



Salon international de l'aéronautique et de l'espace, juin 2019

DASSAULT AVIATION GÈLE LA CONCEPTION DU FALCON 6X

Premières pièces en cours de fabrication

Le moteur PW812D a accumulé près de 1 000 heures

Le premier avion sera assemblé début 2020

Le Falcon 6X achève sa Critical Design Review

Dassault Aviation a achevé la Critical Design Review de son nouveau Falcon 6X, gelant la conception détaillée du nouveau biréacteur ultra-largeur, et a commencé la fabrication de pièces majeures alors que le programme est en route pour un assemblage du premier avion d'ici début 2020.

Le Falcon 6X effectuera son premier vol en 2021 et commencera ses livraisons en 2022. Il offre la plus grande cabine de tous les jets d'affaires construits à cette fin ainsi que la cabine la plus silencieuse et la plus confortable de tous les avions de sa catégorie.

"Nos équipes de conception et nos partenaires ont fait un excellent travail jusqu'à présent", a déclaré Eric Trappier, Président Directeur Général de Dassault Aviation. "L'achèvement de l'examen de la conception ce mois-ci et le début de la fabrication est une étape importante. Cela démontre notre confiance dans la conception de la cellule et du moteur ainsi que dans le processus de collaboration que nous avons mis en place avec nos partenaires mondiaux."

Le moteur Pratt & Whitney Canada Pure®Power PW812D de 13 000 à 14 000 lb de poussée qui propulsera le 6X a accumulé près de 1 000 heures de fonctionnement sur le banc d'essai Pratt à Montréal, au Canada, en utilisant cinq moteurs de développement. A ce jour, PW a accumulé plus de 13 000 heures de travail sur la variante du cœur du PW812D spécifique à Dassault, le turbofan à engrenages (GTF). Le cœur du GTF est partagé par 16 applications moteur différentes qui ont accumulé plus de 585 000 heures de vol en tout.

"Le programme du moteur PW812D continue de franchir des étapes importantes conformément au plan initial du programme, avec les tests le levées de risques majeurs presque tous achevés", a ajouté M. Trappier.



Falcon 6X : caractéristiques

Le Falcon 6X dispose d'une portée maximale de 5 500 nm (10 186 km). Il peut voler directement de Los Angeles à Londres, de Sao Paulo à Chicago ou de Paris à Pékin à Mach 0,85.

Le 6X est équipé d'une aile ultra-efficace qui minimise l'impact de la turbulence et d'un système de commandes de vol numériques de nouvelle génération qui contrôle toutes les surfaces mobiles, y compris une nouvelle gouverne appelée flaperon. Le flaperon améliore considérablement le contrôle pendant l'approche, surtout dans les descentes raides.

L'avion est également équipé de systèmes d'insonorisation à la pointe de l'industrie, basés sur l'expérience du Falcon 8X - la référence actuelle en matière de confort acoustique - et d'un tout nouveau poste de pilotage et d'un poste de pilotage entièrement numérique EASy III de troisième génération.

Il sera livré avec le système révolutionnaire de vision combinée FalconEye de Dassault - le premier écran tête haute à combiner des capacités de vision améliorée et synthétique - et le sac de vol électronique (electronic flight bag) FalconSphere II. FalconEye a été certifié à des minimums réduits de 100 pieds sur les avions des séries Falcon 8X, 900LX et 2000.

Falcon 6X : fabrication

Les pièces actuellement en production chez Dassault et dans les usines partenaires comprennent le cadre du fuselage, les panneaux de revêtement et les ailes. Les panneaux de fuselage sont fabriqués sur le site de Dassault à Argenteuil, au nord-ouest de Paris, et les panneaux d'ailes, à Seclin, près de Lille.

Dassault utilise un processus de développement à la fois physique et virtuel du plateau. Au cours de la phase de plateau physique, qui s'est déroulée en 2018, les ingénieurs de Dassault et 20 fournisseurs principaux ont travaillé ensemble à Saint Cloud, près de Paris, où ils se sont concentrés sur l'alignement des interfaces entre les principaux systèmes avion. Depuis le début de la phase du plateau virtuel, qui a débuté l'automne dernier, les collaborateurs travaillent à partir de leurs bureaux respectifs et partagent une maquette numérique centrale de la conception de l'avion en temps réel. Les outils avancés de réalité virtuelle (VR) leur permettent d'examiner de près l'emplacement des systèmes et des composants à partir de points de vue qui n'étaient pas disponibles sur les programmes d'avions précédents.

Sur certains sites de production, notamment à Mérignac, près de Bordeaux (assemblage final) et à Little Rock (Arkansas) aux États-Unis (achèvement des cabines), les ingénieurs et les équipes de fabrication travaillent actuellement ensemble sur des plateaux satellites en prévision des phases ultérieures de production et de tests.