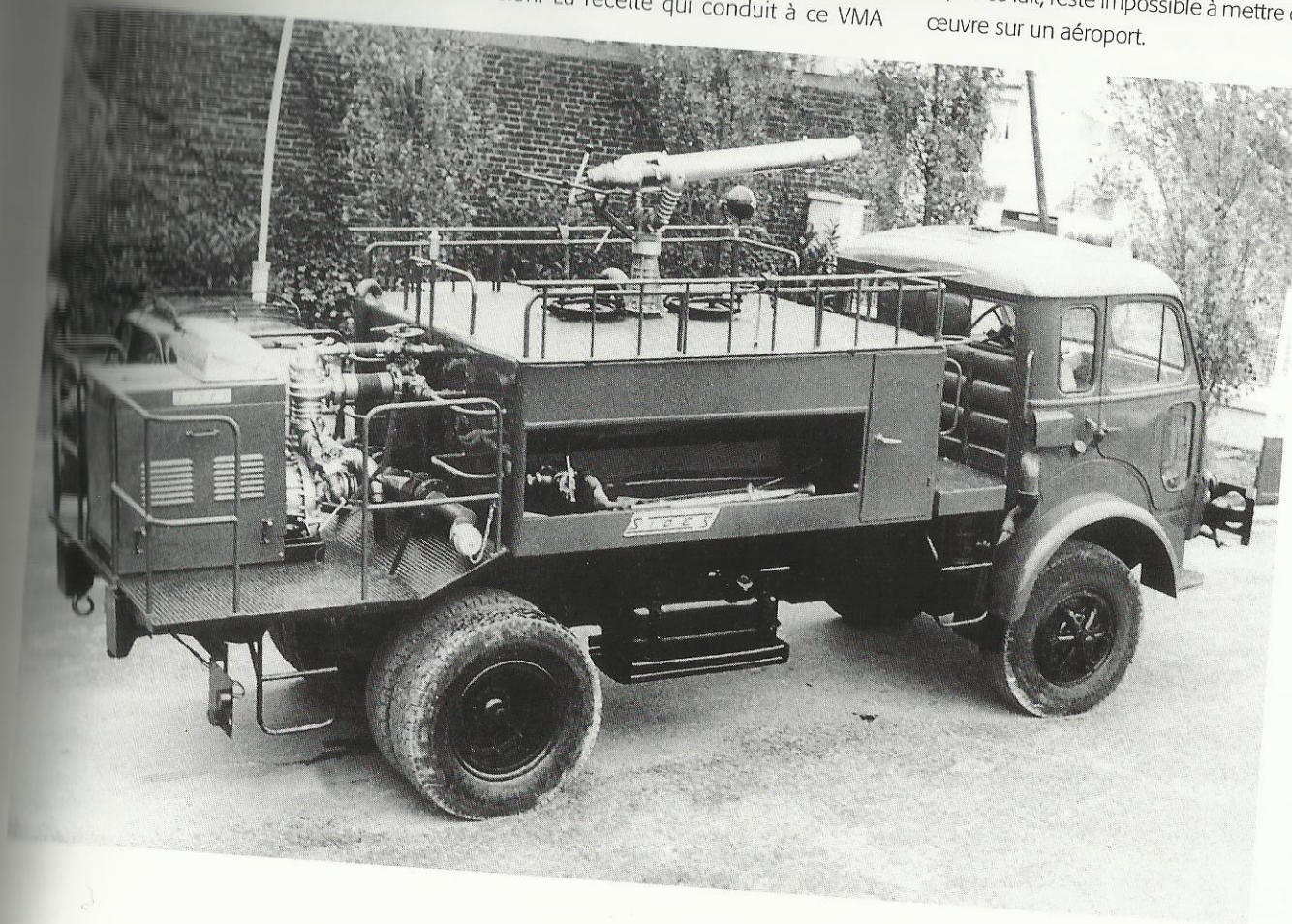


La première vraie référence commerciale. Par ailleurs, le châssis retenu par la SNPA reste le même que celui adopté pour le VMR 30. Mais, comme la mise en place des équipements se fait sur la base d'un châssis-cabine non recarrossé, les VMA 31 offrent un tout autre visage que celui du VMR 30.

Pour ce qui est de l'hydraulique, il est fait choix d'un seul groupe motopompe identique à celui retenu pour le VMR 30 de la SNPA. Naturellement, ce groupe motopompe est associé à un amorceur, à un régulateur-doseur d'émulseur réglable de 0 à 10 %, à un hydro-éjecteur qui introduit l'émulseur dans l'eau et à un régulateur de pression. La recette qui conduit à ce VMA

aucune n'est vraiment parfaite... La première et aussi la plus simple consiste à aspirer l'émulseur dans une chambre de dépression directement située à l'entrée des lances ou des générateurs de mousse. Encore très couramment employée de nos jours, elle oblige à amener l'émulseur en récipient à proximité des lances ou des générateurs cités et, de ce fait, reste impossible à mettre en œuvre sur un aéroport.



Ce VMA 31 peut être le premier livré à l'aéronautique navale. En terme de caractéristiques, il offre un poids total en charge de 10 350 kg, une longueur hors-tout de 6,84 mètres, une largeur de 2,45 et une hauteur de 3,5. Son châssis Saviem R 2152 4x4 offre une bonne aptitude aux tout-terrain. Il dispose d'un moteur à essence délivrant 120 chevaux à 2 500 tours/minute et autorisant une vitesse maximale de 72 km/heure et la faculté de parcourir le kilomètre de départ arrêté en 90 secondes...