

## **Viadukt Millau**

### **Nová severojižní komunikační osa**

*(U „axe de circulation“ jsem volila mezi několika výrazy: dopravní, silniční, komunikační/osa, tah, spojení. Na internetu jsem hledala kombinace těchto výrazů, přičemž „severojižní komunikační osa“ se nabízelo nejčastěji. Postup: transpozice – ze substantiva adjektivum)*

Kratší a levnější

Dne 16. prosince 2004 zahájil svůj provoz viadukt Millau. Od této doby jsou obvyklé zácpy mezi Aguessacem a la Cavalerie minulostí. Tento viadukt, který se tyčí do výšky 343 m nad údolím Tarnu, byl posledním, do té doby chybějícím článkem dálnice A75. La Méridienne, jak bývá tato dálnice nazývána, spojuje v délce 340 km Clermont-Ferrand s Béziers. Tah A10-A71-A75 je tak dnes nejkratším spojením mezi Paříží a Perpignanem: je to o 60 km méně než přes Lyon, což odpovídá asi půlhodině cesty. A k tomu se nepočítá čas ušetřený od té doby, kdy skončily zácpy v Millau. Při masových odjezdech na dovolenou tak lidé ušetří několik hodin!

*(Nejen v tomto odstavci, ale i v celém překladu jsem před výrazy „A75“, atd. vkládala obecné klasifikátory jako např. dálnice, tah, apod., což jsem si pro ověření vyhledala i na několika českých internetových stránkách o tomto viaduktu. Do poslední věty jsem vložila výraz „lidé“ a udělala z něj podmět, přičemž věta zní přirozeněji a smysl je zachován. Postupy: culminant: transpozice syntaktická (větný člen > vedl. věta); La Méridienne: vnitřní vysvětlivka; en 340 km: přidání informace)*

Z hlediska financí hrají ušetřené peníze velkou roli. Dálnice A75 je po celé své délce bezplatná a zpoplatněn je pouze přejezd přes viadukt Millau. Na celé trase Paříž–Perpignan se rozdíl v nákladech pro osobní vozidla pohybuje okolo 15 eur ve prospěch A71 – A75 ve srovnání s tahem A6–A7–A9.

*Tady jsem se nejvíce zabývala tím, jak vyjádřit výraz „côté tarif“. Zvažovala jsem tyto možnosti: z hlediska, co se týče, pokud jde o/sazba, peníze, finance. Nakonec jsem vybrala možnost „z hlediska financí“, čímž jsem se vyhnula vložení vedlejší věty, která v originálu není. Dále jsem se rozhodla spojit druhou a třetí větu do jednoho souvětí, jelikož obě informace spolu těsně souvisí a v češtině by to podle mého názoru ve dvou jednoduchých větách znělo příliš stroze a suše.*

*Postupy: économies: diluce; sans péage: transpozice; sujet à péage: transpozice, koncentrace*

Na rozdíl od přeplněných dálnic zapadá dálnice A75 a viadukt Millau dokonale do okolního prostředí. Vedou přes nádhernou pahorkatou krajinu a nabízí ideální podmínky silničního provozu.

*V tomto odstavci nebylo nic, čím bych se nějak zvlášť zabývala. Jen jsem v překladu vynechala výraz „leur“, jelikož přivlastňovací zájmeno ve FJ často*

*zastupuje člen. Postupy: environnement - diluce; de moyenne montagne – transpozice; trafic - diluce*

## **Historie stavby**

Neobyčejná historie výjimečné stavby

Od prvních návrhů provedených v roce 1987 až po konec stavby v prosinci 2004, to je sedmnáct let studií a prací, které byly nezbytné pro vznik chybějící části dálnice A75. Viadukt Millau, který někteří bez ostychu nazývají Gardským mostem 21.století, je výsledkem mnoha etap práce. Přesnost, preciznost a profesionalita byly klíčovými slovy pro každou z nich. Takové byly nezbytné podmínky, aby mohla být tato výjimečná stavba zapsána do knihy rekordů.

*Postupy: hors du commun – transpozice, koncentrace; pour que ... voie le jour – transpozice; n'hésitent pas – transpozice; faire entrer – koncentrace*

Čtrnáct let příprav na ojedinělé dobrodružství

**1987:** vznikají první nákresy dálnice A75, která má spojit náhorní plošiny Causse rouge na severu a Causse du Larzac na jihu. Je představeno několik návrhů pro překlenutí údolí Tarnu, a to buď na východ, nebo na západ od města Millau.

*Nejvíce jsem se zabývala tím, jak vyjádřit „ébauches de tracés“. Možnosti překladu: návrhy, nákresy, náčrty, ... Nejvíce podle mě odpovídá výraz „návrhy“, který jsem zvolila v předcházejícím odstavci, ale v tomto jsem zvolila „nákresy“, abych se vyhnula opakování se slovem „proposition“ – návrh. Postupy: ébauche de tracés – koncentrace; Causse – přidání informace (obecný klasifikátor)*

**1994:** je rozhodnuto. Most bude postaven jen několik kilometrů před vstupem do města.

*Největším problémem bylo, jak přeložit „en aval“. Našla jsem jen české výrazy ve spojitosti s řekou. Ptala jsem se francouzského kamaráda, který byl výrazem v souvislosti s městem také překvapen. Podle něj je synonymem tohoto slova „avant“, z čehož jsem vyvodila, že se most nachází před městem. Postupy: la décision est prise - modulace*

**1996:** po vyhlášení výběrového řízení bylo zvoleno řešení, které zhotovil projektant dopravních staveb a mostů Michel Virlogeux a navrhnul architekt sir Norman Foster. Umělecká stavba o několika pylonech se bude tyčit nad Aveyronem. Vláda byla okouzlena vzhledem a začleněním mostu do okolní krajiny. Tento návrh zvítězil nad dalšími čtyři: mostem o konstantní šířce, mostem o proměnlivé šířce, viaduktem s nosnými lany zavěšenými pod mostovkou a stavbou o jednom oblouku.

*Hledala jsem výraz Ponts et Chaussées, potom jsem zkoušela různé varianty překladu, přičemž jsem na internetu narazila na výraz, který jsem ve svém překladu použila. Dále jsem si nebyla jistá, jak přeložit „multihaubané“. Na nějaké stránce, která se zabývala technickými parametry tohoto viaduktu jsem našla výraz „pylon“. Postupy: ouvrage d'art multihaubané – dvojnásobná transpozice; son esthétique ....services de l'Etat – modulace; Il a été préféré ...projets – modulace;*

**1998:** vláda vydala povolení k výstavbě a provozování viaduktu. Doba provozování je stanovena na 75 let.

*Výraz „cette dernière“ jsem chtěla vyjádřit jinak než opakováním, nicméně žádný ekvivalent mi nepřišel vhodný, proto jsem se rozhodla jej ponechat a zopakovat.*

**2001:** v říjnu ve výběrovém řízení si kombinace betonu (pilíře) a oceli (mostovka), kterou doporučila skupina Eiffage, získává přízeň státu. Beton má všechny požadované předpoklady odolnosti a ocel umožňuje, aby byla mostovka tenká a lehká. Dobrodružství začíná 14. prosince položením základního kamene.

*Postupy: rend possible – koncentrace; avec la pose – dépouillement; préconisée – transpozice; le béton ....poids - modulace*

Tři roky obřího staveniště

## **Beton**

Od jara roku 2002 se první pilíře viaduktu Millau tyčí k nebi. Ve stejné době také na plošině vzniká opěrný systém mostovky (opěry). Jen pár týdnů stačilo k dokončení zemních prací. Dvanáct měsíců od zahájení stavby dosahuje pilíř „P2“ 100 metrů. O rok později, 9. prosince 2003, je betonová stavba včas dokončena! A to i s rekordem nejvyššího pilíře světa zavěšeného ve výšce 245 m.

*Opravdovým problémem byl výraz „point d'ancrage“, jelikož jsem moc nevěděla, co si pod tím konkrétně představit. Zkoušela jsem různé možnosti a tato mi přišla nejvhodnější. Postupy: réaliser – transpozice, accroché à 245 m – přidání informace*

## **Ocel**

Montáž ocelové mostovky byla započata v létě roku 2002. Dvě staveniště pod širým nebem jsou umístěny za opěrnými pilíři. První díl mostovky byl do prázdného prostoru nasazen 25. března 2003: nasazení je úspěšné. Průměrným tempem jednoho nasunutí za čtyři týdny jich následovalo dalších sedmáct. Dne 28. května 2004 přesně ve 14:12 došlo ke spojení severní a jižní části mostovky ve výšce 270 m nad řekou Tarn. Mise splněna!

*Postupy: culée – koncentrace; assaut du vide – chassé-croisé; à 14h12 précises – transpozice; Tarn – přidání obecného klasifikátoru; Mission réussie - adaptace*

## **A pak to všechno začalo...**

24 hodin po spojení, tedy 29. května 2004, začala instalace pylonů, po které následovalo umístění 154 nosných lan určených k podpírání mostovky. Za tři měsíce bylo vše hotovo. Na konci září 2004 byl na mostovku položen asfalt. Zařízení vozovky (nátěr, bezpečnostní zařízení, ...), instalace bezpečnostních systémů, osvětlení, výstavba mýtné brány: 16. prosince 2004 je již vše připraveno ke komerčnímu využití viaduktu.

*V tomto odstavci se neobjevily velké problémy, snad je slovo „finition“, jehož ekvivalenty jsou: zhotovení, dokončení, konečná úprava, nicméně mi výraz „výstavba“ přišel vhodnější, což jsem si také ověřila na internetu. Postupy: soutenir – transpozice; dispositif de sécurité – transpozice; barrière de péage - transpozice*

## **Klíčová čísla**

Viadukt, legendární stavba

Viadukt Millau je výsledkem úžasného příběhu. Od návrhu až po realizaci spojily stovky mužů své síly a um, aby se podíleli na této jedinečné stavbě. Ve vrcholné fázi na ní pracovalo okolo 600 mužů. Využívali nejmodernější technologie (laser, GPS, ...) a na milimetr přesně řídili stavbu tohoto ocelobetonového obra. K jeho zhotovení stačily pouhé tři roky od prosince 2001 do prosince 2004.

*V této části také nebyly zvláštní výrazy, které bych musela vyhledávat. Jen jsem z překladu odstranila několik slov, abych se tak vyhnula opakování*

*pleonasmů. Postupy: participer – transpozice syntaktická*

## Číselné údaje

Délka: 2460 m

Šířka: 32 m

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

Sklon: 3,025% na severojižním stoupání ve směru Clérmond-Ferrand – Béziers

Poloměr křivosti: 20 km

Výška nejvyššího pilíře (P2): 245 m

Výška pylonů: 87 m

Počet pilířů: 7

Vzdálenost mezi pilíři: dva krajní pilíře ve vzdálenosti 204 m od následujících a šest se standardním rozpětím o délce 342 m

Počet nosných lan: 154 (11 párů na jeden pylon umístěných v jedné ose)

Zatížení nosných lan: od 900 t do 1200 t u nejdelších lan

Hmotnost ocelové mostovky: 36000 t, což je 5x váha Eiffelovy věže

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

Náklady na stavbu: 400 miliónů eur

Délka koncese: 78 let – 3 roky stavby a 75 let provozu

Záruka stavby: 120 let

*Výraz „rayon de courbure“ mi přišel trochu zvláštní, ale po jeho zadání do Googlu, jsem se z mnoha stránek ujistila, že se opravdu užívá. Dále jsem se hodně zabývala slovem „hauban“, který jsem už jednou přeložila jako pylon, avšak v tomto smyslu jde o něco jiného. Na internetu jsem našla výraz „nosná lana“ a potvrdila si, jestli má viadukt Millau opravdu 154 nosných lan.*

*Postupy: hauban – diluce; tablier d'acier - transpozice*