

PROCEDURE EN CAS DE DETRESSE

DANS TOUS LES CAS, IL EST IMPERATIF DE SUIVRE LES INSTRUCTIONS DU SKIPPER, ET DE GARDER SON CALME

Définition d'une situation de détresse : Lorsqu'un danger grave et imminent menace le bateau et/ou la vie d'un ou plusieurs membres de l'équipage, et nécessite une assistance immédiate.

La décision de déclencher la procédure de détresse doit provenir du skipper

*Priorité numéro 1 : Alerte de détresse en appuyant sur le **bouton DISTRESS** de la VHF*

- Presser le bouton DISTRESS 5 secondes pour entrer dans le menu ASN DISTRESS
- Contrôler la position du GPS, par exemple 47°32.459N, 2°53.922W
47°32.459N signifie 47 degrés 32 point 459 de latitude Nord
2°53.922 W signifie 2 degrés 53 point 922 de longitude Ouest
Petit rappel : Pour le nord et le Sud, il s'agit de la latitude.
Pour l'Est et l'Ouest, il s'agit de la longitude
- Si et seulement si la position GPS est incorrecte, entrer la position GPS manuellement
- Sélectionner la nature de la détresse en fonction de la liste :
 - Undesignated / Non définie
 - Fire-explosion / Feu, explosion
 - Flooding / Voie d'eau
 - Collision / Collision
 - Grounding / Echouage
 - List-capsizing / Chavirage
 - Sinking / le bateau est en train de couler
 - Disables-adrift / non manoeuvrant-à la dérive
 - Abandonning ship / Abandon du bateau
 - Piracy-armed robbery / Piraterie-vol à main armée
- Un message est alors envoyé automatiquement comprenant :
 - le numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identity, numéro qui permet l'identification du bateau)
 - la position
 - l'heure
- Le message sera répété toutes les 3 à 5 minutes jusqu'à réception automatique d'un accusé de réception, **DISTRESS ACKNOWLEDGMENT**
Confirmer la réception de l'accusé de réception au skipper
- La station du bateau en détresse se met automatiquement sur le canal 16

Consultation médicale en mer:

MedExpé : +41 79 200 58 39 (Pierre Metrailler)

CCMM : +33 5 34 39 33 33 (Centre medical de Toulouse)

*Priorité numéro 2 : Appel à la **VHF** sur le **canal 16***

Etape1 : APPEL

- **« Mayday – Mayday – Mayday »**
- Donner le nom du bateau, et le répéter 3 fois :
« This is Sailing Yacht Give Me Five, Give Me Five, Give Me Five »
- Donner l'indicatif radio :
« HBY4664 » (Hotel, Bravo, Yankee, four, six, six, four)
- Donner le code MMSI :
« 269105210 » (Two, Six, Nine, One, Zero, Five, Two, One, Zero)

Etape2 : Message

- **« Mayday »**
- Répéter nom du bateau + indicatif radio + code MMSI
« Give Me Five, HBY4664, 269105210 »
- Donner la position GPS et l'heure de la position :
« Position 47°32.459N, 2°53.922W, 08H45 UTC » ou **« 3 nautical miles south of le Crouesty Harbor, 08H45 UTC »**
- Décrire le problème de la façon la plus synthétique et la plus précise possible :
« Abandon ship to life raft » / « Abandonnons le bateau pour le radeau de survie »
Vous trouverez ci-dessous quelques descriptions de situations qui peuvent survenir.
Il peut s'agir d'une avarie sur le bateau : **« Nous avons percuté un container et nous ne sommes plus navigable. Nous allons sortir la survie et nous nous préparons à monter à bord »**
Il peut s'agir d'un incendie à bord : **« Nous avons eu un déclenchement de feu au niveau du moteur que nous n'avons pas réussi à maîtriser. Nous allons sortir la survie et nous nous préparons à monter à bord. »**
Il peut s'agir d'un problème médical : **« Nous avons une personne inconsciente à bord, nous venons de l'immobiliser. Nous avons besoin d'une consultation médicale de toute urgence »**
- Demander assistance immédiate :
« We require immediate assistance »
- Donner quelques informations complémentaires :
 - Nombre de personnes à bord : **« We are 4 adults on board »**
 - Balise de détresse activée : **« EPIRB activated »**
 - Toute autre information utile
- Terminer la conversation par **« OVER »**

*Priorité numéro 3 : Suivre les instructions du skipper, et pouvoir aller chercher le **matériel de sécurité adéquat** :*

- La survie (Ou bib) A l'arrière du bateau, au niveau de la jupe
- Le sac de survie + eau Cabine Babord
- La balise de détresse Cabine Babord
- Le téléphone satellite Cabine Babord
- Les feux de détresse Carré, s'asseoir à la table à carte, balises dans le sac jaune (au niveau des genoux)
- Les extincteurs Cabine Babord, dans l'entrée en haut à gauche
Carré, s'asseoir à la table à carte, sous les genoux
Carré, à gauche de la porte d'entrée de la cabine propriétaire
- Les couvertures anti-feu : Carré, à droite de l'évier (Sous les épices)
Cabine Babord, dans l'entrée
- Le défibrillateur Cabine Babord
- La pharmacie de bord Cabine Babord

PROCEDURE D'URGENCE

DANS TOUS LES CAS, IL EST IMPERATIF DE SUIVRE LES INSTRUCTIONS DU SKIPPER, ET DE GARDER SON CALME

Définition d'une situation d'urgence : Lorsqu'il y a une urgence concernant la sécurité du bateau sans toutefois que la vie des membres de l'équipage soit en danger immédiat. (Demande d'assistance médicale, demande de remorquage suite avarie,...)

Priorité numéro 1 : Appel à la VHF sur le canal 16

- « PAN/PAN- PAN/PAN - PAN/PAN »
- « All Stations, All Stations, All stations »
- Donner le nom du bateau, et le répéter 3 fois :
« This is Sailing Yacht Give Me Five, Give Me Five, Give Me Five »
- Donner l'indicatif radio :
« HBY4664 » (Hotel, Bravo, Yankee, four, six, six, four)
- Donner le code MMSI :
« 269105210 » (Two, Six, Nine, One, Zero, Five, Two, One, Zero)
- Donner la position GPS et l'heure de la position :
« Position 47°32.459N, 2°53.922W, 08H45 UTC » ou « 3 nautical miles south of le Crouesty Harbor, 08H45 UTC »
- Décrire le problème de la façon la plus synthétique et précise possible
Il peut s'agir d'une avarie sur le bateau : « Nous avons démâté et allons faire le nécessaire pour mettre en place un gréement de fortune »
Il peut s'agir d'un incendie à bord : « Nous avons eu un déclenchement de feu au niveau du moteur que nous avons maîtrisé grâce aux extincteurs. Nous avons néanmoins une avarie moteur, et aurons besoin d'assistance à l'arrivée au port »
Il peut s'agir d'un problème médical : « Nous avons une personne malade à bord. Elle est consciente, mais a de la fièvre autour de 40°C depuis 2 jours, et nous ne parvenons pas à la faire baisser. Nous aurions besoin d'une consultation médicale. »
- Terminer la conversation par « OVER »

Priorité numéro 2 : Suivre les instructions du skipper, et pouvoir aller chercher le matériel de sécurité adéquat :

- Le téléphone satellite Cabine Babord
- Les extincteurs Cabine Babord, dans l'entrée en haut à gauche
Carré, s'asseoir à la table à carte, sous les genoux
Carré, à gauche de la porte d'entrée de la cabine propriétaire
- Les couvertures anti-feu : Carré, à droite de l'évier (Sous les épices)
Cabine Babord, dans l'entrée
- La pharmacie de bord Cabine Babord

Consultation médicale en mer:

MedExpé: +41 79 200 58 39 (Pierre Metrailler)

MedExpé : +41 79 212 27 70 (Jack Richon)

MedExpé : +41 79 377 36 28 (Matthieu Riedmaten)

PROCEDURE EN CAS D'HOMME A LA MER (MOB : MAN OVER BOARD)

DANS TOUS LES CAS, IL EST IMPERATIF DE SUIVRE LES INSTRUCTIONS DU SKIPPER, ET DE GARDER SON CALME

La chute à la mer est un des risques auquel on s'expose lorsque l'on monte à bord d'un bateau. Seule la prévention permet de limiter le risque d'homme à la mer. A bord du Givemefive, nous sommes particulièrement attentifs au respect des règles de sécurité.

La prévention passe principalement par les éléments suivants :

- Porter le gilet de sécurité et s'attacher à la ligne de vie selon les instructions du skipper
- Appréhender la sécurité individuelle (Déplacement sur le pont, placement dans le cockpit), et respecter les instructions du skipper

Il faut garder à l'esprit que la manœuvre de l'homme à la mer est une manœuvre délicate, et qui doit être réalisée de façon précise par le skipper dans des conditions de stress intenses.

Aussi, une vigilance permanente permet de limiter considérable le risque de chute à la mer.

Cette procédure est bien évidemment à appréhender de façon différente en fonction des conditions extérieures (vent, état de la mer, température de l'eau), et de l'état de l'homme à la mer (valide, blessé, inconscient)

Il est cependant indispensable que toute personne naviguant à bord du bateau soit informée de la procédure à suivre en cas d'homme à la mer, afin de pouvoir réagir de façon adéquate selon les instructions du skipper.

- **Priorité n°1 : Alerter l'équipage**

« **Un homme à la mer sur tribord** », à répéter haut et fort, et en s'assurant que l'information a bien été comprise par l'équipage.

Pour rappel, babord = gauche en regardant à l'avant du bateau

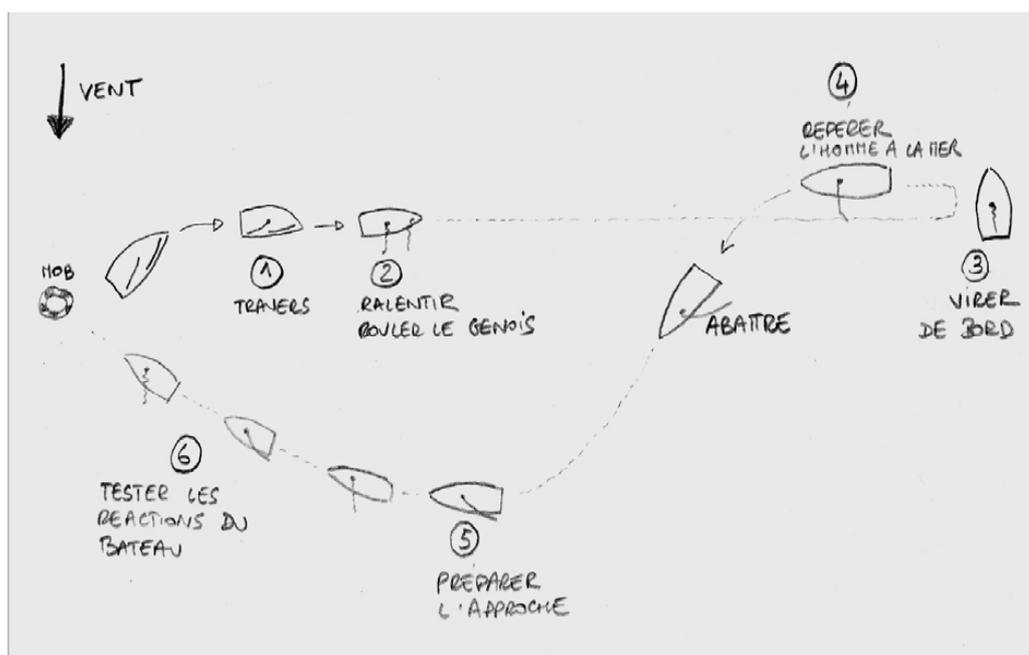
Tribord = droite en regardant à l'avant du bateau

Il est important d'indiquer au skipper et à l'équipage le bord pour que la personne à la barre puisse réagir immédiatement.

Si possible, faire comprendre à l'homme à la mer qu'il a été vu, afin de la rassurer, et d'éviter qu'il ne panique.

- **Priorité n°2 : lancer la bouée fer à cheval jaune, ainsi que la perche IOR** ou tout autre objet flottant à porter de main qui permettra de repérer plus facilement l'homme à la mer.
- **Priorité n°3 : Faire tout son possible pour conserver en vue l'homme à la mer** ou la bouée. Placer un équipier sur le pont chargé de pointer du doigt l'homme à la mer, afin de ne pas le perdre de vue.
- **Priorité n°4 : Appuyer sur la touche MOB du GPS**
- **Priorité n°5 : Appuyer sur la touche Distress à la VHF**
- **Priorité n°6 : Lancer un appel de détresse à la VHF**, selon la procédure décrite dans le premier chapitre de ce document.
- **Priorité n°7 : Ralentir le bateau** et amorcer la procédure de récupération de l'homme à la mer, décrite ci-dessous.

MANOEUVRE DE RECUPERATION D'UN HOMME A LA MER



- 1. Mettre le bateau vent de travers** (Girouette perpendiculaire)
Après le virement, l'homme à la mer sera à midi au vent de travers sur l'autre bord
- 2. Ralentir le bateau, enrrouler la voile d'avant** (généris ou trinquette)
Les voiles d'avant gênent la visibilité et font du bruit lorsqu'elles fasyent.
S'éloigner jusqu'à 10 à 15 longueurs de bateau
- 3. Virer de bord**
Eviter autant que possible l'empannage, qui risque en situation de stress de créer un sur accident (le passage de la bôme risque de blesser un équipier)
- 4. Mettre le bateau vent de travers** (Girouette perpendiculaire)
Bien repérer l'homme à la mer pour en faciliter l'approche
- 5. Préparer l'approche et rechercher l'allure du bon plein**
Le bon plein permet de contrôler la vitesse du bateau (Choquer/border), et de s'arrêter (loffer)
Il est impossible de remonter face au vent à la voile
Il est impossible d'arrêter le bateau vent de travers ou au portant
- 6. Lancer la bouée Silzig avec son filin flottant**
La bouée Silzig est à lancer lorsque nous sommes environ à 3 ou 4 longueurs de bateau de l'homme à la mer. En enrroulant ensuite l'homme à la mer lors de la manoeuvre de récupération, le filin flottant formera un U autour de lui, et permettra de le récupérer bien plus facilement.
- 7. Récupérer l'homme à la mer**
La décision de récupérer l'homme à la mer au vent ou sous le vent est à évaluer en fonction des conditions extérieures et de l'état de l'homme à la mer
La récupération est le moment crucial de la manoeuvre, aussi il est important de tester les réactions du bateau pour tenir compte des vagues, du courant, afin de réussir la manoeuvre, avant d'entamer l'approche finale.

MATERIEL DE SECURITE A BORD DE GIVE ME FIVE

- **La survie (Ou bib)** **A l'arrière du bateau, au niveau de la jupe**



La survie ne doit être utilisée qu'en dernier recours. Elle ne doit être sortie que lorsque la décision de quitter le bateau a été prise par le skipper.

La survie ne peut être manipulée seul, dans la mesure où elle pèse plus de 70Kg.

Le modèle dont nous disposons à bord est le suivant :

Plastimo 8 places, transocean, plus de 24 heures, sous container

Bien qu'il dispose déjà de tout un armement, nous avons constitué par ailleurs notre propre sac de survie à embarquer sur le radeau de survie.

- **Le sac de survie** **Cabine Babord**

Le sac de survie a été constitué par nos soins afin de quitter le bateau dans de bonnes conditions si toutefois une telle situation doit se présenter. Il est à prendre avec le bidon d'eau en cas d'abandon du bateau pour la survie.

Il contient :

- 2 couvertures de survie
- Une lampe dynamo
- 1 lampe frontale + Piles de rechange
- 1 couteau de voile
- 3 bâtons lumineux
- 1 GPS de secours + Piles de rechange+ Voltmètre
- 2 tenues lycra voile sous vide (Homme et femme)
- 2 polaires
- 1 pharmacie de secours avec médicaments anti mal de mer (Poche extérieure)
- Anti moustique et crème solaire
- Des lunettes de secours (Gaëlle)
- Un peu de réconfort (Fruits secs, barres de céréales)
- Copie des papiers d'identité

- **La balise de détresse** **Cabine Babord**



Il s'agit de la plus petite balise EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) homologuée au monde. Cette balise Cospas-Sarsat est propre au bateau Give Me Five. La balise est un transmetteur qui émet un signal dans la bande de fréquence 406 MHz en numérique en cas de détresse, d'urgence, pour donner l'emplacement du bateau. Ce signal est ensuite reçu par la constellation des satellites du réseau Cospas-Sarsat, qui

déterminent la localisation du bateau et transmettent les coordonnées au bureau de recherche le plus proche. Le signal contient les informations suivantes :

- Numéro MMSI qui permet l'identification du bateau : 269105210
- Position du bateau prise par GPS, ce qui rend la localisation plus aisée

Le délai d'alerte maximum est de 1 heure

- **Les balises de détresse individuelles**



Comme leur nom l'indique, ces balises sont individuelles, et donc réservées au skipper et à sa skippette, principalement lorsqu'ils naviguent à 2.

Cette balise est accrochée aux gilets de sauvetage lors des navigations de nuit ou des navigations dans des conditions difficiles.

En cas de personne à la mer, le déclenchement de la balise par cette personne envoie automatiquement les coordonnées précises de sa position. Une lampe flash de détresse permet également de faciliter son repérage.

Le bouton de détresse envoie un message de détresse et les coordonnées GPS selon la procédure DSC à tous les navires situés dans un rayon de 12,5km. (Procédure de détresse décrite dans le premier chapitre de ce document)

- **Les feux de détresse** Carré, s'asseoir à la **table à carte**, balises dans le sac jaune (au niveau des genoux)

Le sac contient :

- *3 fusées parachute rouges*

Il s'agit d'une fusée à parachute rouge, homologué SOLAS 96/98 CE. Le couvercle est vissé sur le corps de la fusée, et muni d'un joint d'étanchéité. La mise à feu se fait par une traction verticale sur un petit cordage équipé d'un anneau en acier inoxydable. Projetée à 300 m, elle brûle pendant 40 secondes à 30 000 candelas

- *3 feux à main rouges*

Il s'agit d'un kit de trois feux à main rouges, homologué SOLAS 96/98 CE. Ils disposent d'une poignée télescopique pour une manipulation en toute sécurité et d'un système de déclenchement par tirette. Ils brûlent pendant 60 secondes à 15 000 candelas.

- *2 fumigènes flottants*

Il s'agit d'un fumigène flottant orange, à utiliser de jour, homologué SOLAS 96/98 CE. Son bouchon est vissé sur le dessus avec joint d'étanchéité, et le déclenchement s'effectue à l'aide d'une tirette latérale. La fumée ne s'échappe du corps que trois secondes après avoir actionné celle-ci. Le temps de combustion est de 3 minutes

- **La perche IOR gonflable** A l'extérieur du bateau, accrochée au balcon



Souvent couplée à la bouée fer à cheval du bateau, la perche IOR permet de repérer un homme à la mer beaucoup plus facilement et rapidement surtout en cas de mauvais temps. La perche de repérage IOR est désormais un accessoire de sécurité obligatoire imposé par les règlements sur les voiliers de régates participant à des courses au large. Compacte lorsqu'elle est pliée, elle se loge dans un coffret ABS jaune accroché à son support par un filin. En cas d'homme à la mer, il suffit de le jeter vers le naufragé et la tension du filin déclenchera l'ouverture.

Comme la bouée fer à cheval et la perche IOR, ce dispositif est utilisé en

- **Bouée Silzig** A l'extérieur du bateau, accrochée au balcon



Un petit cours de breton pour commencer cette partie...Silzig signifie saucisse en breton...d'où le nom de bouée Silzig.

La bouée Silzig et son filin flottant de 50 mètres est un dispositif de sauvetage trois en un permettant : une aide à la flottaison, le tractage de l'homme à la mer jusqu'au bateau et la remontée à bord.

- **Les gilets de sauvetage** Cabine Babord, cabine tribord

Nous disposons à bord du Give Me Five de différents types de gilets de sauvetage. Avant tout, le skipper et la skipette disposent de leur gilet individuel. Ils sont en effet réglés pour nous, et sont munis de harnais pour pouvoir s'accrocher à la ligne de vie.

Il existe 3 systèmes de percussions sur le marché, le manuel, ou il faut tirer sur une cordelette pour dégoupiller la capsule de gaz, l'hydrostatique, qui réagit à la pression extérieure et le percuteur à pastille de sel, en se dissolvant rapidement dans l'eau elle fait percuter la capsule de gaz.

Nous disposons de 2 modèles de gilet à bord :

- gilets Certec à pastille de sel, pour le skipper et la skipette
- gilets Formula hydrostatiques



Nous disposons également de 2 combinaisons de voile avec gilet de sauvetage intégré, d'un gilet de sauvetage pour enfant de moins de 8Kg, et de divers gilets de sauvetage



- **Le téléphone satellite** **Cabine Babord**

Un téléphone satellite est un téléphone fonctionnant uniquement grâce à un réseau de communications par satellites (Rien à voir donc avec le réseau classique GSM que l'on utilise pour nos téléphones portables). L'utilisation ne pouvant se faire théoriquement qu'en extérieur, nous disposons d'une antenne déportée à bord du Give Me Five.

Il n'existe que 3 ou 4 opérateurs de téléphonie satellitaire dans le monde, parmi lesquels on trouve : Iridium, Inmarsat, Thuraya et Global Star. Il faut également noter que la plupart de ces réseaux de communication par satellite permettent également la transmission de données par internet (data). Le débit reste cependant très faible, mais permet néanmoins d'envoyer/recevoir des e-mails, ou encore de télécharger des fichiers de petites tailles comme par exemple les fichiers météo GRIB que nous utilisons à bord.

Nous disposons de 2 téléphones satellite à bord du Give Me Five, ce sont tous les 2 des téléphones Inmarsat :

- *Un téléphone Inmarsat Isatphone Pro*

Le contexte a totalement changé depuis 2009, date à laquelle Inmarsat a sorti son nouveau modèle de téléphone satellite, le téléphone Isatphone Pro.



Il répond au standard de qualité IP54 (résistance aux éclaboussures d'eau, aux poussières et aux chocs), possède un GPS intégré et une batterie forte capacité (au lithium).

- *Un téléphone Inmarsat Mini M*

Le téléphone Inmarsat Mini M fait partie de l'ancienne génération des téléphones satellites. Il n'est désormais plus commercialisé, mais nous permet néanmoins d'assurer la communication à bord du bateau.

Le réseau Inmarsat (américain) comprend 3 satellites géostationnaires et positionnés à différents endroits au dessus de l'équateur (Pacifique Ouest, Pacifique Est et Afrique), et il permet une couverture satellitaire allant des parallèles 70° sud à 70° nord. Inmarsat est le leader incontesté en ce qui concerne les communications data.

- **Les extincteurs**

Cabine Babord, dans l'entrée en haut à gauche
Carré, s'asseoir à la table à carte, sous les genoux
Carré, à gauche de la porte d'entrée de la cabine propriétaire

Le choix d'un extincteur se fait en fonction du type de feu à éteindre. Ainsi, on peut classer les feux en 4 types :

- Feux de classe A : entraînés par des objets secs tels que le bois, la paille, les rideaux...
- Feux de classe B : ce sont des feux causés par des liquides inflammables comme le pétrole ou l'essence

- Feux de classe C : ils sont déclenchés par du gaz tel que le méthane ou le propane
- Feux de classe D : ils sont entraînés par des métaux comme l'aluminium, le potassium,...

Les extincteurs à bord du Give Me Five sont des extincteurs à poudre, qui permettent d'éteindre des feux de type A, B et C, à savoir les feux possible sur le bateau.

Il est important de bien viser la base des flammes avec les extincteurs en cas d'incendie.

- **Les couvertures anti-feu** : Carré, à droite de l'évier (Sous les épices)
Cabine Babord, dans l'entrée



Elle est légère et très peu encombrante une fois repliée. Elle peut être utilisée pour :

- éteindre le feu sur un être vivant
 - étouffer le feu provenant de petits objets pouvant être emballés ou recouverts. L'usage le plus fréquent est d'éteindre les feux de classe B dans des récipients de taille limitée. Elle ne doit pas être retirée avant un complet refroidissement de l'objet enflammé.
- **Détecteur de fumées** **Dans le compartiment moteur avec relais dans la Descente**



- **Détecteur monoxyde de carbone**
Dans le carré, au dessus de la sortie du chauffage

Le détecteur de fumée joue un rôle primordial dans la détection des incendies en donnant l'alerte lorsqu'un feu est dans sa phase de développement. Il veille 24h/24, et de ce fait, est efficace surtout la nuit, et pour les fumées inodores.

Nous disposons de 2 types de détecteur de fumées à bord du Give Me Five :

- Un détecteur de fumée pour le moteur, dont le relai est visible dans la descente
- Un détecteur de monoxyde de carbone (CO) qui se trouve à côté de l'aération du chauffage

La présence des détecteurs de fumée n'empêchera pas le feu, mais ils nous permettront d'être prévenus d'un problème et de réagir en conséquence.

- **Le défibrillateur** **Cabine Babord**



Nous disposons à bord du Give Me Five du défibrillateur semi-automatique HeartSine 400 PDU. Il est très simple d'utilisation grâce à sa touche unique.
Merci de nous indiquer si vous avez une formation de secouriste (méthodes de réanimation par massage cardiaque, utilisation d'un défibrillateur)

- **La pharmacie de bord Cabine Babord**

La description de la pharmacie de bord fait partie d'un chapitre spécifique.

Elle est décrite dans le chapitre suivant.

Nous remercions tout particulièrement Jean-Marc Falcy pour sa préparation minutieuse et méthodique, pour la formation relative à l'utilisation de cette pharmacie de bord, et pour la documentation.

DE L'UTILISATION DES TOILETTES A BORD DE GIVE ME FIVE

Nous disposons de 2 cabinets de toilettes à bord du Give Me Five, qui ont été désignés par ma nièce Katell (l'inspiration venant de la décoration de chaque salle de bain ...):

- J'ai décidé d'être heureux (avant)
- La tête dans les étoiles (tribord)

Règle numéro 1 : Il ne faut RIEN jeter dans les toilettes, mais utiliser les poubelles prévues à cet effet. (Rien signifie ni papier toilette, ni ... , bref, rien ...)

Règle numéro 2 : Sur mer comme à terre, on laissera les toilettes si propres qu'elles permettent de rester heureux et de garder la tête dans les étoiles.

Voici donc la description plus détaillée de l'utilisation des toilettes sur le bateau.



Etape1 : Lorsque vous arrivez aux toilettes, la petite « manette » située à droite des toilettes doit toujours être en position « dry bowl closed ». Cela empêche l'eau de remonter (position fermée).

Il vous faut donc changer la manette en position « open flush », et pomper quelques coups afin de remplir la cuvette d'eau, comme dans des toilettes terrestres.

Remettre la manette en position « dry bowl closed », soit fermée.

Etape2 : Une fois vos besoins soulagés, c'est vous qui allez faire office de chasse d'eau avec vos petits bras musclés !

- Ne pas oublier de vous essuyer en NE JETANT PAS LE PAPIER DANS LES TOILETTES, mais dans la poubelle prévue à cet effet.

Cela a pour effet :

- De garder la mer propre
 - D'éviter de boucher les toilettes
-
- Pomper un minimum de 10 coups pour un petit pipi, et un minimum de 20 coups pour un heu hum, bon. Cette opération consiste à vider les tuyaux, et donc à éviter les mauvaises odeurs sur le bateau. Attention, vous devez avoir bien vidé la cuve avant de rincer, sinon, vous allez rincer avec de l'eau sale. Si toutefois vous n'avez pas pu tout vider, alors alterner la position fermée pour vider, et ouverte pour rincer.
 - Une fois que la cuvette est rincée, remettre la manette en position fermée, et vider complètement la cuvette. Elle se trouve alors dans l'état dans laquelle vous l'avez trouvé en arrivant...

Etape3 : Ne surtout pas oublier de **partir en laissant la pompe en position fermée** (« Dry bowl closed »)

Ne pas oublier également de fermer les vannes en navigation, et en cas de gros temps annoncé. Sinon, nous risquons inondations et mauvaises odeurs dans le bateau.

DE L'UTILISATION DE L'EAU A BORD DE GIVE ME FIVE

En dehors des périodes durant lesquelles nous sommes au port, l'eau est une denrée rare à bord d'un bateau. Aussi, il est impératif d'en faire un usage...parcimonieux.

Afin de vous aider dans cette lourde tâche, le Give Me Five dispose de certains équipements :

- Pompes à eau de mer, dans la cuisine et dans la salle de bain
Ces pompes à eau de mer peuvent être actionnées grâce à la pédale qui se trouve sous l'évier.
Elles permettent :
 - De prendre une douche à l'eau de mer, et de se rincer à l'eau douce en utilisant peu d'eau.
 - De faire la vaisselle à l'eau de mer, et de rincer à l'eau douce en utilisant peu d'eau.
 - D'utiliser un mélange eau de mer/eau douce pour la cuisson des pâtes...
Dosage idéal : 1/3 d'eau de mer, et 2/3 d'eau douce
- Douchette de pont
Nous proposons également à bord la douche tahitienne sur la jupe arrière du bateau après la baignade, à savoir se laver à l'eau de mer, et se rincer à l'eau douce en utilisant peu d'eau

A titre indicatif, nous disposons à bord du Give Me Five de 2 réservoirs d'eau douce pour une capacité totale d'environ 500litres. Nous disposons également d'un dessalinisateur, qui fournit 5 litres d'eau par heure.

Voilà pourquoi si nous souhaitons profiter le plus longtemps possible des petits mouillages sauvages, sans passer par la case « Port », l'eau est à utiliser avec modération.