

Mise en ligne : 10 mars 2024.
Dernière modification : 14 mars 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

L'AÉRODROME D'ABIDJAN PORT-BOUËT

COLONIE DE LA CÔTE D'IVOIRE
AVIS N° 31 AUX NAVIGATEURS AÉRIENS
(*Journal officiel de la Guinée française*, 1^{er} janvier 1940)
(*Journal officiel de l'A.E.F.*, 1^{er} février 1940)

L'aérodrome d'Abidjan–Port-Bouët, dont les travaux d'aménagement sont terminés, est ouvert au trafic aérien à compter du 1^{er} janvier 1940.

L'ancien terrain d'Abidjan-Bingerville est fermé définitivement à la navigation aérienne.

Il est signalé que l'accès de ce dernier terrain est rendu extrêmement dangereux par la présence de pylônes de T. S. F. existants ou en construction.

LE CONTRE-AMIRAL PLATON REÇU AVEC ENTHOUSIASME À ABIDJAN,
CAPITALE DE LA CÔTE D'IVOIRE
(*Le Journal des débats*, 26 novembre 1941)

Après des centaines de kilomètres au dessus de la jungle, l'avion ministériel atterrit à l'aérodrome d'Abidjan, à 11 h. 15.



Carnet de timbres de 3 fr. (1942)
 A.O.F. Côte d'Ivoire
 DEL. J.E. BONHOTAL INST. DE GRAV. SC R. SERRES



[Coll. Jacques Bobée](#)
 POSTE AÉRIENNE FRANCE LIBRE R.F.
 Afrique occidentale française 5 fr. 50



Coll. Jacques Bobée

D.C.-3 sur l'aéroport d'Abidjan

L'AVIATION MARCHANDE

LE TRANSPORT AÉRIEN DANS LA FRANCE D'OUTRE-MER
STRATÉGIE AÉRIENNE... COMMERCIALE
EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
par le général WEISER
(*Les Ailes*, 29 juillet 1950, p. 10)

.....
Dans environ six mois, l'aérodrome de Port-Bouët pourra être ouvert aux quadrimoteurs. La compagnie nationale Air France a déjà sommairement envisagé le problème posé par cette possibilité prochaine d'utilisation.

Une adjudication restreinte doit avoir lieu pour la
CONSTRUCTION DE L'AÉROGARE D'ABIDJAN.
(*Paris-Dakar*, 14 août 1950)

Les candidats qui désirent prendre part à cette adjudication restreinte doivent adresser la demande par lettre recommandée à M. le chef du Service des Travaux publics de la Côte d'Ivoire, à Abidjan et joindre à cette demande les pièces définies à l'article 3, paragraphe 1, des clauses et conditions générales imposées aux

entrepreneurs de Travaux publics dans les Territoires relevant du Département de la France d'Outre-Mer (Arrêté ministériel du 16 octobre 1946).

.....

Fait à Abidjan, le 20 juillet 1950.

Le Gouverneur de la Côte d'Ivoire
Signé : PECHOUX

AU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA CÔTE D'IVOIRE
(Paris-Dakar, 14 août 1950)

La session extraordinaire du conseil général de la Côte-d'Ivoire a clos ses travaux.

Le conseil général, au cours des différentes réunions, a notamment adopté les modifications demandées par le gouvernement sur les chiffres du budget. Il a adopté, d'autre part, le projet portant ouverture d'un crédit de 20 millions permettant l'achèvement de la piste d'envol de l'aérodrome de Port-Bouët.

.....

A.F.P.

UN PROTOTYPE EN VOYAGE
LE BREGUET-890 À BRAZZAVILLE
(Les Ailes, 10 mars 1951)

C'est une heureuse mesure que d'éprouver les prototypes par de telles randonnées

LE samedi matin, 17 février, est arrivé à l'aérodrome de Port-Bouët, qui est l'aéroport d'Abidjan, le prototype Breguet-890.H, équipé de deux moteurs Bristol-« Hercules ».

Cet avion, venant de France, accomplissait un voyage expérimental en Afrique Française. Il avait emprunté la route habituelle des services réguliers, c'est-à-dire la route de la côte, jalonnée par Casablanca, Villa-Cisneros, Dakar, Bamako. Le parcours Bamako-Abidjan fut accompli en 3 heures 15, ce qui représente une excellente moyenne pour un avion-cargo de ce tonnage.

Le Breguet-890.H transportait douze personnes dont un équipage de six membres, tous militaires, et six techniciens, parmi lesquels un ingénieur-mécanicien anglais plus spécialement chargé de veiller au comportement des moteurs Bristol.

La présence de cet appareil à Port-Bouët a provoqué de la curiosité et beaucoup d'intérêt. Il fut très admiré. Comme il ne s'agit pas de démontrer les facilités de chargement et de déchargement que procure son fuselage ouvrant, mais de soumettre l'appareil à un vol d'endurance, le dispositif d'ouverture de la partie arrière a été bloqué. On n'accède donc à l'intérieur que par les portes latérales. Deux grands ballasts ont été disposés dans le fuselage pour assurer le centrage de l'appareil.

Le Breguet-890.H n'a pas fait un long séjour à Abidjan. Il est reparti dès le lendemain de son arrivée, le matin, en direction de Brazzaville, par Lomé et Douala. Il devait demeurer à Brazzaville une quinzaine de jours, puis reprendre le chemin de la France, sans doute par Niamey.

M. LANDIECH.

LE RÉSEAU D'AIR FRANCE

L'ÂÉROGARE D'ABIDJAN
(*Les Ailes*, 26 avril 1952)

Ce samedi 26 avril, Air France* inaugure à Abidjan une aérogare moderne qui remplace les installations provisoires utilisées jusqu'alors. Cette manifestation a lieu au moment même où le premier « Constellation » mis en ligne sur ce parcours atterrit sur le terrain de Port-Bouët.

Situé à vingt kilomètres de la ville, la nouvelle aérogare comprend, notamment, un restaurant avec terrasse et vue sur les pistes qui sera ouvert aux visiteurs ; ceux-là pourront se rendre à l'aéroport par une autoroute qui joint Abidjan au terrain.

Depuis le début de l'année, c'est la troisième grande escale d'Afrique Noire — après Conakry et Douala — dans laquelle Air France aménage ses propres installations commerciales, rendues nécessaires par le développement du trafic. Des aménagements semblables seront prochainement réalisés à l'escale de Libreville.

AU PROCÈS D'ABIDJAN
OÙ LES COUPABLES SONT AU BANC DES TÉMOINS
J'AI VU DEUX ENFANTS NUS DANS LE BOX DES ACCUSÉS
(*Ce Soir*, 25 juin 1952)

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL à ACQUAVIVA)

Lors du procès de Grand Bassam, les femmes manifestent pour demander la libération des prisonniers de l'Administration.

ABIDJAN... juin 1952. — L'avion, un DC 4, de l'Union aéromaritime des transports (filiale d'Air France ¹) a viré sur l'aile et est venu se poser doucement, presque sans heurt, sur la piste goudronnée de Port-Bouët, l'aérodrome d'Abidjan. J'avais quitté Paris la veille à 17 heures. Vingt heures après à peine, j'atterrissais en Côte-d'Ivoire, au fin fond de l'Afrique Noire.

.....

ET ROBERT LANDIECH ?
(*Les Ailes*, 12 juillet 1952)

Nous avons signalé le navrant accident aérien d'Abidjan dans le quel ont trouvé la mort le très beau pilote qu'était Robert Landiech, le gouverneur Pierre-François Pelieu et le secrétaire général Aimé Christiani.

Nous n'avons pas eu, depuis, la moindre nouvelle sur les causes présumées de ce douloureux événement. Il semble, nous l'avons dit, qu'elles résident dans un décrochage classique, au cours d'un vol accompli à basse altitude sur Abidjan, en virage, alors que les occupants de l'avion procédaient à une inspection des grands travaux dont la ville est l'objet.

La presse quotidienne a publié, lundi, le texte de la citation à l'Ordre de la Nation, de MM. Pelieu et Christiani. Citation qu'on ne peut qu'approuver et dont étaient bien dignes ces deux grands serviteurs du pays. Mais il eut été bon et juste que celui qui

¹ En réalité, filiale commune à 40/40 des Chargeurs réunis et d'Air France, les premiers rachetant les parts du second en 1952.

tomba avec eux fut aussi honoré d'une telle citation. Or, rien de semblable, concernant Robert Landiech, n'a été publié.

Cette omission est, à nos yeux, infiniment regrettable. Robert Landiech fut un très grand pilote militaire avant d'être un magnifique pionnier de l'Aviation d'Outre-Mer.

Il a servi l'Aviation et la France en héros. L'oublier constituerait une injustice flagrante.

La nouvelle aérogare d'Abidjan
(*France-Dahomey*, 19 juillet 1952)

Inaugurée il y a déjà plus d'un mois et demi, la nouvelle aérogare d'Abidjan vient d'entrer effectivement en service.

Les compagnies ont pris place dans leurs nouveaux et luxueux locaux et les appareils stationnent désormais sur l'aire spécialement aménagée devant la gare aérienne.

Petit à petit, les divers services annexes s'installent et notamment le bar et la salle d'attente.

(A. F. P.)

L'organisation du secours aérien
À LA RECHERCHE DU PIPER DISPARU DANS LES MARÉCAGES AFRICAINS
(*Les Ailes*, 20 février 1954)

.....
Le capitaine Larrivière, qui commande l'escadrille de Bamako, et le commandant Robini, de l'aéroport de Port-Bouët, décidèrent d'en appeler à divers centres pour obtenir un hélicoptère de secours.

LES AILES DE L'UNION FRANÇAISE
RÉALITÉS ET PERSPECTIVES DE L'AVIATION CIVILE EN CÔTE D'IVOIRE
(*Les Ailes*, 10 novembre 1956)



Vue d'ensemble extérieure de l'aéro-gare de Port-Bouet, à Abidjan.

Abidjan, novembre 1956.

C'EST de 1929 que date la première tentative d'établissement d'une ligne aérienne commerciale passant en Côte-d'Ivoire. La Compagnie aéropostale envoyait les équipages Guillaumet, Collet, Le Bourgeois, Henriot, avec deux Bréguet 14 pour étudier la possibilité d'ouvrir une ligne côtière Dakar-Douala passant par Abidjan, continuation de la ligne existante Toulouse-Dakar. Aucune suite ne devait être donnée à cette tentative.

En juin 1931, une seconde mission effectuait un tour complet de l'Afrique et touchait Abidjan après être passée à Dakar, Conakry, Kankan. Les membres de cette mission comprenaient MM. d'Estailleux-Chanteraine, le colonel Weiss, Giraud et le mécanicien co-pilote Mistrot, actuellement président de l'aéro-club de Man.

En 1935, troisième mission effectuée pour le compte de la Compagnie des Chargeurs réunis avec un avion amphibie Sikorski S-38 comprenant l'équipage Tête, Pivot, Hervieux, Manuel et Mistrot. Le but de cette mission était de reconnaître l'infrastructure entre Dakar et Pointe-Noire, notamment la reconnaissance des plans d'eau pour le cas de panne.

1936 marque le début de la première ligne aérienne régulière ; la Compagnie Aéromaritime ouvrait la ligne Dakar-Pointe-Noire avec quatre amphibies Sikorski S-43, la base principale étant Abidjan. De 1936 à 1940, cette ligne fut assurée avec un coefficient de régularité de 96,4 %.

En 1939, une piste de 1.100 mètres en latérite fut créée à Port-Bouët.

En 1942, la compagnie Air France devait reprendre la ligne Dakar-Pointe-Noire avec des avions DC.-3 en passant par Bamako.

Au lendemain du second conflit mondial, l'aviation a connu une activité croissante dans le monde. On estimait durant les cinq dernières années que le nombre de passagers transportés par la voie des airs augmentait de 15 % environ chaque année. Les lignes se sont multipliées entre la métropole et les territoires d'outre-mer, ce qui était normal puisque l'avion présente sur les autres moyens de transports un intérêt indiscutable lorsque les distances à parcourir sont relativement grandes et lorsqu'il y a

de plus rupture de charge. Enfin la métropole ayant fait un gros effort pour développer l'économie africaine, l'aviation devait nécessairement subir la répercussion de ce développement.

L'accroissement du trafic voyageurs pour Abidjan est nettement supérieur à la moyenne citée plus haut puisque l'augmentation par rapport à l'année précédente a été : en 1953 de 35 %, en 1954 de 40 %, en 1955 de 21 %.

À présent, chaque jour, un avion au moins arrive de Paris et y repart, mettant Abidjan à 12 ou 15 heures de vol de la capitale métropolitaine. Le trafic passagers de l'aéroport est sensiblement le double de celui du port maritime.

Mais l'apparition d'avions rapides et de tonnage de plus en plus élevé nécessitait la création d'une infrastructure plus importante. [La piste de l'aéroport d'Abidjan mesure 2.200 mètres de long, 50 mètres de large, et peut recevoir des appareils de 75 tonnes.](#)

[L'aérogare avait besoin d'être suffisamment grande pour accueillir les passagers de plus en plus nombreux.](#)

Il a fallu augmenter le nombre des liaisons radio-électriques pour assurer la sécurité en vol des aéronefs, multiplier les aides à la navigation pour permettre les vols même par mauvais temps. Chaque année, des travaux nouveaux sont exécutés afin d'améliorer sans cesse les installations ; ainsi, avant la fin de cette année, l'aérogare sera agrandie et un bloc trafic sera mis en chantier.

Si un gros effort a été fait pour l'aérodrome impérial d'Abidjan, un autre non moins grand a été fait pour l'aérodrome de Bouaké, ce dernier devant servir principalement de déroutement de Port-Bouët en cas de très mauvais temps. 1956 voit s'achever une aérogare moderne, la construction d'un hangar de fret, le bitumage de la piste capable de recevoir des Constellations.

En plus du développement d'un trafic impérial et fédéral pouvait-on croire à un trafic intérieur en Côte-d'Ivoire ? On peut penser que les distances étant faibles et des moyens de transport en surface existant déjà (routes et chemin de fer) l'intérêt de l'avion est négligeable, le coût du transport aérien étant nettement plus élevé. Cependant, si l'on jette un regard sur d'autres pays on se rend compte que le voyageur prend parfois l'avion pour des courtes distances. Je songe à la Colombie où malgré l'existence d'un bon réseau routier et de voies ferrées, un important trafic aérien se fait à l'intérieur de cette nation ; plus près de nous, le Cameroun où trois services quotidiens relient Douala à Yaoundé, ces villes étant également reliées par route et voie ferrée. Il y a donc lieu de penser qu'un réseau intérieur peut s'établir avec succès en Côte-d'Ivoire.

Une ligne avait été assurée par la Compagnie U.A.T. entre Abidjan et Man, cette même compagnie continue d'assurer Abidjan-Sassandra. Air France assure Abidjan-Bouaké. Une nouvelle compagnie, Air Ivoire, basée à Abidjan, compte établir des liaisons régulières avec des appareils bi-moteurs 7-8 places, entre Abidjan et Daloa, Man, Sassandra, Tabou, Bouaké, Korhogo, Abengourou, Bondoukou.

Le facteur psychologique est très important dans le développement d'un réseau intérieur. Si la population de Côte-d'Ivoire prend l'habitude de prendre l'avion comme elle prend le chemin de fer et l'automobile, ainsi que cela se pratique déjà dans certaines régions africaines, nul doute que ce réseau ne se développe.

Le territoire a déjà fait un gros effort pour l'aménagement d'aérodromes locaux. Actuellement, dix aérodromes sont ouverts à la circulation aérienne publique : Man, Daloa, Bondoukou, Sassandra, Tabou, Korhogo, Odiéne, Seguela, Divo, Dabou. Nous comptons bientôt ouvrir Dimbokro, Abengourou, Ouango-Fitini, Bouna, Adzope, et créer Gagnoa et Aboisso. Il existe en outre des terrains privés à Port-Gauthier, Tiassale, Gagnoa, Bingerville.

Un effort a été également fait pour développer les liaisons radioélectriques.

C'est ainsi que la Station d'Abidjan peut communiquer en radiotéléphonie avec les avions en route sur deux fréquences.

Des radiogoniomètres permettent l'atterrissage des avions par mauvaise visibilité à Abidjan et Bouaké. Les radiophares d'Abidjan, de Bouaké et de Tabou servent de moyen de navigation ; un quatrième radiophare sera installé à la fin de cette année à Man. De plus, des balises radio de portée plus faible que les radiophares existent à Abidjan, à Bouaké et à Man ; nous prévoyons d'en installer d'autres sur les principaux aérodromes de la Côte-d'Ivoire. Des liaisons en radiotélégraphie pour la transmission des messages relient Abidjan à Dakar, Bamako, Niamey, Lomé, Accra, Bobo-Dioulasso, Robertstfield, Conakry, Bouaké. Des stations météorologiques chargées de fournir la protection météo des vols existent à Abidjan, Bouaké, Man et Sassandra.

L'aviation de tourisme connaît un bon essor en Côte-d'Ivoire. L'Aéro-Club d'Abidjan* vient en tête des aéro-clubs d'A.O.F. et dispose de six avions, les aéro-clubs de Bouaké et de Man ont deux appareils, les aéro-clubs de Divo-Dabou, Gagnoa possèdent leur premier avion.

En ce qui concerne le travail aérien, le Gouvernement dispose :

— d'un avion sanitaire permettant l'évacuation d'un malade en position couché assisté d'un médecin ou d'un infirmier. Bientôt, un appareil plus rapide permettra de réduire la durée de ces évacuations.

— d'un avion poudreux-atomiseur pour la défense des cultures et la démoustication de la ville d'Abidjan.

Sous peu, un nouvel avion permettra d'exécuter des photographies aériennes et d'effectuer des missions d'observations pour les différents services techniques du territoire : travaux publics, agriculture, eaux et forêts, etc.

Les perspectives d'avenir sont bonnes.

L'activité de l'aéroport d'Abidjan continuera à croître dans les années à venir. Il faut espérer que le réseau des lignes intérieures prendra corps, et tout laisse à penser que l'activité des aéroclubs ira en progression d'autant plus que la jeunesse africaine s'intéresse à présent au pilotage.

H. FLECNIAKOSKA.



Bouaké (Côte-d'Ivoire) possède une tour de contrôle très moderne.

L'aviation civile en Côte-d'Ivoire
par H. FLECNIAKOSKA.
(*France-Aviation*, 1^{er} avril 1957)

Reproduction sous un titre différent de l'article paru dans *Les Ailes* du 10 novembre 1956.

Contrastes africains. Tout près des installations des aéroports, on peut observer le pittoresque des coutumes et des danses ancestrales.

Port-Bouet, l'aérodrome d'Abidjan, a pris une grande importance dans le trafic aérien de l'A.O.F. Chaque année, des travaux sont exécutés pour améliorer les installations.

LES HOMMES ET LES FAITS
Le CULTÉ du SOUVENIR
LA BELLE CARRIÈRE DE MICHEL JACQUOT
(*Les Ailes*, 22 février 1958)

NOUS avons salué la disparition de Michel Jacquot, commandant l'aérodrome de Bobo-Dioulasso, survenue le 30 décembre dernier (voir *Les Ailes* du 11 janvier, n° 1.663). Le souvenir de Michel Jacquot mérite d'être évoqué plus longuement en raison de ses qualités personnelles, en raison aussi de sa carrière aéronautique relativement longue bien que celle-ci ait pris fin bien prématurément puisque Michel Jacquot n'avait pas trente-six ans quand il fut enlevé à l'affection des siens et de ses amis.

C'est que né à Antibes, dans les Alpes-Maritimes le 3 mars 1922, il avait passé son brevet de pilote à Toulouse, en 1938, devenant ainsi, à 15 ans et 3 mois — grâce à une dispense d'âge que l'on accordait alors mais que l'on n'accorde plus aujourd'hui — le plus jeune pilote du moment. Il continua, par la suite, à voler, à s'entraîner, au Bourget notamment où il entra au Service des bases aériennes.

Envoyé en Haute-Silésie par l'occupant, il ne rentra de captivité qu'en 1945. Quelques mois après, le Service de la navigation aérienne le désigna pour occuper le poste d'adjoint au près du commandant de l'aérodrome de Dakar. Toute sa carrière se poursuivit dès lors en Afrique où il commanda successivement les aérodromes d'Abidjan, de Conakry, de Bobo-Dioulasso où il devait trouver une mort tragique.

Michel Jacquot ne se contenta pas de bien servir le S.G.A.C.C.² auquel il était attaché mais il ne cessa, partout où il passa, de manifester sa foi dans l'Aviation et son dévouement à celle-ci. Il consacra aux aéro-clubs de la France d'Outre-Mer, auxquels il appartient, la plus grande partie de ses loisirs ; il fut unanimement aimé et apprécié de leurs membres, aussi bien comme camarade que comme pilote. Car s'il était commandant d'aérodrome, il était avant tout pilote et donna en maintes occasions preuve de ses qualités professionnelles.

En novembre dernier encore, c'est Miche] Jacquot qui convoya d'Issoire en Haute-Volta, le Jodel-D. 126 que l'Aéro-Club de Bobo-Dioulasso avait acheté aux Établissements Wassmer.

Michel Jacquot était en service sur l'aérodrome de Bobo-Dioulasso quand, le 29 décembre 1957, il fut si grièvement blessé, sur cet aérodrome, par l'hélice d'un Auster, qu'il décéda le lendemain 30 décembre à l'hôpital où il avait été transporté.

² Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.



Air Afrique (et Pan-nam) : 1^{er} vol Abidjan–New-York (18 mai 1965)



Coll. Jacques Bobée
Premier vol Abidjan-Rome (1^{er} avril 1968)

La vie des aéroports
(France-Aviation, 15 juillet 1969)

La nouvelle aérogare d'Abidjan-Port Bouët, dont la surface couverte s'étend sur 7.000 m² et dont la façade mesure 160 m de longueur, a été inauguré. Trois fois et demie plus grande que l'ancienne, entièrement climatisée et très moderne dans sa conception, elle pourra absorber un trafic annuel de 400.000 passagers, soit deux fois et demie son trafic actuel. Elle a été conçue de telle sorte que sa surface puisse être doublée dans les dix années à venir pour faire face à l'augmentation prévisible du trafic.

Sa réalisation a coûté au total plus d'un milliard de francs CFA. La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'ASECNA.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Scandinavian Airlines System. — Premier vol København (Copenhague)-Abidjan (9 juin 1972)



Lufthansa : Accra-Abidjan (5 avril 1978)



Coll. Jacques Bobée
Lufthansa : Abidjan-Francfort (6 avril 1978)



Coll. Jacques Bobée

Avions Marcel Dassault-Bréguet aviation
Premier vol Le Bourget-Abidjan-Istres en Falcon 900 (11-13 juin 1985)

Encyclopédie de la Côte d'Ivoire, Nouvelles Éditions africaines, 1986, p. 44 :

AÉRODROME. Le trafic aérien de Côte d'Ivoire dispose, en plus des trois aéroports internationaux : Abidjan-Port-Bouët (piste bitumée de 2.700 m), Yamoussoukro (3.000 m), et Bouaké (2.400 m), de 27 aérodromes desservant la plupart des sous-préfectures, quelques petits aérodromes privés. Les installations d'Abidjan-Port-Bouët, Bouaké et Man relèvent de la direction de l'Aéronautique civile au ministère des Travaux publics.

AÉROPORT D'ABIDJAN PORT-BOUËT

AÉROGARE D'ABIDJAN PORT-BOUËT, important ensemble, dont l'agencement, datant de 1960, est moderne et très fonctionnel, conçu pour un trafic annuel de 40.000 mouvements d'avions. 1985 devrait voir la réalisation d'un nouveau bloc passagers pour assurer une capacité de réception de 800.000 à 1 million de passagers. D'un côté du bloc central se trouve le « salon d'honneur » ; à l'opposé se situe la petite aérogare des lignes intérieures.

L'aérogare d'Abidjan dispose des aménagements propres à un aéroport international et notamment: un service de restauration de première catégorie, un bureau des PTT, un service de location de voitures et un service d'avions-taxis. Un bureau Inspection Aéroport y est installé par la direction des services vétérinaires (ministère de la Production animale).

Un service d'autobus et de nombreux taxis relie l'aéroport à la ville d'Abidjan distante de 13 km.

Bibliographie

DUCHARME, M., MÉREAU, J. et MINOST, J-P., « La nouvelle aéroport d'Abidjan », *l'Architecture française*, n° 299-300, pp. 46-47, 1967 — « La nouvelle aéroport d'Abidjan », *Bull. ivoirien Inf. écon. soc.*, 1969. — « L'aéroport d'Abidjan », *Travaux*, 419, pp. 109-110, 1970.
