COUPE DE FRANCE EUROPEAN BIKES 2026

Article 1 - Définition

KAPMEDIA ainsi que ses partenaires organisent sous l'égide de la F.F.M un cycle d'épreuve nommé « Coupe de France European Bikes ». Cette dernière est réservée aux possesseurs de machines répondant aux spécifications des articles ci-dessous.

Article 2 - Calendrier

Cette coupe de France comprend 6 épreuves se déroulant en même temps que le Championnat de France Superbike.

04 / 05 avril	Le Mans	ASM ACO
02 / 03 mai	Ledenon	MC Ledenon
30 / 31 mai	Nogaro	ASM Armagnac Bigorre
20 et 21 juin	Pau arnos	MC Pau arnos
01 / 02 août	le Vigeant	MC VVM
26 / 27 septembre	Magny cours	MC Nevers et de la Nièvre

Article 3 - Concurrents

La participation à la Coupe de France European Bikes est réservée aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Dans le cas d'une participation avec une licence une manifestation, le pilote doit la souscrire en ligne sur l'intranet fédéral a minima 72h avant l'épreuve. Ces pilotes ne marquent pas de points au classement général.

Les pilotes étrangers ont également la possibilité de souscrire une licence compétition française (NCO). Ils apparaissent alors au classement général.

Ne peuvent participer à la Coupe de France European Bikes, les pilotes :

*ayant participé au Championnat du Monde Superbike (WSBK 1000 et SSP 600) après l'année 2012.

*ayant marqué plus de 40 points durant un même week end de course et/ou au classement général du Championnat de France Superbike dans les catégories Superbike et Supersport 600, du Championnat d'Europe et du Monde de vitesse après 2013.

*ayant marqué plus de 45 points au Championnat du Monde d'Endurance, Superproduction et Stocksport après 2017.

L'organisateur de l'European Bikes se réserve le droit d'inviter un pilote de son choix en « Wild card » si ce dernier présente un intérêt pour la notoriété ou l'image de la coupe. Ce dernier n'apparait pas au classement final et ne marque pas de points.

Le pilote engagé en European Bikes et au classement Proto 2 ne peut pas participer à une autre catégorie le même week end de course.

Les pilotes ne correspondant pas aux critères énoncés ci-dessous sont invités à contacter l'organisateur de l'European Bikes afin de soumettre leur dossier à l'étude.

L'organisation se réserve le droit de refuser toute candidature qui, après étude du palmarès, ou du comportement du pilote, ne correspond pas à l'esprit (gentleman driver) de la Coupe de France European Bikes.

Article 4 – Adhésion et inscriptions

Le pilote désirant participer à la Coupe de France European Bikes doit adresser les deux bulletins dûment remplis accompagnés des règlements par épreuve (**chèque libellé à l'ordre de KAPMEDIA pour l'administratif, et TC RACING pour les courses**) à l'adresse suivante :

KAPMEDIA / Thierry CAPELA
33, rue du Sergent Hoff
94360 BRY SUR MARNE

Le montant de l'inscription administrative pour la saison est de **400€.** (Chèque à l'ordre de KAPMEDIA)
Le montant de l'inscription par course est de **600€** (frais de transpondeur inclus et retransmission média tv en live). Chèque à l'ordre **de TC RACING.**
Les pilote ne participant pas à la totalité de la coupe doivent s'acquitter de 80€ supplémentaires à rajouter aux 600€ soit au total **680€** par épreuve (frais de transpondeurs inclus).
Ces droits incluent la participation à 2 séances d'essais libres le vendredi, 2 séances de qualification et 2 courses.

CATEGORIE	ENGAGEMENT A L'ANNEE	ENGAGEMENT COURSE PAR COURSE	DETAILS DU PRIX DE L'ENGAGEMENT
Europeanbikes	**600€ par épreuve**	**680 € par épreuve**	Engagement à l'année : 600 € Engagement course par course : 680 € Participation aux frais FFM de diffusion TV : 200 € inclus. **

*** La réalisation d'une production TV sur les épreuves de FSBK est conditionnée à l'appel d'offres en cours lors de la publication du règlement. Dans le cas où celui-ci serait infructueux, cette participation ne sera pas demandée ou remboursée si elle a déjà été versée.*

Les demandes d'engagement doivent être envoyées 30 jours minimum avant la date de l'épreuve. **L'encaissement se fait 15 jours** avant l'ouverture des essais libres du vendredi matin. Passé cette date, aucun remboursement ne sera effectué. Des inscriptions tardives peuvent être acceptées sous réserve des places disponibles.

Aucun dossier incomplet n'est pris en compte.

Le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum en essai de chaque circuit.

En cas d'annulation de l'épreuve (sauf pendant son déroulement), les droits d'engagement sont restitués au pilote.

Le concurrent doit se présenter à l'entrée du circuit afin de récupérer ses pass. Les pilotes doivent respecter les dispositions des articles 21 et 22 du règlement du championnat de France SUPERBIKE.

Article 5 – Briefing

Un briefing obligatoire est organisé. Les pilotes sont tenus d'y assister (et d'émarger) lors de leur première participation de la saison à la Coupe de France European Bikes. Tout absence au briefing est sanctionné d'une amende de 75€.

Article 6 – Qualifications

Les qualifications se déroulent sur une durée de 25 minutes. Elles ne comportent pas de repêchage. Pour être qualifié, le pilote doit avoir effectué dans la séance qualificative un temps égal ou inférieur à 115 % du pilotes le plus rapide.

Il est prévu une séance d'essais chronométrés le samedi matin qui détermine la place sur la grille de la course 1 et une séance le dimanche matin qui détermine la place sur la grille de la course 2.
Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour ces essais.

Si un pilote n'avait pas de temps chronométrés à la suite de sa séance d'essais, le jury de l'épreuve à la possibilité de se référer aux temps des essais libres du vendredi ou de la séance d'essais chronométrés du samedi (pour la grille du dimanche) pour le repêcher. Le pilote doit solliciter ce repêchage le plus rapidement possible après la séance d'essais chronométrés. En tout état de cause ce concurrent s'élance de la dernière position de la grille.
Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs du samedi est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées sur décision du jury de l'épreuve par les meilleurs temps combinés enregistrés par les pilotes lors des essais libres du vendredi.

Article 7 – Course

La durée des courses est d'au minimum 30 minutes.
Dans le cas où la course est déclarée wet, elle peut être réduite de 3 tours.

Le jury de l'épreuve, sur demande du directeur de course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire la durée des essais et/ou des courses finales.

La composition de la grille de départ est affichée au tableau de l'organisation de la Coupe de France European Bikes. Le départ s'effectue conformément aux dispositions de l'article 3.1 bis des règles générales de vitesse sauf disposition contraire de l'organisation conformément aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 8 – Classement et prix

La Coupe de France European Bikes donne lieu à un classement général (classement scratch) ainsi qu'a un classement dénommé : Proto 2 si au minimum, 5 machines sont engagées sur la saison complète avant le 10 février 2026.

Le classement de la Coupe de France European Bikes est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves organisées.

Les éventuels ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement. Le classement ne sera définitif qu'après homologation par la FFM.

Les points sont attribués à chacune des courses de la façon suivante :

1er	25 pts	6ème	10 pts	11ème	5 pts
2ème	20 pts	7ème	9 pts	12ème	4 pts
3ème	16 pts	8ème	8 pts	13ème	3 pts
4ème	13 pts	9ème	7 pts	14ème	2 pts
5ème	11 pts	10ème	6 pts	15ème	1 pt

Les pilotes engagés en « Wild card » ne marquent pas de points au championnat.

PRIX
Durant la manifestation, un tirage au sort a lieu sous l'hospitality de la Coupe de France European Bikes chaque samedi. Il permet aux pilotes de gagner 12 pneumatiques offerts par Pirelli.

Des lots partenaires peuvent également être attribués pendant la saison. Pour y prétendre, il faut impérativement être inscrit sur un minimum de 3 épreuves.

Article 9 – Procédure de départ

Telle que définie à l'article 3.1 bis des règles générales pour les épreuves de vitesse et de l'article 9 du championnat de France Superbike pour les courses déclarés WET.
Tout coureur qui ne respecte pas les articles 3.1 bis, ~~et~~ 3.2 ou 3.4 des règles générales des épreuves de vitesse peut être sanctionné d'un passage par la voie des stands pendant la course.
Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

Article 10 – Arrêt d'une course

Si la course doit être arrêtée, la procédure est telle que définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 11 – Publicité et partenaires

L'organisation se réserve les surfaces nécessaires au placement des partenaires obligatoires ainsi que leurs emplacements sur les machines, et combinaisons des pilotes. Les autocollants sont distribués lors de la première épreuve et doivent être apposés sur la machine dès les essais libres du vendredi matin. Nul ne peut prendre le départ sans eux. Liberté est laissée aux pilotes pour prendre tout autre message publicitaire, sous réserve expresse que ce dernier ne concerne pas le même secteur d'activité qu'un annonceur ou un produit concurrent, de ceux de l'organisation ou frappé d'interdiction par la loi française. Tout manquement à cette règle se traduit par une mise hors course immédiate sans remboursement **des droits d'engagement**.

Chaque pilote doit posséder une tenue de coureur conforme à la règlementation FFM. Les bottes, gants, combinaisons et gants sont libres de marque. Toutefois l'écusson Pirelli et l'écusson Motul sont obligatoire sur la poitrine.

Article 12 – Assurance

L'organisateur de la manifestation où est intégrée la Coupe de France European Bikes a contracté une assurance couvrant sa responsabilité civile, conformément aux articles R331-30 et suivants du Code du Sport.

Article 13 – Officiels

Chaque manifestation est disputée sous la direction des officiels de la FFM.

Article 14 – Réclamations

Toute réclamation doit être présentée par écrit par le concurrent et accompagnée de la somme de 300€. Celle-ci n'est remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu. Elle doit être remise au directeur de course dans les 30 minutes suivant l'affichage des résultats.
Pour toute réclamation nécessitant le démontage d'un moteur, il est demandé une caution de 200€. Cette somme est remboursée si la machine s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue. Si une expertise plus approfondie est nécessaire, les

démontages des moteurs peuvent être effectués chez un représentant de la marque ou chez l'importateur.

Article 15 – Application du règlement

Tous les cas non prévus au règlement seront tranchés par la Commission Nationale de vitesse, conformément au code sportif national et à ses annexes. Toute infraction au présent règlement et aux règlements édictés par la FFM pourra être sanctionnée, en application du code de discipline et d'arbitrage.

Article 16 – Prescriptions générales

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M, le texte fédéral prévaut. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il convient de faire référence aux différents règlements fédéraux (code sportif, règlement général C.N.V, règlement du championnat de France SUPERBIKE, code disciplinaire).
En dernier ressort la décision du jury de la manifestation s'impose.

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur ou du promoteur Kapmedia en cas de vol ou de dégradation.

REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES

Article 1 – Généralités

Sont admises pour l'année 2026 toutes les machines de marques européennes et chinoise.
Exemple: Triumph, Bimota, Benelli, MV Agusta, BMW, KTM 990 RC, Ducati, N C R, Aprilia, Moto Morini, Moto Guzzi, CF moto, QJ motor.
Tous les types de moteur sont acceptés : bicylindres, quatre cylindres, trois cylindres, v4 ou L4, 4 temps à partir de 765cm3 minimum et 1300 ccm3 au maximum commercialisé ou prototype.
Pour la catégorie Proto 2, tous les châssis européens prototype reconnus sont acceptés.
Exemple : Kalex, Suter Kramer GP2 R, KTM RC8, Triumph 765, type moto 2.
Sont acceptées toutes les motorisations à partir de 600cc jusqu'à 900cc, quelle que soit leur marque. Cette catégorie est également monomarque Pirelli, basée sur le même règlement que la Coupe de France European Bikes. Les machines type roadster (grand guidon) sont interdites. L'usage du carbone ou du carbone composite est libre ainsi que certains types de jantes carbones homologuées.

L'emploi du magnésium et/ou du titane est interdit pour le cadre.

Toute modification qui n'est pas interdite par le présent règlement est autorisée à la condition expresse que les normes de sécurité soient respectées.
Les responsables de la Coupe de France European Bikes, en accord avec les commissaires techniques et sportifs de la FFM, se réservent le droit de refuser toute machine qu'ils estiment non conforme aux règles de sécurité ou à l'esprit de la coupe ainsi que toute candidature possédant un caractère spécial ou particulier. Avant d'entreprendre n'importe quelle transformation hasardeuse, renseignez-vous auprès du responsable (Monsieur Thierry CAPELA – 06 20 61 96 19).

Article 2 – Vérifications

Les vérifications techniques préliminaires ont lieu le vendredi de 13h à 18h30 (horaires minimums d'ouverture) et le samedi de 8h à 12h.

Une machine victime d'une avarie ou accidentée peut être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.
Les commissaires techniques, licenciés FFM, assurent la vérification des machines. A la demande du directeur de course ou de l'organisateur de la Coupe de France European Bike, les commissaires techniques, peuvent à l'issue de la manifestation, procéder au démontage d'une ou plusieurs machines. A la lecture de leur rapport, le jury peut infliger une sanction allant jusqu'au déclassement des machines non conformes.

Article 3 – Equipement

Le pilote doit se présenter au contrôle technique avec sa machine et son équipement complet :

*Casque normes FIM ou ECE 22/05 (cette norme ne sera plus autorisée en 2027) ou ECE 22/06 de 5 ans maximum.

*Combinaison de cuir (ou matériau équivalent) une pièce.

*Gants en cuir (ou matériau équivalent).

*Bottes en bon état.

*Protection dorsale norme EN 1621-2.

***Le port d'un airbag est obligatoire.**

*** Le port d'une protection pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire**

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdit. Aucune adjonction d'appendice non homologuée n'est admise sur les casques.
Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements. Si tel n'est pas le cas, les équipements peuvent être refusés par les commissaires techniques.

Article 4 – Numéros

Dès les opérations de contrôle, les machines doivent porter leurs numéros de course, de part et d'autre de la machine, ainsi qu'à l'avant. Les fonds de plaques sont blanc mat numéro noir.
Elles doivent être planes et mesurer au minimum 285 (l) x 235 (h) MM.
Les numéros sont noir mat, modèle FFM ou FIM.
Les plaques doivent être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y a une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Appliqués sur l'avant sont :	Largeur minimale : 80 mm Largeur min. des traits : 25 mm
Les dimensions de tous les chiffres	Hauteur minimale : 120 mm
Appliqués sur le côté sont :	Largeur minimale : 60 mm Largeur min. des traits : 25mm





Les numéros doivent être réalisés dans l'une des polices ci-dessous :
Arial Black
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Arial Black Italique
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Haettenschweiler
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Haettenschweiler italique
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Impact
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Impact italique
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du responsable technique fait foi.

Article 5 – Pneumatiques / jantes

Les jantes de 17 pouces sont les seules autorisées.

Les pilotes ont obligation d'acheter les pneus au camion Pirelli moyennant des tarifs très attractifs, et ainsi accéder au service d'assistance et montage du service course de Pirelli.
Les pneus sont marqués par PIRELLI et seules les machines chaussées de ce type de pneus peuvent accéder à la piste dès les essais du vendredi matin dans le cadre des horaires officiels de la Coupe de France European Bikes. Des vérifications en bout des stands ont lieu à partir de la première séance d'essai.
Seuls sont autorisés, les pneumatiques cités ci-dessous de marque Pirelli avec étiquette jaune achetés au camion Pirelli.

Tarif 2025

3755200	125/70 R 17 NHS TL	SC1	F	DIABLO SUPERBIKE	204 € TTC
3869200	125/70 R 17 NHS TL	SC2	F	DIABLO SUPERBIKE	204 € TTC
3869600	200/65 R 17 NHS TL	SC1	R	DIABLO SUPERBIKE	295 € TTC
3938800	200/65 R 17 NHS TL	SC2	R	DIABLO SUPERBIKE	295 € TTC
2243800	120/70 R 17 NHS TL	SCR1	F	PLUIE DIABLO	189 € TTC
2855300	200/60 R 17 NHS TL	SCR1	R	PLUIE DIABLO	286 € TTC

Aucun autre type de gomme n'est admis.
Le pilote ne respectant pas ces règles peut être exclu de l'épreuve sans remboursement.

Article 6 – Carburant / réservoir

Le carburant doit être de type sans plomb, conformément à la réglementation FIM.
Des prélèvements peuvent être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elles se révèlent négatives. Si elles se révèlent positives, le concurrent doit régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement).
Le réservoir doit être étanche. Les réservoirs additionnels sont interdits.
Il est obligatoire de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosafe.
Le réservoir d'essence doit être fixé à l'aide de matériaux "solides et indéformables" (boulon, attache rapide).

Article 7 – Carters

Les reniflards des réservoirs d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que les carters moteurs et boite, doivent tous aboutir dans plusieurs récupérateurs, (séparation de l'huile et de l'essence) d'une capacité minimale d'un litre pour le récupérateur d'huile et de 0,5 litre pour les autres. Ces récupérateurs sont fixés correctement. Les machines équipées d'un recyclage automatique conserveront ce système.
Un récupérateur doit être fixé sous la moto. Sa contenance doit être égale à 50 % du volume total d'huile et de liquide de refroidissement de la machine.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtre à huile extérieur, ainsi que les raccords des circuits de lubrification, de refroidissement et d'assistance hydraulique doivent être obligatoirement arrêtés au moyen d'un fil de fer de sécurité.
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.
La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.
Les éléments constituant les systèmes de freinage (sous réserve de sécurité maximum) sont libres.
Tous les réservoirs d'essence en matériau composite, d'origine ou non, doivent être munis de mousse de rétention.
Les machines doivent être présentées aux contrôles techniques avec la partie inférieure du carénage déposée, et avec une béquille permettant la tenue de la moto.

Article 8 – Feu rouge

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.
La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).
En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
Puissance / luminosité équivalente à : 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W
L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparé de celui de la moto.
Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.
Un feu rouge, alimenté par la batterie, ou autonome, doit être monté à l'arrière de la selle et doit être allumé lorsque la piste est déclarée Wet.

Article 9 – Refroidissement

Le seul agent de refroidissement autorisé, autre que l'huile de lubrification, est de l'eau pure.

Article 10 – Echappement

Les émissions sonores doivent être conformes à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.
En cas de dépassement, la machine incriminée **peut être sanctionnée par le jury**.
Le tube de sortie des embouts de pots doit être horizontal, garni d'un liseré et ne doit pas dépasser le pneu arrière.

Article 11 – Modifications

Doivent obligatoirement être retirés :

*la béquille
*les clignotants
*les rétroviseurs
*les repose pieds passager
*la plaque d'immatriculation
*les feux avant et arrière

Article 12 – Guidon

Les extrémités du guidon doivent être bouchées et arrondies.
Un coupe-circuit doit être visible, accessible, et en bon état de marche au niveau des commandes manuelles.
Toutes les parties saillantes doivent être protégées. Le rayon de braquage doit être de 15 degrés minimums par rapport à l'axe de la machine.

Article 13 – Freins

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine.
Les commandes reculées sont admises Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

Article 14 – Repose pieds

Lorsque les repose-pieds ne sont pas repliables, ils doivent obligatoirement comporter un embout fabriqué dans un matériau de type Téflon, Nylon ou équivalent, ils doivent avoir une longueur de 65 mm minimum et un rayon minimal de 8 MM.
Le téflon est également obligatoire pour les fixations de béquille arrière.

Article 15 - Carénage

Le garde-boue avant est obligatoire dans le cas où le carénage ne serait pas intégral.
La présence d'un carénage ou tête de fourche est obligatoire.

Article 16 – Bras oscillant

Les pignons de sortie de boîte, poulies et autres éléments en mouvement doivent être protégés par un carter ou une autre protection. Une protection solide, en "aile de requin", doit être installée sous le bras oscillant, près de l'axe de roue arrière pour cacher l'entre dents de la couronne et de la chaîne. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 MM. Elle doit être fixée solidement.