

GUIDE PRATIQUE & CONSEILS

CONSEILS GENERAUX - AVANT LE DEPART -

• VOLET AERONAUTIQUE

QUEL TYPE D'AVION ?

Il est essentiel qu'il soit rapide et bénéficie d'une autonomie importante, tout en ayant la possibilité de se poser sur les terrains de brousse prévus au programme. Un avion trop lent fatiguera son équipage, l'empêchera de profiter pleinement des rencontres prévues aux escales et laissera une faible marge de sécurité par rapport à la nuit (les étapes sont longues). En revanche, une machine trop sophistiquée sera certes rapide, mais demandera d'importants budgets et ne sera pas forcément adaptée aux pistes visitées. Le règlement donne le détail des performances et caractéristiques requises.

OÙ TROUVER VOTRE AVION ?

Si vous n'avez pas la chance d'être l'heureux propriétaire de l'avion idéal, si vous n'avez pas l'oiseau rare à l'horizon, cherchez donc du côté des aéro-clubs du sud de la France. Ils ont l'habitude des pilotes de passage (qui volent chez eux pendant quelques jours en été, pendant leurs vacances) et leurs machines ne volent pas forcément beaucoup en octobre... En désespoir de cause, adressez-vous à l'organisation. Il serait étonnant que nous ne trouvions rien qui vous convienne.

PRÉPAREZ LE COURSIER DU CIEL

Vérifiez votre avion et surtout ses papiers suffisamment longtemps à l'avance.

Si l'un d'eux était périmé, il vaut mieux ne pas s'en rendre compte la veille du départ. En ce qui concerne la partie mécanique, la check-list ci-dessous a été établie par notre dieu de la clé à molette, Michel Bogaert, grand mécano avion devant l'Eternel et les sorciers africains, suite à ses interventions sur Air Solidarité depuis 1989. Une équipe mécanique participera à Air Solidarité et jettera un œil bienveillant à vos coursiers mais ce n'est pas une raison pour partir les mains dans les poches en toute insouciance. Alors voici la parole du maître. Et faites-en bon usage !

L'APPAREIL DOIT SORTIR IMPERATIVEMENT D'UNE VISITE DE 100 HEURES AU MINIMUM.

Demandez à l'atelier de contrôler avec beaucoup de soin les points ci-dessous.

Une attestation correspondant à ces vérifications vous sera demandée avant le départ (voir règlement).

- Les compressions des cylindres sont toutes supérieures à 70/80 PSI.
- Il ne doit pas y avoir de calamine sur les queues des soupapes (se voit en déposant les brides d'échappement et d'admission).
- La courroie de l'alternateur doit être en bon état.
- Charbons d'excitation suffisants.
- Pompe à vide de moins de 600 heures (sinon prévoir une pompe neuve en secours).
- Contrôle des magnétos (rupteurs, bobines, condensateurs et déclics) et tests des faisceaux des fils de bougies pour détecter les fuites de haute tension.
- Pas de suintement important d'huile aux joints (la chaleur, l'altitude et les longs vols augmentent les pertes).
- Le démarreur doit avoir des charbons en état et le lanceur pas trop de jeu (grippage avec le sable).
- La batterie doit avoir moins de 5 ans, car elle sera très sollicitée par l'avionique et les températures élevées. *Notre expérience personnelle nous a amenés à constater régulièrement à nos dépens qu'une batterie peu accessible était souvent négligée par les mécanos. Insistez. Ou restez à côté...*
- Les filtres et décanteurs à essence seront nettoyés.
- Monter un filtre à air neuf.
- Suspensions et pneumatiques doivent être en bon état et gonflés pour la charge maximum.
- L'HUILE **DOIT IMPÉRATIVEMENT ETRE DE LA 100 (LA 80, EN RAISON DE LA CHALEUR, EST TROP FLUIDE) !**

Pièces à emporter

Ces pièces et fournitures peuvent être empruntées et restituées si non utilisées:

- 4 ou 6 BOUGIES DE SECOURS
- 2 joints de cache-culbuteurs
- Huile moteur en bidons de 2 litres
- Filtre à air
- Pneu et chambre à air
- Couverture de survie pour recouvrir le tableau de bord et protéger l'avionique de la chaleur (et le matériel de la convoitise)
- Chatterton rouge (se voit à la pré-vol) pour cacher les prises d'air et les mettre à l'abri de la pénétration par le sable et les insectes
- Cordelettes et grands sacs résistants en plastique ou jute (que l'on emplira sur place de sable ou de pierres) pour amarrer l'aéronef. En effet, les piquets dans le sable, ce n'est pas vraiment efficace...
- Un deuxième jeu de clés. Il serait dommage de devoir défoncer la porte au pied de biche si l'unique jeu a été perdu...

Avionique recommandée:

- **1 GPS (fixe ou mobile)**
- **1 planche PSV complète.**
- **1 VOR-ILS**
- **1 Deuxième VOR**
- **2 VHF**
- **1 Transpondeur mode A (minimum), mode C recommandé.**
- 1 VHF portable
- 1 GPS de secours
- 1 DME

- 1 Pilote automatique
- 1 Thermomètre culasse
- 1 EGT
- 1 Thermomètre huile
- 1 Thermomètre extérieur

Les équipements indispensables sont en italique. Les autres sont recommandés. Pensez à consulter le règlement pour d'autres détails.

Documentation de vol

Traditionnellement, l'IGN, notre partenaire de longue date, nous fournit les cartes routières récentes du parcours africain (surtout les pays francophones). Pour les autres vous devrez vous rabattre sur les ONC américaines (Sporty's par correspondance ou Général Aviation à Paris, ou la Boutique du Pilote à Toussus...) ou emprunter des cartes auprès d'équipages ayant participé à Air Solidarité au cours des années passées. Ces cartes ONC datent souvent des années 60 et ne correspondent pas toujours exactement à ce que vous verrez au sol. **Attention ! Ni les cartes IGN, ni les ONC ne fournissent d'information radionavigation.**

Procurez-vous absolument la dernière édition des **cartes Michelin Afrique n° 953, 954, 955 selon l'itinéraire prévu.** Certes, elles sont au 1/4 000 000e, mais sont régulièrement mises à jour au niveau des routes et pistes, indiquent les points d'eau et leur échelle est tout à fait exploitable sur les longs trajets prévus.

Il vous est également nécessaire de vous procurer les documents suivants dans leur version la plus récente:

- fiches de terrains France selon votre itinéraire ;
- cartes vol à vue et radionavigation pour votre parcours en France ;
- cartes vol à vue du trajet prévu en Europe: ONC au 1/1 000.000^e ;
- routier IFR Jeppesen basse altitude pour le trajet européen "référence pour l'Espagne E(LO)7-8 " donne toute la radionavigation ainsi que les fréquences en route, approches et TWR. 6 € environ. **Dernière édition impérative.**
- radionavigation Afrique. Cartes Jeppesen A(H/L)1-2, 3-4, 5-6 et 7-8 en fonction du trajet. La carte ASECNA radionavigation Afrique de l'Ouest qui couvrait l'ensemble de la zone est à nouveau éditée.
- fiches de terrains Afrique: elles se trouvent, avec d'autres renseignements très utiles sur le site Internet de l'ASECNA.
- Les cartes Atlas Air France sont très bien renseignées et d'un format pratique en vol.
- Nous vous fournissons si possible comme chaque année le « En Route Afrique » publié par le SIA militaire, indispensable pour voler en Afrique !

Matériel de secours & survie

L'emport de cet équipement est prévu par la réglementation, mais également par le bon sens. N'oubliez pas non plus les gilets pour les survols maritimes !

Pour le survol du désert, une sacoche contenant un matériel spécial est obligatoire. Ceux qui empruntent ce matériel prendront soin de le vérifier soigneusement. On peut l'acheter (environ 600 €), ou le louer chez Airwest Assistance (Aéro Survie) qui propose des kits spécifiques pour Air Solidarité (tel 02 41 93 33 75). La description de ce matériel se trouve dans le MIA restreint ASECNA.

La radio H.F. n'est pas nécessaire, par contre, il faut **absolument embarquer 6 litres d'eau par personne.** A acheter avant le départ car ne se trouve en route qu'au prix de l'or liquide...

Ne faites pas d'impasse sur la sécurité.

Bagages

L'habit ne fait pas le moine... Il est simplement cause de surcharge. Evitez de dépasser 10 kg de bagages par personne. Blanchisserie possible dans tous les grands hôtels des grandes villes. Eviter les bagages rigides, lourds et dangereux en cas de choc, ils sont difficiles à loger dans l'avion. En premier lieu, penser au couvre-chef.

Les vêtements seront amples et légers. En règle générale, éviter les vêtements en matière synthétique pour leur préférer le coton. Jeans et chemises. Un pantalon de ville (ou robe) pour les (rares) soirées officielles.

Voici une liste indicative qui tient compte de quelques nuits à passer en bivouac:

- sac de couchage: bien emballé, il ne prend pas beaucoup de place, pèse un poids insignifiant et représente également un élément de sécurité au cas où ;
- petit matelas en mousse à rouler pour les bivouacs ;
- couverture de survie ;
- moustiquaire ou tente légère (facultatives) ;
- chèche ou foulard (contre la poussière lors des virées en 4x4) ;
- crème solaire de haute protection ;
- produit anti-moustiques ;
- papier hygiénique ;
- lunettes de soleil (des vraies...) ;
- couteau suisse ;
- gourde isotherme ;
- lampe de poche assez puissante (+ piles) ;
- appareil photo & pellicules.

Pharmacie personnelle (valable pour l'édition en cours)

- Pansements, ciseaux, Doliprane, collyre, Imodium, Ercéfuryl ou Intérix, désinfectant ;
- Antipaludéen, médicaments personnels...
- Ne pas oublier la trousse de survie obligatoire pour le survol des régions inhospitalières.

Important

Emporter les photocopies:

- des pages essentielles du passeport, y compris celles où sont apposés vos visas ;
- de votre licence de pilote ;
- des documents de l'avion ;
- si vous emportez votre carnet de vol pour y faire apposer les tampons souvenir des escales, photocopiez-le intégralement avant de partir et laissez les copies chez vous. Parce que si vous perdiez l'original...

Pensez à emporter quelques repas "sportif" ou "pique-nique". Ils se conservent longtemps, sont bien emballés, légers, et seront bien utiles, non seulement en guise de rations de survie, mais également pour ne pas rester le ventre creux en cas de retard, déroutement, problème de dernière minute, etc.

ENTRAINEMENT DE L'ÉQUIPAGE

Le parcours d'Air Solidarité représente sans nul doute le plus beau des circuits VFR. Il n'exige pas la lune en matière de qualifications aéronautiques, mais il ne faut pas non plus prendre à la légère les consignes en matière d'expérience et de qualification des pilotes: 300 heures de vol pour le commandant de bord sont un minimum, à condition que ces heures ne soient pas délayées sur 20 ans ! Une sérieuse expérience récente en matière de voyage est requise ainsi que la maîtrise du VSV. Il va de soi que la machine qui sera utilisée doit être, elle aussi, parfaitement maîtrisée. Ceux qui ne se sentent pas vraiment à l'aise en la matière prendront le temps de se faire les moustaches en compagnie d'un bon instructeur.

• VOLET ADMINISTRATIF :

LES RÉUNIONS PRÉPARATOIRES:

Elles sont organisées régulièrement en cours d'année. Ce sera l'occasion pour les équipages de préparer au mieux l'extraordinaire voyage qui les attend à l'automne. Ces journées sont ouvertes à tous ceux qui désirent mieux connaître l'Afrique et les régions visitées par Air Solidarité. N'hésitez pas à y convier vos amis, les journalistes des quotidiens régionaux qui s'intéressent à votre action, mais également vos sponsors ou, pour ceux qui n'ont pas encore bouclé leur budget, leurs futurs partenaires!

En fin de journée, une séance de travail est traditionnellement réservée aux équipages pour un point technique. Ces réunions ont lieu en région parisienne. Le détail du programme, le lieu et l'heure vous seront communiqués en temps voulu. Des frais de participation minimes peuvent être à prévoir, et correspondent au forfait séminaire généralement pratiqué dans les hôtels. Le déplacement est laissé à l'initiative de chacun.

Vous pouvez aussi prendre connaissance des nouvelles importantes sur notre **site Internet: www.asi-france.org**

INSCRIPTIONS & FORMULAIRES

Nous n'apprécions pas vraiment les avalanches de paperasses. Pourtant, les informations que nous vous demanderons par voie de formulaires à remplir nous sont nécessaires. En remplissant soigneusement les documents que nous vous faisons parvenir et en nous les renvoyant rapidement, vous nous permettez de gagner un temps précieux en nous évitant d'avoir à donner une multitude de coups de téléphone pour essayer de récupérer des renseignements indispensables.

RENSEIGNEMENTS AVION / ÉQUIPAGE

Renvoyez les formulaires envoyés par l'organisation au plus vite. Même si vous n'êtes pas certain de partir et même si vous risquez de changer d'avion ou de coéquipiers. L'organisation a besoin de ces renseignements pour les différentes autorisations de survol et pour ses prévisions.

AUTORISATIONS DE SURVOL

Pour simplifier la préparation des vols, comme tous les ans, les autorisations de survol seront demandées en temps utile par nos soins et pour chaque avion. Chaque équipage nous fournira les éléments le concernant en renseignant soigneusement et complètement sa fiche "Equipage".

ASSURANCES

Avion

Pensez à l'extension temporaire des garanties aux pays visités.
Il vous est fortement conseillé de souscrire à l'assurance "casse".

Pilotes & passagers

Souscrire à une assistance rapatriement est obligatoire pour l'obtention de certains visas.

Dans tous les cas, ne partez pas sans assurance.

VISAS

Vérifiez la validité de votre passeport suffisamment longtemps à l'avance. Il est nécessaire qu'il soit **valide encore 6 mois après votre retour, et il doit comporter autant de pages vierges que de visas nécessaires.**

Si ce n'est pas le cas, renouvelez-le immédiatement, sans attendre qu'une ambassade vous refuse un visa pour ce motif trois jours avant le départ.

Nous nous occupons des visas pour les participants de nationalité française, mais pour des raisons logistiques nous ne pouvons le faire pour les ressortissants d'autres pays (certaines ambassades refusent d'émettre des visas pour des personnes qui ne sont pas françaises).

Sachez que vous devrez nous remettre votre passeport lors de la dernière réunion des équipages, et vous ne pourrez les récupérer avant le départ. Si vous avez des impératifs (voyages ou autre) entre cette réunion et le départ d'Air Solidarité et que vous avez besoin de votre passeport, nous ne pourrons nous occuper de vos visas, car traiter les cas isolés n'est pas possible dans le processus d'obtention d'un grand nombre de visas.

Pour ceux qui s'occuperont d'obtenir leurs visas, pensez à demander une durée suffisamment longue pour vous assurer une marge de sécurité en cas de problème mécanique ou de changement d'itinéraire de dernière minute. Dès à présent, sachez qu'il faudra probablement 1 visa par pays... Quelques semaines avant le départ, nous vous communiquerons les références de nos lieux d'hébergement et le détail des formalités pour les pays traversés afin que vous puissiez remplir vos demandes de visas sans problème.

SANTÉ

Penser le plus tôt possible aux vaccins, surtout pour la fièvre jaune et le DTTAB... Celui contre la fièvre jaune est obligatoire. Il est valable 10 ans. Attention, en cas de première vaccination, il faut la faire au moins 10 jours avant le départ. En cas de revaccination, elle est valable le jour même.

Le choléra et la variole ne sont plus obligatoires et même peu conseillés.
La polio et le tétanos devraient être à jour, dans votre intérêt. Pensez-y !

Les vaccins contre les hépatites A et B étaient auparavant fortement conseillés.
Interrogez votre médecin traitant sachant qu'il faut s'y prendre suffisamment tôt : 3 injections à un mois d'intervalle pour la B.

En raison des souches résistantes à la nivaquine au Burkina et ailleurs, un traitement spécifique anti-paludéen est à prévoir.

Un briefing "santé" sera fait quelques semaines avant le départ par le Dr Condamine.
Conseils du médecin à suivre, et surtout, pas d'imprudences sur ce plan !
Là encore, n'oubliez pas d'informer vos éventuels passagers afin qu'ils puissent prendre leurs dispositions...

• VOLET BUDGETAIRE :

• CE QU'IL FAUT PRENDRE EN COMPTE:

Le budget global pour une participation à Air Solidarité varie en fonction des choix qui sont faits par les équipages candidats au départ. Les différents points à prendre en considération se résument comme suit (l'ordre n'a pas de signification particulière):

- **Location de l'avion**
- **Carburant**
- **Assurances**
- **Droits d'inscription de la machine**
- **Prestations**
- **Documentation de vol**
- **Equipements de survie**
- **Taxes d'atterrissage**
- **Secrétariat & montage du projet**
- **Soutien humanitaire**

Nous examinerons plus loin le détail de chaque poste budgétaire, mais dès à présent, on peut dire que l'élément déterminant sera le choix de l'avion. Le montant de la location, le carburant, l'assurance, les droits d'inscription et le projet en dépendent directement. A titre indicatif, sachez dès à présent qu'il peut varier de 21000 à 23000 € pour un DR400, Régent avec 2 personnes à bord jusqu'à plus de 31000 € pour un Centurion et les 2 mêmes personnes à bord.

Si le budget vous semble difficile à réunir, celui-ci peut être partagé si plusieurs pilotes participent à la chasse au sponsor:

- 3 pilotes d'un même aéro-club devront réunir chacun environ 7000 € pour participer avec un avion de 180 CV.
- 2 équipages de 3 personnes peuvent se relayer au point milieu du parcours. L'organisation essaye d'obtenir auprès d'une agence de voyage des prix intéressants sur des billets pour rejoindre ou quitter le rallye. Ainsi, 6 personnes d'un même aéro-club disposant chacune de 3500 € peuvent financer un avion.

LOCATION DE L'AVION:

On trouve d'excellents DR400 Régent pour moins de 80 € (coque nue), ce qui représente environ 4000 € pour les quelques 50 heures de vol prévues. Avec un avion de 300 CV, de type Centurion ou Saratoga, le parcours est faisable en 50 heures environ. L'addition atteindra 7500€

CARBURANT:

Les prix sont fort variables d'un pays à l'autre. Pour estimer le poste carburant, calculer le temps de vol pour votre machine et majorer le temps sans vent de 15% pour tenir compte des roulages et éventuels vents contraires.

Mises en place de carburant: 3 € le litre, voire plus !

Ne pas tenir compte des possibilités de ravitaillement en détaxe: elles constitueront votre marge de sécurité.

ASSURANCES:

Avion:

Vérifier que les pays traversés sont bien couverts, sinon prévoir une extension temporaire. Il est fortement conseillé de prévoir l'assurance "corps" (aussi appelée assurance "casse"). **Il n'existe pas d'assurance rapatriement avion** mais prenez contact dès à présent avec votre assureur pour une éventuelle extension.

Equipage et passagers:

Prévoir une assistance type Europe ou Mondial Assistance: environ 80 € par personne pour la durée du voyage et pour la zone concernée, souvent gratuite pour les possesseurs de carte bancaire internationale.

DROITS D'INSCRIPTION DE LA MACHINE:

2 800 €, qui tiennent compte du prix de revient de l'organisation, et de l'encadrement (notamment l'avion "mécanique").

PRESTATIONS:

La somme perçue par l'organisation au titre de l'ensemble du programme proposé est généralement **de 1500 € par personne pour un périple de 15 jours**. Cette somme donne droit, pour chaque participant, à l'accès à l'événement, aux transferts, à l'hébergement en chambre double, avec petit déjeuner, déjeuner (le plus souvent sous forme de paniers repas / sandwiches) et dîner qui s'entendent hors boissons, aux excursions programmées.

=> Le règlement donne le détail de ce qui est compris dans les prestations.

Disons également qu'il ne s'agit pas d'une brutale addition de frais d'hébergement, mais que ce tarif tient compte des différents événements, des rencontres aux étapes, etc. En effet, les fêtes inoubliables avec les populations des pays traversés donnent à Air Solidarité une dimension que nul voyage organisé traditionnel ou aucun voyage à titre personnel ne pourrait proposer. Mais cela nécessite une longue préparation et un

suivi qui coûte cher. Les droits d'inscription payés par chaque avion ne suffisent pas, et de loin, à couvrir tous les frais d'organisation.

Le solde de ces frais est donc inclus dans le forfait "prestations", au même titre que l'hébergement ou les excursions en 4x4. Si la durée du périple devait être prolongée, un forfait de 100 € par jour supplémentaire et par personne serait perçu.

DOCUMENTS DE VOL:

Compter environ 160 €

ÉQUIPEMENTS DE SURVIE:

Voir plus loin le chapitre concernant la préparation de l'avion. Compter de 0 à 800 € selon que vous pourrez emprunter le matériel, le louer ou l'acheter...

TAXES D'ATERRISSAGE / FRAIS DE HANDLING / GARDE DES AVIONS:

Un forfait minimum de 460 € par avion est perçu avant le départ. Un décompte est fourni après le retour et le trop perçu est remboursé, ou le manque est réclamé.

SECRÉTARIAT & MONTAGE DU PROJET:

C'est le budget que vous consacrerez, dans le cadre de votre recherche de partenaires par exemple, à vos allées et venues, téléphone, fax, photocopies, etc. Il est variable en fonction de vos possibilités et relations personnelles...

SOUTIEN HUMANITAIRE:

7 000 € par avion, peu importe sa puissance, le nombre d'équipiers, etc.

Cette somme correspond à l'apport de chaque équipage à l'association ASI. En effet, outre être une aventure aéronautique et humaine incontournable, Air Solidarité est avant tout un évènement de collecte de fonds pour ASI afin de poursuivre et de développer ses programmes de développement en Afrique (*Cf. la présentation de l'association*).

Cette somme, considérée comme un don, est donc soumise à réduction fiscale.

• TROUVER DES FONDS: PARTENARIATS ET MECENAT

Participer à Air Solidarité implique pratiquement toujours de réussir à convaincre des partenaires. Au fil de l'expérience acquise, une réflexion s'impose: les excellents pilotes sont souvent de très mauvais chasseurs de partenaires !

Le partenariat est une technique de communication pour les entreprises, elle induit une réciprocité dans l'échange.

Encore faut-il que celui qui propose un dossier à une entreprise en ait quelques notions. Malheureusement, bien des gens pensent en avoir alors qu'il ne s'agit que de mythes

(notamment en matière de retombées média) auxquels il faut se dépêcher de tordre le cou ! Ajoutez à cela que beaucoup d'entreprises (surtout dans les PME PMI) ne savent pas non plus se servir du partenariat et vous aurez une idée du gâchis... Il est probable que la recherche du financement de votre avion absorbe une grande partie de votre énergie. Ne désespérez en aucun cas.

Régulièrement, certains équipages ne bouclent leur budget que quelques jours avant le départ. Mais avant de vous lancer tête baissée dans la séduction de pourvoyeurs potentiels de finances, il conviendra d'acquérir quelques notions utiles, de vous doter d'un bon dossier personnel et enfin, de procéder avec méthode et psychologie.

UNE DEFINITION RAPIDE

- **Le partenariat :**

La gestion d'une opération de partenariat ne pose fiscalement aucun problème spécifique à l'entreprise: il s'agit d'un investissement de même nature qu'une dépense publicitaire répondant à un objectif commercial (le partenariat doit entraîner le développement des ventes).

Les dépenses de parrainage exposées dans l'intérêt direct de l'exploitation (elles entraînent une contrepartie, même immatérielle : en termes de notoriété ou d'image) sont considérées comme des dépenses de publicité : elles sont déductibles de son résultat imposable.

Dans ce cas, il s'agit de "partenariat" (différent du mécénat, voir plus loin): la TVA s'applique. Néanmoins, Air Solidarité n'est pas assujetti à la TVA. L'association est en mesure d'encaisser directement les versements d'un sponsor pour le compte d'un équipage et de faire une facture aux entreprises qui désirent imputer leur participation à leurs frais généraux. La facture portera la mention « exonéré de TVA en vertu de l'art. 261-7-I du Code Général des Impôts », il conviendra donc pour les équipages de préciser à leurs partenaires les montants hors taxes. Pour toute précision complémentaire, s'adresser au Siège d'ASI.

- **Le mécénat :**

Contrairement au partenariat, le mécénat est un investissement qui ne suppose aucune contrepartie, quelle soit matérielle ou non.

Ce type de dépense est donc considéré comme un don et bénéficie d'un régime fiscal particulier. ASI étant une association d'intérêt général, elle est habilitée à recevoir des dons et à délivrer des reçus fiscaux. Seules les dépenses concernant le soutien humanitaire à ASI (hors logistique, frais d'organisation, etc.) sont considérées comme du mécénat.

Ainsi, les entreprises peuvent bénéficier d'une réduction d'impôts égale à 60% du montant du don dans la limite de 0,5% du chiffre d'affaires. Afin d'éviter la perte définitive de la déduction fiscale afférente aux dépenses de mécénat qui excèdent les limites autorisées, un mécanisme de report permet de déduire l'excédent des impôts des cinq exercices suivants. Toutefois, ce mécanisme de report est actuellement limité.

=> Cas particulier des mécènes privés :

Dans le cas où le mécène ne serait pas une entreprise, mais un particulier, le montant de la déduction fiscale consentie par la loi change.

*En effet, **66 % des dons** consentis par les particuliers sont déductibles des impôts sur le revenu dans la limite de 20% du revenu net imposable pour les dons aux associations et organismes. Si le montant des dons d'une année dépasse la limite de 20%, le solde excédentaire peut être reporté sur les 5 exercices suivants.*

QUELQUES ARGUMENTS POUR CONVAINCRE

- **La déduction fiscale** : voir plus haut

- **La notoriété ou l'image de marque** :

Rejoindre les partenaires d'Air Solidarité peut être une opération rentable !

Dans un monde économique où la concurrence est de plus en plus acharnée, les entreprises qui "feront la différence" seront celles qui sauront offrir au public, mais surtout à leurs clients, fournisseurs et partenaires l'image la plus valorisante.

Mais ne croyez pas que la "récompense" du partenariat se situe uniquement dans les retombées médiatiques. Les vraies retombées, celles qui sont à la mesure des sommes investies, se préparent soigneusement. Faites travailler votre imagination et présentez-vous à vos interlocuteurs comme un véritable partenaire. **N'oubliez pas que c'est à vous d'assurer vos retombées avec et pour votre sponsor. Ce n'est pas le rôle des organisateurs. Le rôle d'Air Solidarité est de crédibiliser votre démarche.**

Exemple : Retombées médiatiques, organisation d'évènements, mise en avant de l'entreprise, etc.

- **La carte de la communication interne**

Jouez la carte de la communication interne à l'entreprise, associez le personnel à votre démarche: envoi de fax réguliers qui seront affichés dans l'entreprise aux cotés d'une carte sur laquelle sera pointée l'étape du jour par le personnel.

Proposez une conférence avec projection de photos au retour pour tout le personnel. S'il existe un journal interne, proposez un article avant le départ et à votre retour. Proposez une expo photo au retour. Faites faire un ou deux posters avec en bandeau le nom de l'entreprise (à afficher dans le hall ou dans le bureau du directeur)

Toutes ces idées peuvent être complétées mais la dynamique interne est un bon argument.

- **L'organisation d'évènements de collecte de fonds**

D'une façon générale soyez imaginatifs, de nombreux ouvrages peuvent vous y aider. Pensez à contacter les clubs de service (Rotary, Lions, etc.), il leur arrive en effet de prendre en charge tout ou partie d'un projet. Si vous êtes nombreux vous pouvez aussi organiser des sessions emballage cadeau à la sortie des magasins ou même vendre des objets achetés lors d'un précédent périple pour compléter votre financement. Chaque année, des équipages nous surprennent par leur imagination et leur créativité.

Attention! Air Solidarité, Actions de Solidarité Internationale et leurs logos respectifs sont des marques déposées. Nous vous demandons instamment de ne pas les utiliser sans notre accord et surtout pour baptiser votre association. Il ne vous est pas possible de créer Air Solidarité Ile de France ou Air Solidarité Alpes. Par contre, votre association peut s'appeler "Les Amis Bordelais d'Air Solidarité". Dans le même ordre d'idée, lorsque vous organisez une manifestation pour financer votre équipage (ce qui est votre droit et même nous vous y encourageons...), il ne doit y avoir aucune confusion dans l'esprit du public: ce n'est pas Air Solidarité qui organise, mais vous (ou votre association) "au profit d'Actions de Solidarité Internationale"...

LA DEMARCHE A SUIVRE : STRATÉGIE ET PLAN DE CAMPAGNE

Vous êtes à présent familiarisés avec les grands principes de la communication et les finesses fiscales entre partenariat et mécénat. Mais avant de prendre votre baluchon pour vous mettre en quête de vos futurs partenaires, il vous faut encore préparer votre dossier personnel.

Réalisez le dossier personnel de votre équipage

Dans le cadre de votre candidature à Air Solidarité, vous avez reçu une documentation officielle, et autres documents de présentations. Ces documents constitueront l'ossature de votre dossier. Il vous faudra y joindre un certain nombre d'éléments qui vous sont personnels et qui représenteront autant d'atouts originaux qui motiveront vos futurs sponsors. Faites travailler votre imagination. Adaptez vos idées à votre environnement et aux entreprises que vous envisagez de contacter.

Dans tous les cas, pensez à développer les feuillets suivants qui vous seront propres:

- Curriculum Vitae de l'équipage (avec photo). Portez-y notamment vos motivations personnelles et, s'il y a lieu, votre expérience de pilote.
- Votre budget prévisionnel. Faites figurer les postes que vous prenez en charge personnellement, notamment les dépenses liées à la préparation. Si vous en avez la possibilité, prévoyez de prendre en charge personnellement vos frais d'hébergement. Après tout, vous passerez un agréable moment et vous impressionnerez favorablement vos partenaires en leur montrant que vous êtes suffisamment motivé pour apporter votre pierre personnelle à l'édifice. Ne sous-estimez pas ce point...
- Votre plan média. Vous rajouterez ce feuillet après avoir recherché et trouvé vos partenaires presse et avant de prospecter vos premières entreprises (voir plus loin comment trouver les partenaires presse).
- Vos propositions adaptées à l'entreprise que vous démarchez. Pensez à vous renseigner sur leur activité et leurs habitudes.

Trouvez d'abord vos partenaires presse

De l'importance d'un bon plan média...

Dans tout événement faisant appel au principe du sponsoring, l'audience médiatique est capitale. C'est en fonction de son importance que le sponsor potentiel s'engagera ou non. C'est elle également qui déterminera l'importance de l'engagement. Le sponsor attend de l'événement qu'il finance un service équivalent à celui rendu par la publicité traditionnelle vu qu'il y consacre autant d'argent. Force est de constater que ses espérances sont souvent déçues. Tous les jours se déroulent des manifestations intéressantes qui toutes espèrent une couverture par des médias qui ne peuvent répondre favorablement à chaque fois.

Il s'agit pour l'équipage candidat au départ, de "vendre" son produit à la presse face à une concurrence tous azimuts et non pas d'attendre que les médias se déplacent. Dans le cadre du périple Air Solidarité, il existe deux types de créateurs d'événement : Air Solidarité, qui organise l'événement, et chaque équipage qui vivra avec son avion une aventure originale. Air Solidarité ne peut "vendre" à la presse que l'événement en général et non pas un participant en particulier.

Il appartient à chaque équipage d'assurer une couverture médiatique régionale à sa participation AVANT même d'aller voir le 1er sponsor potentiel, c'est à dire d'établir son propre plan "média". Faire l'inverse, c'est mettre la charrue avant les bœufs!

Préparer un plan "média" consiste à présenter systématiquement le projet aux stations de télévision régionales, aux radios régionales et locales ainsi qu'aux journaux.

Heureusement, les médias régionaux sont souvent très réceptifs à ce genre de démarche. Consignez par écrit les résultats obtenus. Pour que la démarche suscite l'intérêt, le dossier doit comprendre, non seulement la description du parcours envisagé, son originalité et une documentation concernant ASI et ses activités, mais également une présentation complète de l'équipage, de l'avion et bien sûr du projet retenu. Présentez aussi un budget clairement chiffré.

De l'utilité de la presse régionale

Dans le cadre de la préparation et de la recherche des sponsors, le concours des médias intéressés est déterminant. La plupart du temps, si radios et journaux n'apportent pas d'aide financière directe, ils peuvent contribuer de façon décisive à la découverte du sponsor principal:

- en soumettant votre projet au grand public et en faisant un appel direct aux partenaires ;
- en mettant des espaces publicitaires gratuits à la disposition des futurs partenaires ;
- en vous soutenant officiellement: un courrier sympa obtenu auprès de chaque journal, radio ou télé régionale proposant la couverture médiatique de l'événement (préparation et déroulement) de "leur" équipage régional sera déterminant s'il est joint au dossier présenté aux sponsors. Il s'agit bien sûr de présenter un plan d'action rendant possible et efficace le suivi du voyage par les médias concernés.

Pour des retombées télé propres à votre équipage, prenez contact dès que votre dossier aura pris forme avec le rédacteur en chef de votre station régionale France 3. Essayez d'obtenir une interview. Afin d'illustrer le propos avec de belles images, France 3 régional s'adressera à ASI pour avoir les archives des éditions précédentes. Une telle démarche accroîtra votre notoriété et ne pourra que vous aider dans la recherche de sponsors ou conforter ceux que vous avez déjà.

Sachez que nous disposons d'images vidéo de qualité professionnelle (Bêta), de cassettes vidéo et de DVD, que nous pouvons mettre gracieusement à disposition d'une station T.V. pour illustrer votre interview.

Air Solidarité rencontre un excellent accueil auprès des médias. Pensez également à nous adresser les coupures de presse concernant votre équipage et paraissant dans votre région. Sauf problème de dernière minute, nous serons équipés d'un matériel portable de communication par satellite qui nous permettra de converser directement, du fond du désert, avec l'Europe. Vos radios et journaux régionaux qui vous suivent pourront ainsi avoir de vos nouvelles.

À la chasse aux partenaires

Vous voici à présent muni de votre dossier personnalisé et du soutien de certains médias. Vous êtes armé pour aller proposer votre projet aux financiers potentiels que sont les entreprises et les collectivités locales et territoriales. N'oubliez pas d'adapter votre offre à la particularité de chaque entreprise. Pour vous éviter de perdre un temps précieux (et de l'argent), voici toutefois quelques conseils qui valent leur pesant d'or:

- A moins d'être bien introduit, ne perdez pas votre temps à solliciter de grosses entreprises nationales. Elles reçoivent des centaines de dossiers par mois, tous très intéressants... Prévoyez le partage de votre budget entre 2 ou 3 sponsors moyens et allez voir les PME et entreprises régionales. Elles seront plus faciles à convaincre. Les comités d'entreprises peuvent également être intéressés ou vous soutenir dans votre démarche auprès de la direction.
- Ne vous contentez pas d'envoyer des dossiers par la poste. Il faut impérativement obtenir des rendez-vous, se déplacer et vendre son cas de vive voix. Le dossier se dépose en quittant le bureau de votre interlocuteur.
- Lorsque vous pensez tenir un contact intéressant, proposez-lui d'assister avec vous à l'une des réunions de présentation d'Air Solidarité. Si leur décision n'est pas encore prise, ce qu'ils verront et entendront au cours de cette journée de travail achèvera de les convaincre. Des équipages ont déjà emporté la décision en procédant de cette façon.

• EN DERNIER RECOURS...

SCÉNARIO "CATASTROPHE": Votre budget n'est pas bouclé...

Ne désespérez pas: rien n'est perdu ! Tenez-vous régulièrement au courant de votre progression. Nous avons l'avantage de pouvoir centraliser les coordonnées et les informations en provenance de tous ceux qui s'intéressent à Air Solidarité. Le moment venu, nous pourrions vous faire bénéficier de la bourse aux équipiers.

BOURSE AUX ÉQUIPIERS

C'est une formule qui a fait ses preuves. Elle consiste à réunir des candidats à Air Solidarité qui, chacun de leur côté, n'ont réussi à rassembler qu'une partie du financement nécessaire. Quoi de plus démoralisant, en effet, que d'avoir fourni beaucoup d'efforts, d'avoir réussi à collecter 3000, 6000 ou même 12 000 € et de devoir renoncer à partir ? Si tel est votre cas, ne perdez pas courage, il serait très étonnant que vous ne puissiez pas partir. Et votre contribution rendra certainement service à un autre équipage rencontrant des difficultés semblables.

SCÉNARIO "STRESS": Vous ne pouvez pas vous libérer pour tout le périple...

Aucun problème, puisqu'il est tout à fait possible de changer d'équipage ou de coéquipier en cours de route. Il faudra simplement en avvertir l'organisation et prévoir les billets d'avion pour rejoindre et quitter le groupe à l'escale de votre choix. Air Solidarité entretient des relations privilégiées avec un certain nombre de compagnies aériennes qui acceptent de délivrer aux participants dûment accrédités des billets avec réduction (à condition que ces billets soient réservés par Air Solidarité).

Pensez-y également en cas de panne loin du groupe: ne vous précipitez pas sur le premier avion venu. Prenez d'abord contact avec un représentant d'Air Solidarité qui prendra les contacts appropriés pour vous et vous indiquera la marche à suivre. Car une fois votre billet "plein tarif" acheté et utilisé, nous ne pourrions plus rien pour vous...

- AU COURS DU PERIPLE -

Une vingtaine d'avions se déplaçant ensemble occasionnent certaines contraintes pour que tout se passe au mieux. Une discipline de groupe est donc nécessaire. En échange, une ambiance sympathique s'établit pour peu que tout le monde veuille considérer les principes suivants qui ont été établis à la naissance d'Air Solidarité et ne sont que pur bon sens:

- **Les organisateurs sont des bénévoles.** Ils ont travaillé pendant des mois pour vous faire bénéficier du programme le plus intéressant possible. Merci de ne pas les considérer seulement comme des prestataires de service chez qui le "client" irait manifester sa grogne au premier grain de sable... La bonne humeur, c'est tellement mieux.

- Air Solidarité, c'est l'affaire de tous et pas seulement celle de l'équipe technique. Toutes les compétences et bonnes volontés seront acceptées sur le terrain pour l'intérêt de tous.

- Une bonne ambiance, c'est aussi la simplicité des contacts. Entre tous les participants.

LA JOURNEE D'AIR SOLIDARITÉ

Les journées sont souvent bien remplies. Il est vrai que l'on pourrait faire le même voyage en y consacrant 2 à 3 mois. Malheureusement, la quasi-totalité d'entre nous n'a que 15 jours y consacrer...

Les grasses matinées seront donc pour une autre fois. Il est impératif que tous soient prêts à l'heure convenue. Les transferts entre l'hôtel et l'aéroport se font généralement en bus affrétés par nos soins, ou plus rarement par taxi. Se permettre d'être en retard mettrait gravement en péril l'ensemble du programme...

COMMUNIQUER AVEC SA FAMILLE

Pour tous ceux qui ne veulent pas "s'évanouir" pendant 15 jours dans la nature sans laisser d'adresse et qui ont besoin de communiquer leurs coordonnées à leur patron, leur épouse ou leur secrétaire préférée, les organisateurs communiquent avant le départ à tous les participants la liste des lieux d'hébergements avec leurs coordonnées téléphoniques et fax lorsque ces équipements existent. Désormais, les familles peuvent aussi suivre quasiment jour après jour le périple grâce au journal de bord disponible sur le site Internet (www.asi-france.org). Bien sûr, il n'est pas possible de nous joindre directement lorsque la nuit se passe en bivouac ou dans les régions où le téléphone ne fonctionne pas.

- AU RETOUR -

EXPLOITER SON EXPÉRIENCE ET FIDÉLISER SES PARTENAIRES

Relations publiques

Une fois de retour de ce fabuleux périple, la tête pleine d'images, grande pourrait être la tentation de "décrocher" pour quelque temps. Il vaut mieux ne pas succomber à cette tentation pourtant bien légitime. Il s'agit maintenant de se mettre au travail pour alimenter les médias régionaux en papiers sur votre expérience, obtenir des interviews auprès des radios et de France 3. **N'oubliez pas que vos partenaires vous observent et se demandent certainement si vous tiendrez parole...**

Proposez-leur d'intervenir dans l'entreprise, demandez-leur comment vous pouvez leur apporter votre concours pour prolonger votre partenariat. Un partenaire satisfait repartira plus facilement...

Préparer l'édition suivante

Si vous ne pouvez pas être au nombre des participants de cette année, sachez que le départ d'Air Solidarité, c'est aussi le meilleur moment pour commencer à préparer l'édition suivante !

Un an, c'est court. Commencez par vous mettre dans le bain en assistant au départ.

Et si vous revenez du périple, exploiter l'expérience que vous venez de vivre est encore le meilleur moyen de préparer la suivante !