

Falcon 8X

Nytt flaggskepp från Dassault



I kabinen finns all upptänkt bekvämlighet. Köparen får ett stort antal inredningar att välja på.

Franska Dassault fortsätter att överraska med nya linjesköna affärsflygplan. Den stora nyheten för knappt ett år sedan var tvåmotoriga Falcon 5X. Nu kommer en storasyster.

TEXT JONAS BJÖRNSTAM FOTO DASSAULT

När Dassault presenterade sin kommande Falcon 8X vid EBACE, European Business Aviation Convention & Exhibition, i Genève i våras

var det fler än en som höjde på ögonbrynen. Visst anade många att den franska tillverkaren hade något nytt på gång, men inte att ofentliggörandet skulle komma så snabbt. I synnerhet som fransmännen presenterade nyheten Falcon 5X så sent som förra hösten.

Fast i fabriken vid flygplatsen Bordeaux-Mérignac har Dassault knåpat med sin 8X ganska länge. Man har bara väntat in i det längsta med att berätta om saken. Marknaden för stora bizjetar har under några år inte varit den bästa. Nu hoppas tillverkaren att den håller på att lättas.

Dassault har för närvarande sex modeller på programmet: Falcon 2000S, Falcon 2000LXS, Falcon 900LX, Falcon 5X, Falcon 7X och Falcon 8X. Av dessa är de båda 2000-modellerna och 5X tvåmotoriga. 900LX, 7X och 8X är tremotoriga.

Med det utbudet hoppas Dassault att täcka in bredast möjliga segment av affärsjetflygplan i den större klassen. Falcon 8X är tänkt att konkurrera med värstingarna Gulfstream G650 och Bombardier Global som båda spelar i divisionen ultralångbenta bizjetar.

Med åtta passagerare i kabinen och IFR-reserver ska Falcon 8X få en räckvidd på 11 945 kilometer. Det innebär att planet ska klara sträckorna Paris-Kapstaden eller Paris-Tokyo utan mellanlandning. Men med en högsta tillåtna landningsvikt på ansen-



Falcon 8x blir det nya flaggskeppet i Dassaults utbud av affärsflygplan.



Piloternas arbetsmiljö är det inget fel på. Lagg märke till de sidomonterade styrspakarna.

"När 8X kommer i luften blir det den största bizjet som Dassault hittills byggt"

liga 28 300 kilo ska 8X också klara att flyga längre sträckor i flera hopp utan mellanliggande tankning.

En nackdel med de större affärsjetarna är att de sällan är certifierade för brantare inflygningar är tre grader. Det innebär att de inte kan gå ner på till exempel en flygplats som London City Airport. Dassault hoppas få sin 8X godkänd för sex grader. Till förmågan att klara korta banor och knepiga inflygningar ska även en låg "approach speed" på 106 knop (197 km/h) bidra.

När 8X kommer i luften blir det den största bizjet som Dassault hittills byggt. Den kommer därmed också att peta ner 7X från tronen som flaggskeppet i flottan. Fast särskilt mycket handlar det egentligen inte om.

Spännvidden skiljer inte ens en decimeter. Främst är det kroppen som blir dryga metern längre, vilket så klart betyder en del för

bekvämligheten ombord. För somliga kunder kan också räckvidden vara avgörande. Där slår 8X sin lillasyster med 925 kilometer.

I dag går allt fler tillverkare över till att bygga flygplan i komposit. Inom affärsflygvärlden blir Bombardier först med sin Learjet 85. Men Dassault håller sig ännu så länge till det beprövade aluminiumkonceptet.

Vingarna är i princip desamma som på 7X, men profilen är modifierad. De är också lättare byggda och har försetts med nya vinglets i kolfiber. Det gör att de väger 280 kilo mindre.

Motorerna, tre PW307D, är av senare version än de PW307A som knuffar på i baken på 7X. De nya kraftpaketen ska leverera runt fem procent mer kraft. De ska vara renare och tystare. Pratt & Whitney lovar också en "signifikant" lägre bränsleförbrukning, men ger ingen siffra på vad signifikant står för. ➡

Med en räckvidd på nästan 12 000 kilometer blir Falcon 8X kapabel till riktigt långa flygningar utan mellanlandningar.

DASSAULT FALCON 8X

Längd: 24,46 m
Spännvidd: 26,29 m
Höjd: 7,81 m
Kabinlängd: 13 m
Kabinbredd: 2,34 m
Kabinhöjd: 1,88 m
Tomvikt: 16 375 kg

Max startvikt: 33 313 kg
Startsträcka över 15 m hinder: 1 829 m
Räckvidd: 11 945 km
Motorer: 3 x Pratt & Whitney Canada PW307D, 29,9 kN vardera





Tvåmotoriga Falcon 5X utvecklas parallellt med 8X och ska liksom storasyster premiärflyga någon gång nästa år.



Falcon 7X, som varit i produktion sedan 2005, har hittills varit flaggskeppet i Dassaults bizjetflotta. Nu tar 8X över.

tidigare förser den piloterna inte bara med information om oväder i flygriktningen. Den visar också det väder som befinner sig bakom flygplanet.

För att klara produktionen har Dassault utökat kapaciteten vid sin fabrik i Little Rock, Arkansas. Det är där både Falcon 5X och 8X ska få sina kabininredningar. Planen flygs alltså "tomma"

över Atlanten till USA där de möbleras.

Det kommer att finnas ett 30-tal standardinredningar att välja på, men självklart ska kunderna kunna välja helt efter eget huvud om de inte vill vara som andra.

Vid fabriken vid Bordeaux-Mérignac har vid det här laget vingar och kropp fogats samman. Under hösten vidtar de första motorproven. Om allt går som beräknat ska 8X kunna jungfruflyga någon gång i början av nästa år. Siktet är inställt på certifiering sommaren 2016, med första kundleverans under hösten samma år.



Styrsystemet blir självklart digitalt, något som är standard på alla affärsjetar från Dassault. Systemet är ett direkt arv från stridsflygplan Rafale. Instrumentbrädan bestyckas med senaste versionen av något som kallas "EASy Flight Deck" och som utvecklats gemensamt av Dassault och Honeywell Aerospace.

Som tillval ingår en ny typ av head-up-display, där bilderna från de båda systemen EVS och SVS kan smältas samman till en gemensam vy av terrängen framför flygplanet.

EVS står för "Enhanced Vision System". Det får sin information från en framåtriktad kamera som har förmågan att penetrera dimma och mörker. SVS, "Synthetic Vision system", genererar en virtuell bild av det omgivande landskapet.

Honeywell levererar även en nyutvecklad, tredimensionell väderadar. Till skillnad från



Vingar och kropp på den första prototypen förenas vid fabriken i Bordeaux-Mérignac.