

Zeitschrift: IABSE structures = Constructions AIPC = IVBH Bauwerke
Band: 5 (1981)
Heft: C-18: Structures in the Middle East

Artikel: Al Ain Fly-Over (Abu Dhabi)
Autor: Karam, S.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16988>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



9. Al Ain Fly-Over (Abu Dhabi)

Client: Municipalité d'Al Ain

Ingénieur: Europees Etudes – STUP International

Entreprises: Al Waha et Association Qubashi Molem.

Le Département des affaires municipales et de l'agriculture de la municipalité d'Al Ain Abu Dhabi vient de faire exécuter en pleine cité, et sur une voie rapide située dans les faubourgs, des passages supérieurs pour lesquels a été appliquée avec un résultat spectaculaire la technique des voussoirs préfabriqués conjugués et la méthode d'assemblage déjà expérimentée à l'AREA, en France, pour les passages supérieurs du réseau d'autoroutes alpines.

Dans les deux cas, il s'agit d'une structure à quatre caissons parallèles (fig. 1), chaque caisson ayant une largeur de 6,6 m en table supérieure et 2 m en table inférieure, section pleine. Ces caissons sont associés deux à deux après montage par précontrainte transversale après qu'un joint a été coulé en place pour constituer des chaussées à trois voies, contre-bandes d'arrêt d'urgence et trottoirs dans chaque direction.

Les ouvrages comportent des travées de 25 m: 4 pour l'ouvrage en ville appelé IP 11 A, 2 pour l'ouvrage extérieur appelé Haza al Maqam et, dans les deux cas, des travées d'extrémité de 15,75 m.

Les voussoirs, d'une longueur de 2,47 m et d'un poids unitaire de 30 t, sont préfabriqués sur long banc avec

un fond béton et coffrage métallique se déplaçant le long de ce dernier. La cadence d'exécution des voussoirs a été très régulièrement de deux voussoirs par jour et par coffrage avec des équipes effectuant, par rotation, 15 heures de travail par jour.

Le béton blanc a été utilisé pour des raisons architecturales; des résistances de 60 bars ont été obtenues au bout de 10 heures.

Après stockage à proximité, les voussoirs étaient repris, sur IP 11 A, par un portique d'une portée de 35 m, puis assemblés selon la méthode d'érection en cantilever; sur Haza al Maqam, la pose se faisait à la grue.

La procédure utilisée sur les autoroutes alpines en France a été généralisée pour les cinq fléaux d'IP 11 A et les trois d'Haza al Maqam qui étaient donc entièrement assemblés par jeu de brêlage supérieur et câblages mis en œuvre uniquement en fin de fléaux. Ensuite, dès que les fléaux centraux étaient terminés, il était procédé à leur clavage intermédiaire avec charpente de connexion garantissant leur indéformabilité pendant un minimum de sept heures de nuit; après quoi une première précontrainte de solidarisation était effectuée sur le joint dont la résistance avait alors atteint 60 à 80 bars/cm².

En deuxième stade, les voussoirs de rive étaient assemblés dans les mêmes conditions destinées à éviter les mouvements sur béton frais.

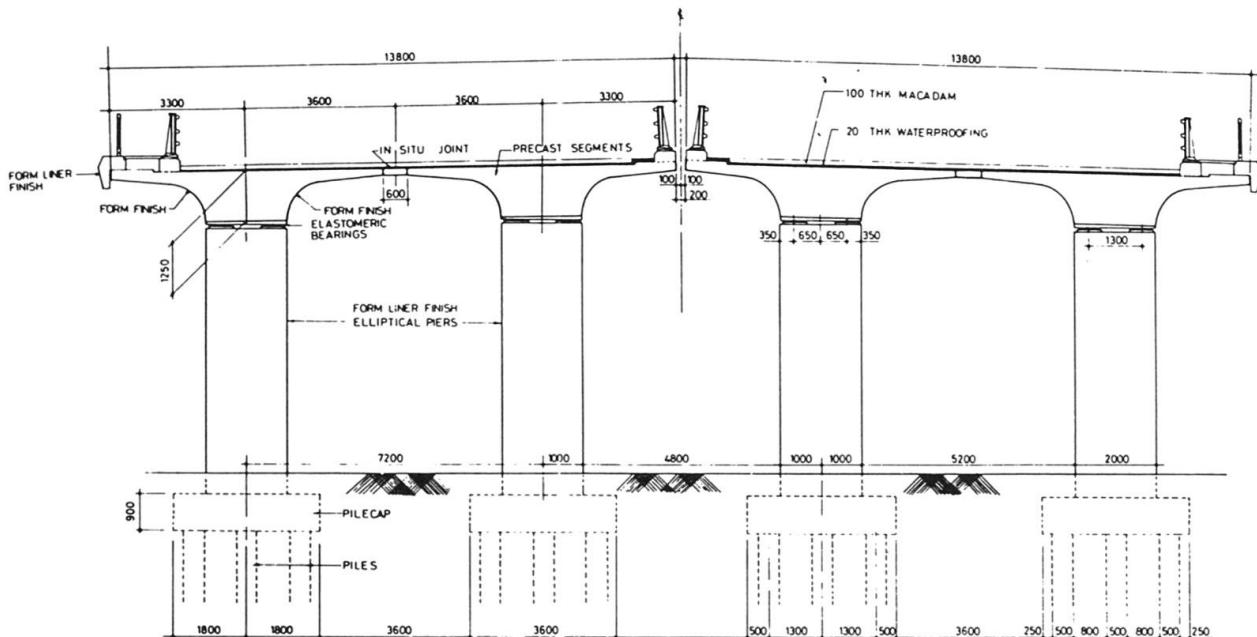


Fig. 1 Coupe en travers



Fig. 2 Aire de stockage des voussoirs

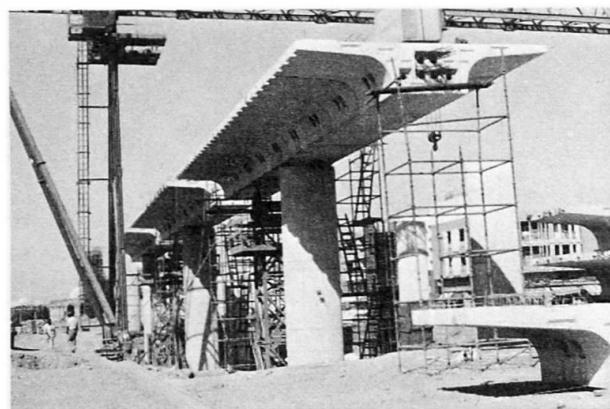


Fig. 3 Vue de trois fléaux

L'ouvrage a été conçu dans son montage selon une procédure garantissant à tout moment dans les joints collés (avec une colle époxy spécialement mise au point pour hautes températures) une pression minimale de 1 bar jusqu'à atteinte d'une résistance suffisante. La procédure implique des reprises de tension dans les barres et l'utilisation de contrepoids selon des consignes et une procédure rigoureuses et détaillées.

La mise au point des méthodes sur le premier fléau avec les appareillages spéciaux d'assemblage sur tour provisoire ont demandé environ deux mois; mais ensuite, pour l'ouvrage IP 11 A notamment, les 19 autres fléaux ont été exécutés en moins de cinq mois et les ouvrages ont respecté scrupuleusement la date d'achèvement programmée dès le départ.

Les travaux de précontrainte, mais aussi la mise au point des méthodes, le projet et la fourniture de tout le matériel spécial ont été effectués par Freyssinet International, ainsi que la fourniture de la colle spéciale; l'assistance des chantiers aux entreprises a été assurée par un encadrement européen réduit supervisant des équipes locales qui ont, en peu de temps, fort bien assimilé les techniques développées.

(S. A. Karam)

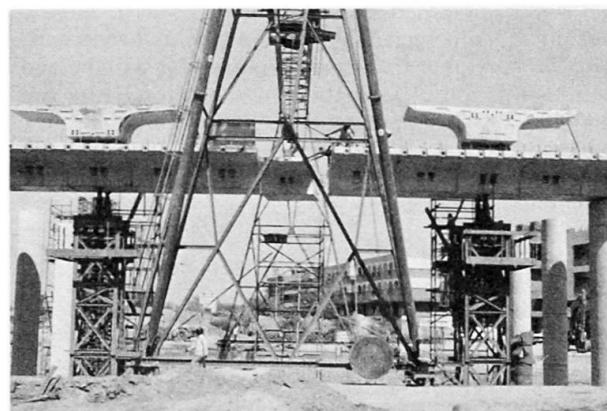


Fig. 4 Pose du voussoir de clavage

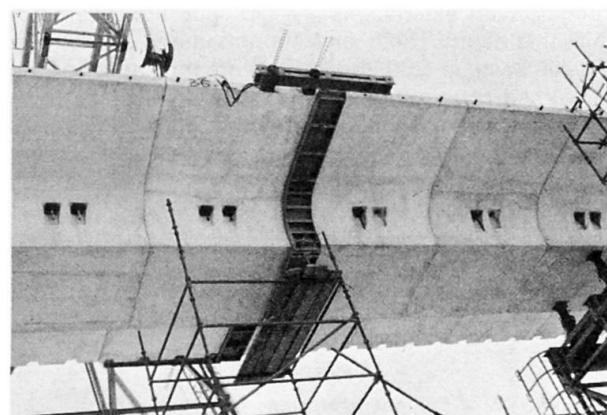


Fig. 5 Liaison de deux fléaux