

NEW MEXICO OIL CONSERVATION COMMISSION

SANTA FE, NEW MEXICO MISCELLANEOUS NOTICES



Submit this notice in triplicate to the Oil Conservation Commission or its proper agent the construction of the sender on which will be given the approval, with any mitricerical constructions advisable, or the rejection by the Commission or agent, of the plan submitted. The plan as approval being the commission of agent, of the plan submitted. The plan as approval being the commission of the commission of the plan submitted. The plan as approved to the sender of the commission of the plan submitted. The plan as approved to the commission of the commission of the plan submitted. The plan as approved to the commission of the commission of the plan submitted. The plan as approved to the commission of the com

OTICE OF INTENTION TO TEST SHUT-OFF	r casing	X	NOTICE OF INTEL CHEMICALLY	NTION TO SHOOT OR TREAT WELL	
OTICE OF INTENTION TO CHAI	NGE PLANS			NTION TO PULL OR LITER CASING	
DTICE OF INTENTION TO REP.	AIR WELL		NOTICE OF INTE	NTION TO PLUG WELL	,
DTICE OF INTENTION TO DEE	PEN WELL				
	Kom	ii .	New Mexico	October 23,	1951
			Place	Date	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••
IL CONSERVATION COMMISSION Inta Fe, New Mexico entlemen:	N,				
ollowing is a notice of intention to merada Petrolaun Corporat	o do certain wor	rk as des	scribed below at the	Well No.	C/NE/4 NN/4
Company or Operator		ase <b>R</b>	N N D M	Seunders	Eria) d
Sec. 10 , T. 13-5			IN. M. P. M.,		F leid,
77' T.D Line. Finish Ran 52" esg. a s follo 24 Jts 4 Jts 4 Jts 4 Jts 5 Jts	ed 7-3/8" b even: 52" OD 17# 52"OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17#	ole at Gr-86 N-80 \$ J-55 J-55	5:30 PH, 10/20/ 40 8-RT B-3 SS 6 -RT B-3 SS Cag. 8-RT R-3 SS Cag. 8-RT R-2 SS Ital	New, LT&C New, LT&C New, LT&C Lian Cag. New ST&C	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38'
77' T.D Lime. Finish Ran 52" esg. 2 s follo 24 Jts 4 Jts 4 Jts 5 Jts 10 Jts 102 Jts 48 Jts 25 Jts 2 Jts 307	d 7-3/8" b 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17#	Cr-86 H-80 8 J-55 5# MR 5# J-55 J-55 J-55 Cr-86 N-80	5:30 PM, 10/20/ 40 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 G 5 8-RT R-2 Italia 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog.	51. Ran Schlumber; New, LT&C New, LT&C Lian Cag. New ST&C bruen Cag New LT&C Lan Cag. New, ST&C a Cag. New ST&C New, LT&C Lag, NEw LT&C , NEW LT&C	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.98I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07'
77' T.D Lime. Finish Ran 52" esg. 2 s follo 24 Jts 4 Jts 4 Jts 85 Jts 10 Jts 102 Jts 48 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' Plug to 9886' at 11: spaced 30' sparf from above section. After	ed 7-3/8" b 51" OD 17# 52"OD 17# 52"OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17#	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT B-3 SS 6 -RT B-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT B-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 Co 5 8-RT R-2 Ital 8-RT R-2 Italia 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-3 SS Cog. 6-RT R-3 SS Cog. 6-RT R-3 SS Cog.	<ul> <li>/51. Ran Schlumber;</li> <li>Sag. New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>Ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>Ian NEW LT&amp;C</li> <li>Jel and 1/4" F</li> <li>If 1600 F. Ran 7 B</li> </ul>	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.98I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07'
7' T.D Lime. Finish Ran 5g" esg. 2 s fell 24 Jts 4 Jts 4 Jts 65 Jts 10 Jts 102 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' 1 Plug to 9886' at 11: spaced 30' apart from above section. After	ed 7-3/0" b 51" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" O	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT R-3 SS 6 -RT R-3 SS 6 8 8-RT R-3 SS 6 8 5 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 G 5 8-RT R-2 Ital 8-RT R-3 SS 6 8 40 8-RT R-3 SS 6 8 8-RT R-3	<ul> <li>/51. Ran Schlumber;</li> <li>Sag. New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>Ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New, ST&amp;C</li> <li>Ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>Ian NEW LT&amp;C</li> <li>Jel and 1/4" F</li> <li>If 1600 F. Ran 7 B</li> </ul>	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.98I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07' 10-Seel per 1 aker Central aced 15' aper
7' T.D Lime. Finish Ran 5g" esg. 2 s fell 24 Jts 4 Jts 4 Jts 65 Jts 10 Jts 102 Jts 48 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' 1 Flug to 9886' at 11: spaced 30' apart from above section. After	ed 7-3/0" b 51" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" O	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT R-3 SS 6 -RT R-3 SS 6 8 8-RT R-3 SS 6 8 5 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 G 5 8-RT R-2 Ital 8-RT R-3 SS 6 8 40 8-RT R-3 SS 6 8 8-RT R-3	<ul> <li>/51. Ran Schlumber;</li> <li>Sag. New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>ia</li></ul>	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.98I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07' 10-Seel per 1 aker Central aced 15' aper
77' T.D Lime. Finish Ran 5g" esg. 2 s follo 24 Jts 4 Jts 4 Jts 65 Jts 10 Jts 102 Jts 48 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' 1 Plug to 9886' at 11: spaced 30' apart from above soction. After	ed 7-3/0" b 51" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" OD 17# 54" O	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT B-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 Co 5 8-RT R-2 Italia 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-3 SS Cog. 5 coment mixed Max Pump Press Ram 14 Weather 8 - N11 test of By By By	<ul> <li>/51. Ran Schlumber;</li> <li>Sag. New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>New, LT&amp;C</li> <li>ian Cag. New ST&amp;C</li> <li>ia</li></ul>	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.98I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07' 10-Seel per 1 aced 15' aper aced 15' aper aced 15' aper
77' T.D Lime. Finish Ran 5g" esg. 2 s fell 24 Jts 4 Jts 4 Jts 65 Jts 10 Jts 102 Jts 48 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' 1 Flug to 9886' at 11: spaced 30' apart from above soction. After	ed 7-3/0" b statistics 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 54" O	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 G 5 8-RT R-2 Italia 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-	51. Ran Schlumber, Seg. New, LT&C New, LT&C New, LT&C Lian Ceg. New ST&C Ian Ceg. New ST&C Ian Ceg. New ST&C A Ceg. New ST&C New, LT&C Ceg, NEW LT&C 3% Jel and 1/4" F are 1600%. Ran 7 H Ford seratchers sp asing mat-eff An Company or Operator Company or Operator Man District Sup	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 113.96I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07' 10-Seal per ( aker Central) aced 15' apart arada Pet Central) erint endent g well to
77' T.D Lime. Finish Ran 52" esg. 2 s follo 24 Jts 4 Jts 4 Jts 4 Jts 10 Jts 102 Jts 102 Jts 25 Jts 2 Jts 307 Casing set at 9975' Fing to 9886' at 112 spaced 30' sparf from above sociat. After porved xcept at follows: OCT 24 19	ed 7-3/0" b statistics 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 17# 52" OD 15. 52" OD 15. 52" OD 17# 52" OD 17# 54" O	Cr-86 <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-55</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b> <b>J-50</b>	5:30 PN, 10/20/ 40 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-3 SS Cog. 8-RT R-2 SS Ital J-55 8-RT R-2 G 5 8-RT R-2 Italia 8-RT R-3 SS Cog. 40 8-RT R-	51. Ran Schlumber, Sag. New, LT&C New, LT&C New, LT&C Lian Cag. New ST&C bruen Cag. New ST&C bruen Cag. New ST&C hew, LT&C Cag. New ST&C New, LT&C Cag. New ST&C NEW LT&C 3% Jel and 1/4" F are 1600%. Ran 7 H Cord scratchers sp asing shut-eff An Company or Operator Company or Operator Stant District Sup communications regarding is Petrolens Corpo	1015.62' 170.02' 163.72' 2526.38' 311.38' 3167.59' 1416.39' 13.96I 1014.08' <u>63.86'</u> 9963.07' 10-Seal per ( aced 15' apart aced 15' apart arada Pet Contraliant g well to ration





~ \_

