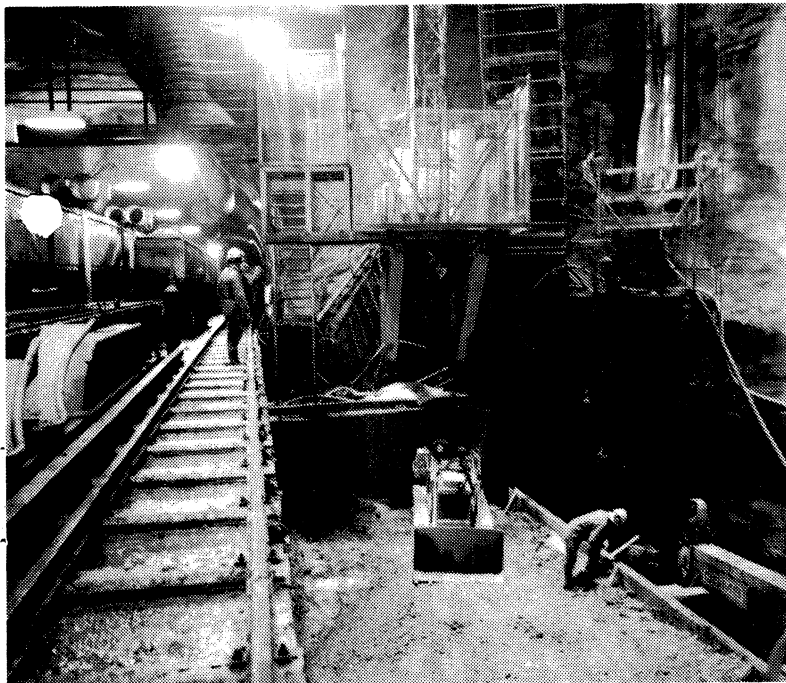


In the LEP tunnel, showing the wagons which remove the soil from the tunnelling machine (Photo 43.3.85)

Dans le tunnel du LEP, les wagons qui évacuent les déblais après le passage du tunnelier. (Photo 43.3.85)

LEP drives ahead

After arriving at CERN at the end of January and being carefully lowered to the bottom of the 80 metre deep PM 18 pit near the Meyrin customs post, the first tunnelling machine for LEP, all 170 metres of it, is now in position and the first portion of the main LEP tunnel has been dug, heading towards the Jura. In the meantime the tunnelling under the Jura itself, handled by a different consortium of contractors and using different techniques, has also been forging ahead. More than a kilometre of this portion of tunnel has now been excavated. The planned completion date before the end of 1988 still looks good.



Le LEP avance

Arrivé au CERN à la fin de janvier et descendu ensuite avec précaution au fond du puits PM-18 de 80 mètres de profondeur situé près du poste de douane de Meyrin, le premier tunnelier pour le LEP, long de 170 mètres, est maintenant en place et la première portion du tunnel principal du LEP a déjà été forée en direction du Jura. Pendant ce temps, le creusement sous le Jura lui-même, effectué par un autre consortium d'entrepreneurs avec des techniques différentes, a lui aussi progressé. En effet, plus d'un kilomètre de cette portion du tunnel a été excavé. La date d'achèvement prévue, soit avant la fin de 1988, semble toujours valable.

The base of the PM 18 access shaft, where the soil from the tunnelling machine is taken up to the surface (Photo 45.3.85).

Le fond du puits d'accès PM-18, où les déblais rejetés par le tunnelier sont remontés à la surface. (Photo 45.3.85)