

# MANŞ'IN ALTINDAKİ TÜNEL NİHAYET 1980'de AÇILIYOR

**A**rtık ona kimse inanmıyordu. Fakat, her şeye rağmen Manş'ın altındaki tünel 1980'de bir gerçek olacak. Bu proje 1955'e kadar, stratejik ve psikolojik nedenlerle İngilizler tarafından kenara itilmişti. Şimdi, Ortak Pazara, katılmakla Büyük Britanya'nın Avrupa ile bir göbek bağlantısına ihtiyacı olacaktır. 1985'de buradan 3,2 milyon taşıt yani, aşağı yukarı 9 milyon insan (Orly'de bugünkü trafiğin eşiti) ve 10 milyon tondan fazla da eşya geçeceği hesaplandığına göre, Fransa'nın, bu İngiltere - Avrupa trafiğini kendi topraklarına kapmada büyük menfaati vardır.

Bu da neden Fransa'nın baştanberi bu projeye taraftar olduğunu göstermektedir.

Tartışma evresi geride kalmış gerçekleştirme evresi başlamıştır. Tesisin toplam değeri bugünkü rayiciyle 5 milyar Frank tahmin edildiğinden (vergiler ve mali masraflar hariç) 1971'de bir Fransız-Britanyalı maliye grubu teşkil edilmiştir.

Bugünden başlanarak 1973 Ağustosuna kadar, son teknik incelemeler yapılacaktır. Yine bu tarihte, nihayet, ilk çalışmalar başlayacaktır: Fransa tarafında giriş kuyusunun ve birkaç kilometre boyunda servis galerisinin delinmesi. 1975'de, tünelin fiilen gerçekleştirilmesi için, endüstri çevrelerine bir teklif çağrısında bulunulacaktır; tünelin bir karma Fransız ve Britanyalı şirket tarafından sağlanan işletmesine de 1980'den itibaren başlanacaktır.

Trenler tünelin 37 km.'sinde saatte 140 km. hızla seyredeceklerdir. Aynı şekilde, trenlere yüklene otomobillerden de, saatte bir, her yöne 4500 adet taşınabilecektir. O halde biraz sabır, çok geçmeden, Londra ile Paris'in arası trenle 2 saat 45 dakika olacaktır. O günü bekleyedururken işte, tünelle bir yükleme garınının ve Calais terminalinin gerçekteki durumunu gösteren maket.

SCIENCE ET VIE'den  
Çeviren: NİZAMETTİN ÖZBEK

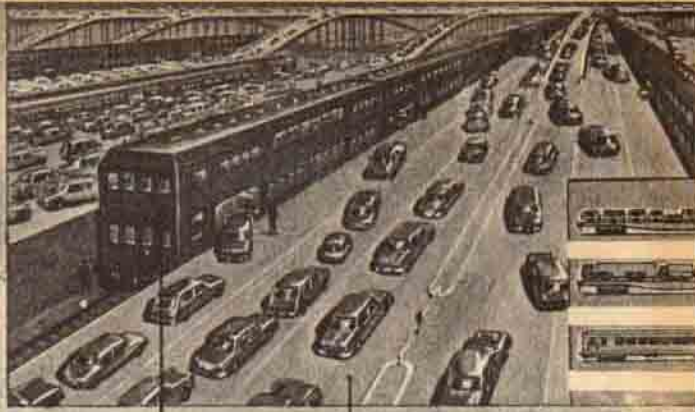


## Saatte 80 Km. Hızla Vukua Gelen bir Çarpışmada Neler Oluyor?

**A**şağı yukarı yüz Avrupalı ve Amerikalı gazeteci, son günlerde bir Volvo 142'nin duragan bir engelle saatte 80 Km. hızla çarpışmasında hazır bulunmuşlardır. Bu Güvenlik Merkezi, Volvo'nun bu sene açılışı yapılan Teknik Merkezinde kurulmuştur. 108.000 m<sup>2</sup>'lik bir alanı kaplamak-



Servis treni



Turist arabaları için iki katlı vagonlar

CALAIS

İngiltere'ye doğru

Arabaların yüklenmesi

Fransa'ya doğru

Yol şebekesi

Yolcularla beraberindeki arabalara mahsus gar

Karayolu termin

ta olan merkez 220 milyon Kurona malolmuştur. Çalıştırılan insan sayısı 1.200 olup, yeni taşıtların incelenme, geliştirme ve denemesi için gereken bütün tesisleri bir araya toplamıştır. Volvo, belki de bu hız altında bir çarpışmayı hemen hemen açığa gösteren dünya çapında ilk imalatçı olmuştur.

Birçok kimseler saatte 80 Km. hızın pek yüksek bir hız olmadığını sanırlar. Fakat bir arabanın bu hızla durağan bir engelle vurmasını gördükten sonra, herhalde görüşlerini değiştireceklerdir. Normal bir Volvo 142 ile yapılan deneme sonunda, ön kısım hemen hemen tamamen ezilmiştir. Bununla beraber oturma kısmı, neredeyse hiç zarar görmemiştir ve bütün uzmanlar, ön kısım, enerjiyi yutmak üzere tasarlandığından, taşıtta bulunacak yolcuların büyük bir ihtimalle sağ kalabilecekleri (tabii emniyet kemerlerini kuşanmış olmak şartıyla) görüşünde birleşmişlerdir.

Emniyet kemeri kuşanmanın önemi Volvo tarafından 28.000 kaza üzerinde yapılan incelemede açıkça ortaya çıkmıştır. Gerçekten saatte 90 Km.'nin altındaki hızlarda, emniyet kemeri tokalanmış olarak ölüm olayına rastlanmadığı halde, kemerin kuşanılmaması halinde saatte 20 Km. hızda çok görülmüştür.

ESV (Experimental Safety Vehicle - Güvenlik Deneme Taşıtı) Amerikan standartları hükümlerinin en şiddetlilerinden biri, durağan engelle saatte 80 Km. hızla çarpışmaya ait olmaktadır.

Bir 142 ile yapılan deneme Volvo'nun seri arabalarıyla buna hazır olduğunu ve kapılarında yan takviyelerle teçhiz edilen yeni 1973 modelleriyle de daha elverişli duruma geleceğini göstermektedir.

Arabaların güvenliğini ıslah için, aynı tür denemeler devamlı olarak yapılmaktadır.

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE'den  
Çeviren: NİZAMETTİN ÖZBEK