



Fédération Française d'AéroModélisme

Agréée par le Ministère des Sports
et par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
Affiliée au Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF)
Reconnue d'utilité publique par décret du 19 avril 2009

Mémento de l'équipier en championnat du monde ou d'Europe

Edition 2012

Ne pas oublier d'emporter au moment du départ : son passeport en cours de validité, sa carte bancaire, des espèces (100 à 200 € minimum), sa licence FAI, son permis de conduire international, le carnet ATA (si nécessaire), sa caisse à modèles, une valise pour le petit matériel et la radio, un lot de vêtements pour la durée du championnat, des lunettes de soleil, une casquette, des vêtements adaptés au pays du championnat.

- TABLE DES MATIERES -

1- Composition de l'équipe de France.....	3
2- Conditions de prise en compte financière par la FFAM.....	3
3- Tenue équipe de France	4
4- Bulletins d'information édités par l'organisateur	4
5- Règlement sportif applicable à la catégorie pratiquée	4
6- Licence FAI	5
7- Entraînement et préparation de l'équipe	5
8- Comportement et discipline	5
9- Formalités administratives	6
10- Assurance rapatriement	8
11- Transport du matériel par avion	8
12- Optimisation du matériel à emporter	9
13- Moyens de paiement à l'étranger.....	10

Objet : Mémento de l'équipier

* * *

Les principaux ajouts ou modifications par rapport à la version antérieure du document sont identifiés par un double trait en marge droite.

1- Composition de l'équipe de France

Une équipe de France comprend, outre le chef d'équipe ("Team-Manager") et son éventuel adjoint ("Assistant Team-Manager"), des équipiers et des supporters.

Les équipiers correspondent aux compétiteurs et aux éventuels aides ¹ prévus dans certaines catégories. Ils sont désignés par la fédération sur la base d'une proposition formulée par le comité technique concerné.

Des supporters peuvent accompagner l'équipe sportive ainsi constituée ; ne sera considéré comme supporter qu'un accompagnateur qui paie à l'organisateur un droit d'inscription "supporter"

2- Conditions de prise en compte financière par la FFAM

Qu'il s'agisse d'un championnat du monde ou d'Europe, la FFAM prend financièrement en compte pour chaque équipier :

- Le droit d'inscription ("inscription fee") au championnat.
- Les frais de transport aller et retour depuis le domicile de l'équipier jusqu'au lieu du championnat. Plusieurs type de transport peuvent être combinés (voiture personnelle, avion, ferry, véhicules de locations, etc.) et le chef d'équipe a pour mission de trouver la solution la plus économique tout en assurant des conditions de confort adaptées afin que l'équipe arrive en "pleine forme" sur le lieu du championnat.
- Le banquet.

Ainsi, il reste à charge de l'équipier les frais de repas et d'hébergement durant le voyage et sur place, sauf pour les cadets et juniors qui sont intégralement pris en charge financièrement par la FFAM.

Généralement, la FFAM règle en totalité auprès de l'organisateur les différents montants concernant le déplacement d'une équipe y compris les montants d'hébergement et de restauration lorsque cela est réservé par l'intermédiaire de l'organisateur.

Chaque équipier sera informé au plus tôt par la FFAM du montant des dépenses à payer à l'organisateur du championnat qui lui sont imputables (hébergement et repas, droit d'inscription supporter, ...) ; le règlement à la FFAM de ce montant devra être effectué, autant que possible, 15 jours au plus tard avant la date limite à laquelle la FFAM doit effectuer le virement à l'organisateur (date généralement indiquée sur le Bulletin n°1 de l'organisateur).

Au retour du déplacement, le remboursement des frais de transport par véhicule personnel est effectué par la FFAM sur la base du devis prévisionnel approuvé ; les personnes concernées par ce type de remboursement n'auront donc pas à fournir de justificatifs de péage pour être remboursé.

Pour les autres dépenses éventuelles imputables à la FFAM (frais de carburant pour un véhicule de location, frais de repas pour les juniors, paiement supplémentaire pour transport de caisse par les compagnies aériennes, ...), le remboursement est effectué à réception d'une note de frais avec les justificatifs associés ; ces éléments doivent être transmis à la FFAM autant que possible dans les deux semaines qui suivent le championnat afin de pouvoir effectuer les remboursements

¹ Aide explicitement prévu dans le règlement sportif de la catégorie (treuilleur, "caller", ...) et donnant lieu à un droit d'inscription spécifique.

d'un championnat en une seule fois et au plus tôt. Le modèle de note de frais est téléchargeable à la rubrique "La documentation" du portail Internet de la FFAM (http://www.ffam.asso.fr/ffam_documentation.htm), puis sous-rubrique "Autres documents et formulaires", puis "VIE COURANTE".

3- Tenue équipe de France

Chaque équipier est doté d'un jeu de 4 polos blanc maille piquée portant en poitrine, d'une part, le logo de la FFAM et de Conrad Electronic, partenaire de la FFAM, et, d'autre part, le nom et prénom de l'équipier ainsi que le sigle de sa catégorie ou fonction au sein de l'équipe. Au dos, ces polos portent l'inscription "France".

Le jeu de polo est fourni pour une durée de deux ans. Ainsi, l'équipier devra l'utiliser pour l'année où il lui est remis (année N) et l'année (N+1) dans le cas où il est à nouveau sélectionné. Pour l'année (N+2), un nouveau jeu de polo lui sera fourni y compris s'il n'a pas été sélectionné l'année (N+1).

Une casquette FFAM est également fournie.

Les tenues seront remises au chef d'équipe.

Chaque équipier s'engage à porter la tenue vestimentaire de la FFAM au minimum lors de la cérémonie d'ouverture et lors de l'annonce des résultats sur le site. Il s'engage à la porter chaque fois que possible durant la compétition. L'ajout sur la tenue d'écusson(s) de sponsor(s) personnel(s) est possible à la condition qu'ils ne soient pas apposés à la place de celui d'un sponsor de la FFAM.

Il est demandé aux équipiers de se conformer avec bonne grâce et la discipline appropriée (notamment respect du créneau horaire fixé pour une telle photo) à la demande du chef d'équipe pour la réalisation d'une photo d'équipe ou, en cas de podium, de photos individuelles (avec ou sans son aéromodèle) avec la tenue vestimentaire de la FFAM.

4- Bulletins d'information édités par l'organisateur

L'organisateur d'un championnat du monde ou d'Europe édite plusieurs bulletins d'information dans les mois qui précèdent l'épreuve sportive afin d'y décliner tout ce qui est relatif à l'organisation sportive et matérielle : situation géographique du site, montant des droits d'inscription, informations relatives aux possibilités d'hébergement et de restauration fournies par l'organisateur, composition du jury FAI et des éventuels collègues de juges, plages de fréquences autorisées, programme des épreuves, etc.

Ces bulletins sont normalement accessibles sur le site Internet de l'organisateur du championnat. Les adresses de ces sites sont regroupées sous une même page sur le site Internet de la FAI à la rubrique "EVENTS" (<http://www.fai.org/events/events-calendar-and-results>).

Il suffit ensuite, à l'aide des menus déroulants de sélectionner le type de compétition que vous pratiquez pour pouvoir arriver à la page du championnat qui vous concerne et aboutir au site de l'organisation et donc des bulletins d'information. Votre chef d'équipe a la responsabilité de prendre avec lui pour le championnat la version imprimée de tous les bulletins relatifs au championnat.

5- Règlement sportif applicable à la catégorie pratiquée

Il conviendra que vous ayez pris soin de vous procurer la version en vigueur du règlement applicable à la catégorie pour laquelle vous êtes sélectionné.

Ce règlement est téléchargeable :

- sur le site Internet de la FAI à la rubrique "DOCUMENTS" (<http://www.fai.org/fai-documents>), puis la sous-rubrique "Sporting Code Section 4" ;
- ou via le portail Internet de la FFAM (http://www.ffam.asso.fr/alc_reglements_us.htm).

Seule la version en langue anglaise est officielle, la version en langue française correspondant à une traduction dite de courtoisie.

Un compétiteur de haut niveau est réputé connaître et maîtriser le règlement applicable à sa catégorie. Mais une relecture fine du règlement est appropriée ne serait-ce que pour avoir bien connaissance des éventuelles modifications applicables à compter de l'année considérée.

De plus, il arrive que des dispositions spécifiques ("local rules") soient introduites pour motif de sécurité ou en vertu d'une législation ou réglementation spécifique au pays d'accueil. Elles sont alors mentionnées préalablement au championnat dans les bulletins d'information émis par l'organisateur.

6- Licence FAI

Les équipiers compétiteurs doivent être titulaires d'une licence FAI valide. Il convient de ne pas s'y prendre au dernier moment pour la faire établir.

Remarque : l'exigence d'une licence FAI ne concerne pas les aides prévus dans certaines catégories ("helper", "mechanic", "caller") et les supporters. Toutefois, dans un souci de sécurité, la FFAM exige que les membres de l'équipe amenés à intervenir en zone d'insécurité (notamment pour aider un compétiteur sur l'aire de vol) soient titulaires d'une licence FFAM "pratiquant" en cours de validité. Si votre aide personnel vous accompagne à titre de supporter, il devra se conformer à cette disposition.

La licence FAI est renouvelée annuellement. L'établissement d'une nouvelle licence FAI ou son renouvellement peut être effectué en même temps que le renouvellement de la licence FFAM par l'intermédiaire de votre club.

La demande peut être effectuée séparément en utilisant le formulaire "Imprimé de demande d'une licence sportive FAI" téléchargeable à la rubrique "La documentation" du portail Internet de la FFAM (http://www.ffam.asso.fr/ffam_documentation.htm), puis sous-rubrique "Autres documents ou formulaires", puis "LICENCE". Ce formulaire accompagné du règlement doit être retourné directement à la FFAM sans passer par le club. La licence FAI sera adressée au demandeur dans un délai d'environ une semaine.

7- Entraînement et préparation de l'équipe

Dans les trois mois qui précèdent le départ, les équipiers doivent tout particulièrement préparer leur matériel et s'entraîner de façon assidue. Il convient également de chercher à développer un esprit d'équipe, notamment en développant les contacts avec les autres équipiers et en multipliant les échanges d'information au sein du groupe.

Dans certains cas, il peut être envisagé une session d'entraînement spécifique préalablement au départ de l'équipe (ou sur place pour permettre aux équipiers de jauger le terrain de vol et les conditions aérologiques qui y règnent). C'est notamment le cas pour les catégories donnant lieu à jugement ou lorsqu'un entraînement est de nature à faciliter un podium par équipe.

L'organisation d'une telle session d'entraînement est de la responsabilité du comité technique (ou sous-comité) concerné.

8- Comportement et discipline

Le chef d'équipe a pour objectif de tirer le meilleur profit du potentiel de l'équipe afin d'obtenir ainsi les meilleurs résultats possibles tant au plan des résultats individuels que du résultat par équipe.

Ceci implique de mettre en place un véritable esprit d'équipe afin d'exploiter au mieux le potentiel de l'équipe dans son ensemble. Il est donc attendu de chaque équipier d'y contribuer au mieux et de ne pas se limiter à chercher à obtenir le meilleur résultat individuel possible.

Dans ce contexte, il est attendu de chaque équipier de se conformer aux directives du chef d'équipe. Le chef d'équipe a notamment possibilité d'intervenir auprès des équipiers sur les modalités de leur entraînement, le choix du matériel à utiliser pendant la compétition ou la tactique de course à suivre.

Plus globalement, chaque équipier doit avoir un comportement moral et sportif irréprochable. Le chef d'équipe a le pouvoir de prendre toute mesure qui lui semble appropriée à l'encontre d'un équipier qui aurait un comportement antisportif, agressif ou belliqueux.

Par leur tenue, leur attitude et leurs propos, les équipiers doivent s'engager à donner une image positive de la France. Une attitude contraire est susceptible d'entraîner leur non sélection pour un championnat ultérieurs.

Chaque équipier devra également s'engager à n'utiliser aucune substance dopante ou drogue illicite.

Dans ce contexte, chaque équipier remplira le bulletin d'engagement pour une sélection en équipe de France qui lui a été transmis avec le courrier de la FFAM lui notifiant sa sélection en équipe de France.

9- Formalités administratives

Le chef d'équipe est informé des différents dispositifs liés au déplacement à l'étranger des équipes de France. Il est chargé d'organiser les aspects administratifs du déplacement mais il revient également à chaque équipier de veiller à prendre ses dispositions afin de ne pas se trouver dans une situation délicate au dernier moment par exemple suite au constat d'un passeport ou d'une carte d'identité périmée.

a) Dispositions relatives aux formalités douanières

Pour un déplacement dans les 27 Etats membres de la Communauté Européenne, aucune formalité douanière n'est imposée. Cependant, un contrôle de la douane volante est toujours possible et il convient alors d'apporter la preuve du transport de matériel d'aéromodélisme. La FFAM pourra, à la demande du chef d'équipe, établir un certificat attestant de la nécessité de transporter le matériel. Vous avez également tout intérêt à emporter avec vous les factures disponibles notamment pour les radiocommandes.

Pour un déplacement dans un pays qui a signé la convention ATA, il peut être utile de se munir d'un carnet ATA disponible à la chambre de commerce du domicile de l'équipier pour la circulation du matériel utilisé. Ce point est à traiter en liaison avec le chef d'équipe afin de retenir la même approche pour tous les équipiers.

Nota : dans le cas d'un déplacement en groupe, un seul carnet est envisageable pour l'ensemble du matériel ; ceci permet de minimiser le coût d'achat des carnets ATA.

Pour un déplacement dans un pays qui n'a pas signé la convention ATA, il convient d'effectuer une procédure d'exportation temporaire simplifiée qui consiste à demander au service des douanes de la zone de départ de valider un inventaire du matériel transporté (cet inventaire devra être préparé préalablement et inclure autant que faire se peut, la liste de l'outillage emporté). Au retour, un passage et un contrôle par le même service permettra de constater que tout le matériel est revenu ; dans ce contexte, en cas de casse d'un modèle, il est approprié de ramener les morceaux à titre de preuve. Toutefois, cette disposition de procédure d'exportation temporaire n'exclue pas les formalités douanières dans le pays visité. Dans ces pays, une lettre de la FFAM adressée à chaque membre de l'équipe de France précisant l'objet du déplacement et la nécessité de transporter du matériel aéromodéliste peut être de nature à faciliter les formalités douanières ; elle sera uniquement établie sur demande du chef d'équipe.

b) Document d'identité

Passeport : dans la plupart des pays pour lesquels un passeport est nécessaire, il est demandé que celui-ci ait une validité d'au moins six mois après la date prévue de sortie du pays.

Carte d'identité nationale : lorsqu'une carte d'identité est suffisante, il convient de s'assurer que celle-ci est encore valable ; pour certains pays, il est également demandé que la carte d'identité ait une validité de trois mois après la date prévue de sortie du pays.

c) Visa

Lorsqu'un visa est nécessaire, il convient de prendre en compte le délai d'établissement de celui-ci ainsi que le délai éventuel d'acheminement par voie postale, ce qui peut donner dans certains cas un délai global de deux à trois semaines.

Dans un certain nombre de cas, il est possible d'obtenir l'établissement immédiat d'un visa électronique (en règle générale via la compagnie aérienne du pays visité).

d) Permis de conduire

Pour un déplacement en dehors de l'Europe, il convient de se renseigner si un permis de conduire international est nécessaire. En cas de besoin, ce permis est à demander à la préfecture ou à la sous-préfecture de votre lieu de domicile.

Pour tout renseignement sur le permis international :

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/les-francais-etranger_1296/vos-droits-demarches_1395/permis-international_14205/permis-conduire-international_34572.html

10- Assurance rapatriement

Depuis 2007, la FFAM a souscrit, au profit de l'ensemble des équipes de France une assurance assistance rapatriement/frais médicaux. Cette assurance assistance couvre largement tous les domaines d'assistance dont on peut avoir besoin en cas d'accident ou de maladie déclarée lors d'un voyage à l'étranger.

Ce contrat a été négocié pour la FFAM par Assurance Conseil auprès de la compagnie Europ Assistance. Il n'y a aucune formalité particulière à accomplir pour la prise en compte des équipiers, la FFAM traitant directement avec l'assurance sur la base de la composition de l'équipe validée par le comité directeur.

La FFAM transmet à chaque chef d'équipe une copie des "dispositions particulières" de ce contrat et un dépliant "dispositions générales d'assistance"..

Les supporters qui participeront au voyage peuvent bénéficier des mêmes garanties d'assistance moyennant le paiement de 9 € auprès d'Assurance Conseil. Le formulaire d'inscription est disponible auprès du chef d'équipe. Ce document est à retourner par chaque personne souhaitant en bénéficier directement auprès d'Assurance Conseil sans passer par la FFAM ou par le chef d'équipe.

Dans le cas d'un junior et afin de permettre au chef d'équipe de pouvoir prendre rapidement les mesures appropriées en cas de survenance pour un équipier junior de maladie ou d'accident nécessitant une intervention chirurgicale urgente et/ou plus généralement l'administration de soins et médicaments, il lui a été recommandé d'obtenir avant le départ une autorisation des parents.

11- Transport du matériel par avion

Transports des moteurs thermiques : une instruction technique de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) interdit normalement le transport, sur des vols aériens avec passagers, de moteurs thermiques ayant fonctionné avec un mélange à base de méthanol.

Toutefois, la FFAM a négocié avec la DGAC une autorisation dérogatoire applicable par la compagnie Air France. Les dispositions de cette autorisation devront être strictement respectées par les membres de l'équipe de France dans le cadre d'un transport avec Air France en particulier le nettoyage des moteurs et des réservoirs avec du pétrole lampant (produit difficilement inflammable que l'on peut trouver dans tous les pays).

En cas de recours à une autre compagnie aérienne, il revient au chef d'équipe de faire en sorte avec le soutien de la FFAM que cette autorisation et faire en sorte qu'elle puisse être prise en compte.

Caisse de transport : dans la mesure du possible, il vous faut réaliser une caisse qui puisse contenir tous vos modèles sauf dans le cas de modèles de grande taille (F3A ou F4C). Attention à l'excès bagage qui peut coûter très cher !

La caisse doit être la plus petite et la plus légère possible car le contenant sera toujours plus lourd que le contenu (les modèles et les vêtements). De plus les dimensions maximales autorisées (longueur + largeur + hauteur) sont de 300 cm sur gros porteurs et 250 cm sur moyens courriers. Au dessus de ces dimensions la compagnie peut vous refuser l'embarquement de la caisse. Le chef d'équipe doit se renseigner, avant de choisir en liaison avec la FFAM une compagnie aérienne, quels sont les contraintes de celle-ci.

Pour les voyages transocéaniques sur gros porteurs, les soutes à bagages sont conteneurisés (2 m de côté) donc nécessité impérieuse de faire des caisses de moins de 2 m. Les objets d'une

dimension supérieure à 2 m voyagent au dessus des conteneurs mais leur embarquement se fait à la discrétion du chef d'escale et du commandant de bord.

La caisse est construite en contre-plaqué 50/10 avec des renforts en carré 30 x 30 ou 20 x 20 vissés et collés. Si elle fait plus de 20 cm de côté, il faut mettre 2 à 3 nervures (carré 30 x 30 ou 20 x 20).

Dans la mesure du possible, ne pas prévoir de poignées car une protubérance peut être arrachée lors des manutentions. Pas de fermetures externes non plus : le dessus doit être vissé. Des coins métalliques vissés protégeront les angles de la caisse. Appliquer une protection sur les surfaces externes de la caisse (peinture ou vernis) car dans un aéroport elle peut rester ½ heure sous la pluie avant la mise en soute.

Apposer en plusieurs endroits de la caisse une feuille A4 sur laquelle auront été imprimées vos coordonnées. Apposer également des panneaux "FRAGILE" et demander lors de l'enregistrement des bagages des stickers "bagages accompagnés" que vous collez sur la caisse. Cela évite que dans certains cas la caisse aille se perdre dans la zone fret ce qui vous fera perdre une heure ou deux minimum !

A l'intérieur de la caisse tout doit être arrimé solidement (garnir les flancs avec de l'expansé). Pour les fuselages, fixer à l'avant par l'axe moteur avec un passe fil caoutchouc, lui-même passé dans une plaque alu (cornière) qui est vissée au fond de la caisse. L'arrière du fuselage est bloqué sur ses deux côtés par deux blocs de polystyrène collés sur le fond de la caisse.

Prévoir des point de fixation pour des élastiques qui serviront à amarrer tout ce qui est dans la caisse (fuselage, ailes, petit matériel, vêtements et autres).

La caisse peut aussi servir de valise : vos vêtements serviront à remplir les espaces vides et empêchera, si quelque chose se détache à l'intérieur, un gros déboire à l'ouverture de la caisse. Pensez que pour les manutentionnaires votre caisse est comme un sac de pommes de terre et ne possède ni haut, ni bas !

Eviter de mettre à l'intérieur du matériel lourd (genre démarreur, chargeur ou caisse à outils) car la rupture d'arrimage entraînera de gros dégâts. Par ailleurs, il ne faut pas alourdir la caisse pour des raisons de poids autorisé en bagage accompagné par les compagnies aériennes (32 kg en long courrier et 20 kg en moyen-court courrier).

Tous les accessoires lourds de petit volume doivent être embarquées en bagage à main, le volume autorisé en cabine est grossièrement celui d'un sac de sport (total des trois dimensions = 115 cm). Les compagnies n'acceptent plus rien de métallique ou presque en bagage à main. Cependant, il est conseillé de transporter les émetteurs en cabine. Voir si l'hôtesse peut prendre ce bagage sous sa surveillance.

12- Optimisation du matériel à emporter

Votre participation en championnat du monde ou d'Europe nécessite d'emporter un minimum d'outillage. L'ensemble de ce petit matériel n'a pas à être pris par chaque pilote et il conviendra, sous la coordination du chef d'équipe, de n'emporter que le strict nécessaire et d'éviter l'export de doublons. Ainsi, chaque équipier emportera une partie de l'outillage que ses coéquipiers pourront utiliser et réciproquement.

Le matériel à emporter (liste non exhaustive à adapter selon votre catégorie) peut être : émetteur dans sa valise, récepteur et servocommandes de rechange, accumulateur de réception de rechange, accumulateur de propulsion, chargeurs/réchauffeur/équilibreur/testeur d'accus (pour les catégories électriques), diverses colles (époxy 5mn ou Stabilit express, cyanoacrylate, accélérateur, frein filet), adhésif double et simple face, visserie diverse, pinces, clés BTR, plates, à tube, tournevis, limes, papier verre, fer à souder et soudure, gaine thermo, fil électrique, hélices et cône de rechange, mesureur de pas, voltmètre et ampèremètre, etc.

13- Moyens de paiement à l'étranger

Devise du pays de destination : il faut en prévoir au moins pour 100 € dans le cadre d'un séjour d'une semaine. Les devises sont moins chères à la vente en France : éviter d'en acheter dans les aéroports, le cours est toujours plus élevé. En avoir est une sécurité car si les banques sont fermées ou en grève vous ne pouvez faire le change. Dans ce cas seulement, vous pourrez aller à l'aéroport car il y a toujours un bureau de change ouvert.

Espèces : emporter 100 à 150 € permettra de pour pouvoir faire du change si vos autres moyens de paiement sont épuisés.

Traveller's chèque : c'est un très bon moyen de paiement mais difficile à utiliser pour des petites sommes. Mais en cas de vol, il est possible de faire opposition.

Carte de crédit internationales: c'est probablement la meilleure façon de régler les factures chez les commerçants du pays de destination. Elles sont valables dans tous les pays occidentaux. On peut retirer dans les banques jusqu'à 300 € par semaine en devises. Une précaution lorsque vous allez retirer ces devises : choisissez une heure propice afin que la banque puisse interroger le centre visa international qui donnera le feu vert pour le déblocage des devises. Attention : la carte Visa nationale ne peut être utilisée à l'étranger. Prendre la carte Visa internationale. Les cartes de crédits sont intéressantes pour payer les factures importantes (hôtel, location de voitures, achats divers).

Précaution : surveillez l'établissement de la facturette (beaucoup de pays n'ont pas encore de lecteur de puce) de façon à n'avoir qu'une facturette imprimée avec votre carte. Si un commerçant malhonnête en établit deux, il lui sera facile d'imiter votre signature sur la 2^{ème} facturette. C'est seulement rentré en France que la mauvaise surprise arrivera et il n'y aura plus grand chose à faire pour contester.