

## Viadukt Millau

### Nová dopravní trasa sever-jih

*Hned v titulu textu se nabízí otázka: jak přeložit název mostu? V tomto případě bylo nutné ujistit se, zda v češtině už neexistuje toto pojmenování a případně ho převzít, aby tak nedošlo k nejasnostem. Po vyhledání několika zdrojů jsme zvolili variantu „Viadukt Millau“, tedy bez vyjádření vztahu reprezentovaného v originále předložkou „de“ (dérouillemet).*

### Kratší a levnější

Viadukt Millau byl otevřen 16. prosince 2004. Obvyklé zácpy mezi obcemi Aguessac a la Cavalerie jsou již minulostí. Viadukt, který překlenuje údolí řeky Tarn v maximální výšce 343 metrů, je posledním, dosud chybějícím článkem na A75. Tato dálnice o délce 340 km, nazývaná la Méridienne, propojuje Clermont-Ferrand a Béziers. Dnes je tak díky viaduktu trasa dálnic A10-A71-A75 nejkratší cestou mezi Paříží a Perpignanem: oproti trase přes Lyon je kratší o 60 km, což znamená asi půl hodiny jízdy. A to bez ohledu na čas ušetřený mimo dopravní zácpy v Millau. V době hromadných výjezdů na dovolené se tímto způsobem dá ušetřit i několik hodin.

*První věta a konstrukce „ouvrir à la circulation“ skýtá prostor pro dérouillement: v češtině není nutné specifikovat, že most byl otevřen dopravě, postačí tedy pouhý slovesný tvar „otevřen“.*

*Při překladu vlastních jmen „Aguessac“, „la Cavalerie“ a „Tarn“ jsme do cílového textu přidali informaci, abychom tak usnadnili porozumění. Provedli jsme tedy na tomto místě explicitaci. Průměrný český čtenář nemusí vědět, čeho se tato vlastní jména týkají, proto jsme zvolili řešení: „obce Aguessac a la Cavalerie“ a „řeka Tarn“. Naopak v případě dálnice A75 explicitace není nutná: i když A neevokuje českému čtenáři dálnici, hned následující věta komunikaci jasně zařazuje a uvádí označení na pravou míru.*

*Provedli jsme také změnu interpunkce v případě názvu dálnice la Méridienne: pomlčky jsme nahradili čárkami a vztah lexikálně dovysvětlili následujícím způsobem „dálnice, nazývaná la Méridienne“. Samotné pomlčky v češtině, podle našeho názoru, dostatečně nevyjadřují vztah, který naznačuje zdrojový text. Tento postup bychom označili jako étouffement.*

Důležitá je také otázka poplatků. Dálnice A75 je bezplatná na celé délce. Pouze za přejezd přes viadukt Millau se bude platit mýtné. Tím pádem bude cesta Paříž – Perpignan pro osobní vozidla celkově asi o 15 € dražší na trase A75-A71 ve srovnání s A6-A7-A9.

*Na adjektivum „seul“ jsme aplikovali transpozici adjektiva na adverbium a výraz jsme přeložili českým příslovcem „pouze“. Zachování extrapozice v této větě není nezbytně nutné.*

*Ve větě „Côté tarif, les économies sont importantes“ jsme museli využít modulace, doslovný překlad by nedával žádný smysl. Využili jsme tedy jednoduchého a jasného vyjádření: „Důležitá je také otázka poplatků.“*

*Kombinace transpozice a syntaktické modulace jsme využili v případě překladu konstrukce „la différence de coût avoisine 15 € en faveur de ...“. Transpozice se týká slovesa „avoisiner“, které je transponováno na adverbium „asi“; konstrukci „différence en faveur de“ jsme přeložili do češtiny předložkou „o“ a komparativem.*

*V případě slova „axe“ (přeloženém jako „trasa“) jsme provedli kompenzaci: na místě, na kterém se v originále toto slovo vyskytuje, jsme ho při překladu vynechali, naopak jsme ho přidali k jinému elementu věty (oba se ale týkají tras vyjádřených sekvencí označení dálnic).*

A75 a viadukt jsou daleko od přečpaných dálnic a jsou dokonale začleněny do prostředí. Vedou překrásnou krajinou středohoří a nabízí ideální dopravní podmínky.

*Odstavec opět začíná extrapozicí, která ale ve většině případů není pro češtinu přirozená. Tuto extrapozici jsme tedy začlenili do věty a to tak, že jsme z ní vytvořili další větu, souřadně spojenou s větou hlavní.*

*Co se týče slovesa „traverser“, provedli jsme modulaci na sloveso „vést“, které lépe odpovídá kontextu věty. České „přecházet“ nemá tak široký sémantický význam jako je tomu ve francouzštině.*

## Historie

### Příběh výjimečného díla mimo hranice všednosti

První návrhy byly vytvořeny v roce 1987 a práce probíhaly do prosince 2004; aby mohl poslední článek dálnice A75 spatřit světlo světa, bylo zapotřebí sedmnácti let studií a prací. Viadukt Millau, který někteří směle nazývají *Pont du Gard 21. století*, je výsledkem mnoha fází práce. Během každé z nich byla veledůležitá slova jako striktnost, preciznost a profesionalismus. Stejně tak bylo nutné splnit nezbytné podmínky pro zapsání tohoto výjimečného díla do knihy rekordů.

*V podtitulu jsme provedli étouffement: „mimo hranice všednosti“, slovem „hranice“ jsme tak rozšířili původní výraz „hors commun“.*

*Na úrovni první věty jsme provedli několik syntaktických změn: jednak jsme první dvě části souřadně spojili spojkou „a“; ve zdrojovém textu první část je neslovesná, pro potřeby češtiny jsme ale sloveso doplnili. Zbytek věty jsme připojili středníkem, který naznačuje oddělení dvou celků, a k tomu jsme vyměnili pořadí vět, aby souvětí působilo plynuleji a přehledněji.*

*Konstrukce „ne pas hésiter à appeler“ se nám nezdála přijatelná pro těsný překlad, provedli jsme tedy transpozici slovesa na adverbium, a to tak, že jsme výraz „neváhat“ nahradili výrazem „směle“, který, i když nese původní význam negovaného slovesa. I když zde dochází k drobnému významovému posunu, výsledek je v češtině přirozenější zatímco informaci zachovává.*

## Čtrnáct let příprav Unixátního dobrodružství

1987: první náčrty dálnice A75, jejichž cílem je spojit le Causse rouge na severu a le Larzac na jihu, spatřují světlo světa. Je rozvíjeno několik návrhů, jak překlenout údolí řeky Tarn, a to buď na východ, nebo na západ od Millau.

*Oříškem při překladu tohoto odstavce byl především výraz „unixe“ v podtitulu. Jednak evokuje adjektivum „unique“, jednak se jedná o adjektivní derivaci počítačového systému Unix/Unics, z kterého se ostatní systémy vyvinuly, tedy jakýsi vrchol celého systému systémů. Rozhodli jsme se zachovat tuto dvojnásobnost slova pouhým nahrazením jednoho písmena: „unixátní“. Tím pádem by měla být vyjádřena jak unikátnost projektu, tak i jednota mnoha různých fází a oblastí výstavby.*

1994: je rozhodnuto. Most bude postaven několik kilometrů od města směrem po proudu řeky.

*Zde jsme opět využili étouffement pro překlad výrazu „en aval de“ tak, že jsme vztah vysvětlili přidáním „směrem“.*

1996: z veřejného nabídkového řízení je vybráno řešení koncipované Michele Virlogeuxem, hlavním inženýrem pro cesty, kanály a přístavy, a projektované architektem sirem Normanem Fosterem. Umělecké dílo o mnoha úponech spatří světlo světa v avevrnských oblacích. Jeho estetický dojem a začlenění do krajiny okouzlili státní správu. Toto řešení dostalo přednost před čtyřmi dalšími projekty: mostem o konstantní tloušťce, mostem o proměnlivé tloušťce, viaduktem, jehož úpony měly být napnuty pod mostovkou, a dílem o jediném oblouku.

*Hned na začátku odstavce se nám nabízí konstrukce „appel d’offres“, kterou nelze přeložit doslova, je potřeba vyhledat zavedený výraz pro tuto skutečnost v češtině. K tomu nám poskytla dostatečný materiál databáze Eur-Lex, díky tomu jsme mohli použít „veřejné nabídkové řízení“. Tento termín se objeví ještě jednou v jednom z následujících odstavců, tam jsme už neuváděli adjektivum veřejný vzhledem k tomu, že specifikace už není nutná, pouhé „nabídkové řízení“ postačilo.*

*Bylo také nutné vyhledat český ekvivalent titulu „ingénieur des Ponts et Chaussées“, který je oficiálně užíván. K tomu jsme stejně jako v předchozím případě využili databáze Eur-Lex, která nám nabídla překlad „inženýr pro cesty, kanály a přístavy“. Tím byl tento problém překladu vyřešen.*

*Slovník TLF1 nám nabídl vysvětlení výrazu „Services de l’Etat“ jako „ensemble de l’Administration“. Pro potřeby překladu jsme tedy využili parafráze a do češtiny převedli jako „státní správa“.*

1998: vláda rozhoduje o udělení povolení na stavbu a provoz viaduktu. Provoz je povolen na dobu 75 let.

*Při překladu „cette dernière“ jsme byli nuceni zopakovat substantivum „provoz“, čeština totiž nenabízí ekvivalentní anaforické vyjádření, mimo hranici věty by použití pouhého ukazovacího zájmena mohlo způsobit nejasnost.*

2001: v říjnu, po nabídkovém řízení, získává spojení betonu (pilíře) a oceli (mostovka) doporučené skupinou Eiffage přízeň státu. Beton se vyznačuje všemi vlastnostmi důležitými pro odolnost. Ocel zase umožňuje vytvořit konstrukci mostovky gracilní a lehkou. 14. prosince je položen základní kámen, a tím započato celé dobrodružství.

*V tomto odstavci nám působil problém překlad obyčejného slova „mince“. Sémy tvořící význam slova jsou jasné, ale hledání slova v češtině, které by vyhovovalo kontextu mostu, nebylo tak úplně snadné. Nakonec jsme zvolili z možné nabídky (tenký, lehký, drobný, malý apod.) adjektivum „gracilní“, které je vypůjčené z oblasti medicíny (gracilní kostra), ale zachycuje asi nejlépe v tomto kontextu sémy francouzského „mince“.*

### Tři roky na stavbu titánů

#### **Beton...**

První pilíře viaduktu Millau se tyčí k nebi od jara roku 2002. Ve stejnou dobu vznikají také ukotvující body mostovky (opěrné pilíře) na krasových plošinách. Hloubení probíhá po několik týdnů. Dvanáct měsíců po začátku prací překročí pilíř „P2“ laťku světového rekordu o 100 metrů. O rok později, 9. prosince 2003, je v řádném čase dokončena betonová stavba. Navíc s rekordem nejvyššího mostního pilíře světa o výšce 245 m.

*Terminologicky poměrně vyhraněný termín „les causses“ nás donutil k vyhledání jeho přesného významu v překladovém i výkladovém slovníku. I když akademický překladový slovník termín nepřekládá a ponechává tvar „causse“, pro využití tohoto textu jsme nakonec zvolili perifrastický opis. Vedl nás k tomu především plurálový tvar v originále „les causses“, z čehož jsme usoudili, že se jedná o plošiny na obou stranách údolí (tím jsme také vyloučili slovo „planina“, které spíše odkazuje na celou oblast). Tento typ textu také nepředpokládá znalost geograficko-geologické terminologie, proto považujeme toto řešení za vhodnější pro adresáta textu.*

*Za zmínku stojí také modulace lexikální (slovesa „suffir“) a syntaktická (změna předmětu na podmět) v tomto odstavci. Výsledkem je tedy překlad „Hloubení probíhalo několik týdnů“.*

#### **Ocel...**

Ocelová konstrukce se začíná stavět v létě roku 2002. U pat opěrných pilířů jsou zřízena dvě staveniště pod otevřeným nebem. 25. března 2003 je zavěšena do prostoru první část mostovky (171 m): tato závěsná akce proběhla úspěšně. Každá z dalších 17 částí je pokládána průměrně čtyři týdny. 28. května 2004, přesně v 14:12, probíhá spojení (uzavření závěrečným klenákovým prvkem) severní a jižní části mostovky ve výšce 270 m nad řekou Tarn. Mise úspěšně splněna!

*Věta „cette opération de lançage est un succès“ nás donutila využít transpozice substantiva na adverbium, zároveň jsme modulovali sloveso ve francouzštině neurčité „être“ významově konkrétnějším českým „proběhnout“. V zájmu co nejpřirozenějšího vyznění věty jsme také použili minulý čas, který je podmíněn předchozí větou: „je zavěšena“ evokuje již dokončený děj, a proto se nám nezdálo vhodné vrátit se k přítomnému nedokonavému slovesu, které by popisovalo stejnou akci.*

*Problémem byl také termín „clavage“, kterému jsme sice po konzultaci s výkladovým slovníkem porozuměli, ale bylo nutné najít odpovídající český termín. K tomu nám pomohl akademický překladový slovník, nabídl nám překlad: „uzavření závěrečným klenákem“. Výraz „klenák“ ale souvisí s kamennou stavbou, v případě ocelové konstrukce jsme tedy použili „klenákový prvek“, což vyjadřuje podstatu uzavření oblouku a přímo neodkazuje na kamenný most.*

## **Ted' všechno propojit...**

29. května, tedy 24 hodin po propojení obou částí mostovky, začíná umístování pylonů, následně je napnuto 154 úponů, které mají podpírat mostovku. Během tří měsíců je celá akce dokončena. Na konci září 2004 je na mostovku položen povrch vozovky. Úprava silnice (nátěr, bezpečnostní zařízení...), instalace bezpečnostních systémů, osvětlení, dokončení mýtné brány: to vše je 16. prosince 2004 připraveno ke komerčnímu využití viaduktu.

*V titulu, který uvádí tento odstavec, jsme použili syntaktickou modulaci: v konstrukci „Puis tout s'enchaîne...“ jsme podmět přesunuli do pozice předmětu a větu jsme ponechali bezpodmětnou v infinitivní formě, tedy „Ted' všechno propojit...“*

*Ve zdrojovém textu se nám opět objevuje výraz „clavage“. Protože ale český ekvivalent, který jsme v překladu použili výše, je příliš dlouhý a odborný (oproti francouzštině, které postačí jedno slovo), zůstali jsme v tomto odstavci u přizemnějšího „spojení obou částí mostovky“, což je srozumitelnější i pro člověka bez zvláštního vzdělání v oboru architektury.*

## **Klíčová čísla**

### **Viadukt jako legendární dílo**

Viadukt Millau stojí na konci jednoho obdivuhodného příběhu. Od konceptu k realizaci mu pomohlo několik stovek lidí, kteří spojili svou energii a vynalézavost a podíleli se na tomto unikátním díle. V době největší intenzity prací se stavby účastnilo 600 dělníků. Ovládali nejpokrokovější technologie (laser, GPS...), aby na milimetr přesně zasadili pilíře konstrukce tohoto ocelového a betonového obra. Na tyto práce stačily pouhé tři roky, od prosince 2001 do prosince 2004.

*První věta odstavce nás na první pohled svádí přeložit „aboutissement“ jako výsledek. V takovém případě je ale poměrně obtížné poskládat větu tak, aby působila v češtině přirozeně (především substantivum „histoire“ nám tu může působit problémy – výsledek historie, příběhu, vývoje událostí?). Proto jsme se nakonec rozhodli celou větu*

*modulovat tímto způsobem: „Viadukt Millau stojí na konci jednoho obdivuhodného příběhu.“*

### Výkonnost v číslech

Délka: 2460 m

Šířka: 32 m

Maximální výška: 343 m, což je o 19 m více než výška Eiffelovy věže

Sklon: 3,025 % stoupání od severu k jihu ve směru Clermont-Ferrand – Béziers

Poloměr křivosti: 20 km

Výška nejvyššího pilíře (P2): 245 m

Výška pylonů: 87 m

Počet pilířů: 7

Mostová pole: dvě okrajová po 204 m, ostatních šest po 342 m

Počet úponů: 154 (11 párů na pylon uspořádané do jednoosé pavučiny)

Napnutí úponů: mezi 900 t a 1200 t u těch nejdelších

Hmotnost ocelové mostovky: 36 000 t, což je pětikrát víc než hmotnost Eiffelovy věže

Objem betonu: 85 000 m<sup>3</sup>, což je 206 000 t

Cena stavby: 400 milionů €

Doba koncese: 78 let – 3 roky výstavba a 75 let provozu

Záruka za dílo: 120 let

*Poslední část textu klade důraz především na přesnost vyjádření, bylo tedy potřeba použít co nejpřiléhavější české ekvivalenty, které jsme v některých případech museli dohledávat (např. „rayon de courbure“ – poloměr křivosti, „longueur travées“ – mostová pole).*

*Na několika místech jsme také využili postupu étoffement, tedy v případě srovnání s Eiffelovou věží jsme doplnili předmět komparace (výška, váha), u popisu mostových polí předložku „po“, která zachycuje vztah zamýšlený ve zdrojovém textu.*