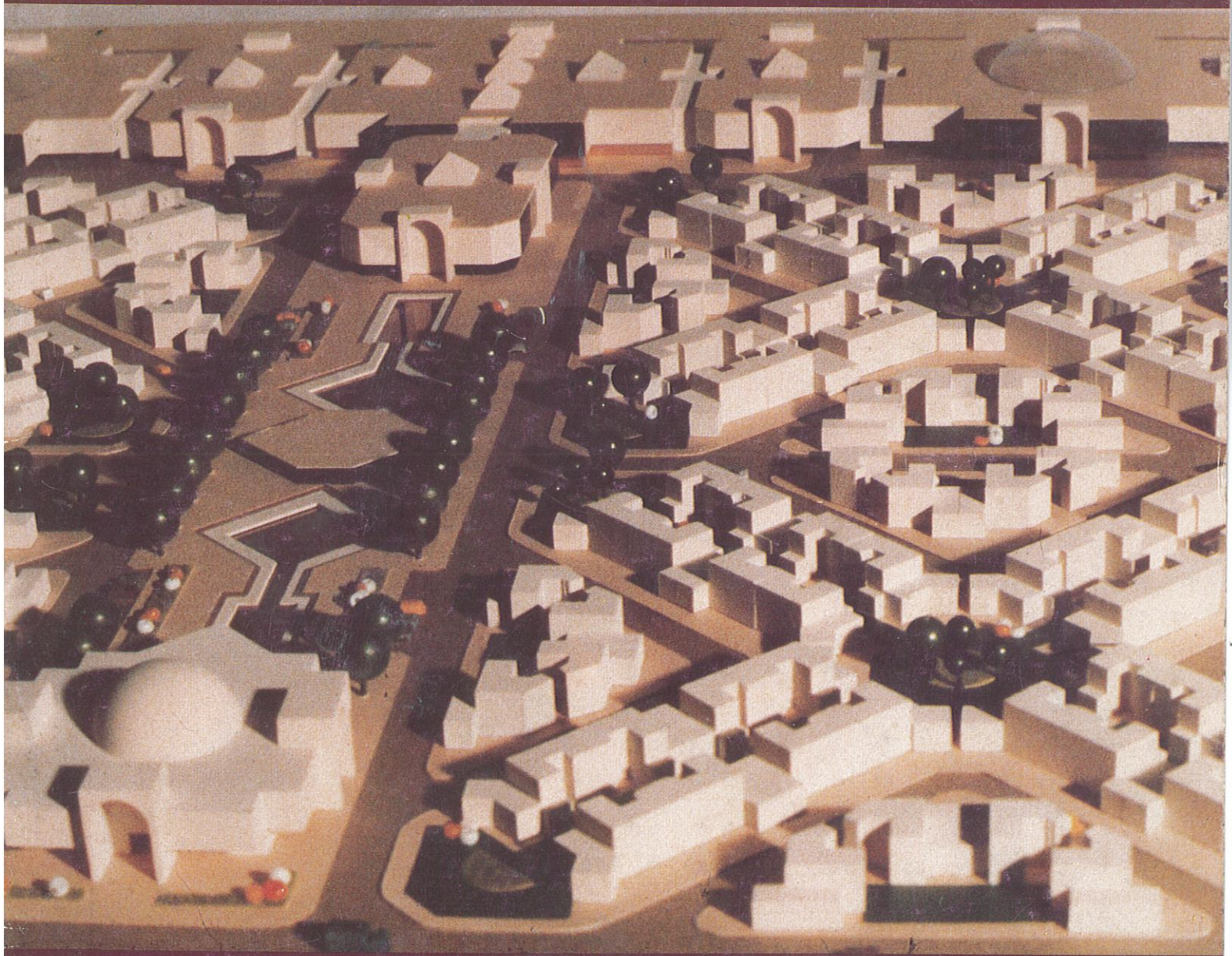


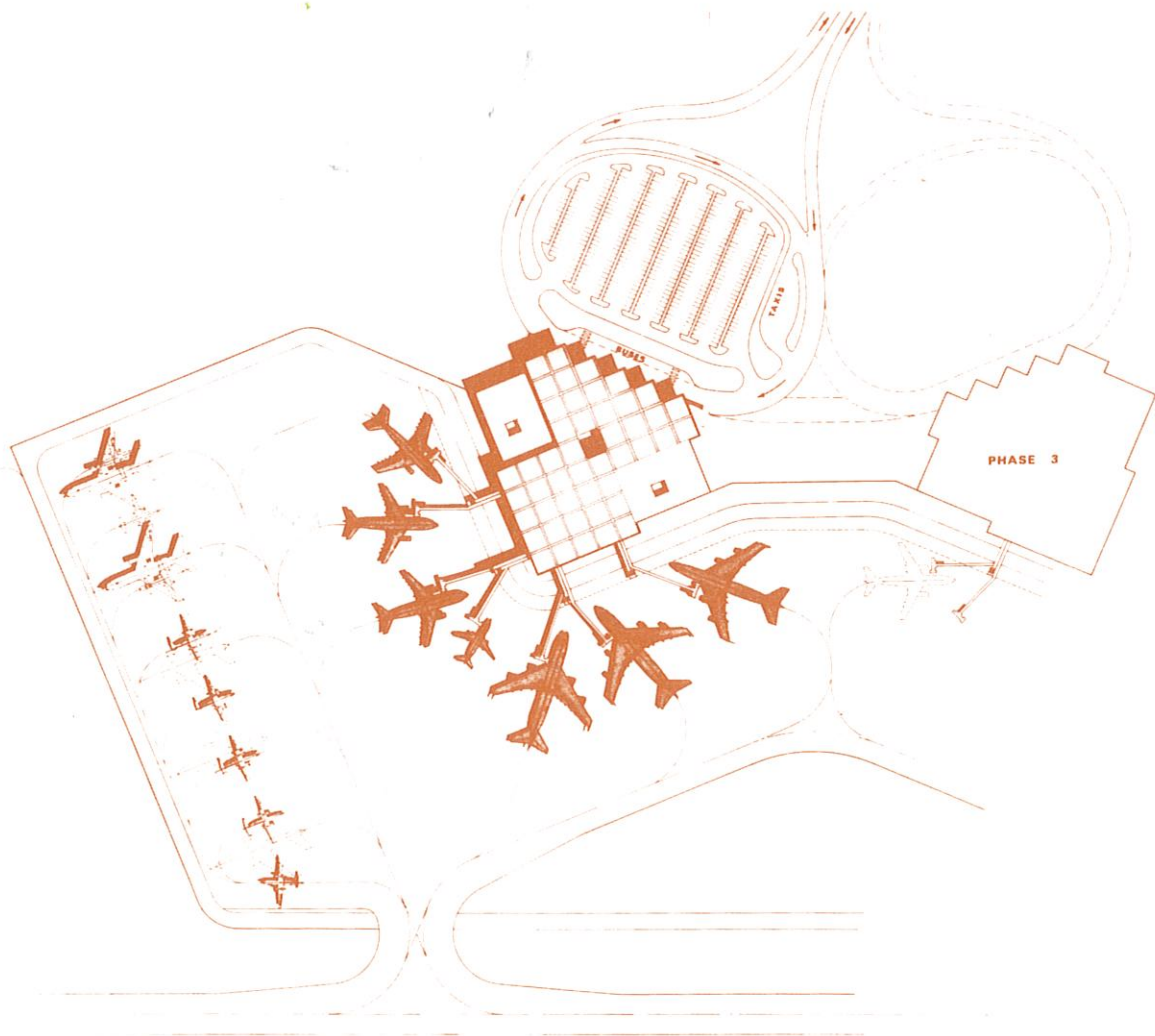
le mur vivant

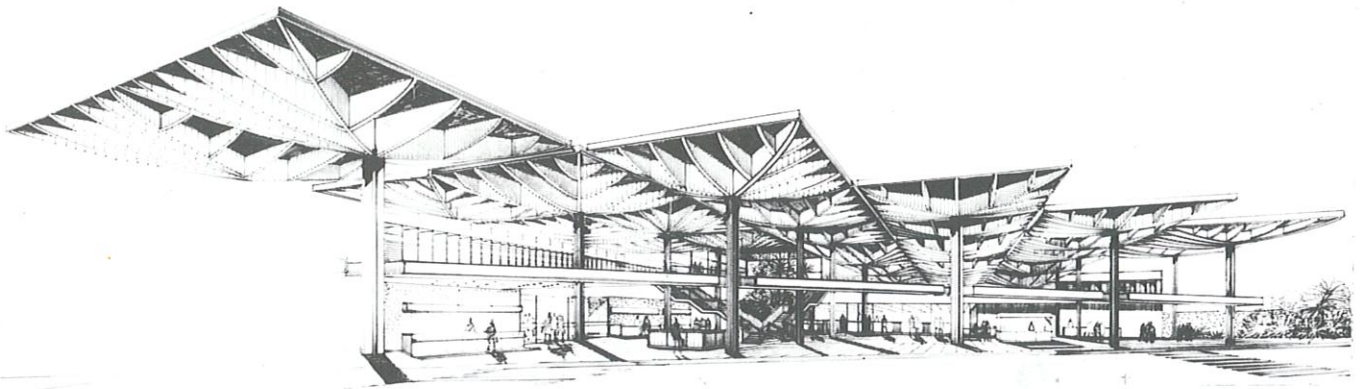


≡ volume ≡ architecture ≡ couleur ≡

2^{ème} TRIMESTRE 1980 — NUMÉRO 56 — L'ARCHITECTURE EXPORTÉE — PRIX : 30 F — PRIX CANADA : 5 \$

AÉROPORT DE DAR-ES-SALAAM





SITUATION ACTUELLE

L'aéroport de Dar-es-Salaam est constitué par une piste en souple de 2.380 m équipée d'un ILS (hors service) et d'une piste transversale d'aviation générale. Devant une gare ancienne (1955), 7 postes de stationnement avions hydrantés permettent l'accueil de 7 à 12 avions selon leur taille. La tour de contrôle et les services de la météorologie sont situés au 2^{ème} étage de l'aérogare. La gare de fret, loin des aires de stationnement, se trouve très mal exploitée.

L'ensemble de ces installations est saturé par le trafic (de l'ordre de 500.000 passagers par an) et doit être étendu et modernisé.

Par ailleurs, les équipements spécialisés (contrôle aérien et météorologie) sont dans une large mesure hors service faute d'une maintenance adaptée et ne peuvent être que remplacés.

Cet aéroport accueille un trafic d'avions domestiques de taille moyenne (Fokker 27 et Boeing 737) et un trafic international long-courrier établi sur Boeing 707 ET DC 10 (Swissair) qui est l'avion le plus gros pouvant normalement fréquenter l'aéroport. Les grandes compagnies européennes assurent une ou deux touchées par semaine à Dar-es-Salaam sur des lignes à escales multiples (Air France assure la ligne Paris/Athènes/Kigali/Dar-es-Salaam/Moroni).

CONSISTANCE DU PROJET

Il comportera 10 lots :

1 - Infrastructures

Elles seront réadaptées au Boeing 747 qui devrait desservir à moyen

terme un avion fréquent à Dar-es-Salaam :

- Renforcement de la piste (5 à 10 cm d'asphalte)
- Elargissement de la piste de 45 à 60 m.
- Allongement à 3.000 m.
- Réseau de taxiway associé.
- Extension des aires de stationnement actuelles.
- Création de nouvelles aires dimensionnées pour l'accueil de 7 avions de type Boeing 737 en évolution autonome, plus 7 postes au contact de la future gare, plus 1 aire pour Boeing 747 devant la gare de fret.

Par ailleurs, le projet comporte la création de routes nouvelles et le renforcement d'existantes, de parcs auto, la réfection des réseaux généraux (eau, eaux usées, électricité, drainage).

2 - Terminal actuel

Le projet prévoit un réaménagement sommaire du terminal passager actuel pour améliorer la gestion des passagers et des bagages. Ce réaménagement comporte quelques équipements (tapis à bagages, mobilier d'enregistrement) et l'augmentation des surfaces par la création de structures légères juxtaposées à la gare.

3 - Terminal nouveau

Le projet prévoit une gare de 15.000 m² sur 2 étages avec une salle d'embarquement à 7 postes, 4 prépasserelles aboutiront à 7 passerelles télescopiques (toutes ne devraient pas être installées au début). Les équipements intérieurs comporteraient 3 carrousels à bagages à l'arrivée, 5 tapis transporteurs à l'enregistrement, 2 escalators, 2 monte-charge, un système de sonorisa-

tion, un affichage public informatisé, une cuisine de restaurant et les mobiliers classiques des aérogares (enregistrement, comptoirs, sièges, etc...).

Les locaux seront ventilés ou climatisés selon leur nature.

4 - Terminal fret

Ce sera un bâtiment à toiture tridimensionnelle de 4.000 m² (+ 2.000 m² optionels). Il comportera une aire de stockage et des bureaux.

5 - Centre de contrôle en route et tour

Une tour de contrôle de 30 m de haut située face à l'aérogare, de l'autre côté de la piste, sera juxtaposée à un bâtiment technique de 2.800 m² sur 2 étages abritant les services du contrôle de l'espace aérien de toute la Tanzanie et les services de la météorologie.

Ces locaux seront climatisés. Les équipements techniques spécialisés font l'objet d'un lot séparé.

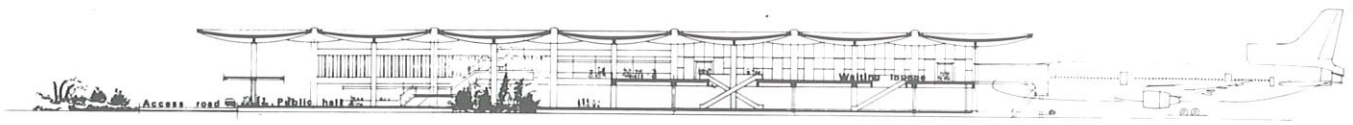
6 - Petits bâtiments techniques

Ce lot comprendra un bâtiment radar, une tour radar, le centre de secours incendie (caserne et garage pour 5 véhicules), un bâtiment d'observation météo et un bâtiment abritant la centrale électrique de secours.

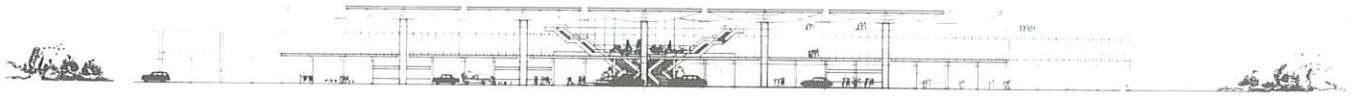
7 - Equipements aéronautiques

Ce lot comprendra les équipements de navigation aérienne et les équipements de contrôle :

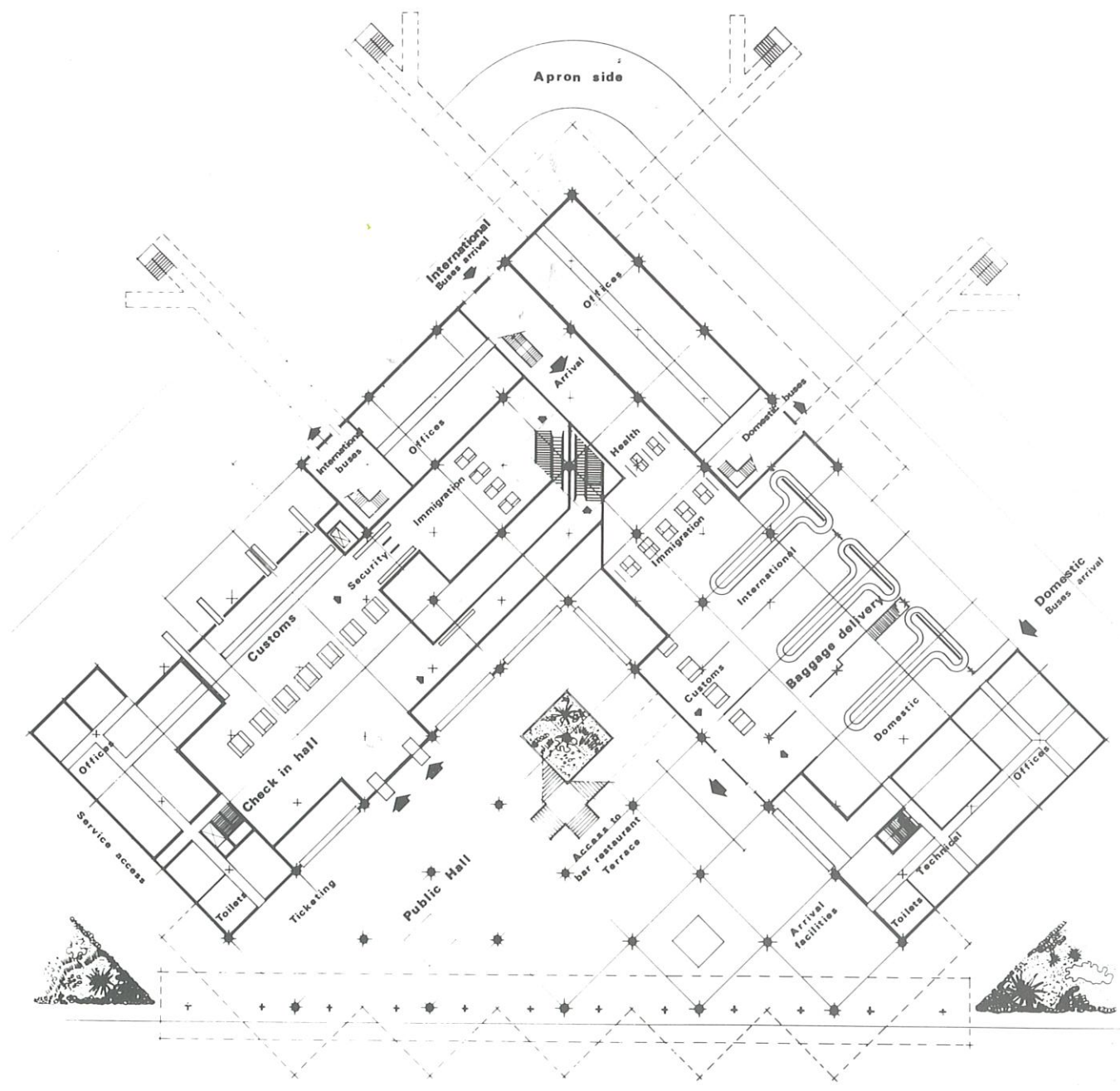
- un ILS,
- un radar 23 cm de 150 NM de portée et un radar secondaire,
- les équipements de traitement et de visualisation radar,



SECTION 1 following axis of the terminal



ELEVATION 1 town side view



- l'équipement des positions de contrôle [C.C.R. et vigie],
- les liaisons radio V.H.F.,
- etc....

8 - Electricité et aides visuelles

Il s'agit des équipements de la centrale électrique [2 groupes de 600 KVA et 1 groupe de 1.200 KVA] et des postes de transformation, ainsi que la réalisation des réseaux électriques et du balisage de la piste.

Ce lot comprendra aussi l'éclairage des aires de stationnement et des routes et parkings.

9 - State Reception Building

Ce lot est différé et devrait être défini ultérieurement.

10 - Général Service Building

Il s'agit de deux bâtiments industriels garage et moyens généraux qui seront mis en option, mais définis au niveau des études.

ÉCHEANCIER

- Les études ont débuté en octobre 1979.
- L'avant-projet sommaire a été approuvé au 1^{er} mars 1980.
- La préqualification des entreprises sera achevée au 1^{er} avril 1980.
- L'avant-projet détaillé doit être remis au client début mai.
- 1^{ère} consultation achevée au 15 mai.
- La consultation devrait être terminée mi-juillet.
- Elle sera réalisée sur la base des éléments de l'A.P.D.
- L'adjudication après décision du client devrait avoir lieu avant septembre.
- Les travaux devraient commencer fin 1980 pour tous les lots [sauf 3, 9 et 10, sous toutes réserves], sur la base d'un projet détaillé qui sera établi entre juillet et décembre 1980.

DIVISION ARCHITECTURE

L'AÉROGARE PASSAGERS DE DAR-ES-SALAAM

Lieu de transit entre :

- un côté ville ombragé, planté, fleuri, coloré,

— un côté piste bruyant, chaud, blanc avec la réverbération du soleil sur la piste qui blesse l'œil, contraste du minéral avec le végétal.

Pour se marier avec cet environnement le bâtiment présente une grande façade vitrée côté piste, plate, de forme géométrique et dont le caractère fermé est renforcé devant les bureaux par des paralumes d'aluminium insérées dans le maillage du béton.

Le bâtiment est surmonté d'une structure en forme de parasol ou d'arbre d'aspect plus souple, procurant ombre et lumière aux surfaces publiques qu'elle abrite. Cette structure entièrement ouverte côté ville est un prolongement de son atmosphère ombragée, le jardin pénètre jusqu'au cœur du bâtiment.

Recherche du parti architectural et étude de fonctionnement ont été convergents.

Pour supprimer toute anxiété chez le passager, il est nécessaire que son cheminement paraisse le plus naturel possible.

L'aérogare est à deux niveaux de trafic.

Au rez-de-chaussée laissant les accompagnateurs dans le hall public, le passager peut accomplir toutes les formalités nécessaires avant l'embarquement.

A l'étage débarassé de tout souci, il trouve toutes les commodités que

l'on peut offrir au passager pour son agrément.

Le passage du rez-de-chaussée à l'étage se fait au point focal de l'aérogare, par lequel passent tous les passagers domestiques et internationaux.

A l'arrivée la plus grande simplicité a été recherchée "c'est toujours tout droit".

Quant au choix des matériaux, la simplicité et l'économie n'excluent pas recherche et harmonie de l'aspect final.

Le sol du hall public est fait d'un maillage de terrazzo clair rempli d'asphalte coulé.

Les plafonds du rez-de-chaussée, reflet du maillage au sol sont composés d'un quadrillage de gouttières lumineuses, avec des remplissages en plafond acoustique.

Par ailleurs, on trouve du béton apparent, de la projection acoustique, de la glace et de l'aluminium, ainsi que sur la façade piste, une couleur, carreaux de faïence, en fond du maillage de béton, couleur que l'on retrouve en dégradé sur les prépasserelles et les passerelles télescopiques d'accès aux avions.

ANDREU
Architecte en chef
COUTANT
LAVIT D'HAUTEFORT
VIGOUROUX
Architectes

