



**REGLAMENTO DEPORTIVO y TÉCNICO
T4 SERIES 2026**





CATEGORÍAS T4 MINI/T4 JUNIOR/T4 SENIOR/T4 SENIOR 168

MATERIAL:

Es obligatorio utilizar el siguiente equipamiento de acuerdo con las «Normas y Reglamentos Globales T4 2025» de Tillotson.

- A. Chasis (T4 Mini: T-CHS-MK-CS2, T4 Junior / Senior (todas las clases): T-CHS-CS1)
- B. Elementos del chasis (paneles delanteros, carenados delanteros, kits de montaje de carenados delanteros, carrocería lateral y protecciones de las ruedas traseras).
- C. Neumáticos (T4 Mini: neumático Maxxis T4 Slick/Rain; T4 Junior/Senior (todas las clases): neumático Maxxis T4 Slick/Rain)

Deben aplicarse siempre las prescripciones de seguridad de FADA.

NORMAS GENERALES

Todos los pilotos, mecánicos, participantes y oficiales que tomen parte en el campeonato se comprometen, en nombre propio y en el de los componentes de su equipo, a cumplir todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional de la FIA (el Código), el Código de Conducta en Circuitos de Karting, las Prescripciones Comunes de FADA y el presente Reglamento.

ARTÍCULO: 1. INFORMACIÓN ESPECÍFICA DEL EVENTO

1.1. ORGANIZACIÓN / PROMOTOR

Tillotson Ltd
Clash Industrial Estate, Tralee, Kerry, Irlanda
Contacto: mark.ffrench@tillotson.ie Móvil: +353 87 145 8122
Web: www.tillotson.ie/racing

1.2 OFICINA DE RECEPCIÓN / INSCRIPCIÓN

Federación Aragonesa de Automovilismo
Avenida José Atarés, 101 Semisótano
Zaragoza, 50018, España
CIF: V50228907
Teléfono: 976731327
Móvil: 672062809
Correo electrónico: info@fada.es

3. FECHAS DE LOS EVENTOS y CIRCUITOS

R1: 29/03/26: Chiva, Valencia
R2: 19/04/26: Fortuna, Murcia
R3: 31/05/26: Corral de Calatrava, Ciudad Real
R4: 14/06/26: Motorland Aragón, Alcañiz (Teruel)

4. ENTE FEDERATIVO

Federación Aragonesa de Automovilismo
Avenida José Atarés, 101 - Semisótano
Zaragoza, 50018, España

5. FECHAS DE APERTURA Y CIERRE DE INSCRIPCIONES

Apertura: al menos 30 días antes del evento

Cierre: el viernes de la semana anterior al evento a las 11:59 horas del mediodía en el primer plazo y a las 11:59 horas del mediodía de la semana de la prueba, fuera plazo, abonando un incremento del 50% del precio de la inscripción.



6. SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN

Los pilotos deben estar en posesión de una licencia nacional de competición válida para la categoría correspondiente y de la autorización necesaria (visado) expedida por sus ASN afiliadas a la FIA, en caso de pilotos extranjeros.

7. RESTRICCIONES DE INSCRIPCIÓN y LICENCIAS

7.1. Número máximo y mínimo de participantes en todas las categorías

- A. T4 Mini: máximo 32, mínimo 6
- B. T4 Junior: Máximo 32, mínimo 6
- C. T4 Senior: Máximo 32, Mínimo 6

7.2 Se requiere un mínimo total (de todas las categorías juntas) de 24 pilotos por prueba, si bien el organizador podrá determinar la celebración de la prueba en caso de no alcanzar esa cifra.

7.3 T4 MINI

- A. Edad entre 7 y 12 años; el piloto debe haber cumplido los 7 años antes de la fecha de inicio del evento. El piloto debe tener 12 años cumplidos el 1 de enero del año del evento.
- B. Peso mínimo: 110 kg
- C. Normas y reglamentos según las «Normas Globales T4 Mini 2026»

7.4 T4 JUNIOR

- A. Edad entre 11 y 15 años; el piloto debe haber cumplido 11 años antes del 31 de diciembre del año en que se celebra el evento. El piloto debe tener 15 años cumplidos el 1 de enero del año del evento.
- B. Peso mínimo: 140 kg
- C. Normas y reglamentos según las «Normas Globales T4 Junior 2026»

7.5 T4 SENIOR

- A. Edad: 15 años o más; el piloto debe haber cumplido 15 años antes del 31 de diciembre del año en que se celebre el evento.
- B. Peso mínimo: 158 kg
- C. Normas y reglamentos según las «Normas Globales T4 Senior 2026»

8. IMPORTE DE LAS INSCRIPCIONES

1º Plazo: 140 €

Fuera de Plazo: 210 €

Si no se acepta la publicidad obligatoria, el doble de los derechos correspondientes.

Las inscripciones deberán realizarse a través del Área Privada de FADA (www.fada.es).

9. PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

1. Se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de cada categoría en la clasificación final de cada prueba.
2. La clasificación final se determina a partir de la suma de las posiciones obtenidas en las Finales 1 y 2. En caso de empate a puntos entre la Final 1 y la Final 2, el desempate se decidirá a favor del piloto con la mejor clasificación en la sesión de entrenamientos.
3. Los puntos para las finales se asignan de la siguiente manera: 1º – 25 puntos, 2º – 20 puntos, 3º – 17 puntos, 4º – 15 puntos, 5º – 14 puntos, 6º – 13 puntos, 7º – 12 puntos...
4. Los puntos se otorgan por igual en las 4 pruebas (8 finales). Los pilotos pueden contabilizar un máximo de 7 resultados finales. Esta acumulación de puntos determinará la clasificación final del campeonato y los premios de la T4 Nations Cup.
5. Los premios se entregarán en la T4 Nations Cup 2026. Los pilotos de las categorías T4 Mini, Junior y Senior recibirán vales por los siguientes importes: 1º - 1295 €, 2º - 750 €, 3º - 500 €
6. Si un piloto recibe una descalificación (DQ) por cualquier motivo, este resultado deberá incluirse en la acumulación de puntos.

ARTÍCULO: 2 DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS DE LOS ORGANIZADORES

1. NEUMÁTICOS

1.1. NEUMÁTICOS T4 MINI

- A. Neumáticos para seco: Maxxis T4 (T-MAX-MK-DRY1)
- B. Neumáticos para mojado: Maxxis T4 (T-MAX-MK-WET1)

1.2. NEUMÁTICOS T4 JNR/SNR/SNR168

- A. Neumáticos para seco: Maxxis T4 (T-MAX-DRY3)
- B. Neumáticos para mojado: MG WT

1.3. REGLAMENTO DE NEUMÁTICOS DE LA SERIE Y DE LAS PRUEBAS

- A. Los neumáticos de carrera T4 Mini Dry están limitados a dos (2) juegos por piloto para toda la serie, en las cuatro pruebas. Cada piloto solo podrá utilizar un (1) juego durante toda la prueba.
- B. Los neumáticos de carrera en seco para las categorías T4 Junior y Senior están limitados a un (1) juego por piloto y prueba. Cada piloto debe utilizar un (1) juego durante toda la prueba de carrera.
- C. Los neumáticos de todos los pilotos serán escaneados y revisados al entrar en el Parque Cerrado para cada sesión de la prueba, incluidas las sesiones oficiales de entrenamientos. Si un neumático no es el asignado al piloto, se le denegará el acceso a la zona de pre-parrilla.

1.4. NORMATIVA SOBRE NEUMÁTICOS EN LOS ENTRENAMIENTOS LIBRES

Los neumáticos son libres durante las sesiones de entrenamientos libres de los sábados. Los neumáticos se pueden adquirir en los distribuidores T4: Karting Ceuti y Karting Vendrell.

- 1.5. Está prohibido utilizar neumáticos de lluvia en pista seca; los neumáticos de lluvia solo podrán utilizarse si el director de carrera ha declarado la carrera o los entrenamientos como en condiciones de lluvia. La elección de los neumáticos en una carrera declarada en condiciones de lluvia quedará a criterio del piloto. Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripciones Generales, artículo 2.22
- 1.6. Durante el calentamiento del domingo por la mañana se deberán utilizar los neumáticos de carrera asignados. Los neumáticos se escanearán y se comprobarán al acceder a la parrilla previa.

2. NORMATIVA SOBRE NEUMÁTICOS DE LLUVIA EN TODAS LAS CATEGORÍAS

- 2.1 Los neumáticos de lluvia de una prueba anterior solo están permitidos en los entrenamientos libres.
- 2.2 Es responsabilidad de los pilotos disponer de los neumáticos de lluvia adecuados para una prueba de carrera.

3. RODAR CON NEUMÁTICOS DE LLUVIA

Está prohibido rodar con neumáticos de lluvia en pista seca. Los neumáticos de lluvia solo podrán utilizarse si el director de carrera ha declarado carrera o entrenamientos en mojado. La elección de los neumáticos en una carrera declarada en mojado se dejará a criterio del piloto. Artículo 2.14.S de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

4. EQUIPO PERMITIDO

El equipamiento T4 utilizado por todos los pilotos debe cumplir con la última versión de las «Reglas Globales de la Serie T4 2026» para la categoría correspondiente. Estas normas están disponibles en la sección de Reglas Globales de la T4 en la página web de Tillotson: [Recursos de la Serie T4 - Tillotson](#)



Cada piloto es responsable de garantizar que todo su equipamiento cumple con las normas establecidas. Los pilotos que utilicen material no conforme con las Reglas Globales de T4 serán excluidos de los resultados. Cada piloto debe completar su pasaporte técnico con el siguiente equipamiento.

- A. Número de chasis: 1
- B. Número de motores: 1

Si por cualquier motivo un equipo o un piloto tuviera que sustituir un motor o un chasis durante una prueba, deberá solicitar la autorización de un delegado técnico de Tillotson/FADA o de un representante del control técnico. Si se realiza sin autorización, el piloto será descalificado.

5. GASOLINA Y LUBRICANTE

- A. Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Reglamento Técnico, Prescripciones Generales, Artículo 2.21.
- B. Solo se utilizará combustible de surtidor, según el reglamento particular de la prueba

3. NÚMEROS DE CARRERA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Reglamento Técnico, Prescripciones Generales, Artículo 2.24.

Tillotson proporcionará los números de carrera oficiales a todos los pilotos. Solo se permite el uso de los números proporcionados por Tillotson. El uso de números incorrectos dará lugar a la descalificación de la carrera correspondiente.

4. CÁMARAS

No se permiten cámaras privadas en ninguna parte de los karts ni de los pilotos desde la primera sesión de entrenamientos libres hasta el final de la prueba. Tampoco se permiten cámaras en ninguna parte del casco en ningún momento.

5. TRANSPONDEDOR

- A. Los pilotos pueden utilizar sus propios transpondedores si son compatibles con el sistema de cronometraje My Laps.
- B. Es responsabilidad de cada competidor asegurarse de que sus transpondedores estén cargados y funcionen correctamente durante el evento.
- C. Se podrán alquilar transpondedores en el evento por un precio de 30 €.
- D. El transpondedor debe fijarse en la parte inferior trasera del asiento del kart, y debe montarse en su soporte original y, si es necesario, asegurarse adicionalmente con bridas.

6. VERIFICACIONES TÉCNICAS y CONTROLES DEPORTIVOS

Reglamento Internacional de Karting de la CIK-FIA: Disposiciones generales, artículo 2.10
De conformidad con el Reglamento Global Tillotson T4 para la categoría correspondiente.

7. KIT DE MONTAJE DEL CARENADO DELANTERO CIK-FIA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.3.3

- A. El uso de un carenado delantero homologado y del kit de montaje del carenado delantero homologado es obligatorio desde las mangas clasificatorias hasta la final; cada piloto debe entrar en la zona del parque de asistencia de «salida» con el carenado delantero desmontado de su kart. El mecánico o el propio piloto deben montar el carenado delantero en el parque de asistencia de salida bajo la supervisión de un comisario técnico. Durante las mangas clasificatorias y la final, solo se permite instalar el carenado delantero en la posición correcta en la zona de reparación

- B. Instalación correcta del «carenado delantero»: el carenado delantero (utilizando el kit de montaje del carenado delantero) debe estar siempre en la posición correcta durante una competición (véase el plano técnico n.º ad).
- C. No se mostrará la bandera negra con un disco naranja a un piloto si su carenado delantero ya no se encuentra en la posición correcta. Si el juez de hecho informa de que el carenado delantero de uno o más karts ya no se encontraba en la posición correcta cuando se ondeó la «bandera a cuadros blancos y negros» y el kart o karts en cuestión cruzaron la línea de meta, en todos los casos se impondrá automáticamente una penalización de tiempo de 5 segundos al piloto o pilotos en cuestión. Esta penalización de tiempo no es susceptible de apelación.
- D. Cuando el comisario técnico o los jueces de hecho envíen los informes relativos a la posición incorrecta del carenado delantero, los comisarios aplicarán automáticamente las decisiones. No se invitará a los participantes afectados a firmar los documentos de decisión.
- E. Si se descubre o se demuestra que un piloto o un tercero ha sustituido intencionadamente o ha intentado montar un carenado delantero que no esté instalado correctamente durante la carrera, en la última vuelta o después de que se haya ondeado la «bandera a cuadros blancos y negros», ello dará lugar a la descalificación de la competición. A partir del momento en que se muestre a los pilotos el cartel de «Última vuelta», se cerrará la zona de reparaciones.

8. SEGURIDAD GENERAL

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.14

9. PADDOCK

- A. Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier otro vehículo motorizado en el paddock.
- B. Está prohibido entrar en el paddock con cualquier coche, furgoneta, camión o autocaravana sin un pase válido para el evento, incluso cuando las puertas estén abiertas y no haya vigilancia manual. Los comisarios impondrán una multa a cualquier persona que no respete esta norma.
- C. Queda estrictamente prohibido arrancar, rodar, calentar o probar los motores de los karts tanto en el paddock como en las zonas reservadas (artículo 20 del Reglamento Deportivo Internacional); los infractores serán sancionados con una multa mínima de 250 €; en caso de reincidencia, los comisarios podrán descalificar al piloto en cuestión de la competición. En aplicación del artículo 12.2.3 del Código, los recursos contra las decisiones de los comisarios no tendrán efecto suspensivo cuando, durante la misma competición, se cometa una nueva infracción que justifique la descalificación del mismo competidor.
- D. Tan pronto como el piloto/participante llegue al circuito y antes de poder acceder al paddock, todos los participantes y pilotos inscritos deberán presentarse ante la secretaría del organizador para su identificación.
- E. No se permiten toldos ni unidades de catering en el paddock; está estrictamente prohibido fumar o utilizar cualquier dispositivo que pueda provocar un incendio en la zona del paddock; está prohibido cocinar en el paddock.
- F. Todos los pilotos/participantes deben disponer de un extintor en perfecto estado de funcionamiento que cumpla con los estándares mínimos recomendados, de al menos 5 kg y adecuado para incendios de aceite y gasolina, y deben rellenar el formulario.

10. PARQUE DE SERVICIOS

- A. Solo se permite un (1) piloto por kart y un (1) mecánico en el «Parque de Servicio», y únicamente con un pase o documento de identidad válido proporcionado por Tillotson.
- B. Los horarios de cierre de las puertas de la parrilla de formación se indicarán en el programa



oficial del evento. Los pilotos que no lleguen a tiempo a la parrilla de formación no podrán participar en la sesión en cuestión, salvo que el director de carrera del RGMMC lo autorice.

11. BRIEFING

Es obligatorio que todos los participantes asistan Al Briefingy rellenen el formulario de asistencia.

ARTÍCULO: 3. LA PRUEBA: PRINCIPIOS y DESARROLLO

1. ENTRENAMIENTOS

Reglamento Internacional de Karting de la CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.17

2. CLASIFICACIÓN

- A. Los pilotos que hayan superado la verificación técnica se dividirán en grupos iguales, si es posible, mediante sorteo en presencia de al menos un comisario. Se prevé una sesión de 7 minutos por grupo. Cada grupo estará compuesto por un máximo de 36 pilotos.
- B. Los pilotos podrán comenzar a trasladar sus karts desde el «Parque de Servicio de Salida» a la «Pre-parrilla» desde diez minutos antes de la hora prevista para el inicio de la sesión de clasificación en cuestión hasta el final de dicha sesión. Los karts situados en la «Pre-Parrilla» deben estar listos para la salida. Tan pronto como se dé la señal que indica el final de la sesión de clasificación, queda prohibido el acceso a la «Pre-Parrilla».
- C. Durante la sesión, los pilotos tomarán la salida cuando lo deseen. Se considerará que cualquier piloto que haya cruzado la línea trazada a la salida de la «pre-parrilla» ha tomado la salida, y se tendrá en cuenta su tiempo de vuelta, sean cuales sean las circunstancias. Se contabilizará cualquier vuelta completada en su totalidad. El tiempo que se tomará en consideración será el de la mejor vuelta completada durante la sesión. En caso de empate, se decidirá por el Segundo mejor tiempo marcado por cada piloto, y así sucesivamente en caso de nuevos empates.
- D. La clasificación final de la sesión de clasificación se elaborará de la siguiente manera:
 - Si solo hay un grupo: la parrilla se establecerá según el orden de los tiempos más rápidos logrados por cada piloto.
 - Si hay dos grupos: el primer puesto será para el mejor tiempo del primer grupo (el mejor tiempo global), el segundo para el mejor tiempo del Segundo grupo, el tercero para el segundo mejor tiempo de primer grupo, el cuarto para el Segundo mejor tiempo del segundo grupo, el quinto para el tercer mejor tiempo del primer grupo, y así sucesivamente.
 - Si no se ha registrado ningún tiempo para un piloto, este tomará la salida desde el final de la parrilla. Si varios pilotos se encuentran en esa situación, sus posiciones de salida se decidirán por sorteo. Si un piloto se detiene en la «zona de reparación» o en el «parque de llegada», será definitivo. No se le permitirá volver a tomar la salida.

3. PARRILLAS DE SALIDA DEFINITIVAS

Reglamento Internacional de Karting de la CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.19

4. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.20a

5. NEUTRALIZACIÓN DE UNA MANCHA DE CLASIFICACIÓN O DE UNA CARRERA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.20b

6. REANUDACIÓN DE UNA CARRERA CON EL PROCEDIMIENTO «LENTO»

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.20c



7. SUSPENSIÓN DE UNA SESIÓN DE ENTRENAMIENTO O DE UNA CARRERA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.21

En caso de bandera roja, las piezas de recambio podrán pasar por la entrada del parque cerrado o por una zona designada indicada por el director de carrera. Cualquier material que pase por cualquier otra zona o por encima de las vallas dará lugar a una sanción para el piloto en cuestión.

8. REANUDACIÓN DE UNA CARRERA DE LA FASE FINAL

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General, Artículo 2.22

9. LLEGADA

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripciones Generales, artículo 2.23

10. INCIDENTES

Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripciones Generales, Artículo 2.24

- A. Además de las Disposiciones Generales de la CIK-FIA, el Director de Carrera tiene la facultad de decidir, en relación con la bandera de advertencia blanca y negra o la luz, imponer una penalización de tiempo de 5 segundos para la manga o carrera en cuestión. Si tras esta penalización impuesta se producen una o más infracciones del mismo piloto en dicha manga o carrera, el Director de Carrera lo comunicará a los Comisarios para una posible sanción adicional.
- B. Esta penalización es similar a una penalización de paso por boxes en las carreras de automóviles de circuito. De conformidad con el artículo 12.2 del Código Deportivo Internacional, estas penalizaciones de tiempo no serán objeto de protesta ni de apelación.
- C. El director de carrera informará durante la sesión informativa sobre el procedimiento para la imposición y notificación de esta penalización.
- D. De conformidad con el artículo 12.2 del Código Deportivo Internacional, las sanciones de tiempo impuestas por el Panel de Comisarios por infracciones del Reglamento durante una manga clasificatoria (o manga de segunda oportunidad) no serán susceptibles de apelación.

ARTÍCULO 4: CARRERAS FINALES 1 y 2

(De acuerdo con el reglamento de los campeonatos en cuestión):

- A. Final: Un máximo de 36 pilotos participarán en las finales (15-20 km según las categorías de edad).
- B. Las posiciones de salida para la Final 1 se determinarán según los resultados de los entrenamientos cronometrados.
- C. Las posiciones de salida para la Final 2 se determinarán según las posiciones de llegada en la Final 1.
- D. El resultado final de la prueba es la suma de las posiciones de llegada de la Final 1 y la Final 2, y en caso de empate se decidirá según la clasificación de la sesión de clasificación cronometrada.

ARTÍCULO 7. COMPETENCIA

- A. El organizador o promotor del evento se reserva el derecho a emitir comunicados adicionales, previo acuerdo entre la federación organizadora del evento, en relación con el reglamento (previamente aprobado por ella cuando sea necesario) y dichos comunicados se harán llegar a todos los participantes inscritos a través de los «Boletines de Competidores» durante la prueba, o se publicarán en la página web del evento.