Emparanza 2913 TEL./FAX (02344) 430534 7260 - SALADILLO (B)

R E G L A M E N T O T E C N I C O

Categoría: "Karting Del Centro 150cc Cuatro Tiempos"

ART. Nº 1: CATEGORIA: Los Karting serán agrupados en clases denominadas "KARTING DEL CENTRO 150 CC. CLASE MENORES, CLASE JUVENILES, MASTER Y SUPER MASTER CUATRO TIEMPOS". -

ART. Nº 2: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación. -

ART. Nº 3: DISPOSICIONES GENERALES:

A) La interpretación del presente Reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. -

B) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se permiten intercambiar piezas de distintos modelos siempre que cumplan la misma función. -

C) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica. -

D) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no este especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine. -

E) El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento. -

F) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

G) Aclaraciones:

• Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original.
• Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar una pieza.
• Se entiende por libre: La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar. -

ART. Nº 4: MOTORES: 150cc. 4 tiempos, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual. varilleros permitido Guerrero, Motomel. Corven, Zanella, Insa, Nsu, Mondial y Cerro.

Importante: Solamente se permite varillero no Japón.

ART. Nº 5: CARTER: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos. Marca libre. -

ART. Nº 6: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre, se prohíbe encamisar. Los tornillos del cilindro al block serán de 6mm con sus respectivas guías original de tapa y guías centradoras de cilindros. -

ART. Nº 7: TAPA DE CILINDRO: Original del motor o de 125 cc en su forma y sus dimensiones, cielo de las mismas se permite agrandar esfera exterior hasta 64mm, altura libre. Conductos de admisión y escape se permite pulir, Junta de tapa de cilindro obligatoria espesor libre, material libre. Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90 mm y 20,20 mm para el escape. Se permite agrandar esfera exterior de la camara hasta 64 mm. No se permite otro trabajo en la tapa que no sea el mencionado anteriormente. Se permite poner esparrago en la balancinera y espigarla. Se permite suplementar la balancinera. Sera obligatorio el uso de una brida entre el tubo de admisión y el carburador de 26mm como máximo de diámetro interior x 5mm de espesor canto vivo, concéntrica a la garganta del carburador con un agujero para su precintado.

Si el diámetro interior del casquillo es superior a la medida original y como máximo de 25,50 mm de admisión y 20,70mm de escape. Será obligatorio el uso de una brida colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 25,00 mm como máximo de diámetro interior por 5 mm de espesor, canto vivo y concéntrico a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado. –

Se cubicará el cielo de la tapa (camara), debiendo entrar como maximo 19 cc de aceite hidráulico E.P.

ART. Nº 8: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 7,00 mm (no promedio, se mide individualmente). Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector de árbol de levas. -

ART. Nº 9: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales, siendo el largo total de la misma de 42mm como mínimo, no se permite guía de bronce. -

ART. Nº 10: VALVULAS: Originales y competición o de mercado de reposición Respetando las siguientes medidas: Admisión: diámetro cabeza máximo hasta 30,00 mm. Vástago 5,50 mm... Escape: diámetro cabeza máximo hasta 25,00 mm. Vástago 5,50 mm, forma de hongo libre. Prohibido válvulas de titanio

ART. Nº 11: ASIENTO DE VALVULAS: libre. -

ART. Nº 12: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades originales (2 por válvulas), dureza libre, Originales o de mercado de reposición. -

ART. Nº 13: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales. -

ART. Nº 14: VARILLAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. -

ART. Nº 15: RELACION DE COMPRESION: Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 20 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. -

ART. Nº 16: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. -

ART. Nº 17: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49.80 mm. Peso mínimo 4 Kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado con su chaveta en su lugar de origen. -

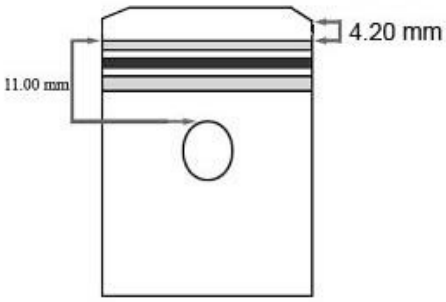
ART. Nº 18: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo, siendo su medida 103.5mm de largo ,15 mm perno de pistón y 30 de muñón.

ART. Nº 19: PISTON: Tipo Original del motor, en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. - Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18.00 mm. + 0,3 mm como máximo, y 17.00 mm como mínimo. Se permite cabeza redonda con chanfles de costado. Medida de la parte superior del perno a la parte superior del primer. ARO (compresión) 11.00 mm y de la parte superior del primer ARO (compresión) al filo de la cabeza 4,20

mm. Se permite retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32mm de admisión y no más de 27 mm de escape.

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas .

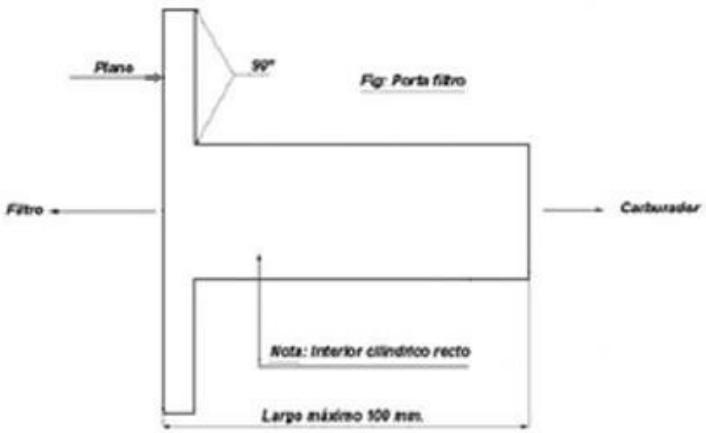
Se permite ranurar la pollera para lubricacion.



ART. Nº 20: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Desplazamiento desde 1 a 1.5 mm. Diámetro 15 mm.-

ART. Nº 21: AROS: Tipo original - Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). - Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º aro 1 mm c/u. - 3º aro 2,30 mm.-

ART. Nº 22: FILTRO DE AIRE: Libre en su forma. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. Prohibido el uso de venturi o cono dentro de él. Debe terminar en canto vivo a la entrada del carburador. Ver figura-.



ART. Nº 23: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición, se permite de aluminio respetando las medidas originales.

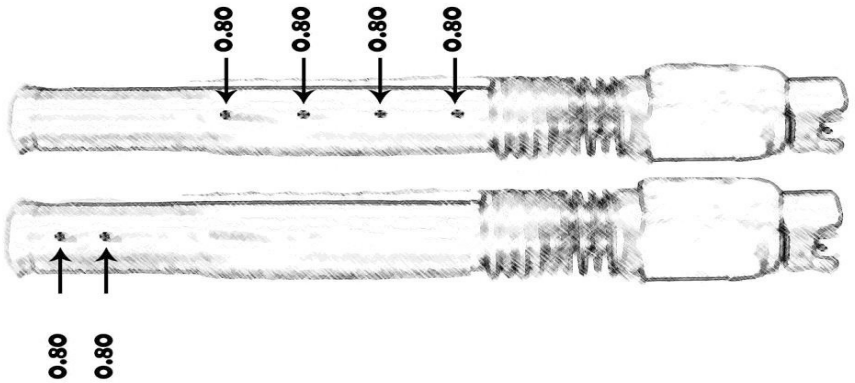
ART. Nº 24: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5 y 6. Engranaje primario 73 - 18.-. Engranaje Helicoidal. Se permite 4 o 5 y 6 tornillos. Se permite cargar resortes.

ART. Nº 25: VOLANTE MOTOR: Original y/o de mercado de reposición, peso mínimo completo 1.950 Kg, con su chaveta en lugar de origen. -

ART. Nº 26: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del centro volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados. Es obligatorio el uso de turbo silenciador con 92 decibeles como máximo. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. Quien no lo hiciera deberá abonar una multa de $ 400,00 la que será duplicada en caso de reincidir. -

ART. Nº 27: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o Taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma. Gliceurs y aguja de cortina libres. Cortina hasta 22 mm de diámetro. Largo 39,90 mm y 35,90 mm. Garganta 26,90 mm + 0,2 mm de diámetro, con un agujero para su precintado. Entrada de aire de carburador (pasaje)maximo 1.5 mm. (Medida del conducto de intermedia 1.20 mm)

EMULSIONADOR (Caña o Difusor): totalmente original en forma y cantidad de orificios emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0.80 sin orientar, ósea en su posición perpendicular de fábrica. (Adj. Imagen es ilustrativa para mostrar la medida del orificio). -



ART. Nº 28: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición., respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor. -

ART. Nº 29: ENCENDIDO: Totalmente original o de reposición 8 bobinas. (obligatorias) Quedará a disposición del técnico el reemplazo del mismo en cualquier momento de la competencia. Sistema de carga, se permite anular

CDI: libre. -

ART. Nº 30: CAPTOR: Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original. -

ART. Nº 31: BUJIA: Libre, rosca 12 mm largo de rosca con arandela original 18 mm.-

Capuchon de bujia; Libre (sin resistor)

Cable de bujia original (sin resistor)

ART. Nº 32: SISTEMA DE ARRANQUE:

LA patada opcional se permite eliminar eje y engranaje de patada.
Es obligatorio el funcionamiento del burro de arranque.

ART. Nº 33: BOMBA DE NAFTA: Del tipo Mecánica, de accionamiento únicamente en el volante o en el soporte de butaca, se permite el bombín manual (Pepa). Se permite Bomba de vacio.

ART. Nº 34: BATERIA: Uso obligatorio Deberán ser las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor. Prohibido usar de ácido.

ART. Nº 35: RODAMIENTOS - RETENES: Originales y/o de mercado de reposición. -

ART. Nº 36: TRANSMISION PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original.

Engranajes de caja

1º	36 x 13
2º	32 x 17
3º	29 x 20
4º	26 x 23
5º	24 x 25

Engranajes de caja

1º	36 x 13
2º	32 x 17
3º	28 x 20
4º	26 x 23
5º	24 x 25

ART. Nº 37: TRANSMISION SECUNDARIA: A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60) sesenta mm de ancho y tendrá que cubrir el 75% de la corona de transmisión montada sobre el eje. -

ART. Nº 38: COMBUSTIBLE: Se utilizará nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas Estaciones de Servicio, sin ningún tipo de aditivo, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica o su control para la clasificación, serie y/o final.

EL COMPARADOR DE COMBUSTIBLE SERA PROVISTO POR LA CATEGORIA.

ART. Nº 39: PRECINTOS: Todo motor deberá tener una perforación en el tornillo de la tapa de válvulas, otro en el tornillo de la admisión, otro en la tuerca del carburador, otro en el tornillo de la tapa del encendido y otro en el tornillo de sujeción del cilindro de 1,5 mm c/u.-

ART. Nº 40: CHASIS: Libre de fabricación nacional con eje rígido y sin suspensiones de ningún tipo, prohibido el uso de barra cuchilla. Cubrecadena obligatorio.

Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.

• Frenos: Se podrá usar el freno delantero.

• Trompa, babero y pontones: Uso obligatorio, homologado de plástico
flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa. La Trompa deberá estar montada por uno o dos ganchos reglamentarios, prohibido sujetar los ganchos con precintos o cualquier elemento de amarre. Obligatoriamente deberá tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera.

Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar paragolpe trasero.

No podrá estar fija. Si durante la competencia pierde uno de estos elementos no será motivo de exclusión, pero debe dar el peso mínimo estipulado sin él, debiendo reparar para la siguiente prueba. Prohibido utilizar chapa ni aluminio. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad. -

• Paragolpes trasero: Obligatorio. Deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros. Deberá tener un caño que una los dos largueros del chasis en la parte trasera montado en los bulones de la defensa, diámetro del mismo 16 mm. Deberá ser de una altura no mayor a los ¾ de la altura de la goma inflada normalmente y de un ancho no mayor a la medida externa de las llantas colocadas en su eje. Será de uso opcional, la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, queda aclarado que en el mismo tendrá que colocar una placa 20x20 para la colocación del número sin excepción. -

• Piso: Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca. -

• Butaca: Debe estar construida en material plástico rígido de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante. -

• Dirección: Debe estar accionada por un volante, queda absolutamente prohibido todo comando flexible por cable o cadena, todas las uniones del sistema deberán estar con chavetas pasantes o tuercas autofrenantes. -

• Punta de ejes: Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la llanta. -

• Pedales: La posición de los pedales no deben exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados. -

• Llantas: Libres de fabricación nacional. -

• Volante de conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto. -

• Tanque de combustible: Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible. Deberá ser de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido. -

• Equipo matafuegos: Se sugiere tener en cada Box de cada participante, un equipo matafuegos en lugar seguro, visible y a mano, un matafuego de Polvo Químico. Asimismo, se le solicita a cada responsable de cada equipo, tener y tomar conocimiento elemental del manipuleo y uso del matafuego. -

ART. Nº 41: CAMBIO DE CHASIS: Se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el comisario deportivo y técnico, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. Está terminantemente prohibido utilizar en el cambio, el chasis de otro piloto inscripto en la misma carrera y en cualquiera de las categorías participantes.
Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la perdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. -

ART. Nº 42: CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la perdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio. -
En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Todo elemento reemplazado del motor será penalizado, además el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico. -

ART. Nº 43: NEUMÁTICOS: Solo se podrán utilizar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma. Los neumáticos serán controlados por la categoría. Marca (NA o IBF Carrera) Compuesto Amarillo.-. En el año podrán utilizar 12 cubiertas.(Se establece que el juego a utilizar en la carrrera tiene que ser el mismo clasificacion, serie y respective final)

ART. Nº 44: VESTIMENTA DE LOS PILOTOS: El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas, cuello protector y riñonera.
La vestimenta será homologada CIK-FIA, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. No utilizar buzo anti flama para automotor. -

El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente. Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo Y, Cap. III Art. 1).
Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo.

En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones, y en caso de reincidencias, elevará a la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires dicha situación por escrito, la que considerará y resolverá el tema en cuestión.

El piloto deberá presentarse a la prueba en forma correcta y limpia, tanto en su persona como en su Karting. -

ART. Nº 45: IDENTIFICACION: Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, él numero identificatorio que le ha asignado a cada uno de los pilotos la FRAD Nº 3 Centro.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por la FRAD Nº 3 Centro, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible.

"CLASE MENORES": fondo blanco numero verde.

"CLASE JUVENILES": fondo blanco numero azul.

"CLASE MASTER": fondo amarillo numero rojo.

"CLASE SUPER MASTER": fondo amarillo numero rojo.

De 16 cm de alto por 4 cm de ancho.

Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificatorias, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo. Se deberá inscribir en el Karting o casco protector, el nombre del Piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

La FRAD Nº 3 Centro se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales (Capitulo XV del C.D.I. y el R.D.A.). -

ART. Nº 46: PESOS MINIMOS Y EDADES: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de la siguiente manera:

"Clase Menores":145 kg de 9 años a 16 años cumplidos en el año (brida de 22 mm). (125 kg brida de 20 mm) (165 Kg Brida de 23 mm)

"Clase Juveniles":176 Kg. Comprenderá a pilotos desde 17 años (cumplidos en el año 2022) en adelante. Con 166 kg Brida de 23 mm.

"Clase Master": 185 Kg. , dicha categoría será desde los 30 años cumplidos en adelante.. (170 kg - brida de 22, 5mm)

"Clase Súper Master": 195 KG en adelante y con un peso máximo de 100 kilos del vehículo, sin identificación de edad

PARA TODAS LAS DIVISIONALES: Todo piloto con karting sin lastre; que supere 10 kilogramos del peso estipulado para cada divisional, podrá cubicar con el motor
armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 18 cc de aceite hidráulico E.P. 18 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. -

.

El lastre se colocará fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible y con un orificio para precintarlo, abullonado con tornillos de 8 mm. Como mínimo de diámetro y arandelas planas de 4 mm. De espesor con un diámetro de 30 mm. Como mínimo y tuercas autofrenantes. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada.

NOTA: Todos los pesos serán controlados con la balanza de la FRAD 3 CENTRO sin excepción ni alternativa de reclamo por haber pesado en otra balanza. -

ART . Nº 47 : PENALIZACION CON BRIDA: En la primer carrera ganada achicara la brida 1mm , en las posteriores carreras ganadas despues de la primera penalizacion ira achicando 0.5mm por cada carrera obtenida hasta achicar un total de 2 mm.. Para la ultima competencia ira con la brida normal segun reglamento segun art 7. En el caso que se realice una competencia en conjunto con el provincial bonaerense se eliminara la penalizacion por esa competencia.

ART. Nº 48: LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS: Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Medico Deportivas, antes de la primera competencia que participen, en la sede de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, ubicada en la calle Dr. Emparanza 2913 de la ciudad de Saladillo. La Licencia

Médica Nacional será realizada de acuerdo a lo dispuesto por la CDA del ACA, se sugiere que las realicen ante la empresa UDEM S.R.L. sita en Alem 3243 de la ciudad de Saladillo.

ART. Nº 48: CIRCULACIÓN EN BOXES: Se prohíbe la circulación en boxes con el Karting en marcha. Para calentarlo se debe utilizar únicamente el lugar habilitado para ese fin. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones que van desde la multa hasta la exclusión de la carrera de acuerdo a la gravedad de la falta. -

ART. Nº 49: REVISIÓN TÉCNICA: Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando tanto el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia. Si un competidor se negare a ser examinado por la técnica su conducta será considerada como antideportiva grave e informada al comité de penalidades para su sanción. -

NOTA IMPORTANTE: todo motor deberá tener un depósito de descarga de aceite y nafta. -

Saladillo, 1º de Enero de 2022

****

.....
CERBINO Jorge Horacio
Presidente