



# L'UNIC VIRDI

INCENDIE

Didier REGNARD

## UN UNIMOG A LA FRANCAISE

**D**ès le début des années soixante-dix, le marché français des véhicules d'incendie commence à être pénétré par des constructeurs étrangers, allemands notamment, qui cherchent à tourner à leur profit les règles d'ouverture du marché commun.

Confronté à cette concurrence, le plus grand fabricant français de poids lourds, Berliet, peut s'appuyer, pour les véhicules routiers du moins, sur des positions anciennes et solides reposant en particulier sur les châssis 770 KEH puis 770 KB6. Ceux-ci viennent en effet de prendre le relais du GAK, matériel éprouvé et largement diffusé, dont les performances sont saluées et reconnues par la profession. Saviem, pour sa part, dont l'apparition est plus récente sur ce segment puisque la création de la marque ne remonte alors qu'à quelques années seulement,

### En haut.

Ce CCMF en service à Pontoise a été carrossé par Riffaud. Portant le numéro de châssis 55 134, il a été mis en circulation le 1<sup>er</sup> février 1979. Il s'agit donc de l'un des derniers exemplaires construits. Ironie du sort, il est ici photographié le 10 juin 1981 à côté d'un Unic 75 PC, modèle qui sera pour le groupe Iveco le cheval de bataille en matière de CCMF jusqu'à la fin de la décennie quatre-vingt et qui eclipsera rapidement le VIRDI.



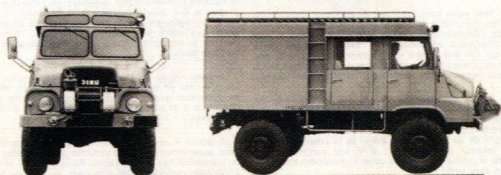
cherche à élargir sa clientèle en présentant une gamme complète et cohérente. Cette dernière est articulée autour de la série SM, laquelle constitue également le cheval de bataille du constructeur pour le transport de marchandises. L'offensive étrangère porte donc sur ces types de camions destinés à fournir les bases de fourgons-pompes tonne (FPT), engins de base des pompiers français, en jouant avant tout sur le prix et les avantages commerciaux.

La question se pose en revanche tout différemment pour les engins destinés à évoluer hors des chemins carrossables. Le parc des pompiers français est à cette période encore constitué pour une part significative de matériels issus des surplus des armées américaine et française, et l'offre de véhicules neufs est limitée à des châssis utilisés quasi-exclusivement par les sapeurs-pompiers, comme les Berliet FF 415 ou GBK 18 4 x 4 ou chez Saviem par des matériels routiers auxquels a été greffé un pont motodirecteur, tels les SP 5, SP 7 et SM 8 4 x 4. Pour trouver des engins mieux adaptés à leurs besoins ou à leurs souhaits, les pompiers français sont contraints de se tourner vers des constructeurs de moindre envergure, comme Sovim puis Acmo, à l'écoute de leurs clients mais dont ni l'outil industriel, ni la surface financière ne permettent de garantir la pérennité.

### Ci-contre.

Mis en service dans un centre de secours principal en 1978 puis racheté par un corps de première intervention du même département, cet Unic VIRDI est encore en service actuellement. Son superbe état, proche du neuf malgré ses trente années de bons et loyaux services, témoigne à la fois de la qualité de réalisation du camion, laquelle n'est pas uniquement l'apanage des Unimog et autres Mercedes, et du soin avec lequel il a été entretenu par les pompiers qui l'ont eu en dotation. (Cliché Serge Tigé)

Dans la gamme Unic-Fiat  
**VEHICULE D'INTERVENTION  
 RAPIDE DIESEL**



**VEHICULES UNIC FIAT 4 x 4 V.I.R.D.**

PTC 6 500 kg  
 Boîte 5 vitesses avant + Boîte de transfert  
 Vitesse maximum 85 km/heure  
 Rampe gravis 55 % / Rayon de braquage 9 m 100  
 Puissance maximum 120 CH à 3000 t/min  
 Moteur 6 cylindres diesel

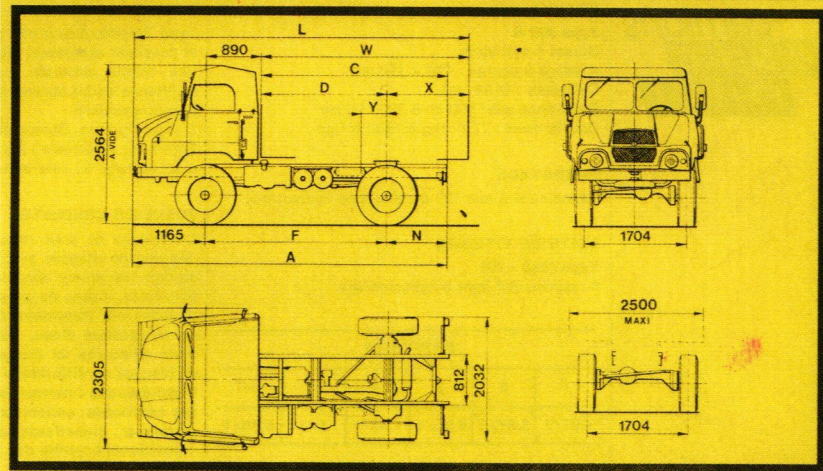
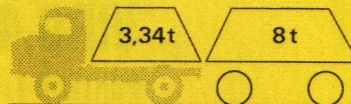
Versions : Véhicule grue  
 grève neige / Voiture à neige  
 incendie feux de forêts / équipements divers



92152 - Suresnes  
 3 bis, rue Salomon de Rothschild  
 Tél. 772.15.15

**UNIC FIAT  
 VIRD 4x4**

PORTEUR 4x4 PTC 6,5 t - 100 ch



**Ci-contre.**

A la sortie du VIRD, Unic ne manque pas de mettre en avant dans la presse spécialisée les qualités de son nouveau véhicule. Il est ici présenté en fourgon d'intervention de l'EDF, qui sera l'un des usages les plus fréquents de ce châssis, dont seule une minorité d'exemplaires rejoindra les centres de secours. Au demeurant, il semble qu'un projet visant à faire de cet engin un fourgon d'incendie léger ait été envisagé. L'idée, pour séduisante qu'elle soit, ne sera hélas jamais concrétisée !

**En haut, à droite.**

En dépit d'un nombre limité d'exemplaires produits et d'une clientèle essentiellement constituée d'organismes publics, une fiche technique du VIRD est éditée sous le double nom d'Unic et de Fiat. Celui-ci matérialise bien la perte progressive mais irrémédiable d'indépendance que subira le constructeur de Suresnes au sein du groupe.

que son prix puisse bénéficier des économies d'échelles réalisées au niveau de son industrialisation.

Dans ce contexte particulièrement difficile, il n'est guère étonnant qu'apparaisse l'idée, sous-tendue par une certaine vision de patriotisme économique, de promouvoir l'usage civil d'un véhicule pourtant conçu à l'origine pour répondre aux besoins de l'armée française, et portant un nom barbare : la camionnette tactique SUMB (Simca-Unic-Marmon-Bocquet) MH 600 BS.

**La camionnette tactique  
 1 500 kg SUMB**

Alors que le Dodge 6 x 6 est encore largement répandu dans les régiments de l'armée française et que le Renault R 2087 4 x 4 n'offre qu'une charge utile de 750 kg qui limite son emploi à l'emport de petites charges, le besoin d'une camionnette tactique de 1 500 kg de charge utile, déjà évoqué dans la période de l'immédiat après-guerre, refait surface à la toute fin de la quatrième République. Les études pour un nouveau véhicule à quatre roues

**Civiliser le SUMB MH 600 BS**

Pourtant, dans ce domaine du véhicule hors-chemins, la nécessité pour les constructeurs français de réagir face à l'offensive d'outre-Rhin est impérieuse. Elle est imposée par la place grandissante prise dans les remises des centres de secours par les Mercedes et Unimog. Profitant d'une reconnaissance du standard Otan, la camionnette tactique Unimog 404 S des militaires allemands tend en effet à se répandre dans les différentes armées des pays de l'organisation, y compris en France où le véhicule équipe à partir de 1957 les forces stationnées en République fédérale d'Allemagne. Non dépourvu, il est vrai, de qualités dynamiques, notamment pour les évolutions en terrains variés, ce camion, conçu dès l'origine pour des usages militaire et connexes, au nombre desquels figure naturellement celui de véhicule d'incendie, va ainsi être produit à un nombre d'exemplaires suffisant pour

**Ci-contre.**

Mis en circulation le 7 septembre 1977 (numéro de châssis 55 126), le CCMF d'Herblay (Val-d'Oise), a été équipé d'une motopompe de 30 m<sup>3</sup>/h de marque Camiva, alors que ce modèle de CCMF avait été agréé avec une motopompe Maheu-Labrosse ML 31 PAE. Sa dotation de bannes à feu et de seaux-pompes, conforme à la norme de l'époque, évoque une période où la lutte contre les feux de forêts ne se traduisait pas forcément par un recours à des lances-canon alimentées par des camions-citernes de très grande capacité.





motrices sont ainsi poursuivies en 1958 par Marmon-Herrington, après l'échec d'un premier projet de châssis 6 x 6 très inspiré du Dodge (le FF 6). Après des essais conduits parallèlement à ceux de deux types d'Unimog S, l'un doté classiquement d'une motorisation Mercedes, l'autre équipé d'un moteur Renault Etendard, la camionnette MH 600 BS est finalement retenue par l'armée française en 1962.

L'ampleur des besoins exprimés alors par l'armée, supérieurs à 12 000 exemplaires, ne permet pas à Marmon-Herrington d'envisager une industrialisation dans l'usine Bocquet de Villiers-le-Bel (Seine-et-Oise, aujourd'hui Val-d'Oise). La construction du véhicule est donc confiée à Unic, le constructeur de poids lourds du groupe Simca, lequel dispose dans son usine de Suresnes d'installations techniques mieux adaptées à une telle série. Sur le papier, la nouvelle monture des soldats français dispose de qualités incontestables, notamment

vis-à-vis de son challenger d'outre-Rhin, parvenant à faire la synthèse de solutions techniques avancées pour ce qui concerne les liaisons au sol et d'une motorisation ancrée dans la tradition.

Réalisée par Genève, la carrosserie, caisse cargo et cabine, n'appelle pas pour sa part de remarque particulière, l'accès aux places avant du Simca ne s'avérant d'ailleurs guère plus aisé que sur l'Unimog S. L'architecture mécanique, qui fait appel à des ponts portiques et à une suspension à ressorts hélicoïdaux, est très proche de celle retenue par le constructeur de Gaggenau. De surcroît, l'empattement de 2,90 m, commun aux deux engins, vient renforcer encore l'impression d'une inspiration partagée. Ces choix de types d'organes et d'implantation confèrent toutefois à la camionnette MH 600 BS une aptitude à la progression en terrain accidenté qui sera généralement portée à son crédit en unité.

**Ci-dessus.**

Le centre de Goussainville (Val-d'Oise) se voit doté de l'Unic VIRDI n° 55 135 mis en service le 1<sup>er</sup> février 1979 et carrossé en CCMF par Riffaud. Plus connu pour ses échelles, ce constructeur implanté dans l'Orne a décidé à l'époque une diversification hors des matériels aériens. Des équipements comparables seront montés sur des Saviem SP 5, puis sur des Renault 75.130 et des Iveco 75 PC.



Cette vue de l'arrière du CCMF de Gonesse (Val-d'Oise) mis en service en le 19 juin 1975 (numéro de châssis 55 074) permet de bien distinguer la tonne de 1 710 litres, réalisée en matériau synthétique sur le même modèle que celles équipant les épandeurs de retardant. Alors que cette matière légère et insensible à la corrosion est devenue commune aujourd'hui, bien peu de constructeurs, à l'exception notable de Biro, l'utilisaient à l'époque pour la réalisation d'engins-pompes.

Sairep n'a pas produit que des CCMF sur le châssis de l'Unic VIRDI, comme le montre ce dévidoir automobile en service au centre de secours de La Source, au sud d'Orléans (Loiret). Alors que la reproduction approximative de ce véhicule, réalisée à l'échelle du 1/43 par un industriel du modèle réduit, réutilise la base du SUMB militaire, ce dévidoir dispose en réalité d'une caisse spécifique dont les ridelles sont sensiblement plus hautes que celles du plateau cargo militaire. Il est de plus équipé d'une barre anti-encastrement qui sert de support à un marchepied sur lequel, lorsque le véhicule se vide de ses tuyaux, prend place un pompier chargé d'amortir la chute des raccords sur le sol.

**Au-dessous.**

En dehors de ceux utilisés par l'armée française, bien peu de véhicules d'incendie sont réalisés sur la camionnette SUMB MH 600 BS.

Ce CCMF qui a conservé ses feux de black-out militaires a été construit à une poignée d'exemplaires par Guinard, lesquels ont été exportés vers l'Algérie au milieu des années soixante.

Paradoxalement, alors qu'il développe une puissance de 100 chevaux, supérieure de 18 % à celle de l'Unimog (85 chevaux seulement), c'est le moteur qui suscitera le plus de réserves chez les utilisateurs de la camionnette MH 600 BS. Signé Simca, le groupe F7 CWM est un V8 dérivé d'un bloc conçu par Ford en 1934 et qui, doté de culasses et de périphériques différents, se retrouvera sur un nombre impressionnant de modèles, aux Etats-Unis comme en Europe. En France, il équipe des voitures, de la Ford Vedette F 472 C aux Simca Chambord, et des camions, comme les Ford F 798 T et WM ou le Simca Cargo. Gourmand en essence,

**Ci-dessous.**

En dépit d'une nette ressemblance avec des VIRDI utilisés par EDF, également munis d'un plateau et d'une grue télescopique Hiab, le véhicule de lutte contre les pollutions du département du Nord, saisi au cours d'une opération de maintenance, a été acquis neuf en 1978 (numéro de châssis 55 138) par le service départemental d'incendie. La dépose des roues et des tambours de freins permet de distinguer aisément les ressorts hélicoïdaux de la suspension, communs aux SUMB, VIRDI et VIRDI.

(Cliché collection Bernard de la Forcade)



**Ci-contre, à gauche.**  
 Sur cette fiche commerciale apparaît le CCMF de Sairep (Société Alpes incendie de réalisation d'engins de protection), constructeur isérois anciennement dénommé établissements Séràfini. La référence à l'agrément est dûment rappelée par le numéro attribué par le ministère de l'Intérieur, dont le deuxième chiffre se rapporte à l'année de la certification.

Sur ce document commercial figure le prototype de véhicule épandeur de retardant présenté par Sairep à l'agrément du ministère de l'Intérieur. Pour éviter la corrosion du circuit hydraulique par certains produits, la citerne est réalisée en matériau synthétique et les motopompes sont animées par un moteur refroidi par air. Les deux coffres latéraux permettent de stocker 150 kg de produits retardants. Ce véhicule peint en jaune est affecté dans une unité de sapeurs forestiers. Ce corps, créé en 1973 pour la protection de la forêt méditerranéenne, est composé d'ouvriers forestiers qui ont pour vocation de contribuer à l'entretien de la forêt, en particulier en exécutant des travaux de débroussaillage, de surveiller les massifs et, le cas échéant, de participer à la lutte contre les incendies.

nécessitant de fréquents compléments de lubrifiant, affecté d'un célèbre trou à l'accélération et complexe à régler, ce V8 sera rapidement identifié comme le talon d'Achille d'un véhicule par ailleurs plutôt bien conçu et adapté à son usage.

L'implantation d'un moteur diesel, plus économe et doté d'un couple supérieur, qualité précieuse pour les évolutions hors des voies carrossables, est très tôt envisagée par l'armée française. Une première solution visant à installer un moteur Unic de 130 chevaux est rapidement abandonnée car nécessitant un nombre trop élevé de transformations induites, tant sur la carrosserie que sur la chaîne cinématique. Dans les faits, il faudra attendre la revalorisation des camionnettes tactiques au milieu des années quatre-vingt-dix pour que soit installé sous le capot le moteur diesel turbocompressé Renault VI 720 et la boîte ZF qui équipent depuis ses origines le TRM 2000. L'opération vise à en prolonger la vie dans l'armée française après une première partie de carrière de 30 ans. Entre-temps, dès 1971, Unic a proposé à l'armée

**Ci-dessous.**  
 Ce véhicule polyextincteur a été réalisé par Biro, alors constructeur à Châtelleraut (Vienne), sur l'avant-dernier châssis de VIRD construit. Portant le n° 55 154, ce dernier a été mis en circulation en septembre 1977 et assurait, lorsque ce cliché a été réalisé, la protection d'installations de stockage souterrain de gaz naturel. L'angle de prise de vue permet de distinguer clairement les deux sphères contenant respectivement 500 litres d'eau additivée et 700 kg de poudre extinctrice, l'une des spécialités de Biro. L'ensemble, mis en pression à l'aide des bouteilles d'air comprimé de couleur grise, permet d'alimenter les lances à poudre et à mousse disposées de part et d'autre des sphères.



**Ci-contre.**

Sur cette photo arrière du même prototype Sairep apparaissent clairement les deux motopompes de 250 l/mn sous 6 bars, lesquelles ont vocation à mettre en œuvre les deux types de retardant employés à l'époque pour ralentir la progression du feu. En sept minutes environ, durée qui correspond à son autonomie compte tenu de sa contenance, le véhicule peut traiter de 1 300 à 1 800 m<sup>2</sup> de forêt en amont de la progression du feu.

**Au centre.**

Bien qu'il soit indispensable à son usage de CCFM, le treuil hydraulique installé à l'avant de ce VIRDI limite considérablement l'angle d'attaque du véhicule en tout-terrain. L'angle d'attaque correspond à la pente maximale que le véhicule peut aborder sans que son châssis ou son pare-chocs avant ne rentre en contact avec le sol. (Cliché Serge Tigé)

**En bas.**

En juin 1983, cet Unic VIRDI photographié à la caserne Magnan, l'état-major des pompiers de Nice, assurait la fonction de poste de commandement mobile. L'équipement, signé Total incendie, comprend un caisson aménagé ouvrant à l'arrière par deux portillons bas surmontés d'un hayon. En cas d'intempéries, ce dernier offre une protection aux intervenants qui viennent quérir les instructions en montant sur le marchepied fixé à l'arrière du châssis.

Le camion, qui dispose en outre d'équipements de transmissions, est doté d'un groupe électrogène situé sur la plate-forme, entre la cabine et la caisse, et d'un mât télescopique.

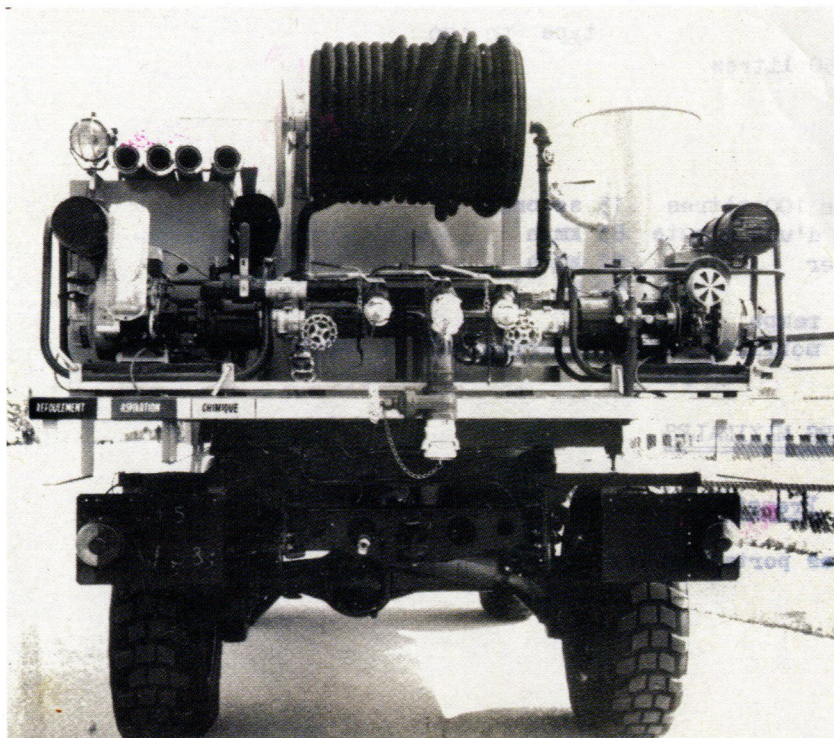
une version dotée du moteur de 120 chevaux qui équipe déjà une partie de sa gamme civile. Doté d'un plateau allongé par rapport à la camionnette MH 600 BS, ce camion, alors dénommé VLRA, est présenté aux militaires français, lesquels n'en veulent pas. Ce modèle donne en revanche naissance au **VIRD**, dont l'usage sera purement civil.

**Les caractéristiques du VIRD**

Elaboré en 1972, le programme du VIRD, pour véhicule d'intervention rapide diesel, ne donne pas (c'est un euphémisme) de résultats spectaculaires. En dépit des caractéristiques intrinsèques du véhicules, loin d'être ridicules, seuls 155 exemplaires du VIRD et de sa déclinaison spécifique pour la lutte contre l'incendie dénommée **VIRDI**, seront construits, tandis qu'au total, près de 10 000 SUMB MH 600 BS seront livrés à l'armée française.

La différence la plus significative entre le SUMB et le VIRD concerne naturellement sa motorisation. Au V8 à essence d'origine Ford rebaptisé Simca succède un six cylindres diesel Fiat de 5 183 cm<sup>3</sup>. Plus coupleux mais moins rapide que le V8, ce moteur est associé à une boîte de vitesses Fiat 2830/102 à cinq rapports qui vient en remplacement de la boîte Pont à Mousson du SUMB. Le reste de la chaîne cinématique n'est guère modifié. Le VIRD conserve en effet la boîte de transfert Marmon-Herrington, qui présente la particularité de disposer, outre ses deux gammes de vitesses, courte et longue, d'une position dite « compensée » qui permet au pont avant de devenir moteur dès que le pont arrière patine. Les ponts avant et arrière sont d'ailleurs les mêmes que ceux du SUMB. De type portique, ils offrent une garde au sol de 44 cm en charge, contre 40 cm pour le SUMB, en raison de la monte supérieure en pneumatiques. Le pont arrière est doté d'un dispositif de blocage de différentiel. A l'instar de son cousin militaire, le VIRD voit ses arbres de transmission protégés par des tubes de poussée, lesquels servent avant tout à transmettre le mouvement au châssis. Enfin, la direction du VIRD bénéficie d'une assistance hydraulique auxquels les conducteurs militaires du SUMB n'ont pas eu droit.

Mais, au jeu des différences, les plus visibles concernent le pare-chocs, qui est de taille supérieure à celui du SUMB, lequel est en outre biseauté dans sa partie inférieure afin d'améliorer l'angle d'attaque du véhicule en progression hors-chemins. Les pneuma-





tiques de 12.5 x 20 montés sur le VIRDI sont également de taille supérieure, tant en largeur qu'en diamètre, à celle des 10.5 x 20 qui équipent le véhicule militaire. L'équipement électrique du VIRDI ne comporte plus les feux de circulation nocturne spécifiques aux matériels militaires. La place libérée sur la calandre permet d'ailleurs d'écarter légèrement les phares par rapport à la position adoptée sur le SUMB. Enfin, sur la cabine, si le pare-brise est toujours basculable vers l'avant sur le VIRDI, les vitres ne sont plus ouvrantes individuellement comme sur le SUMB et les rétroviseurs, fixés sur l'avant des portières de la version militaire, sont reportés sur la tôlerie de la cabine du VIRDI, au-dessus des ailes avant. Le hard-top, quant à lui, qui est fréquemment cité comme un élément de différenciation entre les

#### Ci-dessus.

Ce VM 250 P 250, selon l'appellation retenue par Sides pour cet équipement, n'est équipé que d'un seul dévidoir, bien visible au centre du plateau, sur lequel vient s'enrouler un double tuyau qui alimente la lance à mousse, d'un débit de 250 l/mn et la lance à poudre, d'un débit de 200 g/mn.

deux modèles, n'est proposé qu'en option sur le VIRDI, même s'il est vrai que celle-ci sera fréquemment retenue par les acquéreurs du véhicule.

Quant au VIRDI, la version « incendie » du VIRDI, il se distingue principalement de ce dernier par ses dimensions (2,5 cm de plus de longueur totale par rapport au VIRDI et 0,9 cm à 1,4 cm de plus pour la hauteur du châssis par rapport au sol à vide) et ses suspensions : les amortisseurs à levier qui figurent parmi les options du VIRDI équipent en effet de série le VIRDI.

### SUMB et VIRDI, les versions incendie

Sur les 155 VIRDI commercialisés, une part significative est vendue à EDF, qui fait souvent équiper ses châssis d'une benne (par Decauville notamment), complétée parfois d'une grue télescopique Hiab. Un modèle de fourgon d'intervention, doté d'une cabine double, sera également joliment carrossé par Augereau.

Si les pompiers civils jettent pour leur part (modestement) leur dévolu sur l'Unic VIRDI, le SUMB se voit également équipé pour la lutte contre l'incendie. C'est Guinard qui, dans un premier temps, installe sur des châssis de SUMB un équipement de lutte contre les incendies de forêt, très proche de celui équipant les rares Sinpar Castor ayant été grées en camion-citerne moyen pour feux de forêt. Les quelques véhicules produits auraient été exportés vers l'Algérie. Puis, dans les années quatre-vingt, l'armée française fait réaliser par Sides une trentaine d'équipements à poudre et mousse pour la protection des bases de l'aviation légère de l'armée de terre (Alat). Conçues pour être posées sur des plateaux de camions cargo existants, ces plateformes sont principalement composées de deux sphères, l'une contenant 250 litres d'eau, l'autre 250 kg de poudre.

#### Ci-contre et page suivante, en haut.

Sur ces deux photos des faces avant d'un SUMB MH 600 BS et d'un Unic VIRDI apparaissent nettement les éléments qui différencient visuellement les deux véhicules : le pare-chocs, l'équipement électrique et l'écarterment des phares, les baies de pare-brise ouvrantes ou non, la position des rétroviseurs, etc.



Un réservoir additionnel de 7,5 litres d'émulseur destiné à être mélangé à l'eau, ainsi que des bouteilles de gaz servant à mettre l'une ou l'autre sphère en pression (voire les deux), complètent l'installation. Les matériels servant sur les bases situées en France seront installés sur des MH 600 BS (26 exemplaires) tandis que les quatre autres, appelés à être utilisés par les troupes d'occupation en Allemagne, seront implantés sur des Unimog 404.

### Une utilisation diversifiée

Selon des documents du constructeur, sur les 155 VIRDI vendus, 34 sont destinés à des unités de sapeurs-pompiers, au nombre desquelles figurent le Service national de la Protection civile, qui est d'ailleurs attributaire des deux premiers exemplaires (numéros de châssis 55 001 et 55 002), les sapeurs forestiers, le bataillon des marins-pompiers de Marseille et le service départemental d'incendie du Val-d'Oise.

A l'instar de son concurrent allemand, l'Unimog, le VIRDI possède les qualités qui le prédisposent à être équipé en engin de lutte contre les feux de forêt. Ainsi, les sigles Sovis, Riffaud et Sairep se retrouvent apposés sur des CCFM ou des engins ayant des caractéristiques proches. Pour autant, seuls deux prototypes font l'objet d'un agrément de la sous-commission du matériel de la commission supérieure de la protection contre l'incendie et autres sinistres du temps de paix. Le premier est le CCFM type SUMB 8060 Al 72 présenté par Alpes Incendie. Doté d'une tonne de 1 750 litres d'eau et d'une motopompe Maheu-Labrosse ML 31 PAE, ce véhicule est déclaré conforme à la norme NF S 61-518 sous le n° 10.73. Le second, également signé par Sairep (qui a pris la suite d'Alpes incendie), est un véhicule conçu pour assurer l'épandage de produit retardant, destiné à ralentir la progression du feu en zone forestière. Ayant constaté l'efficacité de ce produit, le Service national de la Protection civile définit dans sa note d'information technique n° 193 les caractéristiques et spécifications des véhicules susceptibles d'être employés pour ces opérations. La conformité du prototype présenté par Sairep à ce texte est reconnue par un agrément à titre expérimental sous le n° 1.74. De par son poids et son équipement, l'engin s'apparente à un CCMF mais s'en distingue toutefois par un espace de stockage de 150 kg de poudre retardante et une installation de mélange. Une fois ajouté à l'eau, le produit peut être mis en œuvre par deux motopompes de 250 l/mn sous 6 bars, lesquelles ont vocation à traiter deux types de retardant. Le retardant à « court terme » est caractérisé par un pouvoir épaississant de l'eau, qui acquiert ainsi une viscosité élevée, de l'ordre de 400 à 2 000 centipoises. Son efficacité repose sur une durée d'évaporation supérieure à celle de l'eau, portée à 30 minutes environ. L'effet des retardants à « long terme » est basé sur l'action chimique du produit ignifugeant, lequel persiste après l'évaporation totale de l'eau et permet un emploi à titre préventif.

D'autres utilisations du VIRDI concernent notamment un extincteur polyvalent Biro à poudre et mousse, un poste commandement réalisé par Total incendie ou encore un véhicule de dépollution pour le département du Nord, qui s'avère proche de certains matériels utilisés par EDF.

En dépit de qualités indéniables et d'une motorisation adaptée, le VIRDI et sa déclinaison « incendie » ne connaîtront pas de production en grande série.



Cette camionnette MH 600 BS protégeait en 1983 un terrain d'aviation utilisé principalement par des hélicoptères de l'Alat. La bâche ayant été déposée pour la photo, l'équipement signé Sides est bien visible ; il est constitué principalement de deux sphères à poudre et à eau, qui encadrent un petit réservoir de 7,5 litres d'émulsifiant.

Il est vrai qu'à l'issue de près de six années de production au compte-gouttes (en moyenne moins de trente exemplaires par an), l'intégration de plus en plus grande d'Unic dans le groupe Iveco et la mise sur le marché du 75 PC 4 x 4, véhicule moderne et performant étudié par Fiat et doté du même moteur que le VIRDI, contribuera à compromettre irrémédiablement son avenir commercial. □

**Remerciements :** L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient Bernard De la Forcade et Serge Tigé pour leur aide amicale et leur contribution.

