

La rapide évolution du matériel a amené l'État-major à reconsidérer les modalités de la formation des pilotes. Celle-ci présente toujours deux stades successifs : école et perfectionnement, mais on vise désormais à réduire le temps d'instruction sur avion conventionnel (100 heures) au profit du perfectionnement sur avion à réaction, qui atteint désormais 140 heures. Par ailleurs, le problème de l'entretien est prioritaire pour l'État-major. C'est pourquoi Morane-Saulnier a mis l'accent sur l'accessibilité et la "démontabilité". Les équipements – radio, batteries, boîte à cartouches, mitrailleuses et cinémitrailleuse (placée dans le nez transparent) – sont facilement inspectés et remplacés. Sous la partie centrale du fuselage, la large trappe de largage permet de vérifier l'installation du tableau de bord. Enfin, à l'arrière, la coque s'ouvre en deux parties, permettant ainsi le démontage rapide des turbines.

Grâce à cette conception, dix mécaniciens peuvent travailler simultanément sur le MS 755 : deux sur l'avant, deux dans le poste de pilotage, deux aux réacteurs et quatre autour de la voilure. Vingt heures de travail peuvent être accomplies pendant deux heures d'immobilisation.

M. Savarit précise que, dans une école, la norme d'utilisation correspond à une heure de vol par élève et par jour. Si on a en ligne vingt avions volant cinq heures par jour chacun (donc pour 100 élèves), il faut dix appareils en réserve et trente au groupe d'entretien périodique. Tout avion subit des vérifications planifiées toutes des 25, 50 et 100 heures. La conception du Fleuret permet d'abaisser à six heures le temps d'entretien par heure de vol, alors qu'il est de quinze heures sur le MS 472.

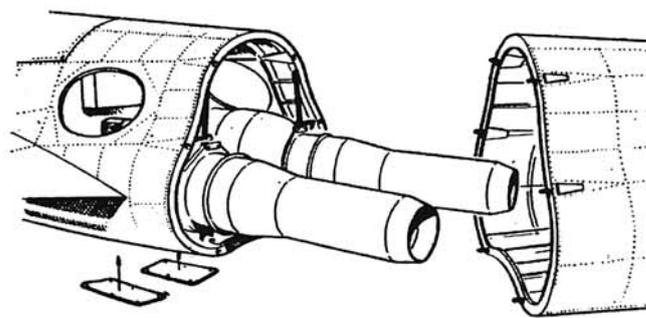
Les mauvaises conditions météorologiques ne permettent pas à Jean Cliquet à présenter le MS 755 en vol ce 12 février 1953. Il en sera de même le 7 mars, empêchant Pierre Montel, secrétaire d'État à l'Air, d'effectuer un vol. Les deux jours suivants, le beau temps revient, permettant à Cliquet de dépasser 10 heures de vol. La première mise au point du domaine de vol est pratiquement achevée. Reste celle des équipements, dont la pressurisation qui donne quelques inquiétudes.

Au 16 mars 1953, l'appareil totalise 18 vols, 710 km/h ont été atteints en palier et 800 km/h en piqué.

Le 8 avril, Pierre Montel présente à Villaroche les derniers avions français au général américain Lauris Norstad, commandant en chef des forces aériennes alliées du Centre-Europe (la France, à cette époque, fait partie de l'Otan). Jean Cliquet présente de son mieux le petit Fleuret, mais il a à faire face au Dassault 452 Mystère du colonel Rozanoff et au SO.9000 Trident de Jacques Guignard.

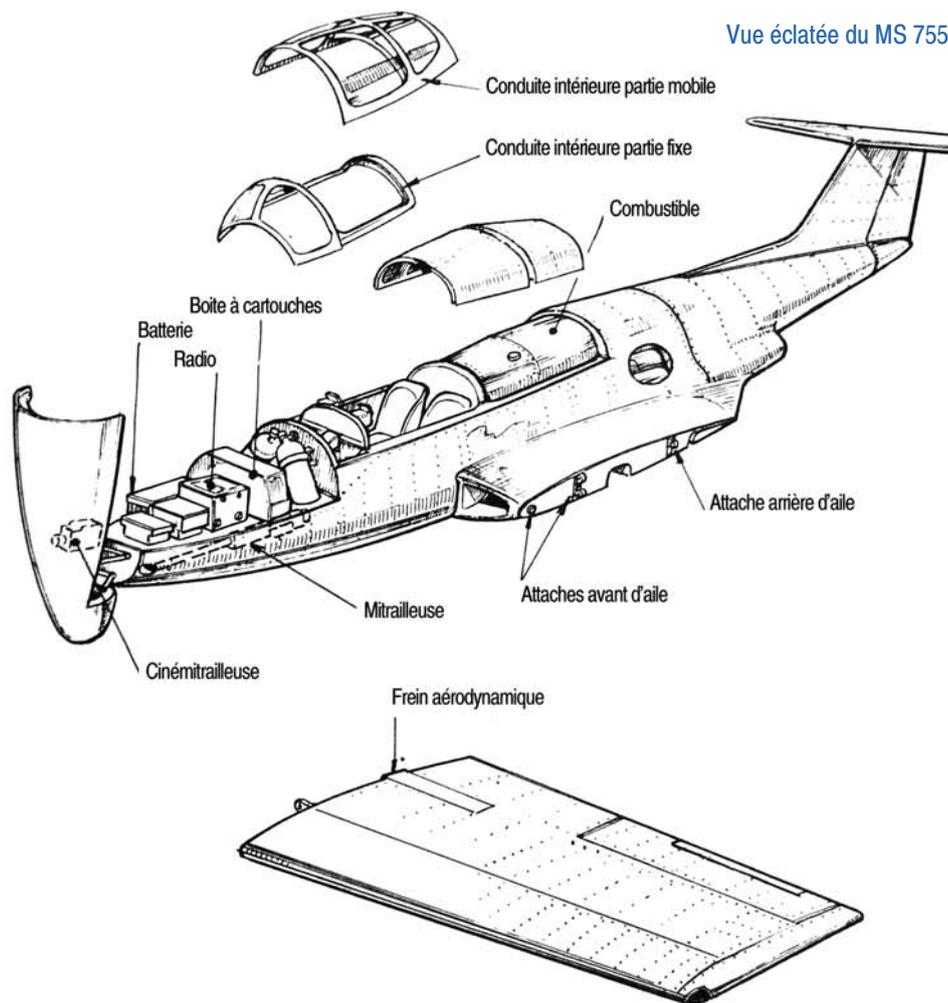
Essais du Centre d'essais en vol

Le 30 avril 1953, le MS 755, qui totalise 35 heures de vol en 57 sorties, est convoyé au centre d'essais en vol de Brétigny en vue d'y subir ses épreuves de qualification officielle. Dans l'ensemble, les premières conclusions sont en accord avec celles du constructeur : absence de défauts importants, à l'exception d'une hypersensibilité des gouvernes, particulièrement en profondeur



Démontage rapide de la coque arrière.

Vue éclatée du MS 755.



qui a cependant été modifiée par demultiplication avant arrivée au CEV. Après pesée et instrumentation, l'avion va effectuer 45 heures en 51 vols du 5 mai au 5 juin, dont 30 vols d'essais de performances et qualités de vol, entrecoupés de vols d'information du CEAM et de 13 vols de présentation à une mission de l'U.S. Air Force par Jean Cliquet. La disponibilité de l'appareil s'avère exceptionnelle pour un prototype, aucune des rares interventions n'ayant dépassé une journée. Devant la mission américaine, une équipe de 10 mécaniciens démonte le Fleuret en 23 minutes : verrière, arrière du fuselage, armement, radio, réservoir, sièges, réacteurs, équipements sont enlevés. En 45 minutes, le remontage est mené à bien et 1 h 15 min après le début du démontage, Cliquet s'envole pour une démonstration de voltige !

Les performances sont assez brillantes pour un appareil de cette catégorie : au régime maximum de 22 600 tr/min, il atteint 695 km/h à 3 000 m et Mach 0,61 à 9 000 m, l'altitude de 5 000 m est atteinte en 5 min 30 s et de 8 000 m en 14 minutes, le Mach maximal de 0,80, exploré en piqué à 30° depuis l'altitude de 9 500 m, est atteint à 7 000 m en ne rencontrant que

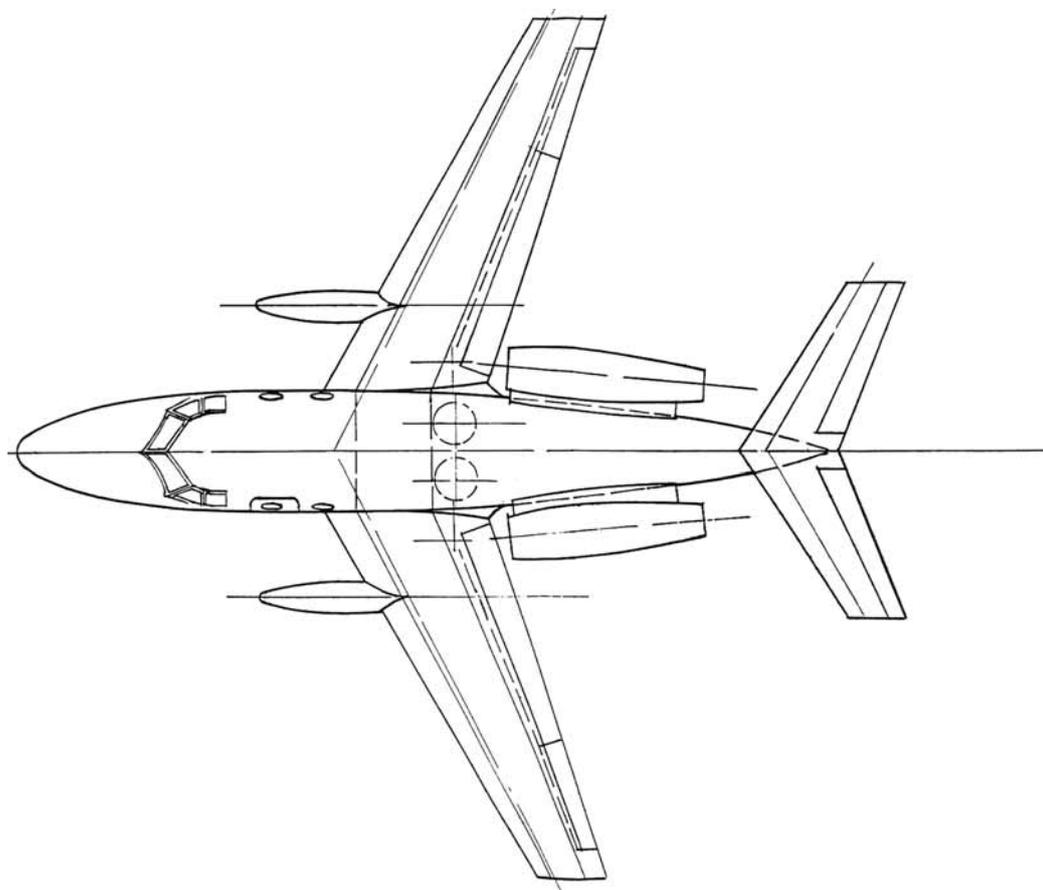
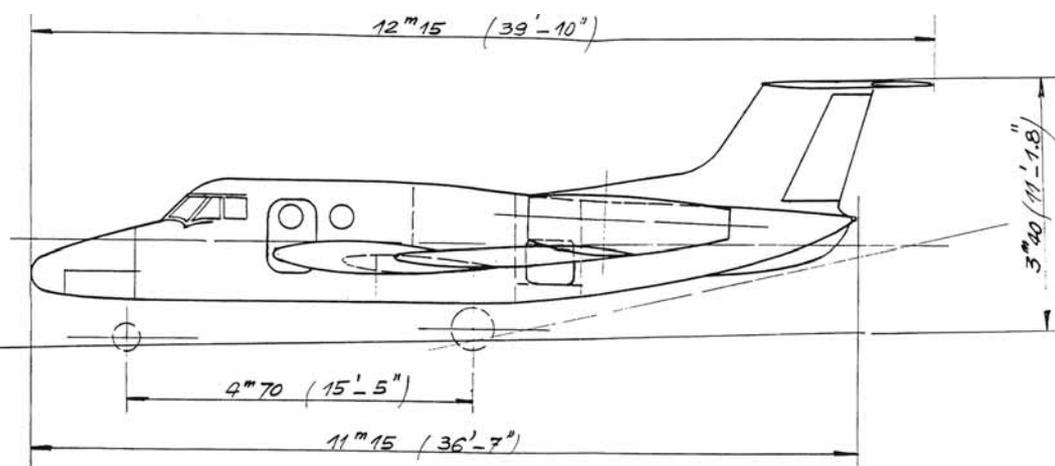
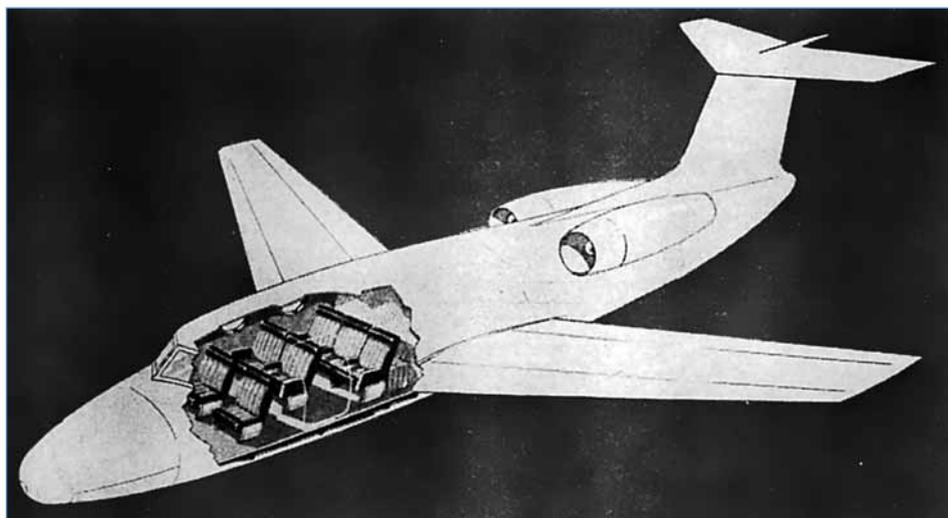
Le MS 861

Le 27 novembre 1959, Morane-Saulnier dessine une version rétrécie du MS 787 appelée **MS 861**, toujours équipé de 2 Pratt & Whitney JT-12 de 1 360 kgp unitaire montés en nacelles de part et d'autre de l'arrière du fuselage.

Le fuselage de 1,65 m de diamètre peut recevoir 7 personnes, pilote inclus, en 2 + 2 + 3.

La voilure comporte des aérofreins intrados/extrados genre "Paris" et des volets à double fente. Le bord d'attaque est dégivré par prélèvement de gaz chaud sur les réacteurs. Le carburant est réparti entre fuselage (1 350 l), voilure (2 x 620 l) et réservoirs externes en avant du bord d'attaque (2 x 245 l). La vitesse de croisière est de 870 km/h et la distance de roulage au décollage de 650 m.

William P. Lear s'y intéresse, si bien que le projet est présenté



aux États-Unis en mai 1960 par Serge Saulnier, une étude de marché étant en cours pour vérifier si au moins 100 MS 861 peuvent être vendus dans le monde, au prix de 500 000 \$.

Le prototype pourrait sortir en 18 mois et le premier de série en 2,5 ans. Le MS 760 est alors vendu à 80 exemplaires dans 11 pays, mais peu sur le marché civil, 5 seulement sur le marché américain à cause de ses 3 places.

Malheureusement, le bouillant William P. Lear va vite s'intéresser à autre chose : un turbopropulseur propulsif, puis un biréacteur à turbopropulseurs de 8 places à construire par Mitsubishi, et enfin un biréacteur à la voilure inspirée de celle du chasseur bombardier suisse P-16, dont il va dériver le SAAC 23 en Suisse, avant de le rapatrier à Wichita sous le nom de Learjet 23.

Privé du soutien de Lear, Morane-Saulnier doit à nouveau abandonner son projet MS 861, ses moyens financiers ne lui permettant pas de le développer ni de le construire seule.

6. Le MS 760C "Paris III"

Après les frais d'étude du Paris II depuis mai 1960, son accueil plus que mitigé sur le marché, et le lancement en spéculation de 30 Paris II en septembre 1960, Morane-Saulnier n'a plus de ressources pour lancer une des versions agrandies étudiées entre 1957 et 1959.

Faute de disposer du réacteur Turboméca Gourdon de 640 kgp du projet MS 860, le constructeur dessine un Paris II à cabine agrandie équipée d'une porte de style automobile, propulsé par deux Marboré VI de 480 kgp. Une maquette est présentée au Salon du Bourget de 1961 sous le nom de **MS 760C Paris III**.

Morane-Saulnier réinvente le Cessna 407 deux ans après, avec le même résultat : l'amélioration de l'habitabilité est trop faible pour intéresser les clients, tant civils que militaires.

Morane-Saulnier se remet à l'ouvrage et étudie un Paris III à cabine agrandie, pouvant recevoir 6 occupants dont 1 pilote. L'État prépare un marché de participation à la définition de l'avion, d'un montant de 1 800 000 F qui laissera au constructeur la propriété de l'avion prototype. Ce marché n° 4014/62 étant notifié le 30 mai 1962, l'étude est lancée et une maquette du nouveau fuselage est réalisée. Le premier vol est prévu pour septembre 1962 et la série pour juin 1963.

Le 20 avril 1962, la direction des Transports aériens (DTA) du SGAC étudie le projet Paris III, mieux adapté au transport civil avec une 5^e place et une porte d'accès. Il conserve les caractéristiques du Paris (prix de 1 MF, performances très moyennes : 500 km/h, pistes longues) mais peut permettre de prolonger la chaîne des Paris de quelques dizaines d'unités au prix d'investissements peu importants, de l'ordre de 3 MF, dont 1,8 versé en 1962.



La maquette présentée au Salon du Bourget de juin 1961.
(Photo Pierre Gaillard)



La maquette du Paris III. (Photo Alain Michot)

6.21 - Le Paris N Astafan

Revenons en arrière. En 1969, Turboméca développe une famille inédite de réacteur double-flux à partir du turbopropulseur Astazou :

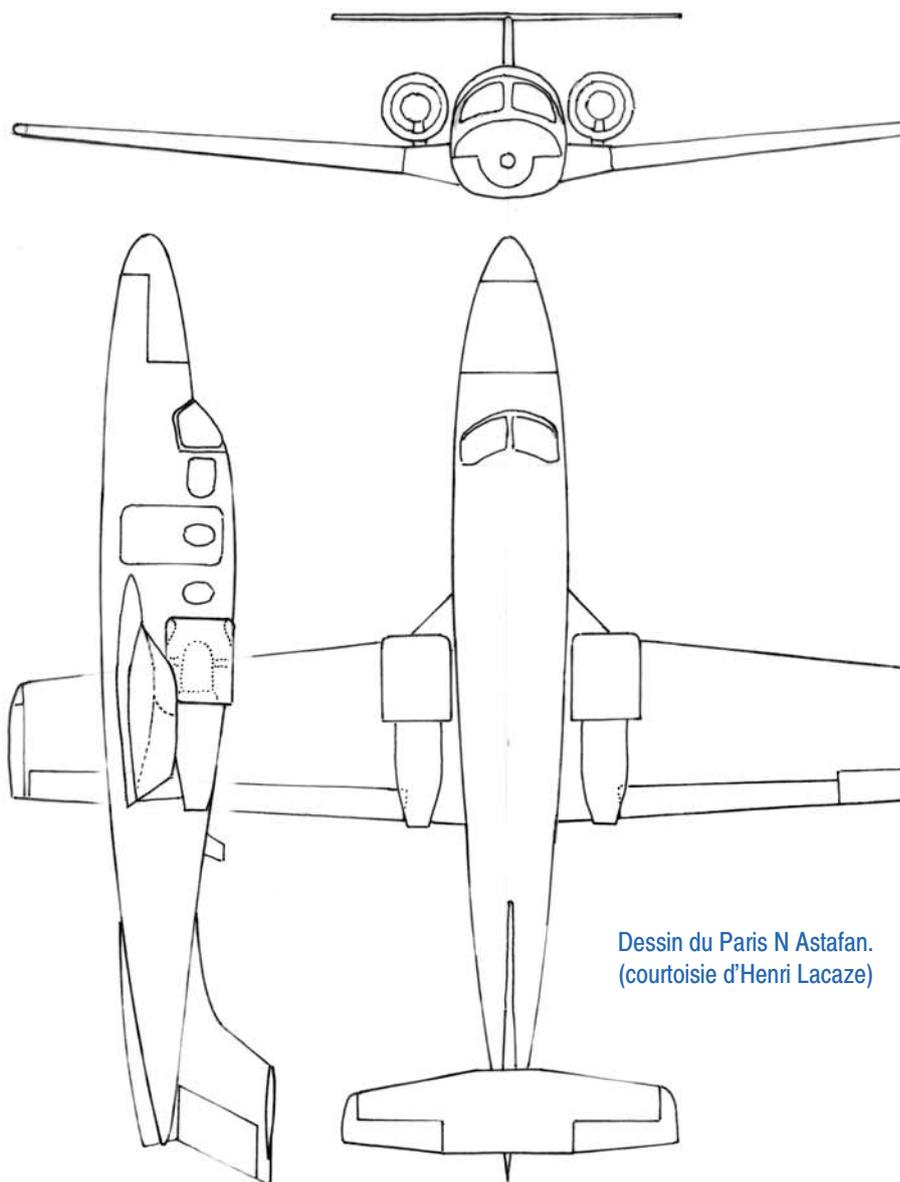
- l'Astafan II autour d'un Astazou XVI ;
- l'Astafan III autour d'un Astazou XVIII ;
- l'Astafan IV autour d'un Astazou XX.

Son originalité est que le double-flux monocorps tourne à vitesse constante avec un fan à pas variable. Il en résulte de nombreux avantages :

- la variation de poussée est beaucoup plus rapide que dans les autres double-flux, puisque l'inertie des masses tournantes n'entre pas en jeu ;
- le domaine de poussée est beaucoup plus vaste puisqu'il peut aller jusqu'en reverse ;
- le fait de tourner à vitesse constante maintient le taux de compression sensiblement constant, d'où un rendement du réacteur supérieur, avantage d'une pressurisation constante pour l'avion, et également forte diminution du risque d'extinction ;
- pas de danger de surchauffe, la température devant turbine restant sensiblement la même quelles que soient les conditions de vol ;
- la vitesse constante évite les inconvénients que présentent les réacteurs à vitesse variable par les restrictions de fonctionnement qui leur sont imposées dans certains régimes transitoires ;
- une seule manette : la manette de pas du fan, d'où simplification du pilotage ;
- pas de problème de dégivrage comme sur les réacteurs comportant des volets d'entrée d'air.

Reste à essayer ce réacteur en vol. Joseph Szydowski, président de Turboméca, estime que le Paris III serait le meilleur banc d'essai, et en fait étudier le montage en pod sur les voilures, à la manière du VFW-614 ou du HondaJet.

Ce réacteur à grand taux de dilution, à faible niveau de bruit, d'émissions polluantes et de consommation spécifique, qui devait propulser une version SN-602 de la Corvette et une version améliorée du Fouga Magister, le Fouga 90, ne verra aucune application en série.



Dessin du Paris N Astafan.
(courtoisie d'Henri Lacaze)

Voilà ce qu'aurait pu donner le Paris III remotorisé avec des Astafan. Malheureusement, Henry Potez, propriétaire de l'appareil à cette époque, refusera de le céder à Turboméca qui devra se rabattre sur un Hawk Commander 680T F-WSTM beaucoup moins bien adapté à la puissance et aux vitesses permises par ce réacteur de 700 à 1 000 kg de poussée, qui effectuera son premier vol le 8 avril 1971. (profil de Frank Fischer)



11^e escadre de chasse, SLVSV, Bremgarten : F-UHOA/Z

Le Paris n° 92 lui est affecté d'août 1961 à août 1962

L'avion n° 92 a été F-UHOG à la 11^e E/C avant d'être versé au GAEL.



12^e escadre de chasse, SLVSV, Cambrai : F-UHXA/Z



Deux Paris (n° 34 et 45) sont utilisés de décembre 1959 à août 1962.

Le MS 760 n° 45 codé 12-XD.
(coll. Portillo)



33^e escadre de reconnaissance, SLVSV, Lahr puis Strasbourg : F-UIXA/Z



Deux MS 760 sont perçus en septembre 1959, puis un troisième en mars 1961 (n° 26, 29 et 73). Le n° 29 perd sa verrière en vol le 23 mai 1960 à Baccarat, à 2000 pieds par temps orageux et se pose à Haguenau. Le pilote est blessé à la tête. L'incident est dû à un mauvais remontage de la verrière. Le dernier Paris est retiré en août 1962.



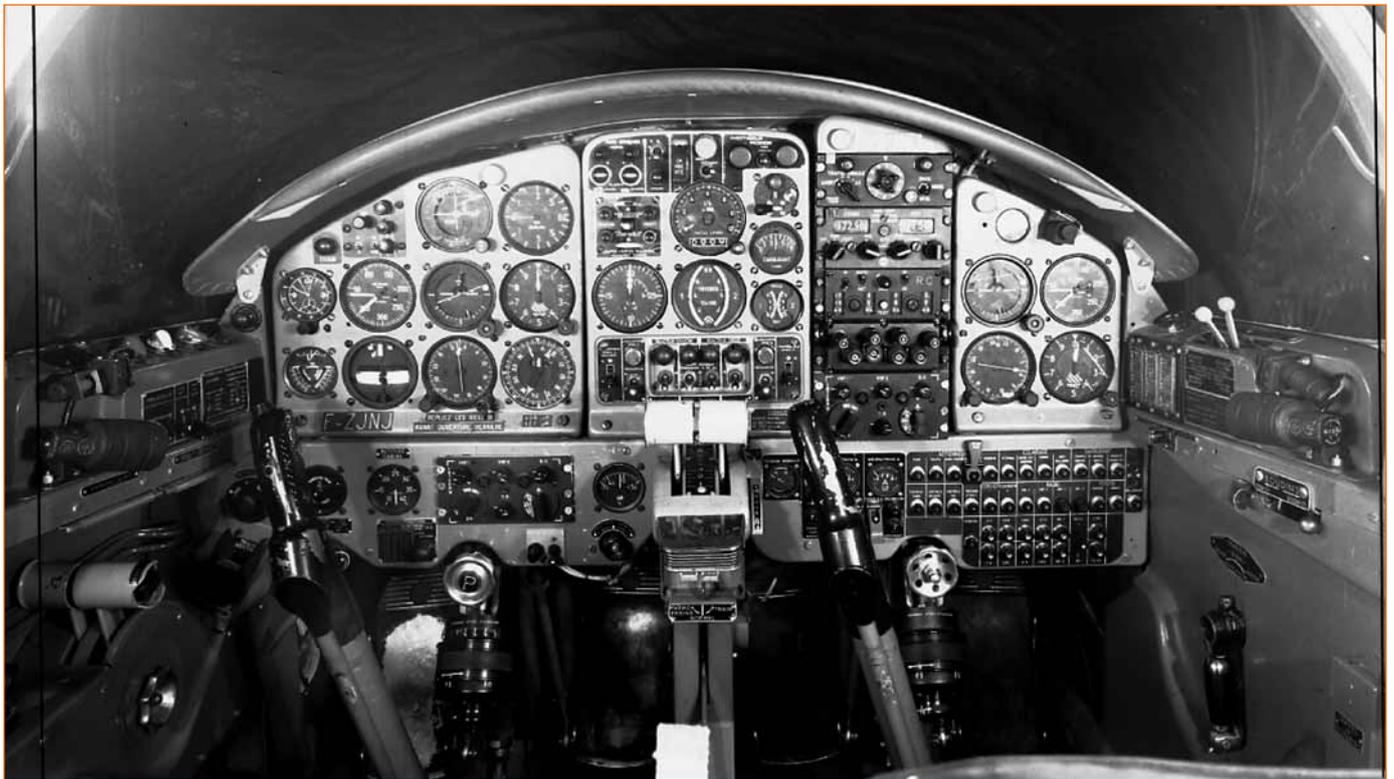
Le MS 760
n° 26.



Les Paris des escadres sont remplacés par des **Fouga Magister** à partir de 1966, lorsque ce dernier équipe l'ensemble des écoles de pilotage. Une trentaine d'années plus tard, les unités de liaison du Cotam reçoivent des **Embraer Xingu** et des **TBM 700**, moins gourmands en carburant, plus spacieux et plus performants. En juillet 1991, les Paris sont répartis dans les trois nouvelles régions aériennes, à Villacoublay en mai 1992, Mérignac et Metz en 1993.

C'est alors que certaines bases Chasse ainsi que l'Enosa de Franczal vont récupérer les Paris devenus disponibles, qui seront utilisés jusqu'en juin 2001.

Entre-temps, l'armée de l'Air achète 22 Paris au Brésil en 1968, et fait rénover ses Paris I en Paris IR par la Socata de 1970 à 1971 (opération Parinova).



La planche de bord du n° 114 F-ZJNJ.
(Photo AAEV)



Le n° 115 à Morlaix le 21 juillet 2011.
(Photo Delta Base)

Le n° 115 OV à Toussus-le-Noble, en cours de restauration le 5 juin 2012. (Photo DR)



Peinture initiale des Paris argentins.



Camouflage porté à la fin des années soixante.

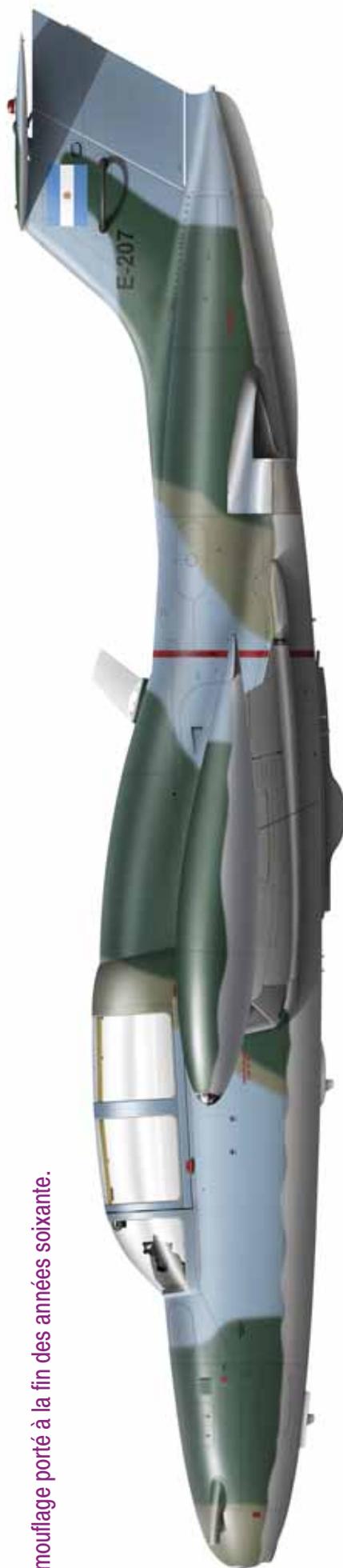


Schéma de peinture des appareils remorqueurs de cible.



College of Aeronautics, Cambridge (R-U)

Il ne s'agit pas cette fois d'un avion d'affaires, mais d'une "classe volante" pour les élèves ingénieurs du collège aéronautique de Cambridge.

Le MS 760 n° 8 est commandé début 1958, la liste des pièces de rechanges souhaitées doit être fournie au constructeur avant le 1^{er} mars et le détail de la peinture extérieure avant le 1^{er} mai. Le contrat prévoit la livraison au cours du mois de septembre 1958, mais les équipements spéciaux vont la retarder : montage d'une radio VHF STR.9-X de Standard Telephones & Cables Ltd et transformation pour l'emploi du carburant JP4. Afin de préparer l'arrivée de cet avion, Serge Saulnier et Joseph Rostaing se rendent à Cranfield le 10 octobre 1958 dans le MS 760 n° 1 piloté par Jean Cliquet.

Le MS 760 n° 8 F-WJAC à sa sortie d'usine à Tarbes. (Photo constructeur)



L'immatriculation F-WJAC est réservée pour le premier vol du MS 760 n° 8 le 1^{er} décembre 1958, et c'est sous cette immatriculation qu'il est livré de Villacoublay à Cranfield le 10 décembre par les pilotes A. J. MacDonald et I. A. Robinson. Ils sont accueillis par le chef des opérations en vol du collège, M. McClure.

Il porte ensuite l'immatriculation provisoire "Class B" G-36-2, puis la définitive G-APRU le 20 juillet 1960. Dans une première

phase, des équipements spéciaux sont installés afin de mesurer les performances caractéristiques. Trois élèves lisent et enregistrent à chaque vol une quinzaine de paramètres issus des ampèremètres. Le poste pilote est modifié pour le vol sans visibilité, avec des instruments Smiths, altimètre et indicateur de virages Kelvin-Hughes, un horizon artificiel Sperry et un compas Gyrosyn. Les radios VHF sont des STR.9 et Murphy MR60, un modèle

Rebecca Mk 8 la remplaçant à l'été 1959. Les instruments installés couvrent tous les aspects de l'apprentissage des techniques d'essais en vol. Les angles des commandes de profondeur, direction, ailerons et volets sont mesurés par des potentiomètres linéaires Penny & Giles. Les angles d'inclinaison et de roulis sont obtenus par repiquage sur l'horizon artificiel Ferranti FH.8. Les taux de roulis, tangage et de montée sont donnés par des gyroscopes de Colbrook Instruments, Elliott Bros. et du RAE, installés sous les sièges arrière. Les indications d'accélération longitudi-



(Photo Martin Harrison, Air Britain)

Le MS 760 G-APRU équipé de la perche, en vol avec ses trois élèves. (Photo College of Aeronautics)



MS 760B n° 108 N760AR Gilbert Marhoefer/Benjamin McKinney, Johnstown, Pennsylvanie (USA)

L'avion n° 108 est vendu à MM Marhoefer, promoteur immobilier, et McKinney en juillet 1976. McKinney est le président d'Air East inc (Johnstown, Pennsylvanie), dont le Beech 99 N125AE s'est écrasé le 6 janvier 1974, provoquant la mort de 12 per-

sonnes et la révocation du certificat de transporteur aérien pour manquements graves et répétés à la réglementation. L'immatriculation N760MM est réservée en octobre 1976, mais pas retenue.



Le N760AR dans ses deux livrées successives.
(Photos J. Kitchen/ChrisK48)



North Pacific Aircraft Development Company, California City, Californie (USA)

Cette société est créée en décembre 1980 par Jim Hanzlik, afin d'étudier une remotorisation Garrett TFE109 en pods du MS 760 et d'améliorer l'accès à bord en y aménageant une porte. Ce projet porte le nom d'**Astro Jet**.

Un premier avion, le MS 760B n° 104 N760R est acheté en mars 1981 pour les besoins de déplacements de la société.

En février 1984, la Socata annonce avoir vendu la licence de fabrication du MS 760 à North Pacific, et la cession de trois appa-

reils du Service du Matériel de la Formation Aéronautique de Saint-Yan, les n° 2, 72 et 86.

L'avion n° 72 N760FR est conservé de janvier 1985 à février 1987, sans être remotorisé. Il est revendu à Flight Research.

L'avion n° 2 N760MM n'est conservé que de janvier à février 1987.

C'est sur le n° 86 N9035Y que va commencer la transformation en mai 1987.



Le réacteur Garrett TFE109 de 600 kgp est annoncé en septembre 1982, commandé à 29 exemplaires pour équiper le biréacteur Fairchild T-46A Next Generation Trainer. Le T-46A effectue son premier vol le 15 octobre 1985, 650 exemplaires devant être commandés, mais le programme est annulé en 1986, provoquant la fin des travaux sur le Paris n° 86 et les ennuis financiers de North Pacific.

La cellule du N9035Y est récupérée par Flight Research à Mojave, puis achetée par l'australien Carlos Gil en mars 2014, qui porte plainte contre North Pacific le 13 octobre 2015. Hanzlik étant décédé entre temps, North Pacific n'existe plus.

Le n° 72 N760NR en vol. (DR)

Le n° 44 N375AS de JetSet Global Fuel.



Les N375AS et N763JS le 12 mai 2010.
(Photo Mark Carlisle)

C'est ainsi que JetSet annonce le 21 octobre 2009 avoir acquis, via sa filiale française JetSet Aviation Holdings SAS, le certificat de type et les droits associés auprès de Daher-Socata. Le certificat de type est cédé à la société **MS760 Corp**, dirigée par Stephen Fox, qui fournira l'ingénierie et assurera les ventes du MS 760. Bien que le transfert du certificat de type ne soit pas attendu avant le premier trimestre 2010, MS760 Corp. a déjà acquis les plans du constructeur, des pièces de rechanges, 62 réacteurs Marboré VI (inspection parties chaudes à 1800 h et révision à 3600 h) et une flotte de 32 appareils (22 ex-militaires français et 10 de clients privés), et espère racheter 16 Paris argentins. Le certificat de type permet à JetSet d'entretenir directement la flotte de MS 760.

La prochaine étape est d'améliorer le MS 760 en montant un réacteur à soufflante, soit un Williams FJ44, soit un Pratt & Whitney JT15D-4, soit deux Williams FJ33 ou Pratt PW615. La remotorisation sera d'abord proposée en retrofit. La vitesse de croisière passerait à 400 nd/740 km/h et le rayon d'action à 1400 MN (2,590 km). Le premier avion remotorisé entrerait en service dans 18 mois et le premier avion neuf dans les trois ans, avec une demande estimée à plus de 150 par an. La fabrication sera probablement externalisée, mais l'assemblage assuré par JetSet.

JetSet songe également à supprimer la verrière coulissante et à rallonger le MS 760, dans l'esprit du MS 760C Paris III, ce qui compléterait parfaitement l'offre. Furtak oublie seulement



que les plans du Paris III appartiennent à Potez et non à Daher-Socata...

C'est l'ingénieur James Clifford qui est chargé par JetSet d'étudier à partir de 2010 la remotorisation du MS 760 avec deux Williams FJ33 à la place des Marboré. Il effectue beaucoup de calculs sur informatique et prépare les documents pour le Supplemental Type Certificate.

Mais la crise financière de 2008 impacte lourdement les clients de jets très légers. Un seul avion de l'inventaire est vendu en août 2011, le n° 104 N760R à Charles Graper, mais son précédent accident en Cessna 337 fait que son assureur lui interdit de piloter un jet, et la vente est annulée.

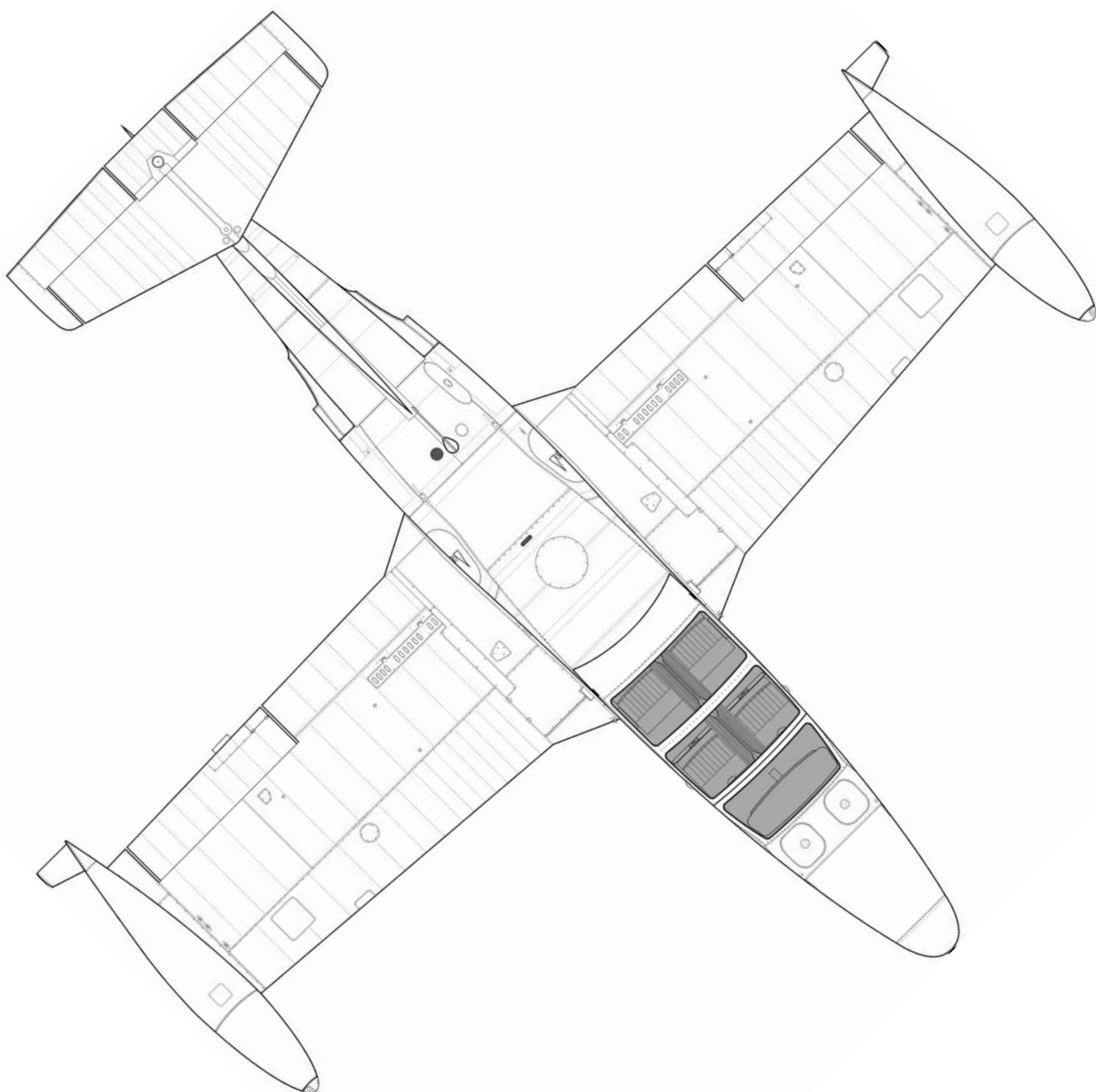
Le coup de grâce arrive le 31 décembre 2015. Après cette date, la Federal Aviation Administration oblige le MS 760 à voler sous le régime expérimental. James Clifford interrompt ses travaux sur la remotorisation en 2016 pour devenir directeur technique de Sabreliner Corp.



Présentation du FJ33 à la place du Marboré.



Maquette de Williams FJ33.



N° Série	Immat	Code	Utilisateur	Ville	Pays	Date	Commentaires	Type	N°	Rang	
101	PH-MSR*		R.L.S.*	Eelde	Pays-Bas	01/08/1962	Passé au n° 102 avant livraison	IIR	101		
	F-ZJNH		SGAC/CEV/DTI	Brétigny	France	01/12/1963	Essais atterr. Automatiques avec radar Bell		101		
	F-BNRG		Service de la formation aéronautique SGAC	Saint-Yan	France	22/09/1967	Réservé 13/09/66		101		
			Wallon S.A.	Boulogne-Billancourt	France	12/12/1983	5758 hdv/15313 atterrissages au 01/04/82		101		
			Air Léman Héli-Sky/Fraissinet	Marseille	France	13/01/1984	5814 hdv le 20/07/84		101		
			Air Provence	Marseille	France	14/01/1984	Loué par Air Léman		101		
			LEC Réfrigération France	Calais	France	13/08/1984	Vendu aux enchères à Duxford, GB		101		
			Air Provence	Marseille	France	23/10/1985	À vendre en 01/87 avec 5840 hdv		101		
	N7038Z		King Aviation Services inc.	Dallas, TX	USA	01/11/1985	Loué par Lec Réfrigération		101		
	N760PJ		Dundiggin inc.	Dover, DE	USA	24/01/1989	Livré Lbg-Glasgow par Computplane		101		
			Paris Jet inc.	Cleveland Heights, OH	USA	27/12/1990	Président: D.J. Donahue		101		
	N444ET		Aviation Investments of Nevada inc.	Las Vegas, NV	USA	01/04/1993	Président: M. Tippet		101		
	N760PJ		EPS Aviation Stages inc.	Grants Pass, OR	USA	22/09/1997	Président: Erik Tabb		101		
	N520DB		Eaglehead Aviation inc./ M. Buddy	Tifton, GA	USA	31/03/1999	R. 21/04/99. À vendre 09/99		101		
			R. Stephen Fox LLLP	Calhoun, GA	USA	24/09/1999	Re-reg. 04/00		101		
			Morane-Saulnier	Tarbes	France	07/04/2006	Voir n° 53. Stocké		101		
			R.L.S.	Tarbes	France	24/03/2017	Date expiration CdN. Stocké Calhoun		101		
102	F-BJZQ			Eelde	Pays-Bas	19/07/1961	Radié 01/08/62	II	102		
	PH-MSR			Eelde	Pays-Bas	14/09/1962	Voir n° 101. Essai 26/05/62		102		
			État des Pays-Bas - R.L.S.	Wadenzee	Pays-Bas	24/04/1963	Panne freins, heurt d'un camion Shell		102		
			Paris Jet inc.	Eelde	Pays-Bas	09/03/1964	Heurte l'eau, réparé chez MS 11/64		102		
			Industrial Marketing Advisors	Reno, NV	USA	22/09/1970	Radié 18/11/74 - Parti 31/01/76		102		
			Personal Jet inc.	Chicago, IL	USA	30/10/1974	Date de vente		102		
			Bodmer Air Taxi A.G./ BAT Air Taxi	Las Vegas, NV	USA	05/01/1976	Arthur L. Sicking, Pdt		102		
			H. Bodmer inc.	Zurich	Suisse	07/04/1976	Arthur L. Sicking, Pdt		102		
			Bodmer Financing Company	New York, NY	USA	16/09/1976			102		
			Duncan Aircraft Sales inc.	Wilmington, DE	USA	07/03/1978			102		
			Lariken inc.	Duncan, FL	USA	30/04/1982	Toujours basé en Suisse. TT 3471 hdv		102		
			Hartford Holding corp./ American AVN SVCES	Cedar Rapids, IA	USA	18/06/1993	Broker		102		
			Semrau Aircraft Company	Jackson, TN	USA	26/04/1997	Réimmatriculé 07/08/94		102		
			FM Aero inc.	Jackson, TN	USA	24/11/1997	Propriétaire: Bill Douglas		102		
			Your Aircraft Source LLC	Dyersburg, TN	USA	21/07/1998	Dr Lome A. Semrau, psychologue		102		
	103	I-FINR*			Calhoun, GA	USA	17/10/1998	Permis pour un vol vers Belize		102	
		F-BJZR			Calhoun, GA	USA	17/11/2000	Perte de la verrière en vol. A vendre 09/99		102	
PH-MSS				Calhoun, GA	USA	06/04/2005	À vendre, 3 602 hdv, 395000 \$ Paris Jet Intl		102		
			Morane-Saulnier	Tarbes	Italie	23/06/2009	En peinture à Gadsden 11/13		102		
			R.L.S.	Eelde	France	23/05/2017	Stocké		102		
			État des Pays-Bas - R.L.S.	Eelde	France	01/07/1961	Date expiration CdN		102		
			Paris Jet inc.	Ventura, CA	USA	19/07/1961	Devenu n° 111		103		
			Aviation Research corp.	Oxnard, CA	USA	04/09/1962	Radié 28/09/62. Essai 15/07/62		103		
			Industrial Marketing Advisors	Chicago, IL	Pays-Bas	22/09/1970	R.O.Immat. 25/10. Remis 26/10. Voir n° 105		103		
			Personal Jet inc.	Chicago, IL	Pays-Bas	04/02/1974	Radié 04/02/74 - Parti 08/04/74		103		
			Simantob C.A.	Caracas	USA	04/02/1974	Immatriculé 27/02/74		103		
			Bancamerica International	Miami, FL	USA	06/09/1974	Filiale de Paris Jet inc.		103		
			Personal Jet inc.	Las Vegas, NV	USA	04/11/1974	A. L. Sicking. 3184 hdv au 11/03/76		103		
				Caracas	Venezuela	23/12/1976	Arthur L. Sicking, Pdt		103		
				Las Vegas, NV	USA	23/09/1977	Président: Jacob Taurel		103		
				Las Vegas, NV	USA	20/09/1980	Immatriculé 10/12/80		103		
				Las Vegas, NV	USA	04/02/1981	Arthur L. Sicking, Pdt		103		

L'épave du F-GKPP dans le hangar du C6-BEV à Nice.
(DR)

Le n° 98 F-GKPP à Nice en juin 1990. (Photo J-C Giraud)



CRASH MORTELS MS 760

Date	Numéro	Exploitant	Lieu	Nbre victimes
13/04/59	12	Marine nationale	Hyères	3
09/11/59	18	Argentine E-210	Barrio Empalme/Cordoba	1
26/04/62	4A	Argentine E-216	El Plumerillo, Mendoza	2
26/10/62	20	Armée de l'Air	Bernay en Brie, France	3
27/10/62	99	SNAM I-SNAP	Milan/Bascapè, Italie	3
09/12/62	19A	Argentine E-231	Cordoba	2
24/12/64	03	Armée de l'Air	Mont de Marsan	3
16/08/65	16A	Argentine E-228	El Pucu, Formosa	1
04/01/68	48	Marine nationale	Rennes	2
03/05/69	49	N760M	Evadale, TX	4
23/12/70	84	Marine nationale	Le Bourget	1
29/03/73	1A	Argentine E-213	Villa Reynolds, San Luis	2
29/03/73	5A	Argentine E-217	Villa Reynolds, San Luis	2
30/12/74	2A	Argentine E-214	Rio Cuarto, Cordoba	2
09/02/77	34A	Argentine E-246	Huinca Renanco, Cordoba	3
08/11/77	36A	Argentine E-248	Cosme Sur, Cordoba	2
13/06/78	27A	Argentine E-239	Colonia Sergovia	2
30/11/78	26A	Argentine E-238	Jocoli, Mendoza	1
11/02/81	6A	Argentine E-218	Valle de Uspallata, Mondoza	2
04/11/83	25A	Argentine E-237	Alto Pencoso, San Luis	3
20/03/85	28A	Argentine E-240	Dique de Ullum, San Juan	3
06/10/89	21	Argentine E-211	Las Perdices, Cordoba	2
11/09/90	50	N23ST	Albuquerque, TX	2
11/10/95	117	CEV	Cahors	4
30/11/96	5	N2TE	Irvine, CA	3
		Total		58

VI. Les maquettes de MS 760

AeroFile 1/72

- Maquette en plastique des années 1990. Deux dessins de boîtes commercialisés :



- Trois types de décalcomanies proposées :
n° 85 Marine, Argentine, N999PJ



- Version armée de l'Air, années 1960

- Version Brésil

