

**Dévoilé le 10 mars 2026 devant plus de 400 invités réunis dans un nouveau hall de production à Bordeaux-Mérignac, le Falcon 10X redéfinit les standards de l'aviation d'affaires long-courrier. Cabine record, voilure entièrement composite, cockpit de nouvelle génération et motorisation Rolls-Royce inédite : l'appareil entend s'imposer comme la référence absolue du secteur.**

C'est à 20 h 00 précises, que le voile recouvrant le Falcon 10X a glissé pour révéler l'appareil à l'assemblée. Clients, partenaires et dirigeants de l'industrie aéronautique mondiale avaient fait le déplacement dans les nouveaux ateliers bordelais de Dassault Aviation pour assister à ce qui se présente comme l'un des lancements les plus significatifs de l'aviation d'affaires de la décennie. La mise en scène, soignée jusqu'au détail, témoignait de l'ambition portée par le constructeur français pour cet appareil hors norme.



Crédit : Dassault Aviation.

## **La cabine la plus spacieuse de l'aviation d'affaires**

Avec une largeur de 2,77 mètres pour une hauteur de 2,03 mètres, la cabine du Falcon 10X dépasse en dimensions celle de certains avions régionaux. Elle surpasse de vingt centimètres en largeur et de cinq centimètres en hauteur la cabine du concurrent le plus proche. Ce volume exceptionnel autorise des configurations à trois ou quatre zones distinctes, incluant espaces de restauration, suites privatives, chambres à coucher de taille réelle et installations de douche —

des prestations jusqu'alors réservées aux très grands appareils commerciaux reconvertis.

Le fuselage intègre 38 hublots extra-larges, près de 50 % plus grands que ceux du Falcon 8X, qui baignent la cabine d'une lumière naturelle abondante. En croisière à 12 500 mètres d'altitude, la pression de cabine est maintenue à l'équivalent de 900 mètres — un niveau exceptionnellement bas qui réduit la fatigue des passagers sur les liaisons ultra-longues. La ventilation assure un renouvellement permanent de l'air, avec des températures réglables individuellement par zone.

*« L'objectif est de permettre aux passagers de vivre à bord de l'avion comme dans leur vie quotidienne, et non comme un long interlude entre le point de départ et la destination. Ainsi, ils arrivent reposés et au meilleur de leur forme. »*

— **Éric Trappier, PDG de Dassault Aviation**

## Des performances à la frontière du son

Le Falcon 10X est conçu pour voler à Mach 0,925 en vitesse de pointe, approchant ainsi le mur du son. Son autonomie de 7 500 nautiques (13 890 km) lui permet d'assurer sans escale les routes les plus exigeantes : New York-Shanghai, Los Angeles-Sydney, São Paulo-Dubaï ou encore Pékin-Paris. **Cette enveloppe de performances repose sur une architecture aérodynamique améliorée, fruit du transfert de technologie entre les programmes d'avions de combat et la filière civile — une singularité industrielle que Dassault Aviation est le seul manufacturier au monde à pouvoir revendiquer.**

### Une voilure composite inédite dans l'aviation d'affaires

Premier avion d'affaires doté d'une voilure entièrement composite, le Falcon 10X bénéficie d'une architecture structurale de nouvelle génération associant volets et becs hypersustentateurs à des matériaux allégés. Le gain de masse obtenu permet de concilier la grande cabine de l'appareil avec les qualités de maniabilité et de flexibilité sur piste caractéristiques de la gamme Falcon.

### Le cockpit NeXus, héritage du Rafale

La partie avant de l'appareil n'est pas en reste. Le cockpit *NeXus*, décrit par Dassault Aviation comme le plus avancé jamais installé dans un avion d'affaires, intègre de grands écrans tactiles et des outils d'automatisation destinés à alléger la charge cognitive des équipages, notamment lors des phases de vol exigeantes. Le système *FalconEye Enhanced Vision System*, monté en double standard, renforce la sécurité dans les conditions de faible visibilité, y compris lors d'approches circulaires nocturnes.

L'appareil embarque la troisième génération de commandes de vol numériques de Dassault Aviation, couplée à une mono-manette intelligente (*Smart Throttle*) directement inspirée des commandes du *Rafale*. Ce système pilote automatiquement les deux réacteurs via une seule manette, assiste les équipages lors des décollages et montées en réduction de bruit, et introduit pour la première fois dans un jet d'affaires un mode de récupération automatique.

Dassault Aviation avait inauguré les commandes de vol électriques dans cette catégorie dès 2007 avec le Falcon 7X.

### **Le Pearl 10X de Rolls-Royce, moteur de rupture**

Sur le plan propulsif, le Falcon 10X est animé par le moteur *Pearl 10X* de Rolls-Royce, développant plus de 8 000 daN de poussée (18 000 lb). Son cœur *Advance2* est présenté comme le plus efficace disponible dans le segment de l'aviation d'affaires, associé à un système basse pression haute performance. La motorisation offre des performances acoustiques et d'émissions conformes aux standards les plus stricts, garantissant aux opérateurs un accès prioritaire à un large éventail d'aéroports.

*« Aujourd'hui est un jour très spécial pour Rolls-Royce et notre équipe. Nous sommes ravis et fiers de fournir la poussée pour cet avion extraordinaire. »*

**— Dr Dirk Geisinger, Directeur Aviation d'affaires, Rolls-Royce**

### **Prochaine étape : les essais en vol**

Le roll-out du 10 mars marque le passage du programme Falcon 10X à sa phase de qualification. L'appareil entrera prochainement dans une campagne d'essais en vol destinée à valider l'ensemble de ses performances avant sa mise en service opérationnel. En 2025, Dassault Aviation comptait quelque 15 000 collaborateurs et a réalisé un chiffre d'affaires de 7,4 milliards d'euros, confirmant la solidité industrielle du groupe à l'heure de porter l'un de ses programmes civils les plus ambitieux.



Crédit : Dassault Aviation.