

Prénom :

Date :



L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Les progrès de l'aviation (2/2)

L'ère des avions à réaction s'étend de 1945 à 1957. Les avions de transport, jusqu'alors équipés de moteurs à pistons, passent progressivement aux turboréacteurs et aux turbopropulseurs. Ce sont les Britanniques qui, en 1948, sortent le premier avion à turbopropulsion, le *Vickers-Armstrong Viscount*, lequel est suivi, un an plus tard, par le **De Havilland Comet**, premier transporteur à réaction. Ce dernier, qui contient 36 passagers, atteint une vitesse de 720 km/h.

En 1954 et 1955, les États-Unis et la France construisent, à leur tour, leurs premiers prototypes d'avions à réacteurs, en mettant respectivement au point le **Boeing 707** et la **Caravelle**. Le premier entre en service en 1957, le second, en 1959. Le succès que connaissent ces appareils contribue à l'essor du transport aérien et à l'intensification du trafic. Naissent alors des avions à fuselage de grandes dimensions, les **jumbo-jets** ou "gros-porteurs".



Le Concorde



L'Airbus A380

La percée des transporteurs supersoniques présente plus de difficultés, les États-Unis s'opposant à leur mise en service pour des raisons économiques et écologiques. Seuls deux appareils de ce type voient le jour, l'un soviétique, le **Tupolev 144**, en 1968, l'autre franco-britannique, le **Concorde**, en 1969. Le premier ne sera jamais mis en service ; quant au second, il assure à partir de 1976, les liaisons Paris-Dakar-Rio, Londres-Barhein et, après une longue polémique, Paris-New York. Allant à l'encontre d'une politique de transport de masse de plus en plus développée, les transporteurs supersoniques, en ne visant qu'une élite, semblent avoir atteint la fin de leur évolution. Dans les années 70, la hausse du prix des carburants incite les constructeurs à s'orienter vers des appareils plus économiques et moins polluants. Au cours des années 80, **Airbus Industrie**, chef de file de cette politique de sobriété, donnera un souffle nouveau à la construction aéronautique européenne.

Aujourd'hui, le transport aérien commercial s'est tellement développé que certaines zones sont saturées, le développement étant moins lié aux avions eux-mêmes qu'aux progrès en matière de gestion du trafic et des moyens de navigation. Sur le plan militaire, l'avion n'est qu'une des composantes des systèmes d'armes et le rôle du pilote tend à se réduire au profit des systèmes automatiques.

Le drone (avion sans pilote) remplacera-t-il un jour l'avion ?