

FOCUS > Pendulaire

Texte et photos : Dimitri Delemarle



TANARG neo

*Le roi se refait
une beauté !*

À l'image de la Golf, de la Clio ou de la Civic qui ont conservé leur dénomination au fil des versions mais qui ont profondément évolué dans le temps, Air Création nous dévoile aujourd'hui une toute nouvelle version de son fer de lance, le Tanarg.

Une avancée significative pour ce biplace qui a déjà marqué de ses lettres de noblesse le monde de l'ULM.





Gilles Bru nous dévoile ici l'exemplaire de l'usine à motorisation Rotax 912 S équipé de la BioniX®.

On n'a pas tous les jours 15 ans !

Souvenez-vous, nous sommes en décembre 2004 et l'entreprise ardéchoise Air Création dévoile un chariot qui marquera son temps : le Tanarg. Depuis, 450 exemplaires ont été produits et ce biplace a fait le bonheur de centaines de pilotes à travers le monde : quel succès !

Ce chariot a, tour à tour, été motorisé avec le Rotax 582 mais c'est avec le 912 qu'il réalise sa plus grande diffusion. Le Tanarg a également connu deux ou trois générations d'ailerons : iXess, Kiss, BioniX, NuviX... Ce chariot s'est imposé avec des arguments qui le différenciaient des autres. Le point le plus notable était évidemment son excellent confort, même en place arrière, les espaces pour les bagages, la bonne protection, son équilibre général et sa grande sécurité passive.

Au fil des années, le Tanarg n'est pas resté figé mais n'a pas connu de véritable révolution. Il s'est légèrement bonifié : nouvelle poutre principale, nouveau réservoir, pare-brise plus grand, monte de pneumatiques différente... rien de bien surprenant tellement ce chariot était en avance sur son temps. Mais l'entreprise ne pouvait rester comme cela indéfiniment, le projet du Tanarg neo a été lancé courant 2017. Il faut dire que les clients souhaitaient voir le Tanarg évoluer et que la concurrence, même sans être trop pressante, a incité Air Création à lancer cette nouveauté. Mais il faut y voir également une volonté interne. L'arrivée des ailes de la génération des BioniX à géométrie variable a également pesé dans la balance. Des vitesses de croisière plus importantes et la nécessité d'obtenir une meilleure protection de l'équipage n'y sont pas étrangères. La team recherche et développement, menée par Stéphane

Chausse le responsable du bureau d'études, a donc planché de longs moments pour parfaire ce nouveau chariot. « *Tant qu'à faire un nouveau pare-brise, refaisons la partie avant de la machine... et puis profitons-en pour revoir le réservoir... et le refroidissement du bloc... le coffre à bagages et la sellerie. Finalement, refaisons un Tanarg !* » comme aime à me dire Jean-Luc Tilloy, le commercial de l'entreprise.

En détail

La partie interne, c'est-à-dire l'ossature du chariot et le châssis métallique constituent la véritable épine dorsale. Ce point technique ne varie presque pas. Inutile de refaire tous les tests de charge, les homologations et autres tracasseries administratives d'autant que le Tanarg est sur ce point une grande réussite. Cela, Air Création n'a surtout pas voulu y toucher. Pour le reste, tout a changé... et c'est le moins que l'on puisse dire ou écrire. J'ai eu la chance de suivre les différents prototypes lors de mes visites à l'usine et de constater l'énorme masse de travail qui aura été nécessaire pour parfaire un nouveau chariot. Comme à leur habitude, l'équipe a couché les besoins sur un cahier des charges et, très vite, a commencé à modéliser tous les éléments avec l'outil informatique. Air Création s'est également doté des nouvelles technologies avec une énorme table de découpe laser, d'imprimantes 3D et des matériaux de dernière génération. Si le Tanarg avait plusieurs années d'avance à sa sortie en 2004, cette déclinaison risque de distancer encore un peu plus ses concurrents. Ce n'est un secret pour personne, Air Création est le plus grand constructeur mondial d'ULM pendulaires. Depuis 1982, l'entreprise en a vendu 7000 exemplaires.



1

2



1 & 2. La partie avant a été totalement redessinée. Plus élancée et plus aérodynamique, les passagers sont également mieux protégés avec un pare-brise plus enveloppant.

3. Toute la partie arrière a été revue avec de nouvelles écopes, des radiateurs différents et une accessibilité mécanique plus aisée. L'hélice de base est une Neuform tripale ES (silencieuse).

3







Plus précisément

C'est Jean-Luc Tilloy et Gilles Bru qui me font le tour du propriétaire en me détaillant les innovations les plus significatives. Elles sont au nombre de 11 même si en vérité, il y en a bien plus. Au moment de ma visite, deux Tanarg neo sont présents. Le démonstrateur de l'usine et l'appareil de Philippe de Gaillande d'ULM Évasion, un professionnel du baptême sur ski en hiver et autour de la dune du Pyla en été.

Si j'en juge par la fréquence à laquelle le téléphone de l'entreprise sonne et la liste des emails en attente, les ventes du Tanarg neo démarrent sur les chapeaux de roue! Une dizaine d'exemplaires sont déjà commandés alors que le neo n'a même pas encore été réellement dévoilé. Les clients, connaissant la réputation de la marque, achètent des Air Création les yeux fermés.

Mais revenons à notre machine. Si l'esprit général du Tanarg est toujours présent, tout a profondément été modifié. Esthétiquement d'abord. Les lignes sont encore plus harmonieuses avec un maître couple comparable mais un nez redessiné. La partie plane anciennement située sur le devant du pare-brise a été gommée. L'aérodynamique est plus soignée et cela a été imposé par les ailes qui ont vu leurs performances augmenter au fil des années. On ne vole pas avec un Tanarg iXess d'hier comme aujourd'hui avec un Tanarg neo et une BioniX².

Le pare-brise a, lui aussi, été revu et agrandi en gagnant 10 cm en hauteur. Il s'appuie maintenant sur le tube avant dans sa partie supérieure.

Toujours au rayon du confort, la planche de bord a été rehaussée permettant deux choses : plus d'espace pour les jambes du pilote et plus de largeur pour accueillir les instruments numériques, EFIS et autres tablettes.

Les palonniers avant sont toujours réglables dans la longueur en un clin d'œil.

Passons maintenant à l'assise qui n'aura échappé à personne. Quel changement! Air Création a revu entièrement sa copie avec des assises toujours aussi confortables, plus ergonomiques et réglables et utilisant des matériaux ultrarésistants à base de simili cuir technique Carbon Fiber. Un petit logo brodé souligne le tout : c'est vraiment la classe!

Le plat consistant

Voilà pour les premiers changements, disons d'ordre esthétique et de confort. Le Tanarg neo a été plus loin et toute la partie arrière est passée à la table à dessin. Cette nouvelle donne a déjà permis de gagner quelques décibels grâce à un meilleur écoulement de l'air et une redirection améliorée du flux sur l'hélice. L'autre but avoué est naturellement de revoir tout le refroidissement des blocs Rotax. En effet, certaines anciennes versions du Tanarg et notamment les ES avaient une tendance à chauffer facilement et l'écope inférieure aimait « ramasser » l'herbe, les cailloux ou la neige. Bref, il fallait revoir tout cela. De nouvelles écopas, de nouveaux radiateurs et un meilleur acheminement de l'air frais a renvoyé au placard ces petits soucis. Le Rotax d'un Tanarg neo ne souffrira plus, même en plein été. Tant qu'à prendre un virage technologique, cet ULM recevra les traditionnels 912 UL, 912 S mais peut-être aussi à l'avenir le Rotax 912 iS à injection.

L'équipe en a également profité pour tester de nouvelles hélices. En série, c'est une Neuform tripale ES dite silencieuse qui sera proposée. En option, une quadripale E-Props à effet constant speed est au catalogue.

Le réservoir rotomoulé est également inédit avec une gauge intégrée pour vérifier la contenance des 65 litres.



La sellerie a été entièrement revue avec une assise ergonomique et des tissus techniques à base de simili cuir Carbon Fiber. Si le confort est au rendez-vous, la tenue dans le temps sera également bien meilleure.

TANARG
neo



Ci-dessus, l'espace pour les jambes est nettement plus important.

Ci-contre, les trois versions du Tanarg neo s'articulent autour du tableau de bord : Blaze, Xtrem et ici Explorer.

Dessous, on voit ici le tableau de bord en carbone rehaussé et beaucoup plus grand.



Maintenance

Voler c'est bien, mais entretenir sa machine c'est primordial. Sur ce point, le Tanarg neo a également évolué. Par exemple, pour faire la vidange, il suffira de brasser l'hélice pour faire remonter l'huile dans la nourrice, d'ouvrir un cache latéral sur le chariot, de desserrer la nourrice et de la retirer de son espace pour la vidanger. Simple et efficace. L'accessibilité mécanique est toujours aussi remarquable avec un capot supérieur qui se démonte avec quelques quarts de tour, idem pour les caches latéraux. Pour l'eau, la purge est sous le radiateur, un tour de clé et la vidange s'effectue. Toutes ces facilités vont dans le sens de la sécurité. Le parachute est toujours implanté dans un espace sous le siège passager avec une extraction latérale. Actuellement, le Tanarg ne reçoit que le BRS mais il n'est pas exclu que d'autres options soient proposées à l'avenir. Le coffre à bagages est, lui aussi, optimisé et les grandes sacoches de la partie avant dans le carénage, sont toujours présentes. Le dossier du passager est articulé et facilite toujours l'accès à l'arrière du moteur et aux quelques éléments électriques.

Des sous

Le Tanarg neo sera proposé en trois finitions de base qui correspondent en fait aux trois types de tableaux de bord. Le constructeur travaille toujours avec MGL dont la gamme est riche et intéressante. On débute donc avec le Blaze à motorisation Rotax 80 ch pour 50 600 euros TTC.

En milieu de gamme, il y aura l'Xtrem à 53 800 et 100 ch pour terminer à 57 300 pour l'Explorer Lite et le 100 ch. À cela, il faudra naturellement ajouter l'aile qui va de l'iFun 16 à la BioniX² ou la NuviX.



Question coloris, il y a l'embarras du choix puisque le chariot est blanc de base et peut recevoir de nombreuses couleurs en respectant le schéma des photos de cet article.

Reste maintenant à trouver un créneau météo pour tester tout cela en vol. Nous avons déjà rendez-vous en fin février pour voler avec le Tanarg neo sur skis à la montagne dans la station de Méribel puis, en longue durée, sur le Tour ULM en juillet prochain... ●

AIR CRÉATION
615 route de l'aérodrome
07200 Lanas
+33 (0)4 75 93 66 66
www.aircreation.fr