

Challenge KART FORMULA SPORT 100 – KFS 100 2013

Règlement particulier

F. F. S. A.
PERMIS D'ORGANISATION
N° CK 3
DATE 12/12/2012

Article 1 : Organisation

Le Challenge KFS 100 est une série d'épreuves d'une Coupe de Marque, organisé par GOKART, Z.I. Bois de Plante, 37700 LA VILLE-AUX-DAMES, sous l'égide de la F.F.S.A., et en collaboration avec les A.S.K. organisatrices des épreuves de ce Challenge, inscrites au calendrier national.

Le présent règlement est spécifique aux courses du Challenge KFS 100 2013.

A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué, que ce soit pour les courses d'A.S.K. et de C.R.K., pour les finales et demi-finales, aussi bien que pour les Catégories sans un accord écrit de l'organisateur de ce Challenge et de la F.F.S.A.

Les A.S.K. et/ou les C.R.K. ayant inclus des Catégories de Coupes de Marque dans le programme de manifestations sportives, doivent se conformer au présent règlement, pour les Catégories concernées.

Dans tous les cas, le nombre d'engagés par Catégorie de Coupe de Marque ne peut être inférieur à 6 pilotes et un représentant ou délégué régional mandaté par l'organisateur de la Coupe de Marque sera présent lors de chaque épreuve. Le nom de ce représentant sera notifié sur la liste des officiels.

Article 2 : Réglementation

En plus des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique la réglementation nationale FFSA.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement ou dans le Règlement Sportif National F.F.S.A. est interdit.

Article 3 : Pilotes admis

- **KFS 100 JEUNE**
 - âges (année civile) : **13 à 21 ans**
- **KFS 100**
 - âges (année civile) : **22 ans et +**

Tout pilote KFS 100 JEUNE qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100, en respectant le poids KFS 100.

Tout pilote KFS 100 qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100 JEUNE, en respectant le poids KFS 100 JEUNE.

Article 4 : Matériel

Châssis autorisés : SPORT – FF – KFS – KFS 2012

Moteurs : KFS 100 (ex-FORMULE FFSA)

Pneumatiques : VEGA KFH

Poids : KFS 100 JEUNE → 145 kg
KFS 100 → 158 kg.

Les caractéristiques techniques du matériel utilisé sont définies en annexe, Règlement Technique, fiche Moteur.

Article 5 : Calendrier

- Finale nationale : 13 et 14 juillet 2013 au Mans (72).

Les engagements seront libres, sans sélection préalable.

Le classement général du Challenge est celui de la finale nationale.

Article 6 : Déroulement des épreuves

En dehors des caractéristiques spécifiques au présent règlement, le déroulement des épreuves sera conforme au Règlement Sportif National.

Toute infraction sportive entraînera des pénalités, conformément à cette réglementation.

Dans le cadre des Coupes de Marque, les commissaires techniques officiels de la F.F.S.A. doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves. Les responsables techniques de la Coupe de Marque, mandatés par écrit par l'organisateur de cette Coupe de Marque seront obligatoirement présents et agiront à tous les stades des vérifications, en accord avec les commissaires techniques officiels F.F.S.A. Ils auront un rôle de consultant et seront chargés en particulier des interventions spécifiques à la Coupe de Marque (fourniture du règlement à jour, plombages spécifiques, matériel de contrôle adapté, etc ...).

Article 7 : Droits d'engagements

Les droits d'engagement et conditions d'inscription seront définis par les organisateurs de chaque épreuve, pour les courses amicales.

Les droits d'engagement et conditions d'inscription pour la finale de ce Challenge sont les suivantes :

145 Euros, numéros de course et transpondeur compris.

Article 8 : Dotation

A l'issue de la finale, une remise des prix d'une valeur minimum de 7 000 Euros sera organisée.

Article 9 : Réclamations

Dans le cadre des réclamations, le Règlement Sportif National sera appliqué.

Article 10 : Modifications

Si des raisons majeures l'imposent, et après accord de la F.F.S.A., l'organisateur du Challenge se réserve le droit de modifier le présent règlement.

KART FORMULA SPORT 100 (KFS 100)

Règlement technique 2013

F. F. S. A.

PERMIS D'ORGANISATION

N° CK3

DATE 12/12/2012

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1 – Châssis

Châssis SPORT, FF, KFS 100, KFS 100 2012.

Le cadre, les fusées, l'arbre, les supports paliers s'ils sont en aluminium, le frein s'il est de la version 4 pistons, les jantes, l'arbre et les moyeux arrières sont marqués.

Toutes les pièces du Châssis doivent être d'origine, à l'exception des accessoires suivants : siège, volant, visserie, porte-couronne, rotules, roulements, moyeux de volant, bague de pivot et de voie.

La fixation du spoiler peut être CIK ou vissée (voir Article 4.1 du Règlement Technique F.F.S.A.).

Les anciens Châssis FORMULE France 1998 et 1999 (arbre de 30 mm) doivent être en conformité avec le marquage.

Conformité impérative avec le plan.

Carrosserie (carénage avant, caissons latéraux, panneau frontal).

Sont autorisées :

1/ Carrosserie CIK 02.

2/ Carrosserie KG UNICO avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.

3/ Carrosserie KG STILO EVO avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.

4/ Carrosserie KG SK FP7 avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.

Carrosserie (protection de roue arrière) : obligatoire, du modèle KG CIK, avec supports spécifiques marqués.

Kit de sécurité d'axe de levier de frein obligatoire.

Article 2 – Pneus

VEGA Sec KFH

Dim. av. : 10 x 4,50-5

Dim. ar. : 11 x 7,10-5.

Article 3 – Porte-numéro

Idem dispositions générales.

Article 4 – Moteur

Moteur « KFS 100 (ex-FORMULE FFSA 2001) » exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche déposée à la F.F.S.A. et à la nomenclature des pièces d'origine déposée à la F.F.S.A.

En particulier :

Marquage du carter, de la culasse, et du cylindre obligatoire.

Numérotation française sur le carter droit.

Plaque d'identification obligatoire, avec marquage et numérotation française.

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode B avec Plug Insert » du Règlement Technique.

Alésage maximum conforme à la fiche Moteur déposée à la F.F.S.A.

Piston d'origine IAME à 2 segments, avec les 2 segments présents.

Méthode de mesure des diagrammes : voir section « 2 – Mesures et contrôles du Règlement Technique ».

Toutes les pièces doivent être d'origine, roulement à contact oblique interdit, marque des roulements et bague étanche libre.

Un seul joint d'embase autorisé d'épaisseur nominale 0,4 mm.

Article 5 – Carburateur

Carburateur TILLOTSON HL 304, brut de fonderie, diamètre maxi du venturi 22,7 mm, avec prise de dépression d'un diamètre intérieur maximum de 3 mm toutes cotes et pièces d'origine, à l'exception de ce qui suit.

Les joints de carburateur adaptables sont autorisés, sous réserve qu'ils soient en tous points conformes à ceux d'origine (dimensions, forme, matière).

Silencieux d'aspiration : type FREE LINE AL 22 PS, la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine et non recoupée. L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera d'origine.

L'entretoise thermique (épaisseur 5 mm +/- 0,5), ainsi que les deux joints d'admission sont obligatoires.

Article 6 – Echappement

Pot marqué. Strictement conforme à la fiche du Moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'adac n'est pas obligatoire. Silencieux additionnel marqué KFS obligatoire.

Article 7 – Allumage

Origine. **Deux modèles : SELETTRA Power-pack (2000) et SELETTRA Digital K (2008)**, aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine, à la fiche du Moteur et au catalogue des pièces d'origine déposés à la F.F.S.A.

En particulier :

- clavette de rotor non modifiée obligatoire,
- boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie :

- marque libre,
- batterie sèche,
- 12 V,
- longueur 14 cm mini et 16 cm maxi,
- largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi,
- hauteur : 9 cm mini et 10 cm maxi,
- poids : 2 500 g mini,
- se montant dans le support d'origine.

Bougie : marque NGK modèle BR10EG, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Article 8 – Transmission

Par chaîne.

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle côté embrayage par fraisage, dans le respect du dessin joint à la fiche du Moteur.

Embrayage : toutes les pièces doivent être conformes à la fiche Moteur.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine « IAME », sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage « IAME », dimensions et tolérances suivant fiche technique), à l'exception du pignon.

Article 9 – Matériaux

Sous quelque forme que ce soit le titane, le magnésium et la céramique, même en revêtement, sont interdits sur toutes les pièces (Châssis, Moteur, embrayage, roulements, etc ...).

Article 10 – Poids

KFS 100 JEUNE → Kart complet plus pilote en tenue : **145 kg minimum**.

KFS 100 → Kart complet plus pilote en tenue : **158 kg minimum**.

Notes :

Tout pilote KFS 100 JEUNE qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100, en respectant le poids KFS 100.

Tout pilote KFS 100 qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100 JEUNE, en respectant le poids KFS 100 JEUNE.

Article 11 – Précision

Sauf éléments contraires dans le présent règlement, toutes les dispositions générales sont applicables.

Les spécifications du règlement du KFS 100, en ce qui concerne les pièces d'origine et les marquages, sont explicitées dans le document « KFS 100 2013 : pièces d'origine et marquage ».

(NB : on entend par marquage : "FFSA" ou "KFS")



Matériaux

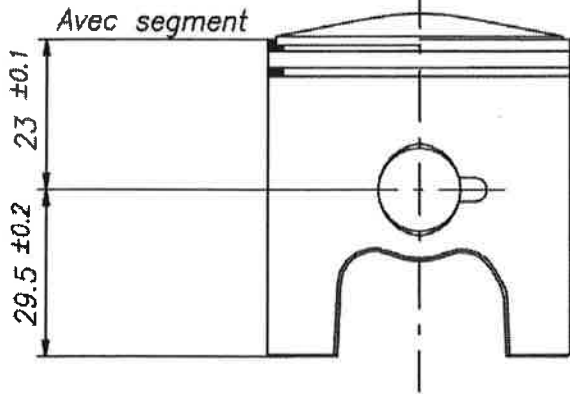
- Bielle : acier
- Vilebrequin : acier
- Culasse : aluminium
- Cylindre : aluminium
- Chemise : fonte
- Carter : aluminium
- Piston : aluminium
- Segments : fonte
- Pot d'échappement : tôle d'acier.

Caractéristiques générales

- Cylindrée en cote d'origine : 99,19 cm³
- Alésage d'origine : 52,40 mm
- Alésage maximum : 52,61 mm
(pour une cylindrée de 100 cc.)
- Course : 46 mm
- Refroidissement : air
- Admission : jupe de piston
- Carburateur : 1, TILLOTSON HL304E ou HL304F
- Nombre de transferts : 4
- Nombre de lumière d'admission : 1
- Nombre de lumières d'échappement : 2
- Forme de la chambre de combustion :
sphérique, suivant le gabarit de contrôle
- Allumage : SELETTRA 4 pôles
ou SELETTRA DIGITAL K
- Nombre de segments : 2, impérativement
présents
- Entre-axe de la bielle : 96 mm
- Palier de pied de bielle : 14 x 18 x 17,5
- Palier de tête de bielle : 18 x 24 x 15
- Palier de vilebrequin : 25 x 52 x 15,
roulements 6205
- Plaque d'identification, avec numérotation
française et marquage , impérativement
présente et non pliée.

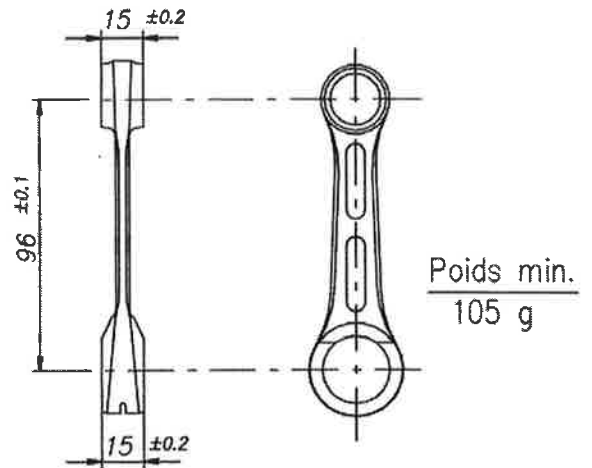
PISTON

2 segments obligatoirement présents



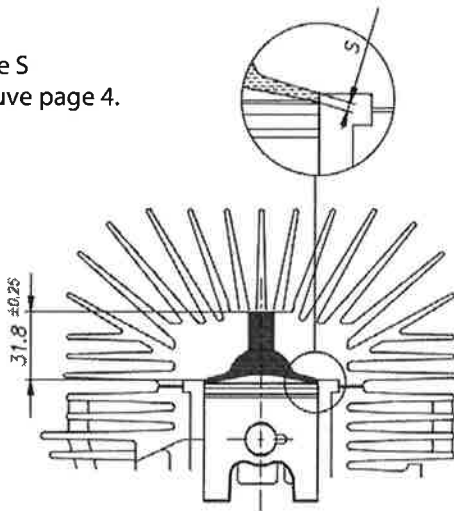
Marque IAME exclusivement

BIELLE



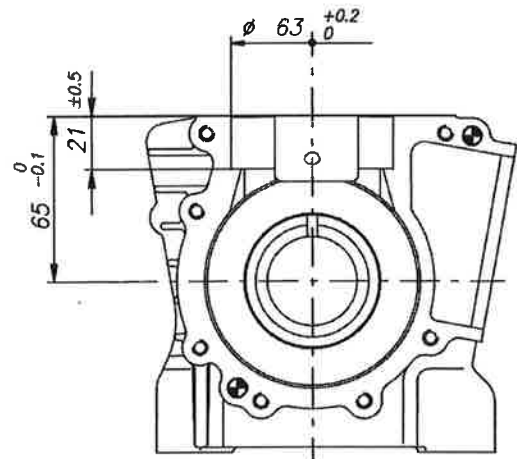
CULASSE

La cote S se trouve page 4.



Forme suivant gabarit de contrôle
Marquage obligatoire

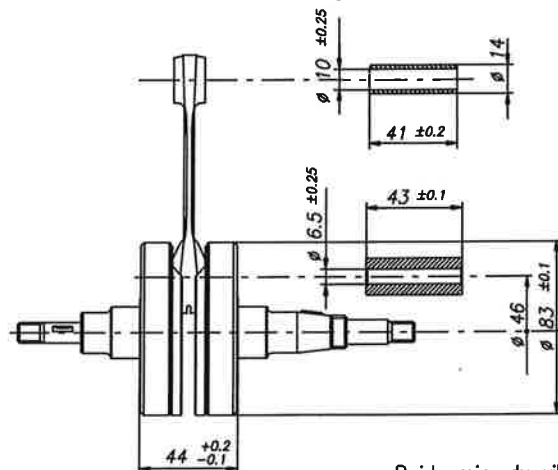
CARTER



Marquage et numérotation française obligatoire sur le carter droit

VILEBREQUIN

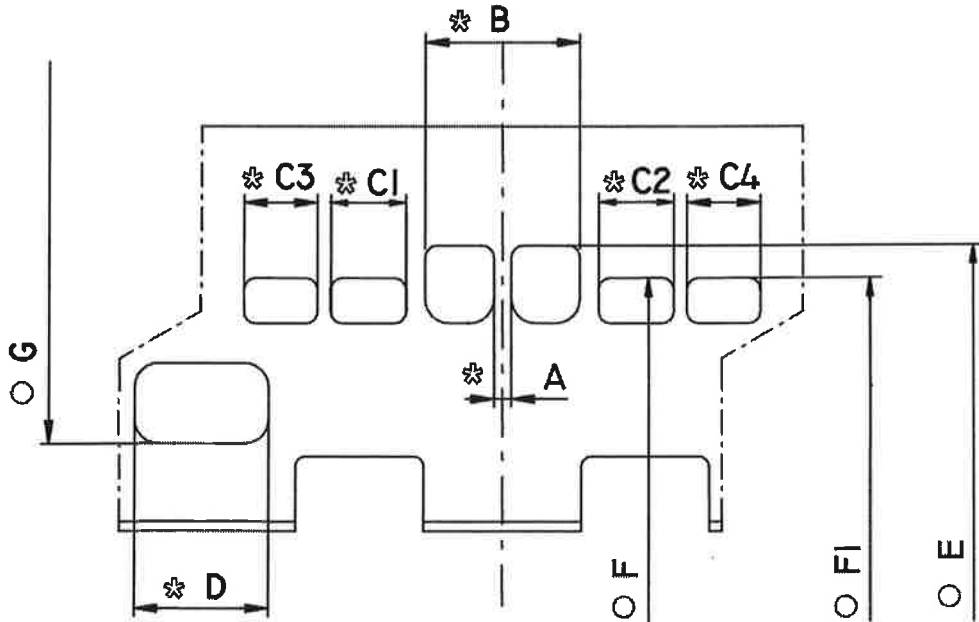
Filetage côté allumage
M8 ancien modèle
ou M10 nouveau modèle



Poids min. de l'axe
de piston 21.5 g

Poids min. du vilebrequin complet 1680 g

DEVELOPPE DE LA CHEMISE



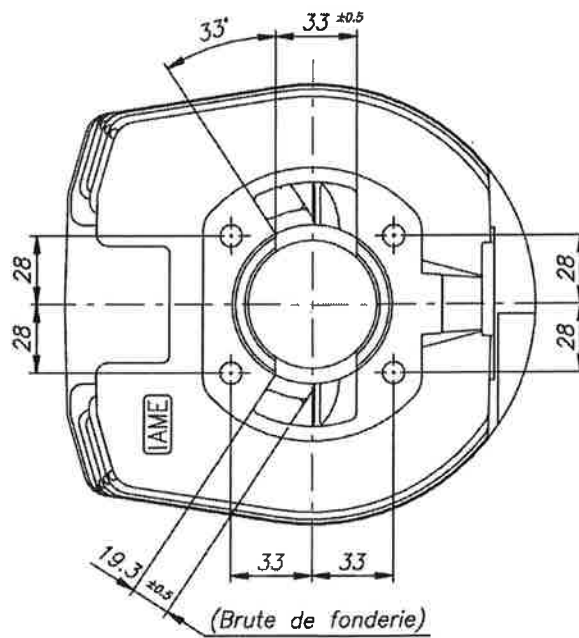
A	$\geq 4 \text{ mm}$
B	$\leq 40.5 \text{ mm}$
C1 = C2	$\leq 19.5 \text{ mm}$
C3 = C4	$\leq 19.2 \text{ mm}$
D	$\leq 35.5 \text{ mm}$

Les cotes F, FI, E et G se trouvent page 4.

* LECTURE CORDALE

○ LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2 mm

CYLINDRE CHEMISE (vue de dessous)



Marquage obligatoire

CYLINDRE CHEMISE ancien modèle

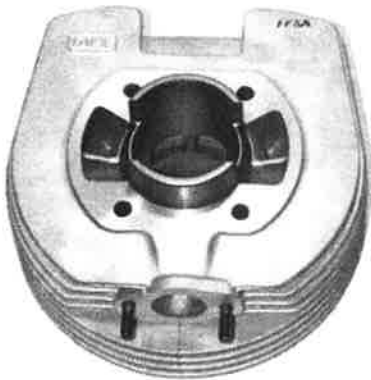
CYLINDRE CHEMISE nouveau modèle

ASPECT EXTERIEUR



Ailette usinée au-dessus de l'admission

MARQUAGE



Visible du dessous



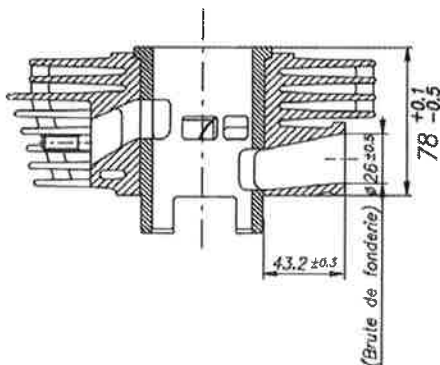
Visible du dessus

MESURES

- Volume minimum de culasse : 8,8 cc.
(méthode B avec plug-insert)
- Distance minimum piston/culasse, S : 0,90 mm

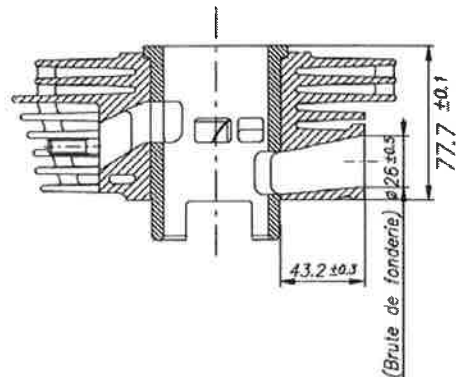
Diagrammes mesurés avec une cale de 0,2 mm

- Echappement, E : 169° maximum
- Transferts, F et FI : 127° maximum
- Admission. G : 161° maximum



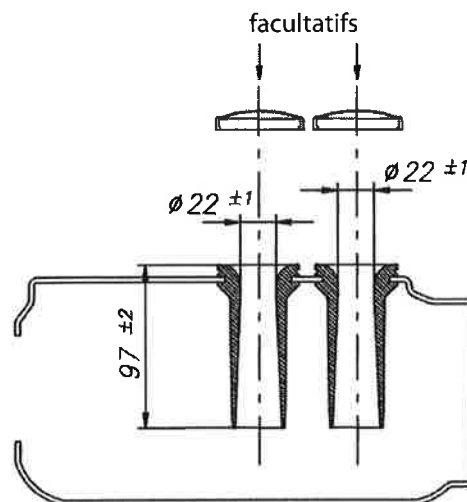
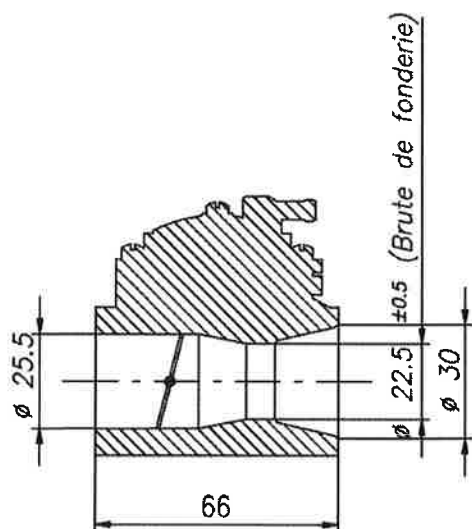
- Volume minimum de culasse : 8,4 cc.
(méthode B avec plug-insert)
- Distance minimum piston/culasse, S : 0,85 mm

- Echappement, E : 174° maximum
- Transferts, F et FI : 127° maximum
- Admission. G : 161° maximum.



- Joint d'embase : 1 seul joint autorisé, modèle d'origine, épaisseur nominale 0,4 mm.

CARBURATEUR ET ACCESSOIRES



- **Carburateur de marque TILLOTSON, modèle HL304E ou HL304F, strictement d'origine, y compris les membranes et les joints de membranes. Toute retouche est interdite, y compris le diamètre des conduits et les plans de joints.**

- **Diamètre intérieur de la prise de dépression : 3 mm maximum.**

- **Épaisseur des joints et membranes :**

Membrane de pompe :

Mini : 0,11 mm Maxi : 0,16 mm

Membrane principale :

Mini : 0,13 mm Maxi : 0,17 mm

Joints de membrane (avant écrasement) :

Mini : 0,45 mm Maxi : 0,56 mm

- **Conduit de bas régime :**

- ♦ **Ø « axe de la vis » :**

Mini : 0,85 mm Maxi : 0,92 mm

- ♦ **Perçage de diffusion :**

1^{er} (ralenti) :

Mini : 0,68 mm Maxi : 0,74 mm

2^{ème} (principal) :

Mini : 0,99 mm Maxi : 1,05 mm

3^{ème} (air) (oblique) :

Mini : 0,86 mm Maxi : 0,92 mm

- **Conduit de haut régime :**

Mini : 1,58 mm Maxi : 1,64 mm.

- **Adaptateur de silencieux d'admission plastique ou aluminium marqué.**

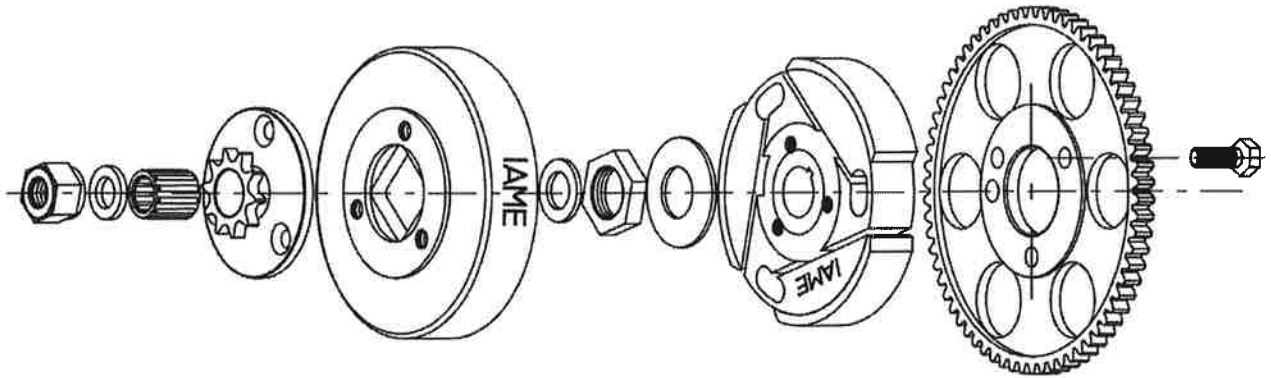
- **Silencieux d'admission FREE LINE AL22PS**

- Bride de liaison caoutchouc d'origine, non recoupée.

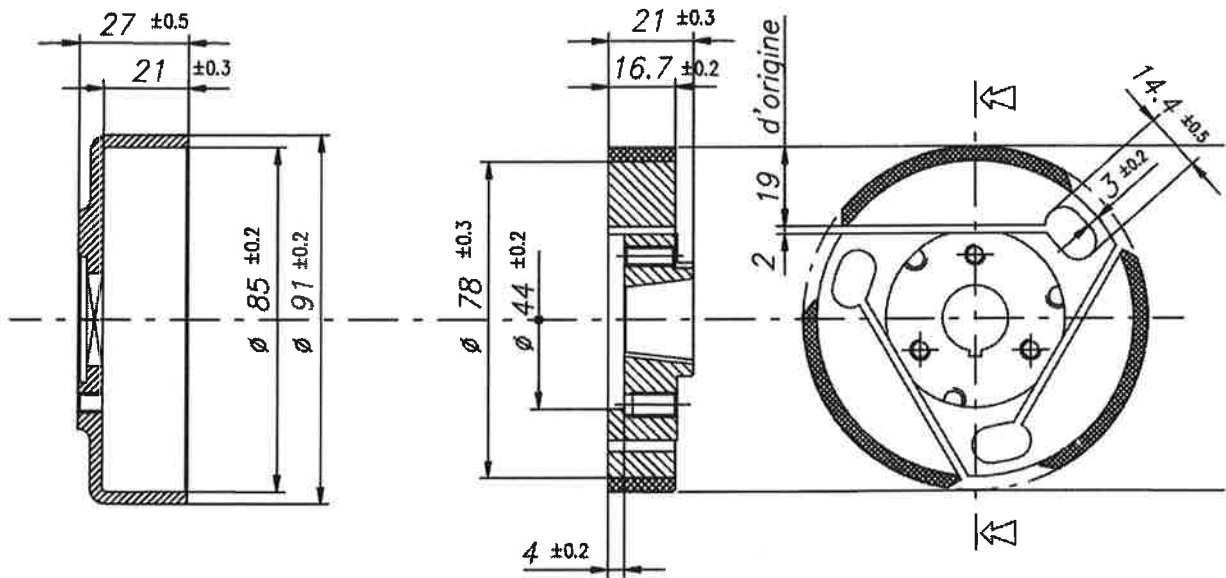
- **Entretoise thermique (moteur/carburateur)**

- **Strictement d'origine, épaisseur 5 mm ± 0,5, ainsi que les 2 joints d'admission obligatoires.**

EMBRAYAGE



La marque IAME sur le pignon n'est pas présente sur tous les moteurs.

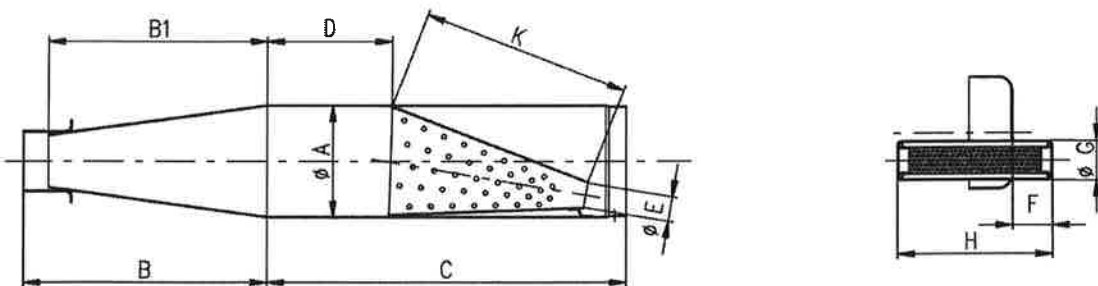


Poids min. 292 g

Poids min. 460 g

POT D'ÉCHAPPEMENT

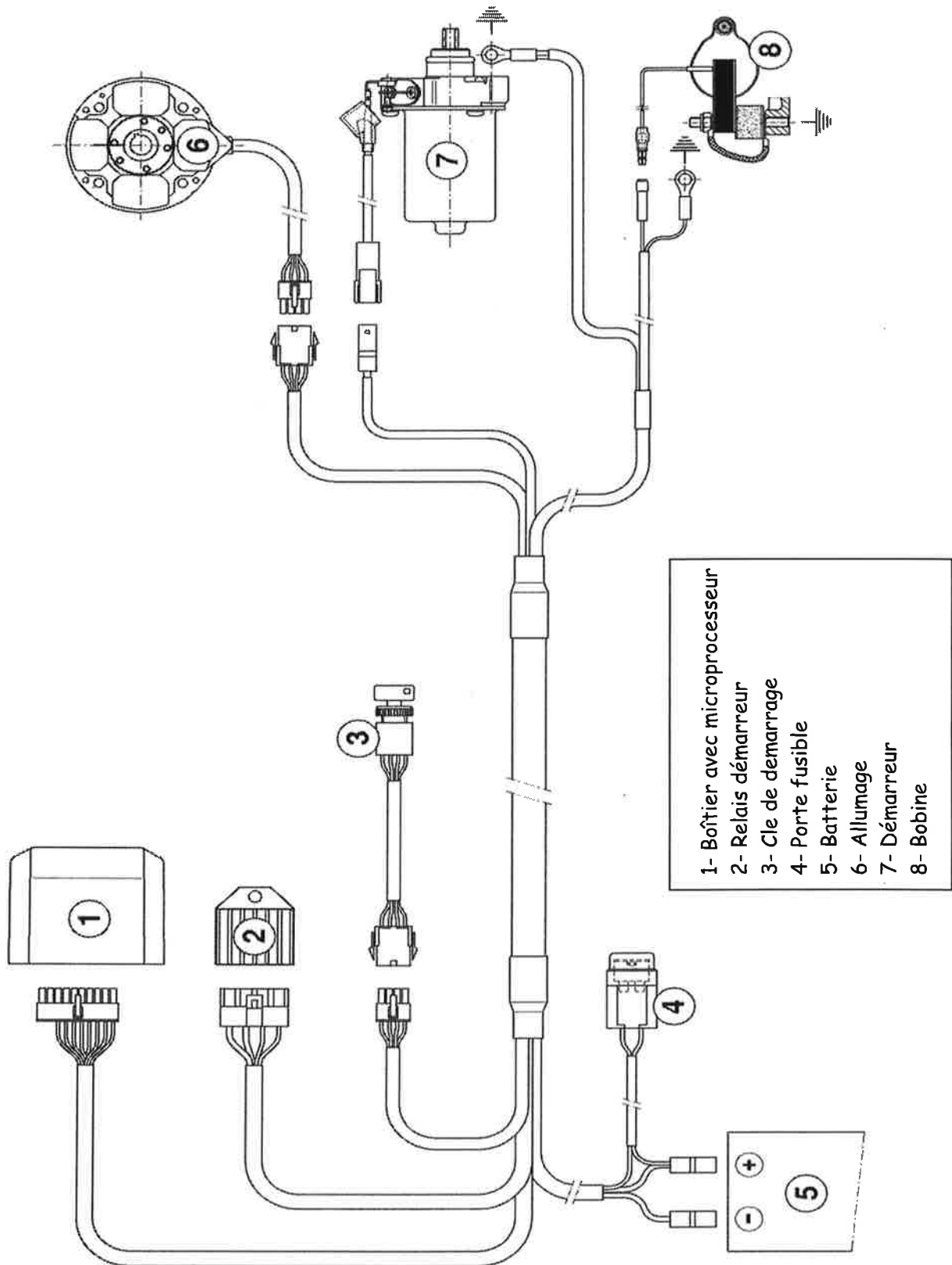
Marquage obligatoire sur le pot d'échappement

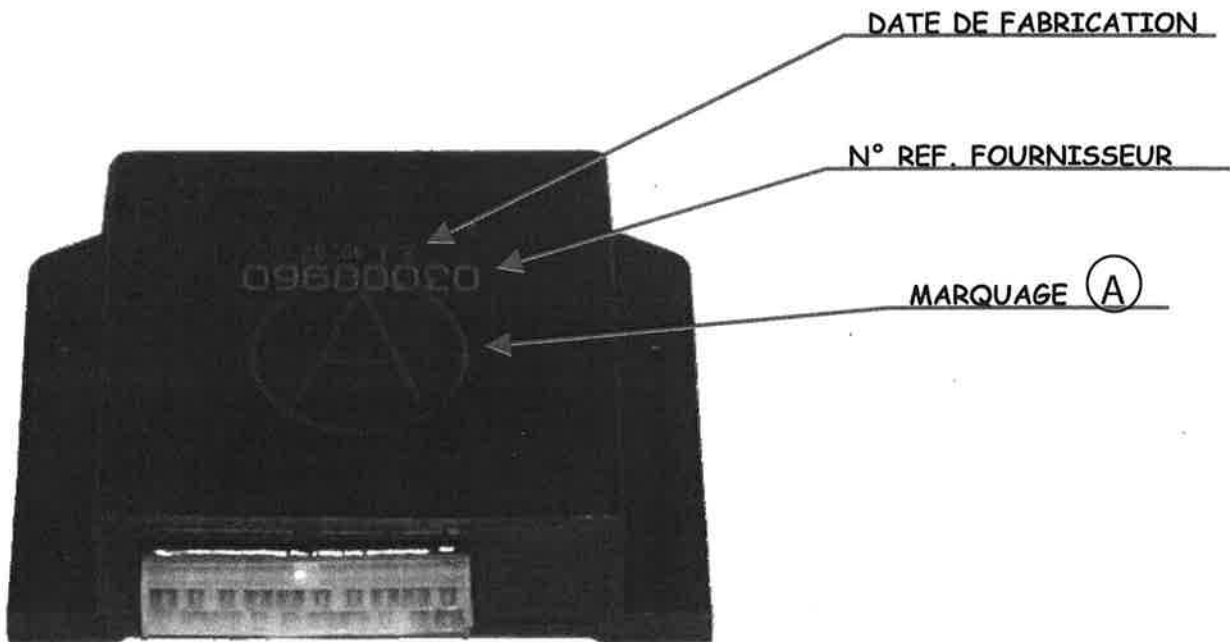
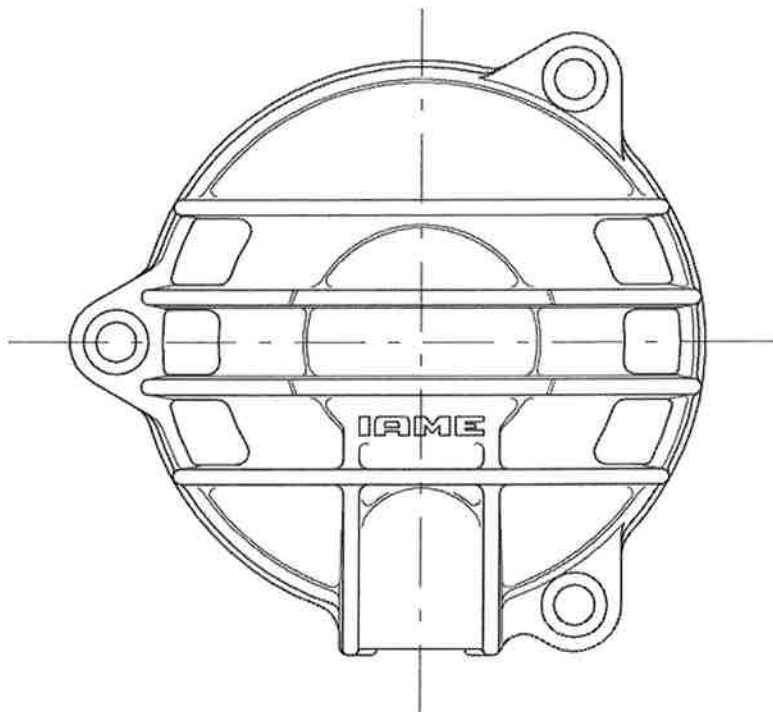


A: 90 ± 3	C: 320 ± 3	F: 39 ± 3
B: 215 ± 5	D: 120 ± 3	G: 35 ± 3
B1: 190 ± 3	E: 24 ± 3	H: 134 ± 3
		K: 180 ± 3

Silencieux d'échappement strictement d'origine et marqué KFS obligatoire

SCHEMA CIRCUIT ELECTRIQUE ALLUMAGE DIGITAL "K"



MARQUAGE DU BOITIER ELECTRONIQUE**COUVERCLE ALLUMAGE optionnel avec allumage SELETTRA DIGITAL "K"**

KFS 125

F. F. S. A.

PERMIS D'ORGANISATION

N° ...C.K.3...

DATE ...12/12/2012...

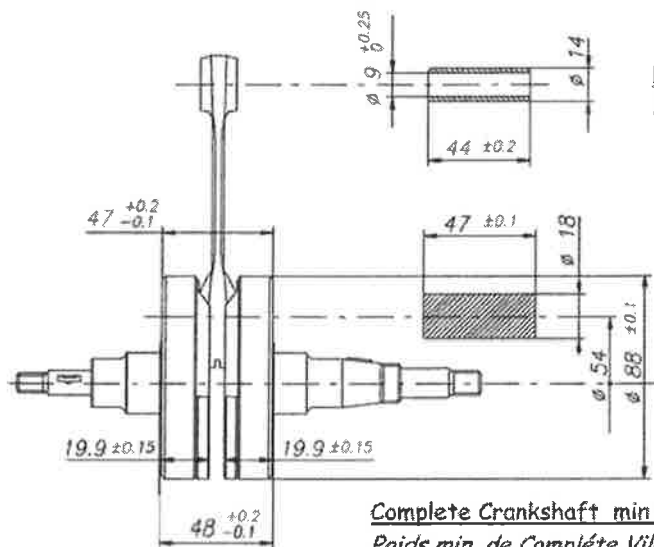
Moteur KFS 125

Page 1 / 9

		FEATURES - CARACTERISTIQUES	
		Cylinder volume <i>Volume du cylindre</i>	123.67 cm ³
		Bore <i>Alésage</i>	54.00 mm
		Max. theoretical bore <i>Alésage théorique max.</i>	54.28 mm
		Stroke <i>Course</i>	54 mm
		Distance between Conrod Centers <i>Longuer (entre axe) de la bielle</i>	102 mm
		Inlet System <i>Système d'admission</i>	Reed valve <i>À clapets</i>
		Number of Carbs <i>Nombre de carburateurs</i>	1
		Tillotson HL Carb <i>Carburateur Tillotson HL</i>	HL-304 E
SELETTRA Ignition <i>Allumage SELETTRA</i>	Digital "K"	Inlet / exhaust ports number <i>N° lumiere admiss. / échapp.</i>	3 / 2
Big end conr. Ball-bearing diam. <i>Diamètre palier tête de bielle</i>	18x24x15	Combustion chambre shape <i>Forme chambre de combustion</i>	Spherical <i>Spherique</i>
Small end conr. Ball-bearing diam. <i>Diamètre palier du vilebrequin</i>	14x18x17.5	Chamber shape Volume <i>Volume chambre de combustion</i> Méth. B avec plug-insert	10,5 cm ³ min.
Crankshaft ball-bearing diam. <i>Diamètre palier du vilebrequin</i>	25x52x15	Number of piston rings <i>Nombre de Segments</i>	1

DESCRIPTION OF THE MATERIAL DESCRIPTION DES MATERIAUX		PISTON
Conrod material <i>Matériel de la bielle</i>	Steel <i>Acier</i>	
Crankshaft material <i>Matériel du vilebrequin</i>	Steel <i>Acier</i>	
Head material <i>Matériel de la culasse</i>	Aluminium	
Cylinder material <i>Matériel du cylindre</i>	Aluminium	
Liner material <i>Matériel de la chemise</i>	Iron <i>Fonte</i>	
Crankcase material <i>Matériel du carter</i>	Aluminium	<p style="text-align: center;">DISTANCE BETWEEN CONROD CENTERS ENTRE AXE DE LA BIELLE</p>
Piston material <i>Matériel du piston</i>	Aluminium	
Piston rings material <i>Matériel des segments</i>	Iron <i>Fonte</i>	
Exhaust muffler material <i>Matériel du pot d'échappement</i>	Sheet-steel <i>Tôle acier</i>	
Ball-bearings type <i>Roulements type</i>	6205 C4	

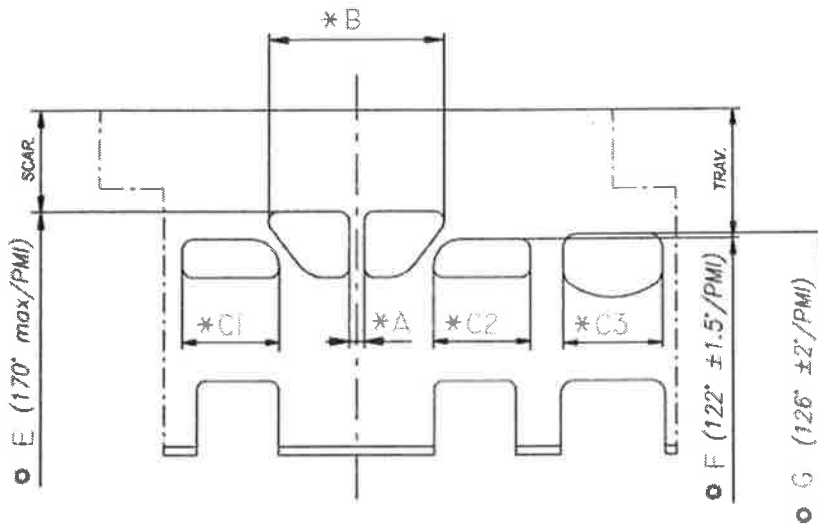
CRANKSHAFT - VILEBREQUIN 2010



Piston pin, min weight. 28g
Poids min. de l'axe de piston

Complete Crankshaft min weight. 1900 g.
Poids min. de Complète Vilebrequin

CYLINDER DEVELOPMENT - DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE

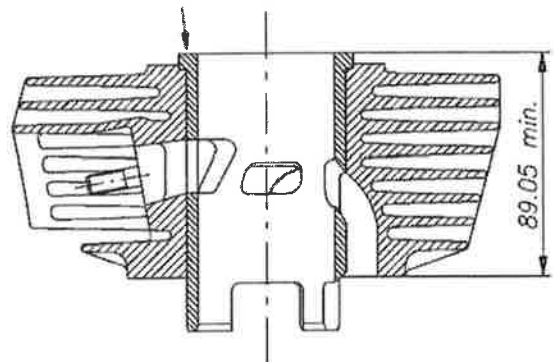
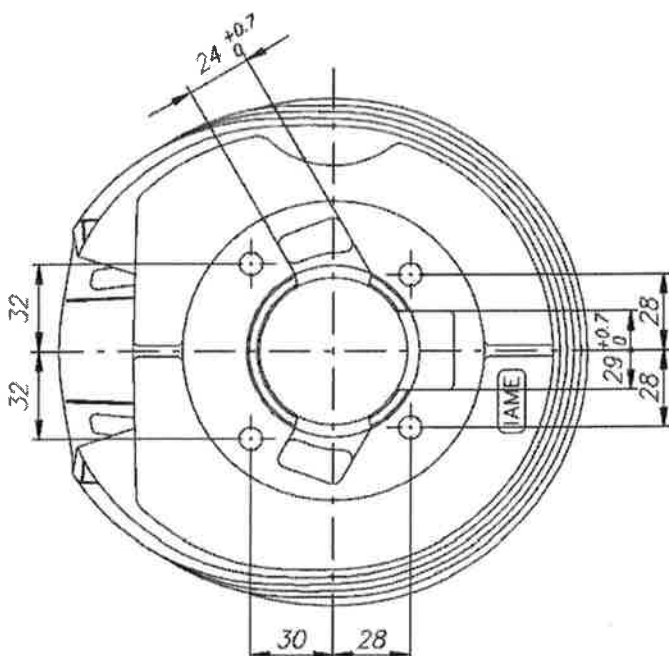


A	$\geq 4 \text{ mm}$
B	$\leq 50.5 \text{ mm}$
C1 = C2	$\leq 25.5 \text{ mm}$
C3	$\leq 28.5 \text{ mm}$
E	170° max
F	$123,5^\circ \text{ max}$
G	128° max

- * **CHORDAL READING**
LECTURE CORDALE
- **ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2 mm GAUGE**
LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2 mm

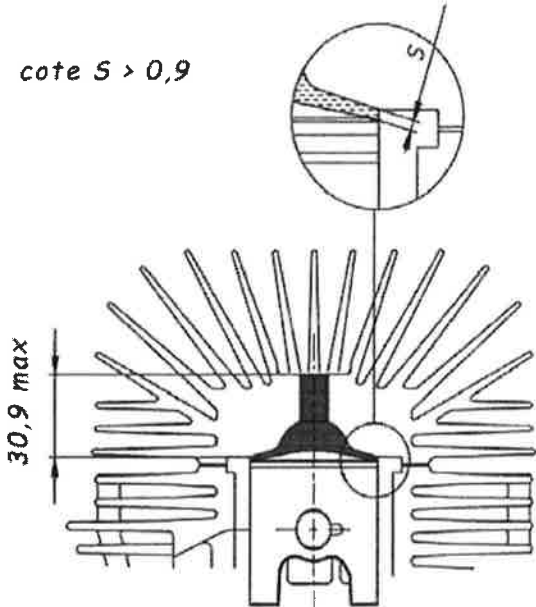
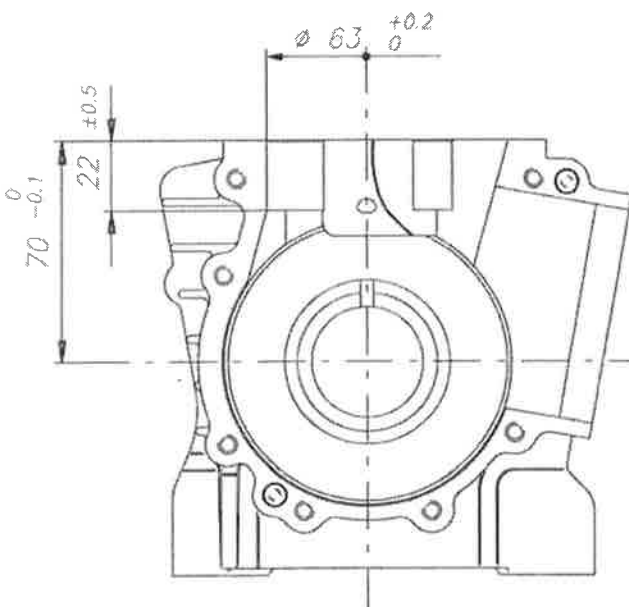
CYLINDER BASE VIEW
VUE DE LA BASE DU CYLINDRE

CYLINDER CROSS SECTION VIEW
VUE EN SECTION DU CYLINDRE

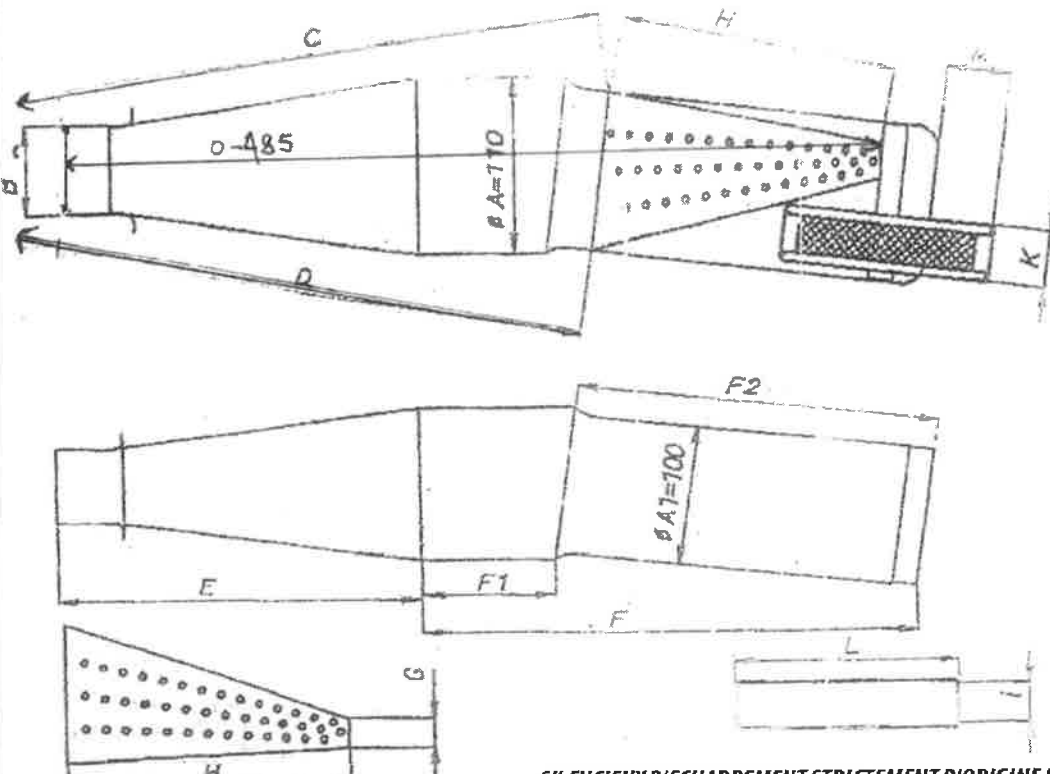


marquage KFS obligatoire

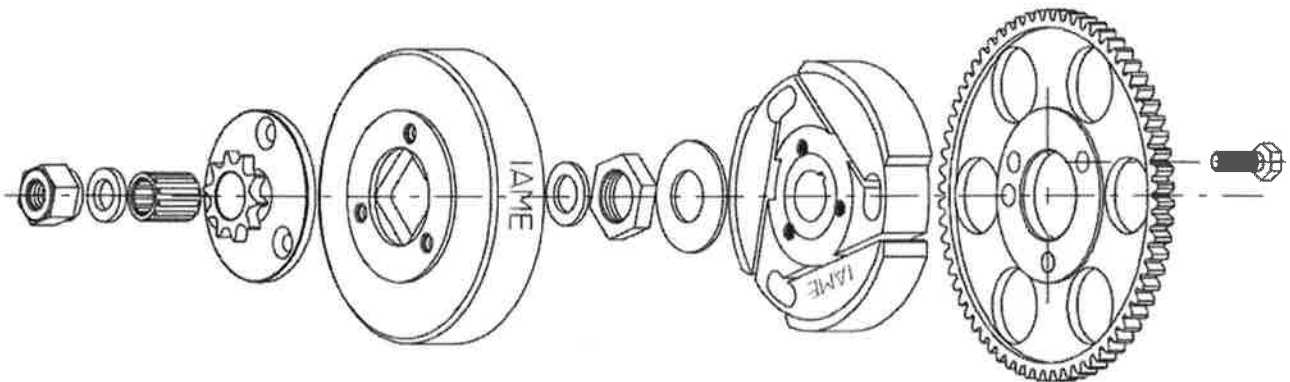
Peso cilindro e guarnizione scarico $2850 \pm 40 \text{ g}$

COMBUSTION CHAMBER VIEW VUE DE LA CHAMBRE DE COMPRESSION	CRANKCASE INSIDE VIEW VUE A' L' INTERIEUR DU CARTER
<p>cote $S > 0,9$</p>  <p>30,9 max</p> <p>Forme suivant gabarit de contrôle Marquage KFS obligatoire</p>	 <p>$\phi 63 \begin{smallmatrix} +0.2 \\ 0 \end{smallmatrix}$</p> <p>70 $\begin{smallmatrix} 0 \\ -0.1 \end{smallmatrix}$</p> <p>22 ± 0.5</p> <p>Marquage KFS et numérotation française sur le carter droit.</p>

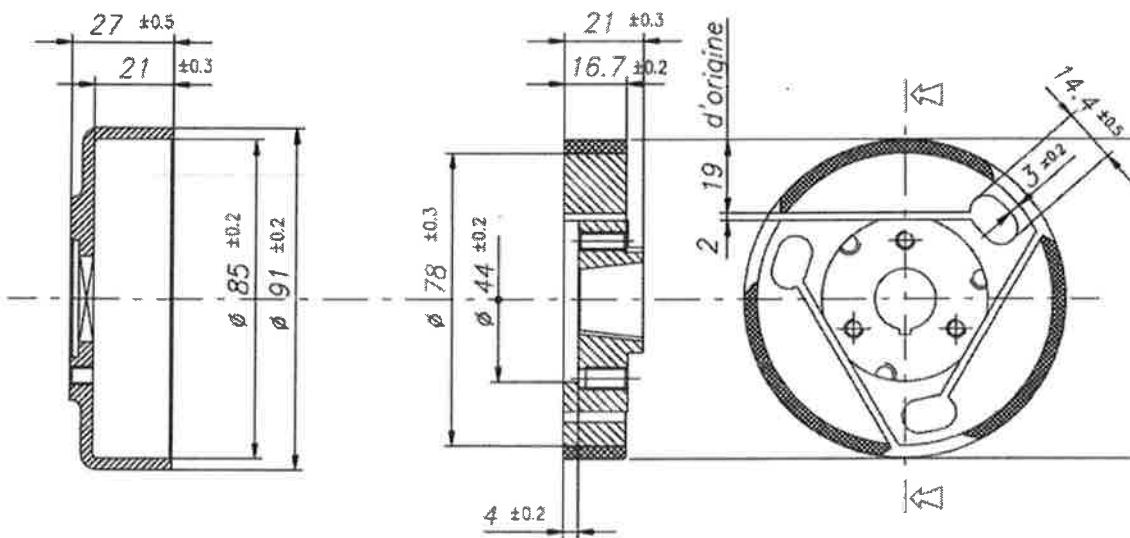
EXHAUST MUFFLER VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU SILENCIEUX D' ECHAPPEMENT

	<p>Cotes : (en mm) tolérance/diam. : ± 1 tolérance/long. : ± 5</p> <p>A : diam 100 A1 : diam 110 B : diam 54 C : 344 D : 337 E : 214 F : 312 G : diam 22 H : 172 I : diam 21 K : diam 35 L : 130 M : 36 F1 : 96 F2 : 218 O : 485</p>
<p>SILENCIEUX D' ECHAPPEMENT STRICTEMENT D' ORIGINE ET MARQUE KFS OBLIGATOIRE</p>	

DESCRIPTION OF THE CLUTCH - DESCRIPTION DE L' EMBRAYAGE 2010



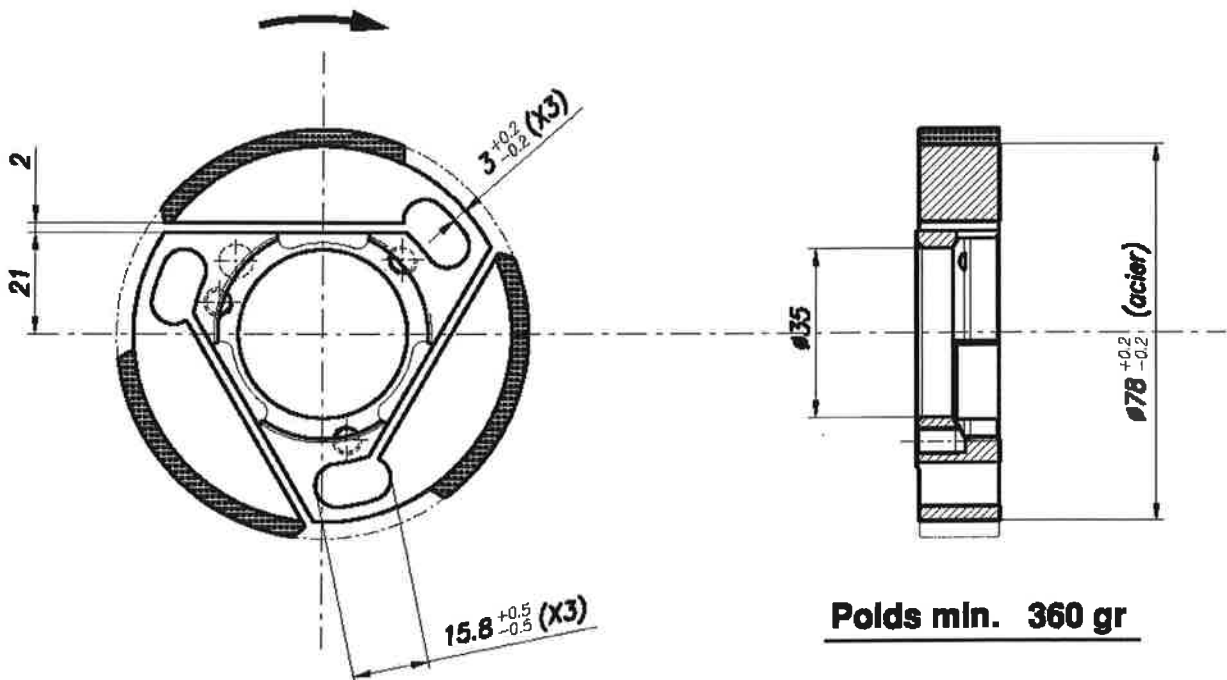
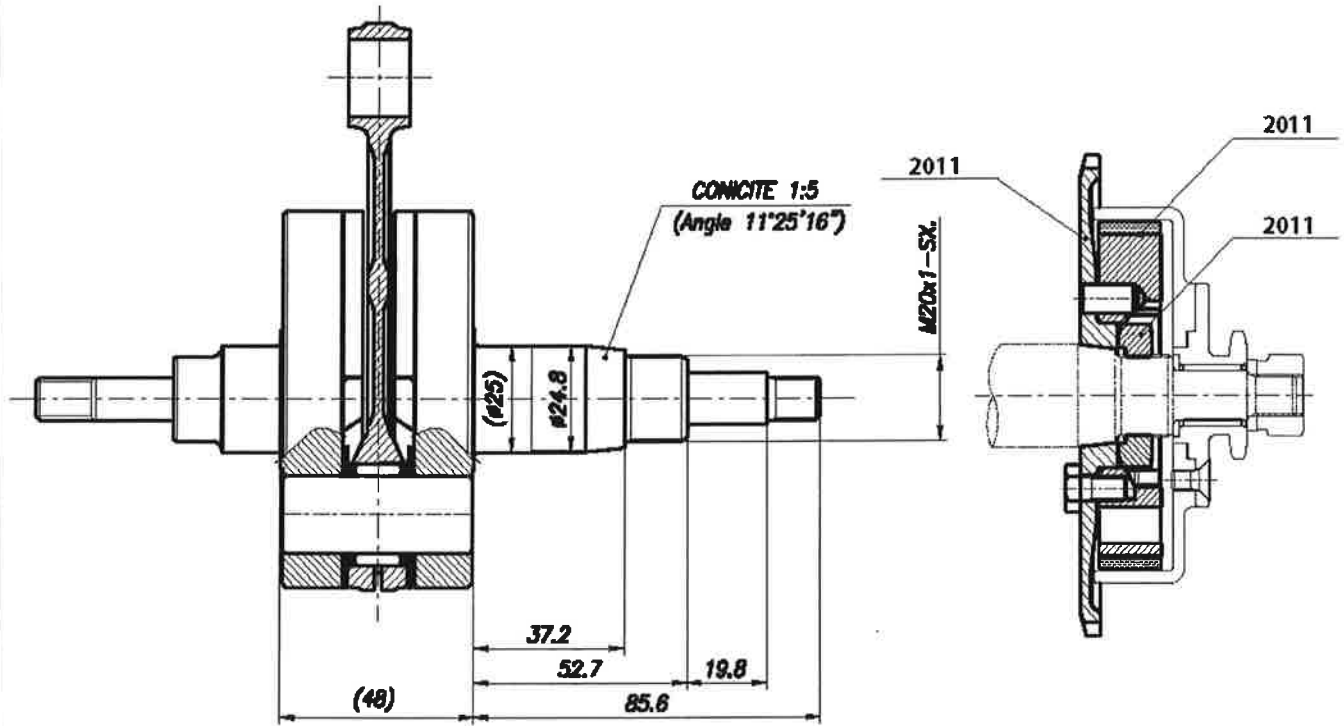
La marque IAME sur le pignon n'est pas présente sur tous les moteurs



Poids min. 292 g

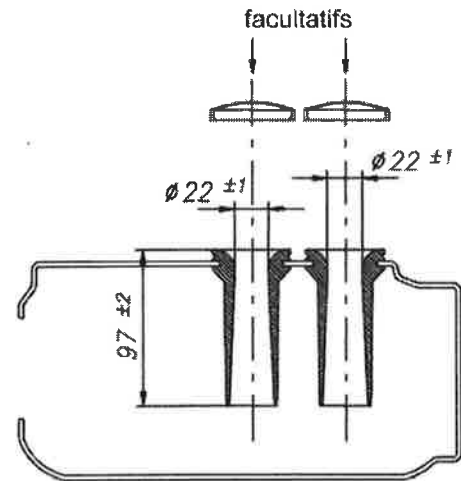
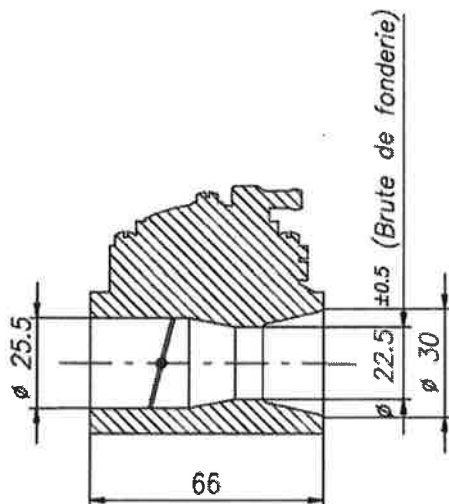
Poids min. 460 g

Vilebrequin et embrayage 2011



Poids min. 360 gr

Carburateur, boîte à clapets et accessoires



- Carburateur de marque TILLOTSON, modèle HL304E strictement d'origine, y compris les membranes et les joints de membranes. Toute retouche est interdite, y compris le diamètre des conduits et les plans de joints.

- Diamètre intérieur de la prise de dépression : 3 mm maximum.

- Epaisseur des joints et membranes :

- Membrane de pompe :

- Mini : 0,11 mm Maxi : 0,16 mm

- Membrane principale :

- Mini : 0,13 mm Maxi : 0,17 mm

- Joints de membrane (avant écrasement) :

- Mini : 0,45 mm Maxi : 0,56 mm

- Conduit de bas régime :

- ♦ Ø « axe de la vis » :

- Mini : 0,85 mm Maxi : 0,92 mm

- ♦ Perçage de diffusion :

- 1^{er} (ralenti) :

- Mini : 0,68 mm Maxi : 0,74 mm

- 2^{ème} (principal) :

- Mini : 0,99 mm Maxi : 1,05 mm

- 3^{ème} (air) (oblique) :

- Mini : 0,86 mm Maxi : 0,92 mm

- Conduit de haut régime :

- Mini : 1,58 mm Maxi : 1,64 mm.

- Adaptateur de silencieux d'admission aluminium marqué FFSA ou KFS

- Silencieux d'admission FREE LINE AL22PS

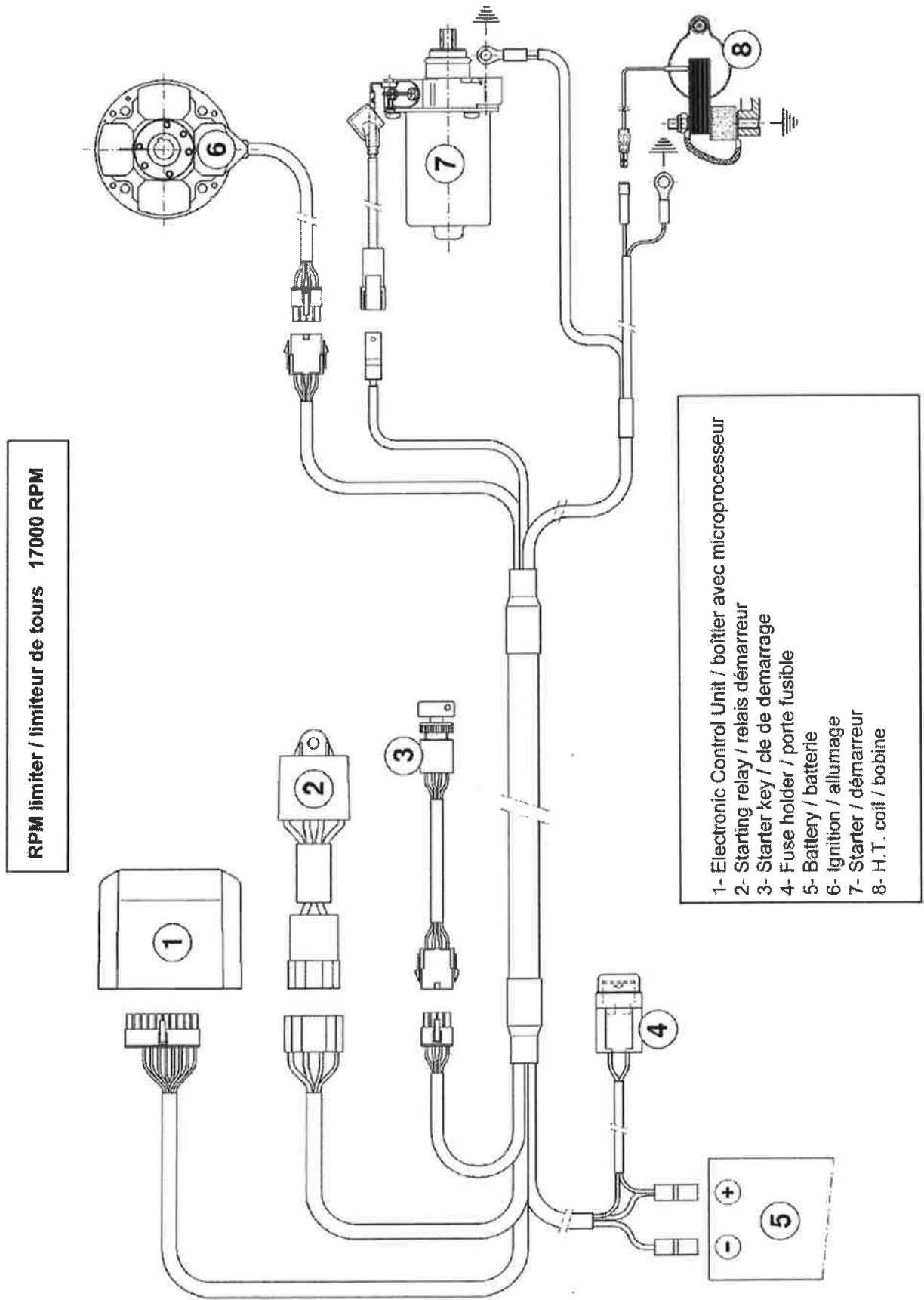
- Bride de liaison caoutchouc d'origine, non recoupée.

- Boîte à clapets et clapets

- Couvercle et boîte à clapets marqués KFS

- Clapets Fibre épaisseur minimum 0,30

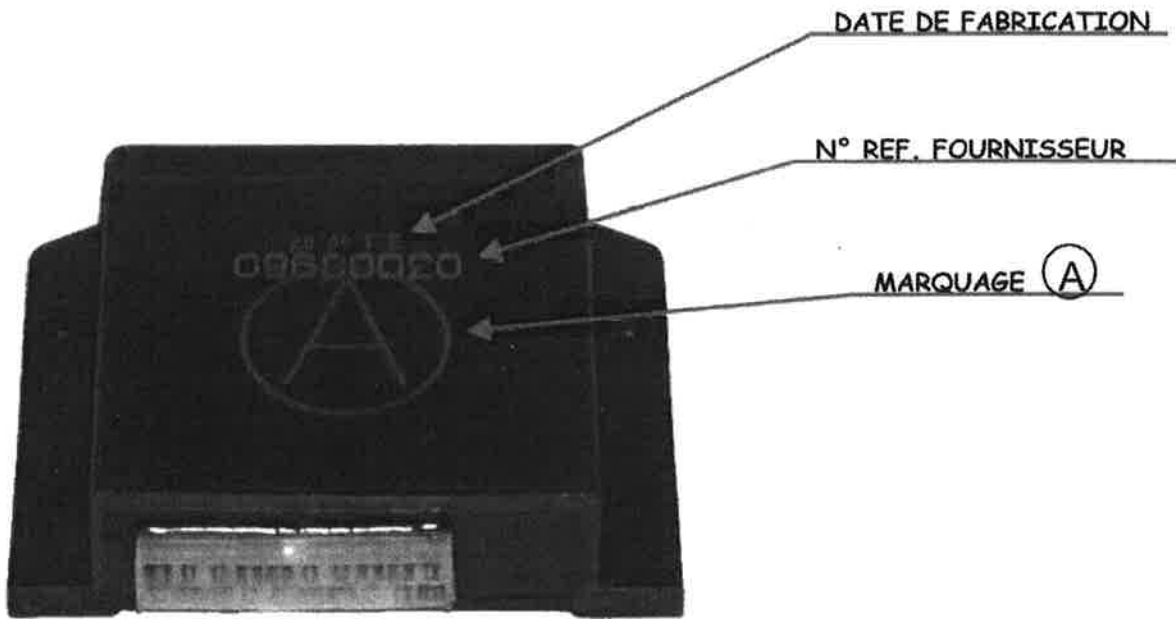
WIRING DIAGRAM - SCHEMA CIRCUIT ELECTRIQUE



RPM limiter / limiteur de tours 17000 RPM

- 1- Electronic Control Unit / boîtier avec microprocesseur
- 2- Starter relay / relais démarrage
- 3- Starter key / cle de démarrage
- 4- Fuse holder / porte fusible
- 5- Battery / batterie
- 6- Ignition / allumage
- 7- Starter / démarreur
- 8- H.T. coil / bobine

ELECTRONIC BOX MARKING MARQUAGE DU BOITIER ELECTRONIQUE



Représentants Challenge KFS 2013



F. F. S. A.

FEDERATION FRANÇAISE D'ORGANISATION

N° CR 3

DATE 12/12/2012

- J-M. GALLET
 - F. BASTIER
 - P. GOMMENDY
- } Toutes régions
-

Délégués Régionaux Challenge KFS 2013

- F. CHEVALLIER → Bourgogne Franche-Comté
et Ile-de-France.
- G. DENOIS → Aquitaine
- J-M. DUBOIS → Languedoc Roussillon
- F. LOPEZ et Midi-Pyrénées