

Viadukt Millau

Nová dopravní tepna vedoucí ze severu na jih

Kratší a levnější

Viadukt Millau byl otevřen 16. prosince 2004. Kdysi tradiční zácpy mezi Aguessacem a la Cavalerie dnes už patří minulosti. Viadukt, který se vypíná ve výšce 343 metrů nad Tarnským údolím, představuje poslední, až dosud chybějící úsek na A75. Tato dálnice, nazývaná také La Méridienne, spojuje Clermont-Ferrand s Béziers ve vzdálenosti 340 km. Díky viaduktu představuje dnes dálniční tah A10, A71 a A75 nejkratší cestu mezi Paříží a Perpignanem. Trasa je v porovnání s cestou přes Lyon o 60 km kratší, což odpovídá asi půlhodině cesty. K tomu je třeba přičíst i čas získaný s koncem dopravní zácpy v Millau. V období hromadných odjezdů na dovolené tak ušetříme několik hodin!

Co se týče překladatelských postupů, první transpozice byla použita již v podnapsu; jedná se o jednoduchou transpozici substantivum → adjektivum. Je to případ „de circulation“ → „dopravní.“ Dále jsme přítomné participium „culminant“ přeložili vedlejší větou „který se vypíná.“ Zde se jedná o překladatelský postup transpozice větný člen → vedlejší věta. Další transpozice byla použita v překladu adverbialní vazby „de moins“ adjektivem „kratší“. V poslední větě odstavce dále došlo k syntaktické modulaci změnou podmětu: spojení „plusieurs heures seront ainsi économisées“ bylo přeloženo jako „tak ušetříme několik hodin“.

Významně se sníží i výše poplatků. Na dálnici A75 se nikde neplatí mýtné. Zpoplatněn bude pouze přejezd přes viadukt Millau. To znamená, že na celém úseku mezi Paříží a Perpignanem řidiči osobních vozidel zaplatí při průjezdu trasou A71-A75 přibližně o 15 € méně v porovnání s dálničním tahem A6-A7-A9.

V tomto odstavci došlo hned v první větě k transpozici adjektivum → adverbium: „importantes“ → „významně“. Dále jsme využili postupu supercharakterizace (podle terminologie J. Šabršuly); jedná se o případ „L'A75“ → „dálnice A75“. Takovéto přidání informace nám přišlo vhodné především s ohledem na srozumitelnost a větší čtivost textu pro čtenáře. Z těchto důvodů považujeme pouhé spojení „Na A75 se neplatí mýtné“ za nedostatečné. Dále bylo využito postupu étoffement směrem do češtiny: spojení tvořené předložkou a substantivem „sans péage“ bylo přeloženo vedlejší větou „se [...] neplatí mýtné“. Opačný postup, dépouillement směrem do češtiny, byl použit hned vzápětí; spojení „sujet à péage“ bylo přeloženo jednoslovným adverbialním výrazem „zpoplatněn“.

Na rozdíl od přetížených dálnic je dálnice A75 s viaduktem Millau dokonale zasazena do okolního prostředí. Přetínají nádhernou podhorskou krajinu a skýtají ideální dopravní podmínky.

Zde byl použit překladatelský postup koncentrace směrem do češtiny: „de moyenne montagne“ přeloženo jednoslovným adjektivem „podhorskou“.

Vývoj

Neobvyklá historie výjimečného díla

Aby mohl vzniknout chybějící úsek dálnice A75, bylo třeba sedmnácti let studií a práce – od prvních návrhů trati uskutečněných v r. 1987 až do dokončení stavby v prosinci 2004. Viadukt Millau, který bývá také nazýván Gardským mostem 21. století, je vyvrcholením velkého množství různých etap. Klíčovými slovy pro každou z nich byly pečlivost, přesnost a profesionální přístup. To vše jsou zároveň i nezbytné předpoklady pro zápis tohoto výjimečného díla do knihy rekordů.

V nadpisu čtvrtého odstavce došlo ke koncentraci: spojení složené ze tří jednotek „hors du commun“ bylo přeloženo jednoslovným adjektivem „neobvyklá“. Dále zde dochází k transpozici substantivum → adjektivum: „ouvrage d’exception“ → „výjimečné dílo“. Vedle toho zde můžeme najít modulaci, při které se vazba osobního typu mění ve vazbu neosobní: „certains n’hésitent pas à appeler“ → „bývá také nazýván“. Druhá modulace byla použita v případě výrazu „faire entrer“, které je přeloženo hlavní větou „aby se toto výjimečné dílo zapsalo“.

Čtrnáct let příprav na jedinečný podnik

1987: vznikly první návrhy trasy dálnice A75, která by spojila jižní náhorní plošinu Causse rouge s městem Larzac na severu. Bylo předloženo několik návrhů na překlenutí Tanrského údolí, a to východně, nebo západně od Millau.

1994: je rozhodnuto. Několik kilometrů od města bude postaven most.

Zde jsme rovněž zvolili explicitaci místního názvu „le Causse rouge“, k němuž jsme navíc přidali výraz „jižní náhorní plošina“. Stejně jsme postupovali i v případě města Larzac. Co se týče přítomného času v originále, ten jsme se ve většině případů rozhodli nezachovat a převést popsané události do minulosti. Vedlo nás k tomu zjištění, že v některých případech by zachování přítomného času působilo nepřírodně (viz dále).

1996: na základě konkurzu bylo vybráno řešení navržené hlavním projektantem dopravní infrastruktury Michele Virlogeuxem a architektem sirem Normanem Fosterem. Pod oblohou departmentu Aveyron vznikne umělecké dílo s vícelanovými závěsy. Jeho estetická stránka a splynutí s okolní krajinou okouzlo státní rozhodčí. Dali mu přednost před dalšími čtyřmi návrhy: mostem s konstatní tloušťkou nosníků, mostem s proměnlivou tloušťkou nosníků, viaduktem se závěsnými lany napnutými pod mostovkou a dále dílem s jediným centrálním obloukem.

V tomto odstavci se vyskytla tzv. koncentrace: výraz „appel d’offres“ je do češtiny přeložen jednoslovně jako „konkurz“. Vyskytuje se zde i explicitace: u adjektiva aveyronský jsme specifikovali, že se jedná o název departmentu. Dále si zde můžeme všimnout diluce do češtiny v případě adjektiva „multahaubané“, které bylo přeloženo opisem „s vícelanovými závěsy“. Dalším použitým překladatelským postupem je syntaktická transpozice aktivum → pasivum; jedná se o výraz „il a été préféré“, přeložený jako „dali mu přednost“.

Největším překladatelským problémem zde byl výraz „ingénieur en chef des Ponts et Chaussées“. Při hledání neoptimálnějšího řešení jsme se obrátili na databázi serveru Eur-lex a vybrali jeden z navrhovaných termínů. Další obtížný termín bylo adjektivum „multahaubané“. V tomto případě jsme se uchýlili k hledání vhodného překladu na internetu.

Nakonec jsme narazili na odborný portál ASB, kde jsme našli český ekvivalent francouzského výrazu „s vícelanovými závěsy“.

1998: vláda rozhodla o povolení stavby a provozu viaduktu. Provoz viaduktu byl povolen na dobu 75 let.

Zde by zachování přítomného času v češtině vedlo ke zkreslení významu textu. Spojení „vláda rozhoduje“ by evokovalo tu skutečnost, že jednání stále probíhá, nikoliv, že vláda již došla k rozhodnutí, což se snaží sdělit francouzský originál.

2001: v návaznosti na konkurz získalo v říjnu spojení betonu (pilíř) a oceli (mostovka), navržené skupinou Eiffage, požehnání státu. Beton splňuje veškeré požadavky na odolnost. Ocel umožňuje postavit úzkou a zároveň lehkou mostovku. Dobrodružství začalo 14. prosince s položením základního kamene.

V tomto odstavci došlo ke koncentraci směrem do češtiny: „rend possible“ → „umožňuje“

Tři roky obrovského staveniště

Beton...

Na jaře 2002 se k nebi zvedly první pilíře viaduktu Millau. Zároveň na krasové planině vznikly záchytné body pro upevnění mostovky (opěry). Na dokončení pozemních prací stačilo jen několik týdnů. Dvanáct měsíců po započetí prací dosáhl pilíř „P2“ hranice 100 m. O rok později, 9. prosince 2003, byly včas dokončeny všechny práce související s betonem. Nejvyšší pilíř navíc díky své výšce 245 m zlomil světový rekord.

I zde by zachování přítomného času působilo neústrojně – „nejvyšší pilíř láme světový rekord“? Dále zde pozorujeme koncentraci: spojení „voient le jour“ je přeloženo jako „vznikly“. Také jsme zde použili několikrát diluce: a to ve výrazu „les culeés“ přeloženém jako „krajní opěrné pilíře“ a „le terrassement“ jako „pozemní práce“.

Ocel...

Montáž ocelové mostovky začala během léta 2002. Za krajními pilíři vznikla dvě staveniště pod širým nebem. První část mostovky (171 m) se zvedla do vzduchu dne 25. března 2003. Operace, spočívající v postupném vysouvání mostu, proběhla úspěšně. Následovalo jich ještě dalších 17 a probíhaly průměrnou rychlostí jednoho výsuvu za čtyři týdny. Ke spojení (neboli svaření obou čel nosných konstrukcí) severní a jižní části mostovky došlo ve výšce 270 m nad Tarnským údolím dne 28. května 2004 přesně ve 14:12. Dílo se podařilo!

Na tomto místě jsme použili diluci do češtiny: „opération de lançage“ → „operace, spočívající v postupném vysouvání mostu“. Druhou diluci je překlad výrazu „clavage“ víceslovným „svaření obou čel nosných konstrukcí“. Překladatelským problémem zde byl právě tento výraz – „clavage“. Při hledání adekvátního výrazu jsme hledali na již zmíněném portálu ASB. Po konzultaci textu, pojednávajícího o stavbě viaduktu Millau, jsme opustili původní odborný termín „uzavření vrcholovým klenákem“, který se vztahuje pouze na stavbu valených kleneb.

A pak se všechno spojí se vším...

29. března 2004, tedy 24 hodin po svaření obou čel nosných konstrukcí, začala instalace pylonů. Poté bylo na svá místa upevněno 154 závěsných lan, které slouží jako podpora mostovky. Za tři měsíce už bylo všechno dokončeno. Na konci září 2004 se mostovka

naplnila asfaltovým mastixem. Úprava vozovky (natírání, bezpečnostní prvky...), montáž bezpečnostních systémů, osvětlení, dokončení mýtných stanišť – to vše bylo dokončeno tak, aby 16. prosince 2004 byl most připraven ke komerčnímu provozu.

Překladatelský problém vyvstal již v nadpisu „Puis tout s’enchaine...“ Jedná se o ustálené spojení, které bychom mohli přeložit jako „Všechno souvisí se vším“. Zároveň však sloveso „s’enchaine“ obsahuje konotaci spojování, patřičně použitou v souvislosti s popisem spojování jednotlivých částí mostu. Proto jsme přikročili k parafrázi v češtině „A pak se všechno spojí se vším...“ S další potíží jsme se setkali při překladu výrazu „l’enrobé“. Váhali jsme mezi českým ekvivalentem „obalená asfaltová směs“, který jsme našli na stránkách firmy Repare, zabývající se opravou vozovek, a výrazem „asfaltový mastix“, pro který jsme se nakonec rozhodli. Tento odborný výraz pochází z internetových stránek o stavbě silnic a železnic.¹

Klíčová čísla

Viadukt, legendární dílo

Viadukt Millau představuje vyvrcholení úžasného příběhu. Stovky lidí spojily svou energii a vynalézavost a podílely se tak na vzniku tohoto jedinečného díla od návrhu projektu až do jeho dokončení. Když byly práce v plném proudu, na stavbě pracovalo přibližně 600 pracovníků. Aby mohli na milimetr přesně řídit stavbu tohoto ocelovo-betonového obra, použili ty nejmodernější technologie (laser, GPS...). Stačily na to pouhé tři roky, od prosince 2001 do prosince 2004.

Zde došlo k transpozici substantivum → adjektivum: „d’acier et de béton“ → „ocelovo-betonový“. V tomto odstavci jsme dlouho hledali ekvivalent výrazu „compagnon“, který by se dal přeložit jako kolega, společník, pracant, popřípadě spolupracovník. V dané souvislosti jsme však neuznali za vhodný ani jeden z těchto termínů, proto jsme zvolili méně příznakový, ba dokonce neutrální výraz „pracovník“.

Technické údaje v číslech

Délka: 2 460 m

Šířka: 32 m

Maximální výška: 343 m, což je o 19 m výš než Eiffelova věž

Sklon: 3,025 %, ve stoupání ze severu na jih směrem Clermont-Ferrand – Béziers

Poloměr křivosti: 20 km

Výška nejvyššího pilíře (P2): 245 m

Výška pylonů: 87 m

Počet pilířů: 7

Délka mostních polí: dvě krajní pole mají rozpětí 204 m a šest středních polí 342 m

Počet závěsných lan: 154 (11 párů na každém pylonu, rozmístěné do osnov axiálního typu)

Napětí závěsných lan: od 900 t po 1200 t u těch nejdelších

Váha ocelové mostovky: 36 000 t, což je jako 5 Eiffelových věží

Objem betonu: 85 000 m³, což odpovídá 206 000 t

Cena stavby: 400 M€

¹ <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/asfaltove-smesi-a-vrstvy-mostnich-vozovek-revize-csn-73-6242/>

Délka trvání koncese: 78 let – 3 roky výstavby a 75 let provozu
Záruka na dílo: 120 let

V poslední části textu bylo největším problémem spojení „nappe monoaxiale“. V tomto případě jsme řešení našli opět na odborném portálu ASB², kde se hovoří o závěsech axiálního typu. Co se týče překladu „haubans“ vycházeli jsme ze stejného zdroje.

² <http://www.asb-portal.cz/inzenyrske-stavby/dopravni-stavby/viadukt-millau-vyzva-mostnimu-stavitelstvi-265.html>