



**REGLAMENTO TECNICO
GENERAL FIMLA
MOTOCROSS**

2025

Reglamento Técnico General Motocross

FIMLA 2025

AÑO 2025		
Versión	Aplicable desde	Modificaciones
0	01.01.2025	

Contenido

01.01	INTRODUCCION	5
01.03	LIBERTAD DE CONSTRUCCION	5
01.05	CATEGORIAS DE MOTOCICLETAS	5
01.11	MEDICION DE CAPACIDAD O CILINDRADA	5
01.17	SOBREALIMENTACION.....	6
01.18	TELEMETRIA.....	6
01.21	DESIGNACION DE MARCA	7
01.23	DEFINICION DE UN PROTOTIPO	7
01.25	ESPECIFICACIONES GENERALES	7
01.26	DEFINICION DE CHASIS DE UNA MOTOCICLETA.....	8
01.27	DISPOSITIVO DE ARRANQUE	8
01.28	TANQUES DE COMBUSTIBLE	8
01.29	PROTECTORES DE TRANSMISIONES ABIERTAS.....	8
01.31	TUBO DE ESCAPE.....	9
01.33	MANILLARES	10
01.35	PALANCAS DE CONTROL.....	11
01.37	CONTROL DE ACELERADOR	11
01.39	REPOSAPIES	12
01.41	FRENOS	12
01.43	GUARDAFANGOS Y PROTECCION DE RUEDAS.....	12
01.45	CARENADOS	13
01.46	SUSPENSION.....	13
01.47	RUEDAS Y AROS.....	13
01.49	NEUMATICOS	14
01.51	ESPECIFICACIONES ADICIONALES PARA SUPERMOTO	14
01.55	PLACA DE NUMERACION	15
01.59	ESPECIFICACIONES ADICIONALES PARA QUADCROSS	18
01.60	MARCAJE DE LOS VEHICULOS	19
01.65	EQUIPAMIENTO Y ROPA DE PROTECCION DURANTE PRACTICAS Y CARRERA	20
01.67	USO DE CASCOS	23
01.69	INSTRUCCIONES OPERATIVAS PARA CASCOS	23
01.70	MARCA DE HOMOLOGACION DE CASCOS RECONOCIDAS.....	24
01.75	INSIGNA DE LA FIM.....	25
01.76	NUMERO DORSAL O PECHERA	26
01.77	VERIFICACIONES TECNICAS.....	26
01.78	MOTOCICLETAS PELIGROSAS.....	30
01.79	CONTROL DE SONIDO.....	30
	DIAGRAMAS:	30

Cualquier referencia al género masculino en este documento, está hecho con el solo propósito de simplificar, y refiere también al género femenino exceptuando cuando el contexto requiere lo contrario.

01.01 INTRODUCCION

El termino motocicleta abarca a todos los vehículos que, en principio, tienen menos de cuatro ruedas, propulsado por un motor y diseñado esencialmente para el transporte de una o más personas, de la cual una, es el conductor del vehículo. Las ruedas deben normalmente estar en contacto con el suelo, salvo momentáneamente en ciertas circunstancias excepcionales.

01.03 LIBERTAD DE CONSTRUCCION

Una motocicleta debe cumplir con los requerimientos de los reglamentos FIMLA, los reglamentos suplementarios, así como un numero de condiciones específicas que FIMLA puede exigir para ciertas competencias. No se impone ninguna restricción sobre la marca, construcción o tipo de motocicleta usada.

Todas las motocicletas individuales (Grupo A) tienen que ser construidas de tal manera que estén totalmente controladas por un conductor (piloto).

01.05 CATEGORIAS DE MOTOCICLETAS

Las motocicletas se dividen en categorías que deben ser observadas en todos los eventos.

* VER REGLAMENTO TECNICO MOTOCROSS FIM

05.01 Categorías / Grupos / Clases son como los siguientes:

* Ver reglamentos CMS de la Comisión Motocross FIMLA

01.11 MEDICION DE CAPACIDAD O CILINDRADA

11.01 Motor de movimiento alternativo, Ciclo “Otto”

La cilindrada de cada cilindro del motor se calcula mediante la fórmula geométrica que da el volumen de un cilindro; el diámetro está representado por el diámetro interior y la altura por el espacio recorrido por el pistón desde su punto más alto al más bajo:

$$\text{Cilindrada} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

Donde D = diámetro interior del cilindro
C = recorrido del pistón

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Cuando el diámetro interior de un cilindro no es circular, se debe determinar el área de la sección transversal mediante un método geométrico o un cálculo adecuado, y luego multiplicarla por la carrera para determinar la capacidad.

Al realizar la medición, se permite una tolerancia de 1/10 [mm] en el diámetro interior. Si con esta tolerancia se supera el límite de capacidad para la clase en cuestión, se debe realizar una nueva medición con el motor frío, con un límite de 1/100 [mm].

11.02 Motores Rotativos

La cilindrada de un motor que determina la clase en la que la motocicleta competirá en un evento se calculará mediante:

$$\text{Cilindrada} = \frac{2 \times V}{N}$$

Donde V = Capacidad total de todas las cámaras que componen el motor
N = Número de vueltas del motor necesarias para completar un ciclo en una cámara.

El motor es clasificado como 4 tiempos.

11.03 Sistema Wankel

Para motores sistema Wankel con pistón triangular, la capacidad o cilindrada será dada por la siguiente fórmula:

$$\text{Cilindrada} = 2 \times V \times D$$

Donde V = Cilindrada de una simple cámara
D = Numero de rotores

El motor es clasificado como 4 tiempos.

01.17 SOBREALIMENTACION

Queda prohibido en todo evento la sobrealimentación mediante dispositivos de cualquier tipo

01.18 TELEMETRIA

Está prohibida la transmisión de información de cualquier manera desde y hacia la motocicleta en movimiento.

Es posible que se requiera un dispositivo de señalización oficial en la máquina.

Dispositivos de cronometraje (tiempos de vuelta) no son considerados como "telemetría".

Dispositivos de cronometraje (tiempos de vuelta) no podrán interrumpir ningún método y/o equipo de cronometraje oficial.

01.21 DESIGNACION DE MARCA

Cuando dos fabricantes estén involucrados en la construcción de una motocicleta, el nombre de ambos debe figurar en la máquina de la siguiente manera:

El nombre del fabricante de chasis
El nombre del fabricante del motor

01.23 DEFINICION DE UN PROTOTIPO

Una motocicleta prototipo es un vehículo que está conforme a los requerimientos de seguridad establecidos por el código Deportivo FIM, FIMLA y todo apéndice aplicable a el tipo de competición para lo cual será usado.

01.25 ESPECIFICACIONES GENERALES

Las siguientes especificaciones aplican para todos los vehículos de los grupos indicados y para todos los tipos de competencias excepto donde se especifique lo contrario en la correspondiente sección del Código Deportivo FIM, FIMLA.

Debieran también ser aplicadas a todas las competencias nacionales al menos que la FMNR (Federación de Motociclismo Nacional) haya ordenado lo contrario.

Futuras especificaciones para algunas competencias podrían ser requeridas y estas serán detalladas en apéndices FIMLA o en los reglamentos particulares/suplementarios de la competencia en cuestión.

Con respecto a verificación de materiales, en caso de duda, una muestra de la pieza en cuestión podrá ser tomada y analizada en un Laboratorio de testeo de materiales.

25.01 Uso de titanio y aleaciones livianas

El uso de titanio o aleación de titanio en la construcción del chasis, horquilla delantera (referido solo a partes estructurales), manillares, horquilla trasera, eje de horquilla trasera y ejes de ruedas, está prohibido.

El uso de aleaciones ligeras para ejes de ruedas también está prohibido.
El uso de aleación de titanio en tornillos y tuercas está permitido.

25.03 Fibra de Carbono

El uso de materiales reforzados con fibra de carbono está autorizado (con la excepción de manubrios y aros de ruedas).

25.04 Materiales Cerámicos

El uso de piezas y/o partes de cerámica está prohibido.

- Sello mecánico
- Bujía
- Sensor de relación aire-combustible (Lambda)

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

- Conjunto sensor del acelerador
- Rodamientos (las piezas cerámicas no originales deben ser declaradas al Delegado Técnico de la FIMLA o Jefe de comisarios técnicos).

25.05 Otros equipos

Ningún tipo de señal podrá pasar entre una motocicleta (o su conductor) en movimiento y alguna persona, incluyendo comunicación de radio y Bluetooth. La excepción será para la señal de transponder de cronometraje, el sistema de seguimiento provisto por el organizador, equipos automáticos de toma de tiempos de vuelta o de cámaras on board (con anterior aprobación escrita del promotor/organizador del campeonato o competencia, la cual no podrá ser aprobada para ser montada en el casco o cuerpo del piloto.

25.06 Número de cilindros

El número de cilindros en un motor está determinado por el número de cámaras de combustión.

01.26 DEFINICION DE CHASIS DE UNA MOTOCICLETA

Es la estructura/s usada para unir cualquier mecanismo de dirección en el frente de la maquina con el motor/caja de marchas y todos los componentes de la suspensión trasera.

01.27 DISPOSITIVO DE ARRANQUE

Dispositivos de arranque (mecánico o eléctrico) para el motor son obligatorios.

01.28 TANQUES DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible y su tapa deben ser herméticos en todo momento.

Los tanques de combustible solo se podrán llenar en el paddock o el pit lane.

Están prohibidos los tanques de combustible adicionales.

01.29 PROTECTORES DE TRANSMISIONES ABIERTAS

Una protección tiene que estar colocada en la corona dentada (piñón) de la salida de transmisión secundaria.

29.01

Si la transmisión primaria está expuesta, esta debe tener colocada una protección como medida de seguridad. La transmisión tiene que estar diseñada para que el piloto no pueda en ninguna circunstancia tener contacto accidental con las partes de la transmisión. Tiene que estar diseñada para proteger al piloto de lastimarse sus dedos.

29.02

Se debe instalar un protector de cadena de tal manera que evite que algo quede atrapado

entre el tramo inferior de la cadena y la rueda dentada (corona/catalina) en la rueda trasera.

01.31 TUBO DE ESCAPE

Tubos de escape y silenciadores deben cumplir todos los requerimientos con respecto al control de sonido (ver Reglamento de Sonido FIM).

31.01

El eje del silenciador final debe ser paralelo (tolerancia 15°) a los dos planos principales longitudinales del vehículo. El extremo final del silenciador no debe pasar la tangente vertical del neumático trasero

31.02

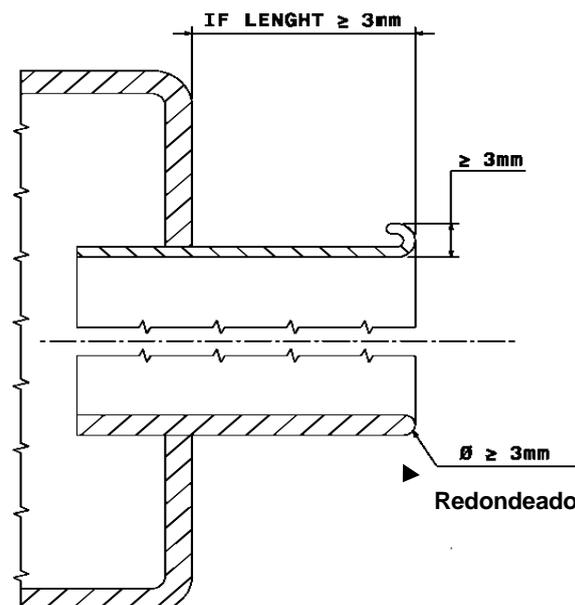
El borde del silenciador no debe ser peligroso en caso de contacto accidental con el piloto u otra persona. Si el final del tubo sobresale más de 3mm, el espesor del borde deberá ser mínimo de 3mm. (Ver Figura 1)

Figura 1

31.03

Los gases de escape deben descargarse hacia atrás, pero no de tal manera que levanten polvo, ensucien los neumáticos, o los frenos, o a cualquier otro piloto.

31.04



Cualquier sistema de válvulas instalado en el sistema de escape con el fin de influenciar o modificar el nivel de sonido está prohibido. Solo sistemas de válvulas de escape (ej. EXUP) provisto por el fabricante está autorizado, su regulación es libre.

01.33 MANILLARES

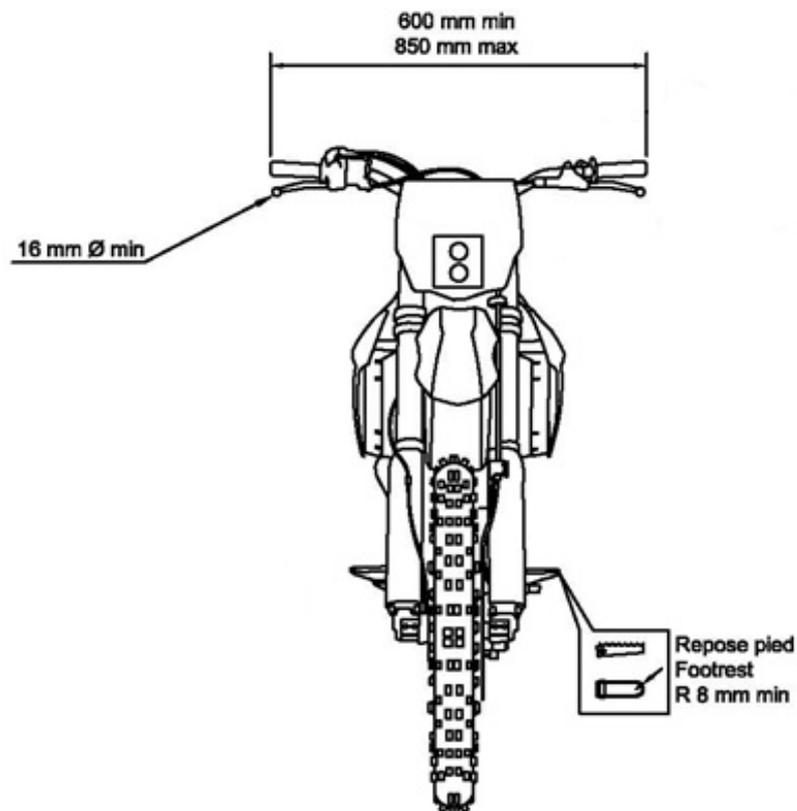
33.01

El ancho del manillar debe ser no menos de 600mm y no más de 850mm. (Ver Figura 2).

Figura 2

33.02

El manillar debe estar equipado con una almohadilla de protección sobre la barra transversal. Manillares sin barra transversal deben estar equipados con una almohadilla



de protección localizada en el medio del manillar, cubriendo el ancho de las abrazaderas de montaje del manillar.

33.03

Las abrazaderas de montaje de manillar deben redondearse y diseñarse con mucho cuidado para evitar cualquier punto de fractura en el manillar.

33.04

Los extremos expuestos del manillar se deben tapar con un material sólido o con una cubierta de goma.

33.05

Cuando se utilicen protectores de manos, estos deben estar hechos de un material irrompible y tener una abertura permanente para la mano.

33.06

Manillares fabricados de materiales compuestos no están autorizados.

33.07

Reparaciones por soldadura en manillares de aleaciones livianas están prohibidas.

33.08

Se deben instalar topes sólidos (cuando la dirección es girada en su totalidad), que no sean amortiguadores de dirección. Éstos deberán garantizar una holgura mínima de 30mm entre el manillar con palancas y el depósito de combustible para evitar atrapar los dedos del piloto.

01.35 PALANCAS DE CONTROL

35.01

Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben tener, en principio, una bola al final (el diámetro de esta bola debe ser de al menos 16mm). Esta bola también se puede aplanar, pero en cualquier caso, los bordes deben ser redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada 14mm). Estos extremos deben estar permanentemente fijos y formar parte integral de la palanca. Si la palanca de cambios consiste en un tubo, entonces su borde debe ser redondeado

35.02

Cada palanca de control (manual o de pie) debe montarse en un eje independiente.

35.03

La palanca de freno, si gira sobre el eje del reposapiés, debe funcionar en todas las circunstancias, por ejemplo, si el reposapiés está doblado o deformado.

35.04

Controles manuales y de pie pueden modificarse para pilotos con problemas de movilidad.

01.37 CONTROL DE ACELERADOR

37.01

El control de acelerador debe cerrarse automáticamente cuando no es sujetado por la mano. El accionamiento del acelerador (apertura y cierre) sólo se podrá realizar mediante un cable mecánico desde el puño giratorio conectado directamente a la válvula de mariposa. Las válvulas de mariposa controladas electrónicamente están prohibidas. Todo el aire de admisión que ingresa al cilindro debe pasar a través del cuerpo de la palometa. No se autoriza ningún otro medio que permita la entrada de aire ambiental en la vía de admisión de la culata.

37.02 Interruptores de corte de encendido

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor de ignición o botón montado sobre la derecha o izquierda del manillar (que sea accesible mientras se sujeta el manillar), este desactivara la marcha del motor.

Quads deben estar equipados con un interruptor de ignición de seguridad, que debe estar permanentemente fijado a la muñeca derecha del piloto mediante un cable en espiral, tan corto como sea posible.

01.39 REPOSAPIES

Los reposapiés deberán ser sólidamente fijos o abatibles, pero en último caso, deberán estar provistos de un dispositivo que los devuelva automáticamente a su posición normal, y se dispondrá de una protección integral en el extremo del reposapiés que deberá tener al menos 8 [mm] radio (ver Figura 2). Los dientes del reposapiés no deberán estar afilados. La altura de los dientes del reposapiés debe ser de 10 [mm] como máximo.

01.41 FRENOS

41.01

Todas las motocicletas deben tener al menos 2 frenos eficientes (uno en cada rueda) operados independientemente.

41.02

Quads deben tener al menos 2 frenos eficientes operados en al menos 2 de las ruedas e independientes y concéntricos con las ruedas.

01.43 GUARDAFANGOS Y PROTECCION DE RUEDAS

Las motocicletas deberán estar equipadas con guardafangos redondeados.

43.01

Los guardafangos deben proyectarse lateralmente en cada lado, más allá del neumático.

43.02

El área cubierta por el guardabarros delantero debe respetar, el ángulo formado por una línea trazada desde el borde delantero del guardabarros hasta el centro de la rueda, y una trazada horizontalmente a través del centro de la rueda, debe ser de un máximo de 60°.

(Ver Figura 3)

43.03

El área cubierta por el guardabarros trasero debe respetar el ángulo formado por dos líneas, una dibujada desde el borde trasero del guardabarros hasta el centro de la rueda, y otra trazada horizontalmente a través del centro de la rueda; no debe exceder los 70°.

(Ver Figura 3)

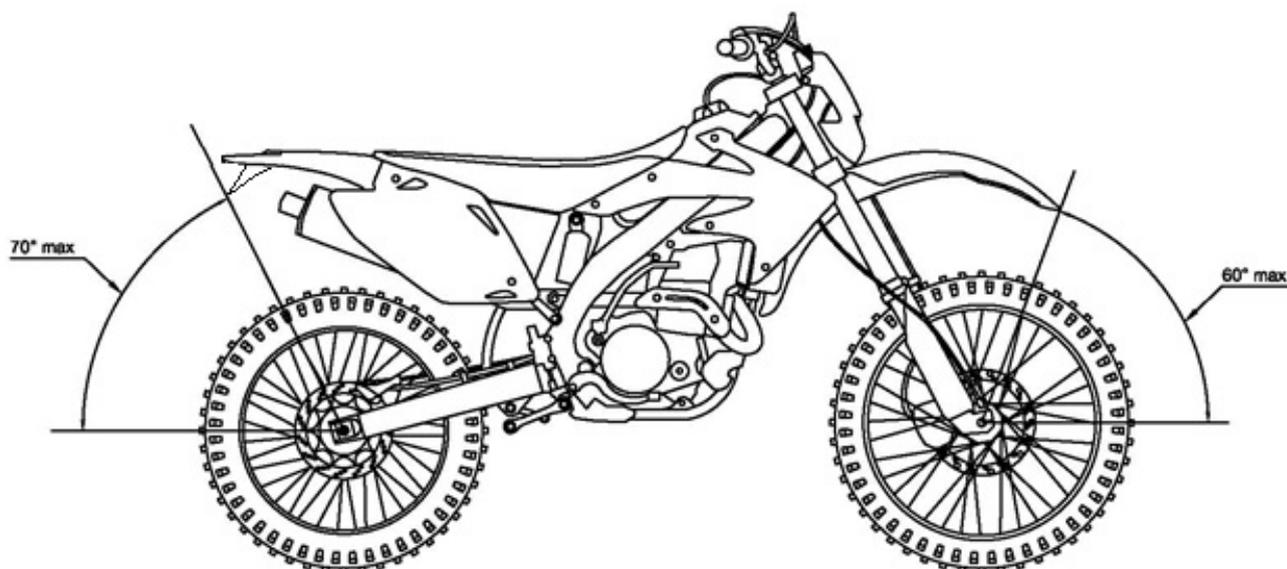


Figura 3

43.04

Los extremos de los guardafangos deben ser redondeados. El radio debe ser de al menos 3 [mm]. Los guardafangos deben estar fabricados exclusivamente con materiales flexibles (por ejemplo, plástico).

01.45 CARENADOS

Ningún tipo de carenado o carrocería completos está permitido.

Cubre radiadores (protecciones) deben ser fabricados únicamente de material flexible (ej. plástico).

01.46 SUSPENSION

Sistemas de suspensiones controladas electrónicamente no están permitidas.

01.47 RUEDAS Y AROS

47.01

Todos los neumáticos serán medidos, montados en el aro a una presión de 1kg/cm² (14lb/in²), las medidas son tomadas en una sección plana del neumático a un ángulo de 90° con el plano del suelo.

47.02

Se prohíbe cualquier modificación a la llanta/rin o los radios de una rueda integral (fundida, moldeada, remachada) tal como la proporciona el fabricante (a excepción de las llantas/rines con radios o válvulas y pernos de seguridad), a excepción de los tornillos de retención de la llanta/rin que a veces se usan para evitar el movimiento del neumático relativo con respecto a la llanta/rin.

Si la llanta/rin se modifica para estos fines, se deben colocar pernos, tornillos, etc.

47.03 Restricciones de dimensión para ruedas (llantas/rines)

Capacidad	Máximo tamaño de rueda delantera (llanta/rin)	Máximo tamaño de rueda trasera (llanta/rin)
50cc	Hasta 12 [pulgadas]	10 [pulgadas]
65cc / 65cc Junior	14 [pulgadas]	12 [pulgadas]
85cc	Hasta 19 [pulgadas]	Hasta 16 [pulgadas]
85cc Junior	19 [pulgadas]	16 [pulgadas]
125cc o mas	21 [pulgadas]	19 [pulgadas]
Quads	N/A	12 [pulgadas]

01.49 NEUMATICOS**49.01 General**

Solo se autorizan los neumáticos normalmente disponibles de fuentes comerciales o minoristas.

No está autorizado modificar el neumático. Está prohibido tratar los neumáticos con productos químicos, cortarlos o ranurarlos, utilizar calentadores de neumáticos o cualquier otro medio que pueda alterar la forma, la dureza mínima Shore, la construcción u otras características.

Los neumáticos deberán figurar en el catálogo de venta de los fabricantes de neumáticos o en las listas de especificaciones de neumáticos disponibles para el público en general.

49.02

No se permiten neumáticos con clavos metálicos, cadenas o cualquier otro dispositivo antideslizante.

Están prohibidos los neumáticos tipo cuchara, pala o de paletas (nervadura radial continua) y los neumáticos con tacos teniendo una altura mayor a 19,5 [mm].

01.51 ESPECIFICACIONES ADICIONALES PARA SUPERMOTO

El presente Art 01.51 establece reglas adicionales para SUPERMOTO, mientras el resto del reglamento aplica.

- Un dispositivo de seguridad se debe instalar en la fijación de las pastillas de freno (pasador o contratuerca).
- El alambre de seguridad utilizado en los tornillos de las pinzas de freno debe ser visible.
- El motor debe estar conectados a un depósito de recogida de aceite debidamente fijado, de una capacidad mínima de 0,2 litros, o tener un sistema de ventilación cerrado (sistema de ventilación del motor conectado al airbox).
- Las motocicletas deben estar equipadas con un cobertor protector, instalado debajo del motor, que actúe simultáneamente como protección y como depósito para recoger las pérdidas de aceite o refrigerante que se puedan producir en caso de avería del motor.
- Se deben prever uno o varios depósitos de recogida estancos para el agua del radiador y para el sistema de ventilación del depósito de combustible cuando no esté equipado con una válvula de rebalse autoblocante. Estos depósitos de recogida deben vaciarse antes de cada salida.
- El único líquido refrigerante autorizado es el agua.
- El alambre de seguridad utilizado en los tapones de llenado de aceite y agua, así como en los tapones de vaciado, debe ser visible.
- Se prohíben los neumáticos de motocross, enduro o trial.
- La profundidad máxima de la banda de rodadura de los neumáticos delanteros y/o traseros utilizados debe ser de 10 [mm] en el centro.
- Se permiten ranuras, cortes, etc. adicionales en la banda de rodadura de los neumáticos delanteros y/o traseros.
- Es obligatorio el uso de protectores deslizantes debajo del reposapiés. Los protectores deslizantes deben ser de material plástico. Los protectores deslizantes de metal están prohibidos.

01.55 PLACA DE NUMERACION

Placa de numeración son requeridas para Motocross.

55.01

Las placas de numeración deben estar hechas exclusivamente de materiales flexibles (por ejemplo, plástico). La forma de la placa de numeración delantera es libre y puede formar parte del diseño general de la motocicleta.

55.02

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Las placas curvadas no más de 50 [mm] de un plano verdadero no deben cubrirse ni doblarse.

Se debe utilizar el formato inglés para los números. Esa es una sola línea vertical para el "uno" y una línea inclinada simple sin una línea horizontal para el "siete" (ver Diagramas).

Están prohibidos los números y las placas de numeración reflectantes.

Los números deben ser claramente legibles y al igual que el fondo, deben estar pintados en colores mate para evitar el reflejo de la luz solar.

En caso de disputa acerca de la legibilidad de los números, la decisión del comisario técnico será final.

Las siguientes dimensiones mínimas deben ser respetadas (excepto Minicross):

Altura del número	140 mm
Ancho de cada numero	70 mm
Ancho del trazo	25 mm
Espacio entre dos números	15 mm

55.03 Placa de número frontal

Una placa debe fijarse al frente de manera visible con una inclinación de no más de 30° hacia atrás con respecto a la vertical. Se pueden perforar agujeros entre los números de la placa. Sin embargo, en ninguna circunstancia los números podrán ser perforados.

Las siguientes dimensiones mínimas deben ser respetadas (excepto Minicross):

Altura del número	140 mm
Ancho de cada numero	70 mm
Ancho del trazo	25 mm
Espacio entre dos números	15 mm

55.04 Placa de número lateral

La placa de numero lateral debe estar posicionada arriba de una línea horizontal realizada a través del eje de la rueda trasera y el borde delantero de dicha placa lateral, deberá estar a 100 mm atrás de una línea vertical que atraviese el reposapiés (la medida no aplica a Minicross).

Deben estar colocados de manera que sean claramente visibles, y no deben estar ocultos por ninguna parte de la motocicleta, ni por el piloto en la posición de conducción.

La placa de numeración lateral o zona considerada como tal debe tener como mínimo L (Largo) 240 [mm] X H (Alto) 150 [mm], con área suficiente para albergar 3 dígitos (ejemplo, 888) tal y como se especifica en el Reglamento FIMLA (las medidas no aplican a Minicross). Esta área se considera la placa de matrícula lateral.

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Las siguientes dimensiones mínimas deben ser respetadas en los números laterales (excepto Minicross):

Altura del número	100 mm
Ancho de cada número	70 mm
Ancho del trazo	25 mm
Espacio entre dos números	15 mm

55.05

Todo número, placa numérica, o marcas en una motocicleta que puedan causar confusión con el número oficial, deben eliminarse antes del inicio de una competencia.

55.16

Las placas numéricas para FIMLA deberán ser como se indica a continuación:

Categoría y/o Clase	Color fondo	Color número
MOTOCROSS		
WMX	Rosado (Magenta)	Blanco
MX2	Negro	Blanco
MX1	Blanco	Negro
MX	Amarillo	Negro
VMX +40	Verde	Blanco
VMX +50	Amarillo	Negro
SUPERMOTO		
SM1	Blanco	Negro
MINIMOTO		
50cc	Negro	Blanco
65cc	Blanco	Negro
85cc	Negro	Blanco
JUNIOR		
65cc Junior	Azul	Blanco
85cc Junior	Blanco	Negro
85cc Junior Femenino	Morado	Blanco
125cc Junior	Negro	Blanco
SUPERCROSS		
SX1	Blanco	Negro
SX2	Negro	Blanco
SX3 PRO	Amarillo	Negro
QUADCROSS		
QX1	Blanco	Negro

Los colores deben ser mates, respetando los siguientes códigos RAL:

NEGRO	9005
BLANCO	9010

ROJO	3020
AMARILLO	1026
ROSADO	4010 (MAGENTA)
VERDE	6032
MORADO	4008

01.59 ESPECIFICACIONES ADICIONALES PARA QUADCROSS

El presente Art 01.59 establece reglas adicionales para QUADCROSS, mientras el resto del reglamento aplica.

59.01 Categoría y/o Clase

Para Quadcross el quad presentado deberá pertenecer según reglamento FIM art. 01.07 a la Categoría II, Grupo G (propulsado por la acción de dos ruedas o tracción simple)

59.02 Capacidad del motor

Sobre 438cc. y hasta 450cc. 4T

59.03 Comando de dirección

El vehículo únicamente puede comandar la dirección con las ruedas delanteras.

59.04 Chasis/Bastidor y accesorios

Amortiguadores y resortes asociados son libres.

El chasis/bastidor principal tiene que estar marcado con el número de identificación vehicular (VIN). El número de chasis (VIN) tiene que estar visible todo el tiempo.

El chasis no podrá ser reemplazado durante el evento. El chasis podrá ser reparado bajo la supervisión del oficial técnico.

59.05 Placas de números

59.01.01 Una placa fijada al frente del vehículo al nivel de la luz frontal, mirando hacia adelante.

59.01.02 Una placa fijada en la parte trasera mirando hacia atrás.

59.01.03 Una placa fijada en la parte trasera del vehículo de manera que los números puedan ser visibles a cada lado (tipo bandera).

59.07 Frenos, ruedas y rines

Discos de freno, callipers y tubos asociados pueden ser cambiados.

El diámetro del rin de la rueda trasera no podrá exceder 12 pulgadas en Grupo G.

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Las ruedas con radios (rayos) de alambre no están autorizadas.

Cada rueda delantera debe tener un freno funcional instalado en cada eje y ser operado por la palanca de control del manillar.

En las ruedas traseras, el vehículo debe tener un freno en cada rueda o un freno instalado en el eje trasero de ruedas, operado por una palanca de control en el manillar o por un pedal accionado por el pie.

Las ruedas podrán ser reemplazadas, pero no modificadas.

Aleaciones de magnesio, refuerzos de carbono y/o ruedas de carbono no están permitidas.

59.08 Guardafangos

Las ruedas delanteras y traseras deben ser cubiertas por guardafangos hechos de materiales flexibles, cubriendo cada rueda un área mínima de 30 grados.

59.09 Tanque(s) de combustible

Tanque(s) de combustible fijados al manillar (timón de dirección) están prohibidos.

59.10 Protecciones (Diagrama Q)

La transmisión secundaria por cadena debe estar equipada con un protector o cubierta que proteja la catalina (corona) y el disco de freno.

Una protección tiene que estar colocada en la corona dentada (piñón) de la salida de transmisión secundaria (30% mínimo) y prevenir que la mano o pie del piloto pueda quedar atrapada.

El largo completo de la cadena secundaria (por debajo) debe ser protegida por una protección o barra de protección, seguramente fijada.

Una barra o barrera protectora de perfil redondeado (diámetro mínimo 25mm o 1 pulgada) debe ser instalada en cada lada del vehículo. Esta barra de protección debe ser fijada de manera que quede alineada con las ruedas para evitar enredos. No podrá tener partes prominentes o filosas.

Una estructura de cintas cruzadas o grilla metálica debe ser fijada para rellenar la abertura en la barra de protección y prevenir que el pie del piloto toque accidentalmente el suelo.

Detrás del asiento se debe colocar una barra de protección. La longitud y la anchura de la barra de protección deben terminar por encima de la sección trasera del piñón de la cadena.

Se debe fijar una «barra» o «protector» de protección en la parte delantera y trasera del vehículo. Esta barrera de protección debe instalarse de forma que quede alineada con la línea exterior de las ruedas.

01.60 MARCAJE DE LOS VEHICULOS

Valido para Motocicletas y Quads:

Las siguientes piezas se marcarán como se describe a continuación, de forma que se garantice su identificación. Las piezas así marcadas deberán utilizarse durante toda la competición y deberán estar en su lugar correspondiente en el examen final. Las marcas

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

de pintura o pegatinas en los cárteres y el silenciador deberán ser resistentes al calor. El concursante es responsable de la presencia continua de todos los sellos y marcas.

Los comisarios técnicos podrán comprobar en cualquier momento la presencia de estas marcas de identificación. La sustitución de los componentes originales o la inobservancia de este reglamento están estrictamente prohibidas. Cualquier acto fraudulento registrado y, en particular, la presentación de marcas de identificación retocadas como si estuvieran intactas, dará lugar a una sanción que puede llegar a la descalificación del competidor que haya contribuido o instigado a la infracción, de conformidad con el art. 3.1.3 del Código Disciplinario de la FIM.

Cualquier infracción a la disposición sobre el marcado de las piezas se considera como una constatación de hecho.

Partes	Marcado	Numero	Como o donde marcado
Motor	Pintura*	1	Lado derecho o izquierdo
Cuadro (Chassis for Quads)	Pintura*	1	Lado derecho de pipa de dirección
Silenciador	Pintura*	1	Arriba

* cualquier medio indestructible de marcado

El marcado se limita a estas partes únicamente y debe realizarse con cualquier medio indestructible. Está prohibido el uso de un rotulador.

El bastidor está formado por todas las piezas soldadas que rodean el motor y sostienen la columna de dirección y los puntos de montaje de la(s) suspensión(es) trasera(s). El bastidor no se debe cambiar ni reemplazar durante el transcurso del evento. Sin embargo, se puede dejar en el bastidor, realizar tareas de mantenimiento y reparación.

01.65 EQUIPAMIENTO Y ROPA DE PROTECCION DURANTE PRACTICAS Y CARRERA

La FIMLA no se hace responsable de las lesiones que un piloto pueda sufrir por el uso de un elemento específico del equipo o ropa protectora.

Es obligatorio el uso de las siguientes protecciones, bajo pena de descalificación.

65.01 Ropa y protectores

Es obligatorio que los pilotos vestan traje o pantalón y camisa de manga larga.

La ropa o traje reparados son aceptables siempre que la reparación garantice la misma protección que la prenda original. El jefe de Comisarios Técnicos tiene derecho a rechazar cualquier reparación temporal que no proporcione la misma protección que la prenda original.

Cualquier modificación hecha a las protecciones remueve la certificación y/o homologación del equipamiento y no será aceptada.

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Si la ropa y/o los protectores enumerados a continuación no cumplen con los requisitos técnicos o se encuentran defectuosos, el Comisario Técnico debe marcar claramente en rojo (por ejemplo, con un punto rojo) todas las marcas internacionales sin destruirlas y conservar dichos elementos hasta el final del evento. El corredor deberá presentar otra indumentaria y/o protectores para aprobación del Comisario Técnico. Después de un accidente con impacto, el protector de espalda y pecho debe presentarse al Comisario Técnico para su examen.

Supermoto:

Los motociclistas deben vestir un mono de cuero completo de una sola pieza, con un grosor mínimo de 1,2 [mm], y con acolchado de cuero adicional u otra protección en los principales puntos de contacto (codos, hombros, antebrazos, caderas, rodillas, etc.). Las secciones del mono de cuero que no estén directamente sujetas a daños por “caídas” pueden utilizar una pequeña zona o tira limitada que no esté hecha de cuero.

65.01.01 Protectores de articulaciones

Motocross/Quad/Supercross:

Es altamente recomendado que los pilotos usen protectores de articulaciones para rodillas, codos y hombros.

Junior/Minicross:

Es obligatorio que los pilotos usen protectores de articulaciones para rodillas, codos y hombros

Los protectores de las articulaciones, si están presentes, deberían estar certificados de acuerdo con la norma internacional:

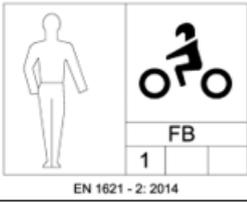
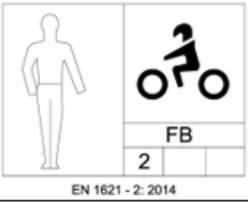
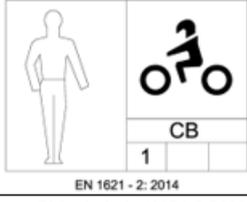
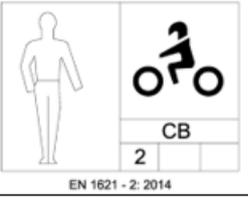
EN 1621-1, Level 1 or 2

65.01.02 Protección de espalda

Es obligatorio que los pilotos usen un protector de espalda.

El protector de espalda debe estar certificado según la norma internacional:

EN 1621-2, Level 1 or 2, only CB (Central Back) or FB (Full Back)

Newer Labels (1621-2:2014)		
Full Back Level 1 or 2		
		
Older Labels (1621-2:2003)		
Full Back Level 1 or 2		

65.01.03 Protección de pecho

Es obligatorio que los pilotos usen un protector de pecho.

El protector de pecho debe estar certificado según la norma internacional:

EN 1621-3, Level 1 or 2, para el pecho.

**El protector de pecho certificado EN 14021 no será permitido.*

CHEST PROTECTOR: must comply with EN1621-3.

EN 1621-3 Level 1 or 2		
---------------------------	---	--

65.02 Calzado

El calzado, en buen estado, de cuero u otros materiales de propiedades equivalentes, deberá ser usado y tener una altura mínima de 30 [cm].

65.03 Guantes

Los pilotos deben usar guantes de cuero u otros materiales que tengan propiedades equivalentes.

65.04 Protección ocular

Los pilotos deberán usar gafas protectoras. También está permitido el uso de antiparras, roll offs y tear offs. El material utilizado para gafas, antiparras y visores debe ser de material irrompible. Las viseras del casco no deben ser parte integral del casco.

No se deben usar protectores oculares que causen alteraciones visuales (por ejemplo, con rasguños).

01.67 USO DE CASCOS

Es obligatorio que todos los participantes que tomen parte en entrenamientos y carreras usen casco protector. El casco debe estar correctamente abrochado, ser de buen calce y estar en buenas condiciones. El casco debe tener un 'sistema de retención' tipo correa de barbilla.

Debe estar presente una cubierta protectora para la parte inferior de la cara y no debe ser desmontable ni móvil.

No se permiten cascos contruidos con una capa exterior hecha de más de una pieza (por ejemplo, no deben tener ninguna costura).

Un sistema de retención con tira y sistema de cerrado tipo doble "D" es obligatorio.

Todos los cascos deben estar marcados con una de las marcas certificación internacionales oficiales mencionadas en la normativa de cascos FIMLA. Las marcas de aprobación de FMN no sustituyen las marcas de certificación internacionales oficiales.

Un casco está hecho para proporcionar protección. Un casco no es una plataforma para sujetar objetos extraños. **Las cámaras u otros accesorios NO están permitidos ni deben sujetarse al casco del piloto.**

El cabello largo, ya sea de pilotos femeninos o masculinos, no debe salir del casco. El cabello largo debe estar completamente contenido dentro del casco.

El incumplimiento de las normas anteriores supondrá la exclusión.

01.69 INSTRUCCIONES OPERATIVAS PARA CASCOS

69.01

Los Comisarios Técnicos, bajo la supervisión del Jefe de Comisarios Técnicos, pueden comprobar antes de los entrenamientos y las carreras que todos los cascos cumplen los requisitos técnicos.

69.02

Si un casco no cumple con los requisitos técnicos o se encuentra defectuoso, el Comisario Técnico debe marcar claramente en rojo (por ejemplo, con un punto rojo) todas las marcas internacionales sin destruirlas y retener el casco hasta el final del evento. El

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

corredor deberá presentar otro casco para la aprobación del Comisario Técnico. Después de un accidente con impacto, el casco debe ser presentado al Comisario Técnico para su control.

69.03

Todos los cascos deben estar intactos y no se debe haber alterado su construcción. Después de un accidente que implique una sacudida o un impacto, el casco debe presentarse al Comisario Técnico para examinación.

69.04

El Jefe de Comisarios Técnico y/o el Comisario Técnico podrán realizar las siguientes comprobaciones antes de permitir al corredor participar en los entrenamientos de la carrera:

69.04.01 Que el casco se ajuste bien a la cabeza del piloto.

69.04.02 Que no es posible deslizar el sistema de retención sobre el mentón, cuando está completamente abrochado.

69.04.03 Que no es posible pasar el casco por encima de la cabeza del ciclista tirando de él por la parte posterior del casco.

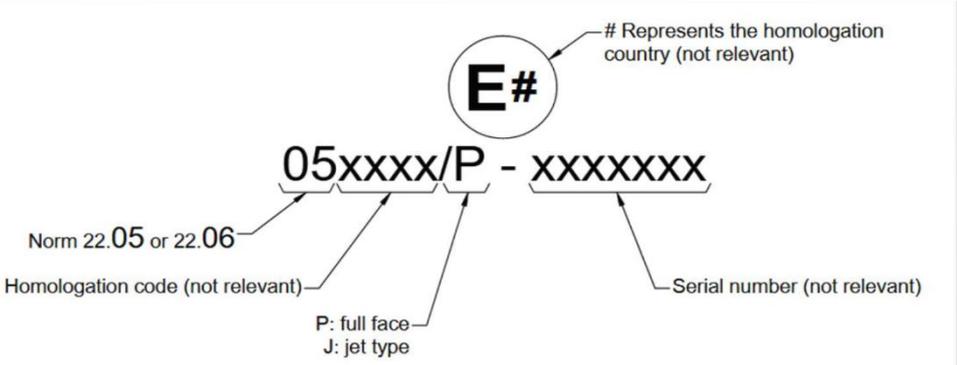
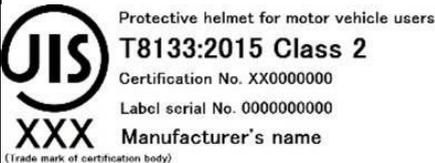
01.70 MARCA DE HOMOLOGACION DE CASCOS RECONOCIDAS

Los cascos deben cumplir con uno de los estándares internacionales reconocidos y publicados en la normativa de cascos FIMLA.

EUROPA	ECE 22-05 o ECE 22-06 (solo tipo "P") A partir de 2026 solo se aceptará ECE 22-06 (solo tipo "P")
JAPON	JIS T 8133:2015 (solo "Type 2 Full face")
USA	SNELL M2015 o SNELL M2020D o SNELL M2020R o SNELL M2025D O SNELL M2025R
FIM	FRHPhe-02

A continuación, se informan ejemplos de etiquetas:

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

<p>EUROPA</p>	
<p>JAPON</p>	
<p>USA</p>	
<p>FIM</p>	

Una lista con los cascos homologados estará disponible en <https://fim-latinamerica.com>

01.75 INSIGNA DE LA FIM

Bajo ciertas circunstancias, la FIM puede permitir el uso de la insignia de la FIM en ciertos equipos para demostrar que estos últimos se ajustan a los estándares establecidos por la

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

FIM. Cuando se otorga esta autorización y siempre que el equipo en el que aparece esté en buenas condiciones, la insignia es entonces la garantía de la conformidad con el estándar establecido por la FIM.

01.76 NUMERO DORSAL O PECHERA

Los números de dorsal que se utilizaran en la espalda o impreso en el jersey de los pilotos deben estar en conformidad con las siguientes especificaciones (Art 76.02 al 76.06 inclusive no aplican para Minicross):

76.01

El número del piloto debe aparecer en la espalda del jersey. El numero sobre el jersey deberá ser el mismo asignado para el evento y claramente visible.

El numero deberá ser en color que contraste con el color del jersey

76.02

Distancia entre números 20 [mm]

76.03

Altura del número: 150 (mm)

76.04

Ancho de numero: mínimo 60 (mm)

76.05

Ancho de trazo del número: 20 (mm)

76.06

Espacio mínimo por fuera del área de números sin publicidad 50 (mm).

76.07

Dorsales si son fabricados de plástico, deberán estar perforados para proveer ventilación adecuada.

01.77 VERIFICACIONES TECNICAS

77.01 Preparación

Antes de las verificaciones técnicas, se debe decidir quién hace qué y tomar nota de las decisiones. La "eficiencia" debe ser la consigna. Manténgase siempre alegre y recuerde los motivos de la inspección: SEGURIDAD E IMPARCIALIDAD.

Antes del INICIO de la competición, se deberá acondicionar un recinto cerrado y vigilado

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas
(parque cerrado).

La inspección debe realizarse bajo techo y en un área suficientemente amplia.

El área de inspección debe estar provista del equipo necesario, incluyendo mesas, sillas, luz eléctrica y toma de corriente.

Las herramientas necesarias se enumeran a continuación:

- Medidor de revoluciones
- Medidor de sonido, calibrador y baterías de repuesto
- Calibre de corredera (para verificar la cilindrada del motor, diámetro del carburador, etc.)
- Calibre de profundidad
- Cinta métrica de acero
- Precintos
- Aparato de pesaje (a proporcionar por el Organizador) (y juego de pesas de referencia), si fuese necesario.
- Herramientas para medir la cilindrada del motor
- Color para marcar las piezas
- Pegatinas o pintura resistente al calor para marcar el silenciador (y el disolvente)
- Imán
- Botellas adecuadas para muestras de combustible, si fuesen necesarias.
- PC + sistema operativo actualizado
- Se recomienda impresora, etc.
- Calculadora

Los documentos necesarios se enumeran a continuación:

- Reglamento Suplementario
- Reglamento Técnico FIMLA - año en curso
- Reglamento FIMLA de la disciplina en cuestión
- Código Deportivo FIMLA
- Documentos de homologación (si corresponde)
- Material para escribir
- Formularios o planillas de Verificación Técnica

Todas las medidas y equipamientos administrativos necesarios deberán estar en su lugar al menos media hora antes de la hora prevista de inicio de las Verificaciones Técnicas (horario en Reglamentos Suplementarios).

77.02 Verificaciones

Las Verificaciones Técnicas deberán realizarse de conformidad con el procedimiento y tiempos fijados en el Reglamento Deportivo y el Reglamento Particular de la prueba.

El control de sonido se debe realizar primero. El nivel de sonido se registrará en la ficha técnica. El silenciador de escape se marcará con pintura o adhesivo.

Se debe realizar una inspección general de la motocicleta de acuerdo con las reglas de la FIMLA. En las motocicletas aceptadas se aplicará una pegatina o pintura en la parte

delantera del chasis principal.

Las Verificaciones Técnicas sólo se realizarán cuando el formulario o planilla de Verificaciones Técnicas de la motocicleta haya sido presentado por el piloto o su mecánico.

El tanque de combustible deberá contener una cantidad mínima de combustible para el control del sonido.

A la llegada, al finalizar la competición, se deberán controlar todas las piezas marcadas de las motos. Después del control, las máquinas deberán permanecer en un aparcamiento cerrado durante el tiempo especificado en el reglamento deportivo, por si se presentase una reclamación o se necesitase un examen más detallado.

Si es necesario verificar y desmontar completamente una motocicleta o una parte de una motocicleta, la motocicleta, la parte o el grupo de partes deben sellarse y enviarse a un lugar donde se disponga de las herramientas necesarias para el desmontaje. El director de carrera / Delegado de la FIMLA o Jefe de comisarios técnicos debe tomar la decisión sobre esta operación.

El desmontaje y la verificación de la motocicleta o de las piezas en cuestión deberá realizarse en presencia del Comisario Técnico designado para la prueba.

77.03 Jefe de Comisarios Técnicos y Comisarios Técnicos

El Jefe de Comisarios Técnicos deberá estar presente en el evento una hora antes de que comiencen las Verificaciones Técnicas. Deberá informar de su llegada al Director de Carrera/Delegado FIMLA y al Delegado Técnico FIMLA, si está presente.

El Jefe de Comisarios Técnicos debe asegurarse de que todos los Comisarios Técnicos designados para el evento cumplan con sus funciones de manera adecuada. El Jefe de Comisarios Técnicos designará a los Comisarios Técnicos para puestos individuales durante la carrera, las prácticas y el control final.

Los comisarios pueden tener diferentes tareas, pero el equipo de comisarios debe estar formado por un mínimo de cuatro personas. El Jefe de comisarios técnicos de la FMNR debe ser titular de una licencia de comisario técnico sénior (o Jefe) de la FIMLA o FIM y al menos un comisario técnico debe tener una licencia de comisario técnico de la FIMLA.

Se requiere un número mínimo de comisarios de acuerdo con lo siguiente:

- Prueba de sonido, marcado de silenciadores: dos
 - Inspección de máquina, casco y ropa: dos
- Se recomienda tener de 2 a 4 ayudantes (personal).

Una vez finalizadas las verificaciones técnicas, el Jefe de Comisarios Técnicos entregará al director de carrera/Delegado FIMLA una lista con los nombres de los corredores, las máquinas y los niveles de sonido aceptados.

Durante la prueba, el Comisario Técnico deberá controlar las reparaciones y modificaciones que se realicen en las máquinas y controlar el estado de las máquinas.

FIMLA Motocross – Reglas Técnicas

Quince (15) minutos antes de cada salida y en la zona de espera, el comisario técnico realizará el control de los precintos y marcas de los sistemas de escape y del equipamiento de los pilotos.

Durante la prueba, el comisario técnico controlará los precintos, las marcas de los sistemas de escape y el equipamiento de los pilotos en la zona de reparación. Deberá seguir los trabajos que se realicen en las máquinas para asegurarse de que ninguna motocicleta se convierta en una fuente de peligro.

En caso de accidente, el Comisario Técnico deberá comprobar la máquina para comprobar que no presenta ningún defecto grave. No obstante, es responsabilidad del piloto presentar su máquina para la revisión junto con el casco y la ropa que lleva puesta.

El Jefe de Comisarios Técnicos tiene el derecho de mirar/inspeccionar cualquier parte de una motocicleta en cualquier momento del evento.

Todos los comisarios técnicos deberán estar bien informados y asegurarse de que su FMN les haya suministrado todas las "actualizaciones" técnicas que puedan haberse emitido con posterioridad a la impresión de los libros de Reglas Técnicas.

77.05 Piloto y/o Mecánico

El piloto y/o el mecánico deben asistir al menos una vez a las Verificaciones Técnicas con la máquina del (piloto) dentro de los límites de tiempo establecidos en el Reglamento Particular.

A petición del comisario técnico, el piloto debe presentarse a las Verificaciones Técnicas.

El número máximo de personas presentes en las verificaciones técnicas será el piloto y/o el mecánico.

El piloto es responsable en todo momento de que su máquina y su equipo de protección personal estén en conformidad con el Reglamento Técnico de Motocross de la FIMLA.

El piloto y/o el mecánico deben presentar una motocicleta limpia de conformidad con el Reglamento Técnico de Motocross de la FIMLA y un formulario de Verificación Técnica debidamente completado y confirmado.

El piloto y/o el mecánico deben presentar el equipo de protección del piloto, por ejemplo, casco y ropa y dorsal o jersey con su número.

Los pilotos/mecánicos deben confirmar su acuerdo firmando el formulario de verificación técnica.

Cualquier piloto que no se presente como se requiere en las disposiciones siguientes puede ser excluido del evento.

El Director de Carrera/Delegado de la FIM puede prohibir a cualquier persona que no cumpla con las reglas, o a cualquier piloto que pueda ser un peligro para otros participantes o para los espectadores, participar en las competiciones.

01.78 MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si, durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico descubre que una máquina está defectuosa y podría constituir un peligro para otros corredores, debe notificarlo inmediatamente al Director de Carrera o su adjunto, para que dicha maquina sea detenida para su reparación.

01.79 CONTROL DE SONIDO

Tubos de escape y silenciadores deberán cumplir todos los requisitos relativos al control de sonido. Ver Reglamento de sonido FIMLA.

DIAGRAMAS:

NUMBERS / NUMEROS

O

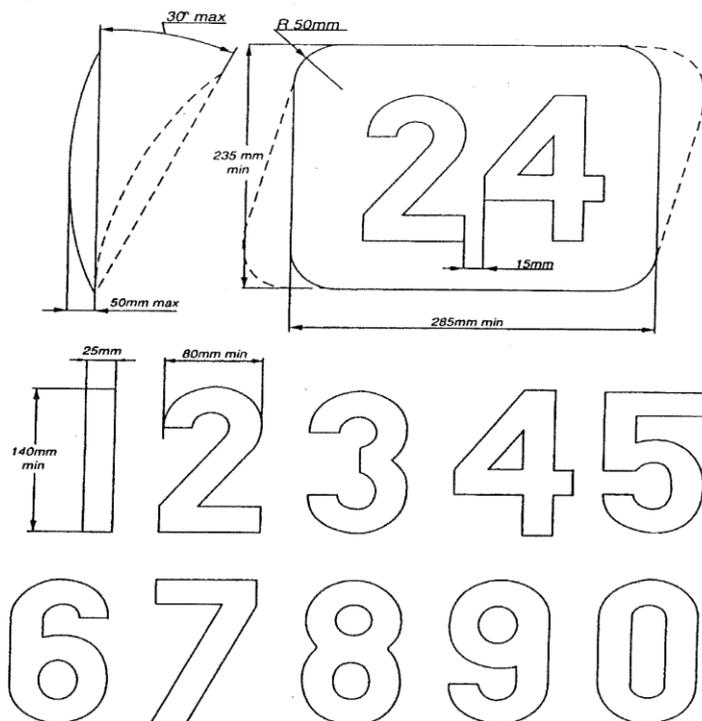
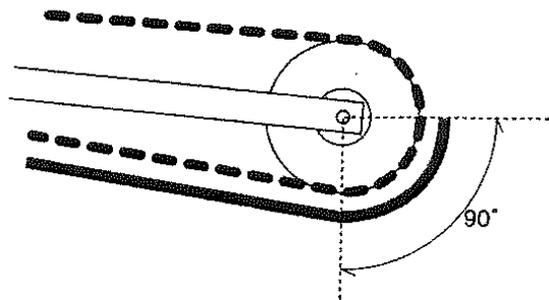


DIAGRAMME Q (suite)

PROTECTIVE DEVICES (REAR) : sprocket and disc SYSTEMES DE PROTECTION (AR): couronne et disque

- (1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°
Sabot inférieur remontant à la hauteur correspondant à 90° minimum



- (2) Chain guard + (3) protective guard
Sabot inférieur + (3) barre de protection

