



The screenshot shows a news article on the VESTI website. The main headline is "Мост через Золотой Рог: строители побили все рекорды" (Golden Horn Bridge: builders broke all records). The article is dated 02.03.2012 08:40. The text describes the construction of a large suspension bridge in Vladivostok, highlighting its record-breaking speed and scale. A video player is visible on the left side of the article, showing a night view of the bridge's construction.

Мост через Золотой Рог: строители побили все рекорды.

金角湾をまたぐ吊り橋:
記録を破る。

http://www.vesti.ru/only_video.html?vid=400148 【訳は抄訳です。】

Во Владивостоке завершается строительство крупнейшего в России моста. Он соединит бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный. Этот мост был возведен не только в кратчайшие сроки, но и побил целый ряд строительных рекордов. Репортаж Максима Борисова.

ウラジオストクではロシア最大の橋が完成に近づいている。この橋は金角湾と東ボスポラス海峡をつなぐ。この橋は期間最短で建設されただけでなく建設新記録を残した。

Вершина северного пилона моста через бухту Золотой Рог, головокружительная высота — 226 метров над уровнем моря. Отсюда хорошо видно, что до стыковки южной и северной частей моста осталось совсем немного, если быть точным — это 140 метров. И тогда дорога из центра Владивостока на противоположный берег будет занимать не более пяти минут. Сейчас чтобы туда добраться, водителям необходимо огибать всю бухту Золотой Рог, и порой, особенно в пробки, эта дорога занимает до двух часов.

橋がつながるまであと140メートル残っている。現在、街の中心部から湾の反対側まで車で約2時間かかるが橋を使えば5分で行けるようになる。

Еще выше над нами — рабочее место Дениса — машиниста башенного крана. С поверхности земли до кабины он добирается 20 минут: сначала — на лифте, а последние несколько десятков метров на самой высоте — по лестнице. В кабине есть все необходимое, и поэтому обратно на землю он спускается только один раз после окончания 12-часовой рабочей смены.

クレーン車を操縦するデニスの仕事場。地上から操縦室まで上るには、エレベータと最後の数十メートルは階段で20分かかる。操縦室には必要なものは何でもそろっているのので12時間のシフトが終わってからはじめて地上に降りる。

"Очень красиво, особенно ночью здесь, — рассказывает Денис Навроцкий. — Чувствуешь себя прекрасно, знаешь, что немногие бывают на этой высоте, особенно при работе крана, когда он поворачивается — это не передаваемо, это как парашютисты прыгают с парашюта — свой кайф получают, а мы — свой, от работы".

「この景色はとてもきれいです。特に夜景。気分が最高。」

Кто-то сказал, что со стороны мост напоминает гигантскую арфу. Ее струны — это ванты. От пилонов они тянутся вниз и поддерживают пролет. Его высота над водой — 60 метров. Сейчас мостостроители на самом краю пролета натягивают очередную пару вант. Вблизи эти "струны" уже не кажутся такими тонкими. Каждая состоит из десятков стальных тросов, покрытых изоляцией, снаружи весь этот пучок защищен от коррозии еще одной прочной оболочкой.

外から見たら橋が巨大なハープに似ている。その弦は1本1本が保護膜で覆われた数十本のスチールケーブルからなる。

Ванты закреплены, и теперь можно опять наращивать мостовой пролет. Это одна из самых сложных операций. В бухте приходится частично ограничивать судоходство. Огромные 234-тонные блоки будут поднимать с воды. Они размещены на барже. Ее тщательно закрепляют на растяжках и позиционируют точно под краем пролета, где установлен специальный подъемник. Наверх очередной фрагмент пролета поднимают с максимальной осторожностью и минимальной скоростью.

Шу라우드(※マストの横方向の支え)が固定されてからスパンを付けるというもっとも難しい作業に取り掛かります。234トンにもなる巨大なブロックを荷船からゆっくり慎重に取り上げます。

"Мешает порыв ветра. Если ветер с одной определенной скоростью, легче по ветру выстраиваться, а когда порывы, баржа растягивается, — поясняет капитан-наставник Роман Коконев. — Расстояние между бочками — до 100 метров".

「突風が邪魔します。一定速度の風には対応できますが突風の時は荷船が伸びてしまいます。」

Российские мостовики побили целый ряд общемировых рекордов, например, по скорости монтажа металлоконструкций. Впервые в практике применили самый высокоскоростной метод непрерывного бетонирования. Даже архитектура моста уникальна: такое строение пилонов – в виде крыльев чайки — первое в мире. Всего три с небольшим года прошло с начала этой гигантской стройки. Сейчас мостовики уже близки к финишу.

ロシアの橋建設者はいくつかの世界記録を破りました。例えばメタルフレームの施工速度。高速連続的コンクリート打ちという方法も初めて使った。カモメの羽のようなアーチの形も世界初。この巨大な建設作業は3年と少し前に始まり、今は完成に近づいている。

"Мы, действительно, успеваем без всякой штурмовщины, — подтверждает заместитель генерального директора мостостроительной компании Виктор Скляр. — Дни очень напряженные. Рабочие вырабатывают себя, отработывая вахту — 15 дней. Едут домой уставшими, практически отдают все силы, которые необходимы делу, и это не стахановщина — это нормальный темп работы, как он должен быть".

「無理しなくても間に合います。従業員たちは15日間のシフトの間全力で働き疲れた様子で家に帰っていきます。しかしそれはスタハーフの作業法ではなくてしかるべき仕事のテンポです。」

После стыковки (а она должна произойти 20 апреля) мостовикам предстоит еще очень много работы: нанесение дорожного покрытия (здесь будет сразу восемь полос для автотранспорта), монтаж освещения, но самое главное – это большая программа испытаний. Этот мост будет не только автомобильным, на пилонах установят приборы аэронавигации и комплекс слежения за судоходством.

4月20日に予定されている接続後も沢山の仕事が残っています。8車線になる路面工事、照明工事、そして最も重要である試験プログラムです。橋には車両が通るだけでなく、柱に航空ナビゲーションと船舶航行監視設備を設置する予定。

00:52 Строители практически завершили сооружение пилонов нового вантового моста через бухту Золотой Рог. 金角湾をまたぐ吊り橋の柱の建設はほとんど終了した。

01:00 Мост через бухту Золотой Рог во Владивостоке будет введён в эксплуатацию 30 июня. ウラジオストク金角湾をまたぐ橋は6月30日に開通予定。

01:20 Высота моста 60 м. Общая протяжённость сооружения с транспортными развязками превысит 3 км.

橋の高さは60メートル。交通ランプを含めて総長は3キロ以上になる。