

Histoire d'un avion ...

Par Pierre Gillard



Boeing 737-529 MSN 26538

Bon nombre des techniciens de la base de Québec d'ExelTech ont eu l'occasion de travailler sur cet avion exploité entre 2004 et 2007 par la compagnie CanJet.

Il s'agit d'un Boeing 737 de la série 500 commandé par la défunte compagnie belge SABENA et le tout dernier 737 qui lui est livré. C'est ce qui explique le «29» après le «5» désignant la série. En effet, Boeing a l'habitude de mettre un code à deux caractères pour désigner le client initial d'un avion (ainsi, pour Air Canada, c'est «33» par exemple).

C'est 2298^e Boeing 737 à sortir des chaînes de production du géant de Seattle. Il est équipé de moteurs CFM56-3C1 et effectue son premier vol le

20 mai 1992. Il est livré à la SABENA le 5 juin 1992. Il est déjà immatriculé OO-SYK par la SABENA dès le 15 mai 1992.

En novembre 1996, il est repeint dans la nouvelle livrée blanche de la compagnie nationale belge. Pour répondre aux exigences de



Le Boeing chez ExelTech à Québec pour un «Lease Return» le 15 octobre 2007. En titre : le 737 aux couleurs de Canjet le 8 juin 2007 à Québec (Pierre Gillard).

Swissair, principal propriétaire de la SABENA, les sièges sont revêtus de cuir et organisés en rangées modulables 3/2 et 3/3 pour les vols entre Bruxelles et Genève.

Le 6 novembre 2001, l'avion effectue la liaison depuis Göteborg en Suède vers Bruxelles. Il totalise alors 19 582 heures de vol et 17 548 cycles. Il s'agit de son dernier vol pour la compagnie belge.

En effet, le lendemain, le 7 novembre 2001, la compagnie belge SABENA fait faillite après 78 années d'existence. Les avions sont tous temporairement stockés sur l'aéroport de Bruxelles-National où la situation est chaotique. Bon nombre de ceux-ci sont la propriété de sociétés de



En haut : avec la première livrée SABENA en approche à Bruxelles-National le 5 août 1992. Au milieu : le OO-SYK avec la livrée blanche et la mention « Flying Together with Swissair » à Bruxelles le 26 juillet 1998. En bas : le C-GAHB repeint en blanc au terme de sa location à Canjet à Québec le 9 novembre 2007 (Pierre Gillard).

financement, ce qui est le cas du «Yankee-Kilo» appartenant à la Banque Nationale de Paris (BNP) depuis le 8 décembre 1992.

Le 28 mars 2002, il est loué à la compagnie ukrainienne AeroSvit Airlines avec l'immatriculation UR-VVC jusqu'au 4 novembre 2003, moment où il retourne à son propriétaire, la compagnie CIT Leasing Corporation qui l'immatricule N265CT en janvier 2004.

Le 15 mars 2004, il est livré à CanJet et est immatriculé C-GAHB par I.M.P. Group le même jour.

En octobre 2007, il rentre dans les installations d'ExelTech à Québec pour une vérification de routine (*Lease Return*) et quelques modifications intérieures pour le nouveau client. Lors d'une inspection sur les moteurs, des dommages aux compresseurs sont constatés et ceux-ci doivent être déposés pour réparation. Finalement, l'avion quitte Québec le 29 novembre 2007.

Le 19 décembre 2007, il est livré à la compagnie russe SkyExpress avec l'immatriculation VP-BHA des Bermudes.

Pour la petite histoire, j'avais effectué un vol entre Djerba en Tunisie et Bruxelles à bord de cet avion. C'était le 6 novembre 1993 et le vol avait duré 2,6 heures. Étant employé chez ExelTech, j'ai donc été bien surpris de le revoir à Québec quatorze années plus tard !

Merci à messieurs Philippe Lacrosse (un pilote du « Yankee-Kilo » !), Guy Van Herbruggen et Michel Blumhart pour leur aide apportée à la rédaction de cet article.