

le 12 Février 2009

Monsieur Pierre,

les compléments ci-après au texte d'Alexandra JOUKOVIT sont le fruit de mes recherches dans la documentation que j'ai consultée ainsi que des souvenirs de Michel RETIF et Yves BINGRET.

- Cet équipement (MEPV) était conçu en groupe d'ultime secours - nécessaire pour satisfaire à la condition "4 réacteurs vivants" non forcément simultanément mais successivement avant d'atteindre une tentative d'atterrissage quand par la décélération (dehors en dehors de 250 kt) les régimes d'autorotation ne pouvaient plus fournir la puissance tant hydraulique qu'électrique -
- la puissance mécanique disponible quand le MEPV était allumé entraînait 2 pompes hydrauliques = 1 alimentant le circuit BLEU et l'autre le circuit VERT lequel faisait fonctionner le 5^{em} Alternateur. Le mélangeur utilisé - dénommé HYDRAZINE - était un mélange de 14% d'hydrazine au hydrate $N_2 H_4$ et 86% de monoéthyle-hydrazine de formule $H_3 C - N_2 H_3$.

- Fonctionnement :

La percussif d'une cartouche lance le groupe et recharge la chambre. Ensuite l'hydrazine est injectée directement dans la chambre par de l'azote sous pression contenu dans une bouteille percutee en sequence -

Je n'ai pas retrouvé d'indications me permettant de confirmer l'autonomie de 9 minutes indiquée par H. Tolaret

- Raisons de l'abandon de cet équipement :

La présence de ce combustible a été jugée dangereuse par

les compagnies. Je me souviens qu'au réseau de la fin, il y avait
à prendre de grandes précautions dans les interventions sur le M&PU, remplissage
de la bouteille et remplacement sur avion.

- Pour DAN-AM - à l'époque Compagnie ayant fait des options (au début le
31 janvier 1973) - avait exigé l'abandon de cet équipement au profit
de l'écoleuse (RAT) que l'on retrouvera sur tous les avions livrés (3 à 15)
- Equipement des appareils de présérie (01 et 02) et séries de base (201 et 202)
 - 01 M&PU pendant toute la vie de cet avion
 - 02 M&PU dans une première phase et passage à la RAT à une date
qui avec JINGRET nous ne savons pas préciser.
 - 201 - RETIF et moi pensions que l'avion avait la RAT dès le
premier vol - mais en épluchant mon historique des vols de cet
avion je retrouve > un essai en vol du M&PU au vol 9 (février 1974) et
utilisation RAT au vol 25 (mars 74) - sans que je puisse préciser
l'avantage
 - 202 - M&PU du premier vol jusqu'en octobre 1980 - passage à la RAT.

Je ne sais pas ce que tu voudrais extraire des infos ci-dessus
pour compléter le texte de J.A. JINGRET qui constitue une bonne base.

Bien amicalement à TOU

Henri