



328395

328395

MEMORIA DESCRIPTIVA

Correspondiente a una PATENTE DE INVENCION por veinte años.

A favor de

D. Pablo SEGUI ALEMANY, de nacionalidad española.

Residente en PALMA DE MALLORCA.-Adelfa, 78

p o r :

"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES DE PERFORACION Y SONDEO".



La presente memoria descriptiva tiene como fin la declaración del objeto sobre que ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusiva en el territorio nacional de una Patente de Invención, conforme a la legislación

5.- vigente en materia de Propiedad Industrial que, según expresa el enunciado, trata de unos perfeccionamientos introducidos en la constitución de los trenes de perforación y sondeo.

Los perfeccionamientos objeto del presente registro están estudiados y creados con pleno éxito para facilitar el desplazamiento y orientación del elemento de rotación de los trenes de perforación, dotándolos al mismo tiempo de unos compensadores que regulan la presión de trabajo de la broca perforadora.

Actualmente los trenes de perforación y sondeo están constituidos de manera que el tren de rotación se mantiene en posición rígida, por lo que ofrece innumerables inconvenientes a la hora de inspeccionar el trabajo de perforación, o bien cuando se precisa manipular en los elementos de sondeo, lo que obliga a desplazar a todo el tren de perforación que debido a su robustez es sumamente costoso. Por otro lado, actualmente es preciso lastrarle con el fin de dar una mayor presión de trabajo a la broca, bien en el momento de iniciar el trabajo de perforación o bien debido a las características más o menos blandas de las capas geológicas, por lo que se precisa la constante ocupación de mano de obra para lastrar o descargar el lastre, con el consiguiente encarecimiento del coste.

La finalidad de estos perfeccionamientos es la de resolver de manera definitiva mediante la disposición, sobre los laterales del chasis, de unas vías sobre las que se desliza el tren de rotación, montado sobre un puente deslizante por dichas vías, en una longitud determinada suficiente para dejar diáfano el orificio



perforado. Así mismo, al referido tren de rotación, van acoplados, en posición vertical, dos columnas estabilizadoras que regulan la presión de trabajo de las brocas, que mantienen en suspensión a dicho tren de rotación, estando montadas firmemente por medio

35.- de unas placas abrazaderas dotadas en la parte posterior de un apéndice que queda fijado sobre el puente deslizante por medio de un eje de giro que permite orientar la posición de la broca sobre un plano perpendicular sobre un arco de 90º, por lo que el tren de perforación puede ser aplicado sobre el plano del suelo

40.- o sobre un talud hasta alcanzar la posición vertical, por lo que se amplía el campo de acción de estos trenes pudiendo ser empleado en trabajos de minería, por ejemplo, para practicar chimeneas de ventilación, etc.

Con el fin de facilitar la interpretación más exacta del

45.- objeto sobre que ha de recaer el presente privilegio, en el plano adjunto complementario de la presente exposición, se representa una forma práctica para la realización industrial y únicamente a título de ejemplo y, por consiguiente, sin carácter exhaustivo sino meramente informativo.

50.- En este plano:

La fig. 1ª, muestra un detalle en perspectiva de la zona del tren de perforación en que va situado el tren de rotación y los perfeccionamientos introducidos.

La fig. 2ª, es un detalle lateral en el que se muestra el

55.- eje de giro de orientación.

Como se desprende de la detenida observación del citado plano, los perfeccionamientos de referencia comprenden esencialmente un canal o guía-carril (1) practicado por la cara interior de las vigas (2) que constituyen el chasis del tren de perforación

60.- o sondeo, y de longitud adecuada para establecer un recorrido



suficiente para dejar expedito el orificio perforado. Sobre dichas guías (1) se desliza un puente (3), que es movido por un sistema de tracción adecuado.

Dicho puente está dividido en dos mitades en la parte central superior con sus extremos volteados (4) para recibir entre 65.- los mismos un cuerpo (5), fijado por medio de un eje de giro (6). Dicho cuerpo (5) está unido por la parte posterior a unas llantas abrazaderas (7), en cuyos extremos se montan unas columnas estabilizadoras (8) de sistema hidráulico, cuyos extremos inferiores 70.- van fijados al soporte (9) del tren de rotación, no representado y que se fija en el orificio central (10), de manera que dichos estabilizadores (8) regulan la presión de trabajo de la broca de acuerdo con sus características y las condiciones del terreno.

A través del eje de giro (6) todo el conjunto del tren de 75.- rotación (7, 8 y 9) puede orientarse para permitir practicar perforaciones tanto sobre planos horizontales como inclinados y hasta perpendiculares.

Como es natural, todos los elementos que constituyen los presentes perfeccionamientos están contruidos con materiales 80.- adecuados y suficientemente robustos para realizar los cometidos propios de estas pesadas máquinas.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento y su forma de realización práctica, únicamente cabe añadir que en el conjunto y partes independientes constitutivas del todo son 85.- susceptibles modificaciones y cambios de materias, forma y disposición en cuanto estas alteraciones no desvirtúen el fundamento esencial del mismo.



REIVINDICACIONES

1ª).-"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES
90.- DE PERFORACION Y SONDEO" que se caracterizan por estar constituí-
dos esencialmente por un puente compuesto por dos piezas, que se
deslizan sobre unas guías-carril, practicadas por la cara inte-
rior de las vigas que constituyen el chasis del tren de perfora-
ción o sondeo; entre dichas piezas puente se fija, sobre un eje
95.- de giro un cuerpo solidario a unas llantas abrazaderas, cuyos
extremos soportan dos columnas estabilizadoras de cuyos extremos
inferiores se suspende el soporte del tren de rotación perforador.

2ª).-"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES
DE PERFORACION Y SONDEO" según la anterior reivindicación, que
100.- se caracterizan porque la longitud de recorrido del tren de ro-
tación montado en las piezas puente que se deslizan sobre las
guías-carril es la suficiente para dejar expedito el orificio
perforado, siendo movido dicho puente por un sistema de tracción
adecuado.

105.- 3ª).-"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES
DE PERFORACION Y SONDEO" según la primera reivindicación, que se
caracterizan porque el eje de giro permite la orientación del
conjunto del tren de rotación para facilitar la perforación o
sondeo en cualquier dirección comprendida sobre un arco de 90º
110.- practicado sobre un plano vertical, eje ideal del conjunto.

4ª).-"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES
DE PERFORACION Y SONDEO" según la primera reivindicación, que se
caracterizan porque los estabilizadores, de sistema preferente-
mente hidráulicos, regulan la presión de trabajo de la broca de
115.- acuerdo con sus características y las condiciones del terreno.

5ª).-"PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTITUCION DE LOS TRENES
DE PERFORACION Y SONDEO".

328395



La presente memoria descriptiva consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de ciento veinte líneas, incluidas éstas.

Madrid, 25 de Junio de 1.966.-

ANTONIO ORTEGA
E.P.

328395

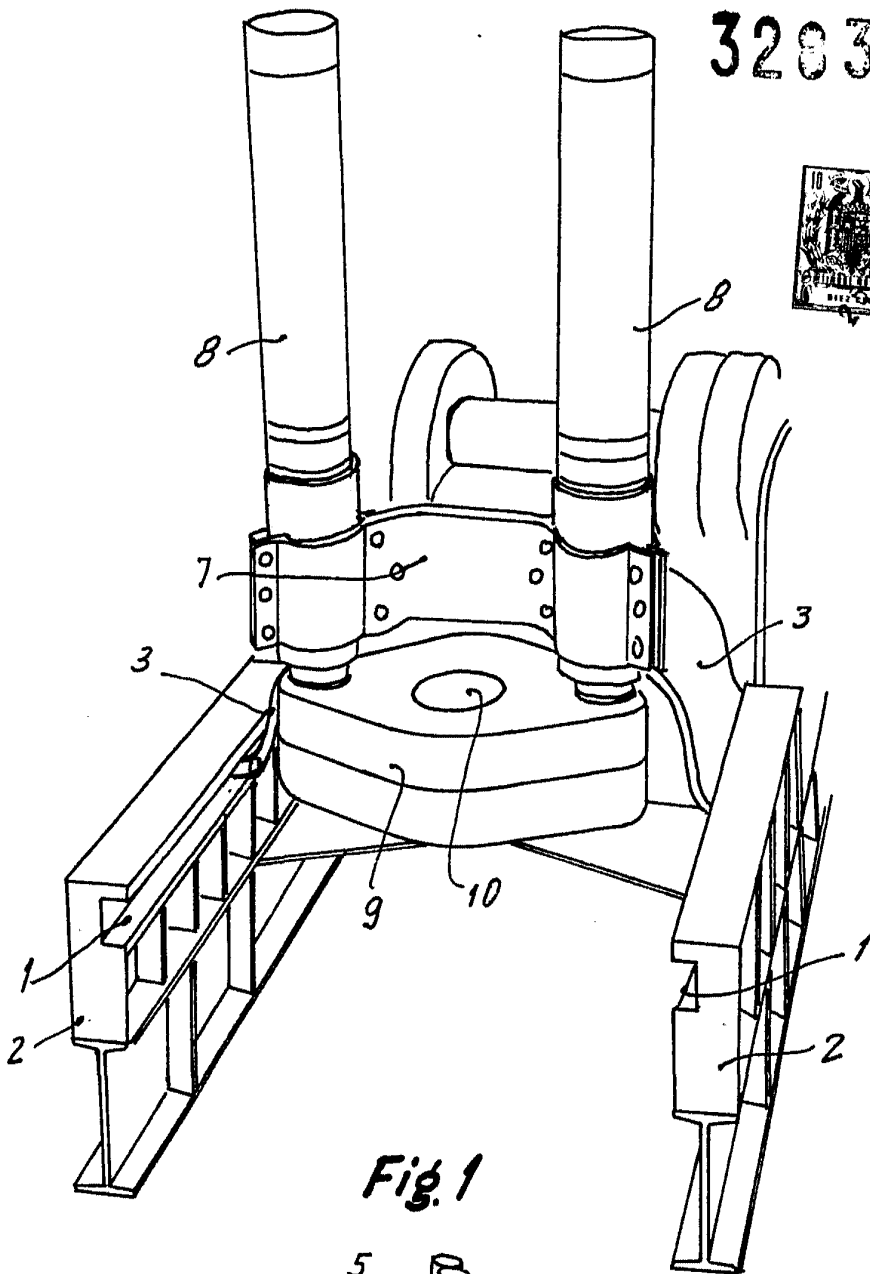


Fig. 1

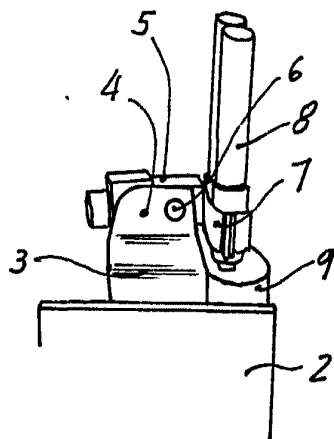


Fig. 2

Madrid, 25 "de Junio de 1966
P.A.

Escala variable