianino, fortepian i większe to nie:))

DO CZEGO SIĘ SPAKOWAĆ?

Walizka, plecak, czy worek żeglarski?
Na jachcie jest ograniczona przestrzeń. Jeżeli weźmiemy ze sobą walizkę, musimy się liczyć z tym że nie zmieści się ona do żadnego schowka czy też do szafy, co będzie skutkowało spaniem z nią w nogach. Odradzam tego typu wynalazki. Najlepiej spisują się tu worki żeglarskie lub plecaki bez stelaża które możemy złożyć, zrolować itd.

2. Choroba morska, co warto wiedzieć, jak zapobiegać

Choroba morska objawia się różnie: apatia, senność, mdłości i wymioty itd. Czy ktoś ją będzie miał czy nie, i jak ją będzie przechodził, to sprawa bardzo indywidualna. Zamiast rozpisywać się czym jest spowodowana i jaka jest jej natura, ja skupię się na kilku istotnych rzeczach z nią związanych.

1. Leki na chorobę lokomocyjną – owszem, pomagają ale też otępiają i mogą spowodować zagrożenie dla zdrowia i życia (wpadnięcie do wody itp.). Nie jest to dobry pomysł.
2. Imbir, herbata z imbirem, żucie imbiru – sposobów jest wiele, m.in. ten ale w którą stronę to podziała – nie wiadomo:-)
3. Jeśli Cię mdli, siedź w kokpicie po stronie zawietrznej, oddychaj i patrz w horyzont. To naprawdę pomaga. Nie wstrzymuj wymiotów, wymiotuj za burtę.
4. Wystaw twarz na wiatr, mi to pomagało a i ochłoda bywa przyjemna:)
5. Najlepsze znane mi lekarstwo to sterowanie. Tzw. steropiryna:)

6. Pij, nawet jak Ci się nie chce albo masz wodowstręt. Na morzu potrzeba przyjmowania płynów jest wytłumiona. Należy pić aby się nie odwodnić.
7. Najgorsza często jest pierwsza doba dlatego dobrze jest stanąć po pierwszym dniu w porcie. Nie jedną osobę to wyleczyło:)
8. Jeśli już bardzo chcesz iść pod pokład, to od razu idź spać. Nie siedź tam, nie czytaj, nie rób nic w kambuzie. Połóż się i śpij. Przygotuj sobie papierową torbę z kawałkami pomiętego ręcznika papierowego tak na wszelki wypadek.
9. Staraj się nie wymiotować do toalety. Najlepiej to załatwić za burtę.
10. **NIE PODDAWAJ SIĘ!** „Każdy ma swoją długość fali." Admirał Nelson podobno rzygał jak kot. Twój organizm musi się po prostu przyzwyczaić do zupełnie nowych warunków. Z rejsu wrócisz już bez choroby morskiej, a z każdym następnym rejsem coraz mniej będzie Cię ona dotyczyła.

UWAGA: Jeśli ktoś siedzący obok Ciebie wymiotuje za burtę, złap go za nogi i dopilnuj żeby był przypięty i zabezpieczony przed wypadnięciem. Osoby chorujące mogą przez przypadek same się katapultować z jachtu do wody.

3. Fundamentalne zasady obowiązujące na jachcie

Przed rozpoczęciem rejsu, w dniu zaokrętowania weźmiecie udział w obowiązkowym szkoleniu bezpieczeństwa. Ma ono na celu maksymalne zwiększenie poziomu bezpieczeństwa podczas rejsu morskiego, oraz uświadomienie Wam jak się zachować w przypadku utraty skippera lub innych wypadków losowych. Poniżej garść fundamentalnych zasad które należy sobie przyswoić przed wejściem na jacht morski.

1. **Stolik nawigacyjny** – to nie jest miejsce na jedzenie, napoje, naczynia oraz robienie bałaganu. W morzu można tu zostawić telefon do ładowania (12V) ale w porcie korzystamy z gniazdek (230V) w swoich kajutach lub w mesie.

2. **Dbałość o powierzony sprzęt** – na czas rejsu jacht jest naszym domem i dobrem wspólnym. Dopilnujmy by było czysto, przyjemnie i dbajmy by sprzęt nie uległ zniszczeniu lub uszkodzeniu.

3. **Toaleta morska** – do toalety nie wrzucamy nic co wcześniej nie przeszło nam przez układ pokarmowy. Oznacza to że zużyty papier toaletowy wkładamy do małych woreczków, które szczelnie zawiązujemy. Zatkanie toalety powoduje duże utrudnienia i nieprzyjemności dla całej załogi. W toalecie nie mogą znaleźć się żadne środki higieniczne. Szkolenie bezpieczeństwa rozpoczniemy od instruktażu korzystania z toalety morskiej.

4. **Okna** – podczas poruszania się po pokładzie, czy to w porcie czy na morzu, zwracajcie szczególną uwagę by nie stąpać po okienkach. Pod naciskiem mogą pęknąć lub w inny sposób ulec uszkodzeniu.

5. **Stopery** – jest zabronione otwieranie jakichkolwiek stoperów bez autoryzacji skippera. Otwarcie stopera powoduje uwolnienie się liny, co może doprowadzić do uszkodzeń jednostki, uszczerbku na zdrowiu załogi lub w skrajnych wypadkach, zagrożenia życia.

6. **Praca z linami** – podczas pracy z linami palce trzymajcie z daleka od knag, półkluz i kabestanów. Nie owijajcie lin wokół dłoni! Podczas obkładania liny na kabestan, zawsze róbcie to zgodnie z kierunkiem ruchu zegara (na obudowie są strzałki). Jeżeli lina się uwolni, PUŚĆ JĄ! Na żagle działają tak ogromne siły, że uwolniony szot lub fał wypali Ci w dłoni pamiątkę na długi czas lub resztę życia.

ZŁOTA ZASADA: NAJPIERW MYŚL, NIE WIESZ TO PYTAJ, A POTEM DZIAŁAJ.

7. **Kamizelki ratunkowe** – to Wasz nieodłączny przyjaciel. Trzymajcie je w swoich kajutach, zawsze w tym samym, łatwo dostępnym miejscu. Podczas zafalowania, gdy jachtem buja i istnieje zwiększone ryzyko wypadnięcia za burtę, miejscie je na sobie i wpinajcie się w stałe elementy jachtu takie jak sztagi, stolik, kosze itp. UWAGA: Bez względu na warunki, nocą podczas płynięcia kamizelki są obowiązkowe.

8. **Decyzyjność i odpowiedzialność –** Wasz skipper odpowiada za Wasze życie, zdrowie i za jacht. To nie jest marynarka wojenna i nikt nie powie Wam żeby robić pompki lub szorować szczotą pokład. Pamiętajcie tylko że na morzu nie ma demokracji. Jeżeli Wasz skipper powie że należy ubrać pasy asekuracyjne, bez dyskusji należy je ubrać. Jeśli skipper zdecyduje że cała załoga ma zejść pod pokład, cała załoga schodzi pod pokład. Podczas manewrów, wykonujemy swoją pracę, a jeśli mamy wątpliwości lub chcemy przedyskutować manewr, będzie na to czas po jego zakończeniu. Za to co dzieje się na danej wachcie, odpowiada oficer wachtowy, ale odpowiada przed skipperem, nie prawnie. Odpowiedzialność prawną za jacht i załogę ponosi jedynie kapitan jachtu (skipper).

4. Środki bezpieczeństwa i wzywanie pomocy na morzu

Respekt do morza jest całkowitą podstawą. Aby nie powtórzyć historii jachtów które zatonęły, ludzi którzy poginęli i dramatów do których dojść nie musiało, należy wiedzieć jak się zachować i jakimi środkami wzywania pomocy dysponujemy.

Kamizelka ratunkowa -Pas Bezpieczeństwa (tzw. szelki)

Pasy bezpieczeństwa (tzw. wąsy)
Każdy otrzyma osobistą kamizelkę asekuracyjną i tzw wąsy, przy pomocy których będzie wpinać się w stałe elementy jachtu podczas przebywania na pokładzie. Kamizelki są automatyczne, tzn że uruchamiają się samoczynnie po wpadnięciu do wody. Podstawową rolą kamizelki i pasów jest jednak nie dopuścić do wypadnięcia za burtę. Kamizelkę – Pasy Bezpieczeństwa zakładamy idąc na żaglach w przechyle, podczas ciężkiej pogody oraz nocą, gdy ryzyko wypadnięcia za burtę wzrasta.

Radiostacja morska VHF i Distress

W przypadku bezpośredniego zagrożenia życia, na kanale 16 jest możliwość wezwania pomocy. Poprzedzamy ją słowami MAYDAY MAYDAY MAYDAY. Nie trzeba jednak wcale znać regułek ani obsługi radia morskiego by wezwać pomoc. Wystarczy podnieść czerwoną klapkę zabezpieczenia i wcisnąć przycisk DISTRESS przytrzymując go 3 sec. Wówczas zostanie wysłana nasza pozycja i sygnał wzywania pomocy do wszystkich jednostek w zasięgu.

UWAGA: Nieuzasadnione użycie wiąże się z olbrzymimi kosztami ratownictwa morskiego. Decyzje o użyciu radia w celu wezwania pomocy może podjąć jedynie kapitan jachtu. Jeśli kapitan już z Wami nie płynie, obowiązki spadają na I oficera itd.

Radiopława satelitarna EPIRB

Radiopława satelitarna wysyła sygnał z zakodowanymi danymi jednostki do której jest przypisana. Jest to sygnał satelitarny a więc działa praktycznie w każdym miejscu świata. Po wielu przetworzeniach sygnał odbierany jest

przez odpowiedni rescue coordination centre (RCC), który kieruje akcją ratunkową. Jest to najważniejsze urządzenie ratunkowe na jachcie. Uruchamia się je manualnie (instrukcja na obudowie) lub też uruchamia się samo np. gdy znajdzie się w wodzie podczas tonięcia jachtu.
UWAGA: Nieuzasadnione użycie wiąże się z olbrzymimi kosztami ratownictwa morskiego. Decyzje o użyciu EPIRB w celu wezwania pomocy może podjąć jedynie kapitan jachtu. Jeśli kapitan już z Wami nie płynie, obowiązki spadają na I oficera itd.

Pirotechnika

Na jachcie znajduje się zestaw pirotechniki. Powinno być to przynajmniej 12 rakiet spadochronowych, race świetlne oraz przynajmniej jedna pławka dymna. Zasada jest taka:

Pławka dymna używana jest podczas ostatniej fazy akcji ratunkowej, w celu pokazania pilotowi śmigłowca skąd wieje wiatr.
Rakiety spadochronowe powinny być wystrzelone na nawietrzną w górę, tak by zyskały jak najwyższy pułap. Odpalanie rac itp. powinno odbywać się na zawietrznej burcie jachtu.
Na każdym urządzeniu jest dokładna instrukcja jego użycia. Należy postępować zgodnie z nią.
Tratwa i koła ratunkowe

Tratwa ratunkowa przydaje się w dwóch wypadkach:
a. Opuszczenia jachtu gdy jacht płonie lub tonie;
b. Ewakuowania chorej lub ciężko rannej osoby z jachtu przy użyciu śmigłowca SAR.
Tratwa musi pomieścić przynajmniej tyle osób na ile jest zarejestrowany jacht. Do tratwy dołączony jest tzw. worek życia (zawiera prowiant, wodę pitną, nóż, żyłkę, haczyki itd.). W przypadku tratw jachtowych, ten worek nie jest bezpośrednio przy tratwie. Jest schowany zwykle w jednej z bakist w kokpicie (znajdziemy sobie go i pokażemy wszystkim gdzie jest). Należy go zabrać ze sobą na tratwę.
Jacht jest też wyposażony w koła ratunkowe, rzutki i inny osprzęt mający na celu ratowanie życia człowieka, który wypadł za burtę.
UWAGA: Decyzje o zwodowaniu tratwy może podjąć jedynie kapitan. W przypadku gdy kapitana już nie ma, decyzja ta przypada I oficerowi itd.

Służby SAR

Search and rescue. Służby SAR mają za zadanie ratować życie na morzu. Zgodnie z konwencją SOLAS (podpisaną przez prawie wszystkie kraje świata), każdy nadmorski kraj ma swoją strefę odpowiedzialności w kwestii poszukiwań i ratownictwa. Ponad to ratowanie życia na morzu jest bezpłatne. I tu uwaga, życia, ale mienia już nie.

Służby działają bardzo sprawnie. Wychodzą w najgorsze sztormy ratować życie i szukać zaginionych.

5. Przydatne węzły i praca z linami

Na jachcie używa się głównie pięciu podstawowych węzłow. Warto przyswoić sobie je przed wyjściem w morze.

Wyblinka Służy do wiązania odbijaczy na relingach bądź sztycach lub gdziekolwiek potrzeba. Dobrze trzyma, łatwo się ją robi.

Węzeł ratowniczy
Wbrew nazwie wcale nie służy do ratowania. Przede wszystkim wykorzystuje się go do cumowania by stworzyć pętlę, którą obkładamy na polerze na nabrzeżu.

Ósemka
Niezwykle prosty węzeł. Służy do zabezpieczenia końca szotów lub fałów, by te nie prześlizgnęły się przez stopery. Jest to tylko zabezpieczenie.

Węzeł płaski
Służy do łączenia dwóch lin o tej samej średnicy.

Węzeł knagowy
Służy do obłożenia liny na knadze. Bardzo ważny i sprawiający najwięcej trudności węzeł. Będzie on używany najczęściej zaraz po wyblince. Tego węzła trudno nauczyć się nie mając knagi, tak więc będziemy się go uczyć już na pokładzie.

Praca z linami, stoperami, kabestanami
Najważniejsze przy pracy z takielunkiem jest to, by trzymać palce w bezpiecznej odległości. Zdarzało się już że lina połamała człowiekowi palce o knagę. Kilka cennych wskazówek:
1. Nie owijaj sobie liny wokół ręki;
2. Lina która szybko się przemieszcza może poparzyć Ci dłonie;
3. Jeżeli jesteś na „desancie", nie skacz z cumą. W ogóle nie skacz. Zejdź gdy będzie to bezpieczne i odbierz cumę od kolegi/koleżanki z pokładu;
4. Nie utrzymasz jachtu siłą mięśni. Jacht waży kilka ton. Obłóż linę na knadze i z tej pozycji ją wybieraj bądź luzuj;
5. Dopilnuj solidnego zawiązania odbijacza, by ten nie uwolnił się i nie wpadł do wody;

6. Przed każdym manewrem należy przygotować liny do pracy, a po jego zakończeniu na komendę „KLAR” liny należy uporządkować;
7. MYŚL zanim zwolnisz stoper. Skipper omówi każdy manewr, każde działanie z takielunkiem. Nie rób samowolki, może się to źle skończyć dla Ciebie lub dla kogoś innego;
8. Nie jest obojętne jak obłożysz linę na kabestanie. Jest tylko jeden właściwy kierunek obłożenia. Sugeruj się kątem nachylenia pazura. To dobra przypominajka;

Wszystko zostanie pokazane w praktyce. Załoga będzie wykonywała wszystkie prace na takielunku, tak więc będziemy się szkolić by te prace mogły zostać wykonane prawidłowo i sprawnie, w sposób bezpieczny.

6. Żegluga w ciężkich warunkach

Przed wyjściem w morze a także przy każdej nadarzającej się okazji będziemy sprawdzać i analizować prognozę pogody. Należy jednak pamiętać o tym, że prognoza pogody jest tylko prognozą. Zdarzało mi się już na morzu wpadanie w sztorm, którego miało nie być (mały, lokalny).
Przyjęto że ciężkie warunki zaczynają się już przy wietrze 6 w skali Beauforta. Jak więc się zachować w takim przypadku?
Dopilnuj aby pod pokładem nie było rzeczy luźnych, które mogły by zmienić miejsce swojego pobytu.
Naczynia, kubki, garnki, czajniki, sztućce – to wszystko musi być schowane i zamknięte.
Dopilnuj aby wszystkie świetliki i bulaje były szczelnie zamknięte. Nie otwieraj ich.
Bezwzględnie wychodząc spod pokładu do kokpitu miej na sobie szelki asekuracyjne i pasy bezpieczeństwa!
Zawsze wpinaj się w stałe olinowanie (wanty, sztagi. UNIKAJ RELINGÓW I SZTYC!) lub stałe elementy jachtu, bez znaczenia czy siedzisz, stoisz czy wykonujesz jakąś pracę.
Nie opuszczaj kokpitu! Jedyny wyjątek to konieczność wykonania pracy poza nim. Wówczas musisz być zabezpieczony, wpięty do life-liny i poruszać się od burty nawietrznej jak najniżej, obniżając maksymalnie swój środek ciężkości (nawet czołganie wchodzi w grę). Nie opuszczaj kokpitu bez wyraźnego polecenia/zgody skippera!!!
W ciężkich warunkach pogodowych raczej się nie gotuje, lecz jeśli to robisz, załóż spodnie sztormiaka. Ochronią Cię przed wrzątkiem w razie oblania się.

Jeśli wiesz że przyjdzie Ci żeglować w ciężkich warunkach, warto przygotować kanapki, gorącą herbatę/kawę do termosu. Gotowanie lub robienie czegokolwiek przy dużych przeciążeniach jest mocno problematyczne i niebezpieczne.
Ubieraj się ciepło jeśli przebywasz w kokpicie. Przy silnym wietrze łatwo o wyziębienie, zwłaszcza przy małej ilości ruchu (w kokpicie się siedzi).
Jeśli poczujesz się źle, wymiotuj na stronę zawietrzną, za burtę. TO ŻADEN WSTYD. Nie wstrzymuj się bo to wcale nie pomaga. Bądź wpięty/a pasami bezpieczeństwa i trzymaj się mocno by nie wypaść.
Dbaj o siebie i innych. Jeśli ktoś wymiotuje, podaj ręcznik papierowy/ chusteczkę i złap za nogi. W ten sposób asekurujesz tę osobę przed wypadnięciem za burtę.
W każdych warunkach, a już zwłaszcza w ciężkich, bezwzględnie wykonuj to o co prosi Cię Twój skipper. W razie braku możliwości wykonania polecenia, powiedz mu o tym.
Chciałbym wspomnieć jeszcze o warunkach już nie tyle silnego wiatru a prawdziwego sztormu. Pragnę zaznaczyć, że nikt odpowiedzialny świadomie nie wychodzi z portu na sztorm. Obciążenie dla sprzętu i załogi jest wówczas ogromne a powrót do portu zwykle jest niemożliwy do przeprowadzenia w sposób bezpieczny.
Jak więc się zachować w przypadku konieczności sztormowania?
Bezwzględnie wykonuj polecenia skippera.
Jeśli jesteś niepotrzebny/a i nie pełnisz wachty, zejdź pod pokład, połóż się w koi i odpoczywaj.
Pilnuj nawadniania się. Jedz rzeczy energetyczne. Ostatnie czego Ci trzeba to odwodnienie się, zwłaszcza jeśli wymiotujesz.
Przygotuj sobie woreczek, lub najlepiej papierową torbę z kawałkami ręcznika papierowego w środku. Tak na wszelki wypadek.
Daruj sobie gotowanie. Jeśli przemieszczasz się pod pokładem, rób to bardzo nisko obniżając swój środek ciężkości. Nawet najprostsze czynności takie jak korzystanie z toalety czy ubieranie buta sprawiają ogromny problem. Trzymaj się mocno!
Gdy przychodzi Twoja wachta, staw się na nią ubrany/a ciepło, w sztormiaku i kaloszach. Weź ze sobą czołówkę (noc), ciepłą czapkę i rękawiczki. Nie wychodź spod pokładu bez szelek asekuracyjnych i pasów bezpieczeństwa!
Panika nic nie pomoże. I w gorszych warunkach jachty pływają. Jacht na którym płyniesz to jacht kategorii żeglugowej „A". Oznacza to że jego kadłub i takielunek przygotowany jest do żeglugi oceanicznej w niemal każdych warunkach atmosferycznych. Strach jest rzeczą normalną, jeśli mocno ogarnia Cię uczucie paniki, najlepiej powiedzieć o tym skipperowi i iść spać. Gdy się obudzisz pewnie będzie już po wszystkim:)
Nie próbuj namawiać skippera na wejście do portu! Najbezpieczniejszym miejscem podczas sztormu jest ucieczka jak najdalej od brzegu zawietrznego i ewentualne szukanie osłony w postaci cyplów, wysp itp. Ucieczka w morze to często najlepsze wyjście a wchodzenie do portu z wiatrem – śmiertelna pułapka.

Siła wiatru i stan morza

°B	określenie		prędkość wiatru		stan morza	wysokość fali średnia/max (m)	określenie (ang)
	(pol)	(ang)	(m/s)	(węzły)			
0	cisza	calm	0 - 0,2	1	0	-	calm glassy
1	powiew	light air	0,3 - 1,5	1-3	1	0,1 / 0,1	calmrip
2	słaby wiatr	light breeze	1,6 - 3,3	4-6	2	0,2 / 0,3	smooth wavelets
3	łagodny wiatr	gentle breeze	3,4 - 5,4	7-10		0,6 / 1	
4	umiarkowany wiatr	moderate breeze	5,5 - 7,9	11-15	3	1 / 1,5	slight
5	dość silny wiatr	fresh breeze	8,0 - 10,7	16-21	4	2 / 2,5	moderate
6	silny wiatr	strong breeze	10,8 - 13,8	22-27	5	3 / 4	rough
7	bardzo silny wiatr	near gale	13,9 - 17,1	28-33	6	4 / 5,5	very rough
8	sztorm	gale	17,2 - 20,7	34-40	7	5,5 / 7,5	high
9	silny sztorm	strong gale	20,8 - 24,4	41-47		7 / 10	
10	bardzo silny sztorm	storm	24,5 - 28,4	48-55	8	9 / 12,5	very high
11	gwałtowny sztorm	violent storm	28,5 - 32,6	56-63	9	11,5 / 16	phenomenal
12	huragan	hurricane	>32,6	>63		14	