

# ВИАДУТ МИИО

Презентацию делала  
студентка группы с-60  
Присяжная Яна





**ВИАДУК МИЙО (ФР. LE VIADUC DE MILLAU) — ВАНТОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ДОЛИНУ РЕКИ ТАРН ВБЛИЗИ ГОРОДА МИЙО В ЮЖНОЙ ФРАНЦИИ (ДЕПАРТАМЕНТ АВЕРОН). ЭТОТ ВИАДУК — ПОСЛЕДНЕЕ ЗВЕНО ТРАССЫ А75, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ИЗ ПАРИЖА ЧЕРЕЗ КЛЕРМОН-ФЕРРАН К ГОРОДУ БЕЗЬЕ. МОСТ БЫЛ ОТКРЫТ 14 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА.**

**АВТОРАМИ ПРОЕКТА МОСТА БЫЛИ ФРАНЦУЗСКИЙ ИНЖЕНЕР МИШЕЛЬ ВИРЛОЖО, ИЗВЕСТНЫЙ ДО ЭТОГО ПРОЕКТОМ ВТОРОГО ПО ПРОТЯЖЁННОСТИ (НА МОМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВИАДУКА МИЙО) ВАНТОВОГО МОСТА В МИРЕ — МОСТА НОРМАНДИИ, И АНГЛИЙСКИЙ АРХИТЕКТОР НОРМАН ФОСТЕР.**

ВИАДУК БЫЛ СОЗДАН ПО ДОГОВОРУ КОНЦЕССИИ ФРАНЦУЗСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА С ГРУППОЙ «EIFFAGE» (ФРАНЦУЗСКОЙ КОНСТРУКТОРСКОЙ КОМПАНИЕЙ, В КОТОРУЮ В ТОМ ЧИСЛЕ ВХОДЯТ МАСТЕРСКИЕ ГУСТАВА ЭЙФЕЛЯ, ПОСТРОИВШЕГО ЭЙФЕЛЕВУ БАШНЮ). СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА КОНЦЕССИИ — 78 ЛЕТ. МОСТ ПЕРЕСЕКАЕТ ДОЛИНУ РЕКИ ТАРН В ЕЁ САМОЙ НИЖНЕЙ ТОЧКЕ, СВЯЗЫВАЯ ПЛАТО ЛАРЗАКА С КРАСНЫМ ПЛАТО И ПРОХОДИТ ПО ВНУТРЕННЕЙ СТОРОНЕ ПЕРИМЕТРА ПРИРОДНОГО ПАРКА БОЛЬШОЕ ПЛАТО. НА МОМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВИАДУК МИЙО БЫЛ САМЫМ ВЫСОКИМ ТРАНСПОРТНЫМ МОСТОМ В МИРЕ, ОДНА ИЗ ЕГО ОПОР ИМЕЕТ ВЫСОТУ 341 МЕТР — НЕМНОГО ВЫШЕ, ЧЕМ ЭЙФЕЛЕВА БАШНЯ, И ВСЕГО НА 40 МЕТРОВ НИЖЕ, ЧЕМ ЭМПАЙР-СТЕЙТ-БИЛДИНГ В НЬЮ-ЙОРКЕ.

+





Мост состоит из восьмипролетного стального дорожного полотна, поддерживаемого семью стальными колоннами. Дорожное полотно весит 36 000 тонн, имеет длину 2460 метров, ширину 32 метра и глубину 4,2 метра. Каждый из шести центральных пролётов имеет длину 342 метра, два крайних — по 204 метра длиной. Дорога имеет небольшой уклон в 3 %, спускаясь от юга к северу, и кривизну радиусом 20 километров, чтобы дать водителям лучший обзор. Движение осуществляется в две полосы в каждом направлении. Высота колонн варьируется от 77 до 244,96 метра, диаметр самой длинной колонны — 24,5 метра у основания и 11 метров у дорожного полотна. Каждая опора состоит из 16 секций, каждая секция весит 2230 тонн. Секции собирались на месте из частей массой 60 тонн, 4 метра шириной и 17 метров длиной.



Каждая из опор поддерживает пилоны высотой 97 метров. Сначала были собраны колонны вместе с временными опорами, затем части полотна выдвигались через опоры при помощи гидравлических домкратов, управляемых со спутника, на 600 миллиметров каждые 4 минуты. Для крепления временных опор были использованы преднапряженные стержни диаметром 32, 50 и 75 мм.

В настоящее время по высоте расположения пролёта его превзошёл [мост Дугэ](#) через реку [Бэйпаньцзян](#), связывающий провинции [Гуйчжоу](#) и [Юньнань](#) в Китае, открытый для движения 29 декабря 2016 года.

**ЕГО ДЛИНА — 1 341,4 М, ДОРОЖНОЕ ПОЛОТНО МОСТА НАХОДИТСЯ НА ВЫСОТЕ 564 М НАД РЕКОЙ. МОСТ ДУГЭ — 1-Й ПО ВЫСОТЕ НАД ПЕРЕСЕКАЕМОЙ ПРЕГРАДОЙ МОСТ В МИРЕ. ОДНАКО СЛЕДУЕТ ЗАМЕТИТЬ, ЧТО ОПОРЫ ЕГО ПИЛОНОВ, КАК И МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ СЫДУХЭ В ПРОВИНЦИИ ХУБЭЙ В КИТАЕ И ДРУГИХ, БОЛЕЕ ВЫСОКИХ МОСТОВ (ПО ПРОСВЕТУ ОТ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ДО ДНА УЩЕЛЬЯ), НЕ НАХОДЯТСЯ ГЛУБОКО НА ДНЕ УЩЕЛЬЯ, А РАСПОЛОЖЕНЫ НА СОЕДИНЯЕМЫХ ПЛАТО ИЛИ ХОЛМАХ, ИЛИ НЕГЛУБОКО НА СКЛОНАХ, В ТО ВРЕМЯ КАК ОПОРЫ ПИЛОНОВ ВИАДУКА МИЙО РАСПОЛОЖЕНЫ НА ДНЕ УЩЕЛЬЯ, ЧТО ДЕЛАЕТ ЕГО САМЫМ ВЫСОКИМ ТРАНСПОРТНЫМ СООРУЖЕНИЕМ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КОНСТРУКТИВА.**





## РЕКОРДЫ

**ВИАДУК ИМЕЕТ НА СВОЕМ СЧЕТУ ТРИ МИРОВЫХ РЕКОРДА:**

**САМАЯ ВЫСОКАЯ ОПОРА В МИРЕ: ОПОРЫ P2 И P3, ИМЕЮЩИЕ СООТВЕТСТВЕННО ВЫСОТУ В 244,96 И 221,05 МЕТРА, ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЗОШЛИ ПРЕДЫДУЩИЙ РЕКОРД ФРАНЦИИ — ВИАДУК ТЮЛЛЯ И ВЕРРЬЕРА (141 М) И НЕДАВНО УСТАНОВЛЕННЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД**

**ВИАДУКА КОХЕРТАЛЬ (ГЕРМАНИЯ), ВЫСОТА КОТОРОГО 181 МЕТР.**

**МИРОВОЙ РЕКОРД ВЫСОТЫ ОПОРЫ МОСТА С ПИЛОНОМ: ВЫСОТА ПИЛОНА ВМЕСТЕ С ОПОРОЙ P2 ДОСТИГАЕТ 343 М.**

**САМОЕ ВЫСОКОЕ ДОРОЖНОЕ ПОЛОТНО В МИРЕ: 270 М НАД ЗЕМЛЕЙ В САМОЙ ВЫСОКОЙ ТОЧКЕ. ТОЛЬКО ПОЛОТНО МОСТА ROYAL GORGE BRIDGE АНГ. (321 М) В ШТАТЕ КОЛОРАДО В США, КОТОРЫЙ СЧИТАЕТСЯ САМЫМ ВЫСОКИМ МОСТОМ В МИРЕ, ПРЕВОСХОДИТ ВИАДУК МИЙО, НО ТАМ РЕЧЬ ИДЕТ О ПЕШЕХОДНЫХ МОСТКАХ, ПЕРЕСЕКАЮЩИХ АРКАНЗАС.**

**ОСЬ СЕВЕР — ЮГ [ПРАВИТЬ | ПРАВИТЬ КОД]**

**НА 2007 ГОД СУЩЕСТВУЕТ ЧЕТЫРЕ ТРАССЫ СЕВЕР — ЮГ, ПЕРЕСЕКАЮЩИХ ФРАНЦИЮ:**

**НА ВОСТОКЕ ОСЬ**

**ПАРИЖ — ЛИОН — ДОЛИНА РОНЫ,  
ТРАССЫ А6 И А7.**

**НА ЗАПАДЕ ОСЬ**

**ПАРИЖ — БОРДО — АЖЕН — ТУЛУЗА,  
ТРАССЫ А10 И А62.**

**В ЦЕНТРЕ, К ЗАПАДУ ОТ ЦЕНТРАЛЬНОГО  
МАССИВА,**

**ОСЬ ВЪЕРЗОН — ЛИМОЖ — БРИВ —  
ТУЛУЗА, ТРАССА А20.**

**В ЦЕНТРЕ, ЧЕРЕЗ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ  
МАССИВ И ВИАДУК МИЙО, ОСЬ  
КЛЕРМОН-ФЕРРАН — БЕЗЬЕ, ТРАССА  
А75.**





## Хронология править править код

- 1987: Составление первых чертежей (СЕТЕ в Эксан-Провансе).
- 19 октября 1991: Принятие решения о строительстве «высокой» трассы через Тарн длиной около 2 500 м.
- 1993—1994 гг.: Консультации у семи архитекторов и восьми исследовательских комиссий.
- 10 января 1995: Заявление об общественной полезности проекта.
- 9 июля 1996: Жюри приняло решение о вантовой конструкции многочисленных пролётов, предложенное объединением «Sogelerg» (Мишель Вирложё) — архитектор Норман Фостер.
- 20 мая 1998: Решение о создании концессии.
- 8 июня 2000: Начало конкурса на концессию и сооружение. Письмо, адресованное четырём объединениям.
- Март 2001: «Eiffage», предложивший сообщество «Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau» (CEVM), объявлен лауреатом конкурса и будущим концессионером.
- Август 2001: Сообщение Государственного Совета о проекте министерского декрета, признающего концессию за «Eiffage».
- 8 октября 2001: Декрет, одобряющий договор о концессии<sup>1</sup>.

# ВИАДУТ МИИО

Презентацию делала  
студентка группы с-60  
Присяжная Яна

