

FEDEX PREND SON ENVOL GRÂCE AU FALCON FRANÇAIS



Symbole par excellence du rêve américain, FedEx doit pourtant son essor initial à un avion européen emblématique : le Falcon 20, tout droit sorti des usines du constructeur français Dassault Aviation. À l'occasion du 40e anniversaire du leader mondial du transport express international, nous avons retrouvé plusieurs pionniers de l'aviation, qui ont survolé les continents américain et européen à bord du Falcon.

Le Capitaine Louis Turner, ancien pilote chez FedEx, fait partie des nombreux employés qui conservent un souvenir ému du Falcon 20 de Dassault Aviation. Le visage illuminé d'un large sourire, il se remémore ses voyages à bord du Falcon. «C'était le premier avion étranger que je pilotais. Il était tout simplement magnifique. Au sol, on pouvait déjà se l'imaginer en train de fendre le ciel à plus de 650 km/h.»

Employé par la société dans les années 70, le Capitaine Turner comptait parmi les pilotes de la première heure, recrutés par Frederick W. Smith en personne, le fondateur de FedEx. Il était de service le 17 avril 1973, jour du lancement officiel de la société. FedEx opérait alors avec une flotte de 14 Falcon 20 depuis l'aéroport international de Memphis et était la première société de fret au monde à disposer exclusivement d'avions français.



En ce premier jour d'activité, l'enjeu était de taille. Plus de 40 ans après, le capitaine Turner se souvient encore de la montée d'adrénaline, de l'excitation et de la pression qui régnaient à l'époque. «Nous avons commencé la tournée de nuit. Les 14 Falcons étaient affrétés. Cette nuit-là il n'y avait qu'une poignée de colis à bord.» Plus tard, à notre atterrissage à Memphis, nous avons été accueillis par Fred Smith et un groupe de VIP, qui attendaient avec impatience nos impressions sur cette première tournée. En véritable homme de terrain, M. Smith ne serait jamais rentré chez lui sans avoir obtenu un rapport de première main sur cette nuit.

Le Capitaine Turner se remémore les premières années chez FedEx avec un sentiment mêlé de plaisir et d'exaltation, notamment en repensant à l'impressionnante charge de travail : «J'étais absolument ravi de piloter cet avion. Cependant, nous avons tous dû travailler jusqu'à l'extrême limite pendant les cinq premières années afin de permettre à la société de prendre son envol.»

«Nous avons tous dû travailler jusqu'à l'extrême limite pendant les cinq premières années afin de permettre à la société de prendre son envol.»

Parmi les nombreux récits que le Capitaine Turner a accepté de partager avec nous, nous avons retenu une anecdote en particulier, qui semble parfaitement résumer l'esprit de la société à ses débuts : «Ce jour-là, alors que j'effectuais un vol régulier entre Los Angeles et Albuquerque, nous avons reçu un appel inattendu de Memphis, nous informant que nous devons faire un détour par Amarillo, au Texas, pour charger une cargaison. Lorsque nous avons atterri à Amarillo, l'agent de piste a couru à notre rencontre et m'a remis un tout petit colis. Bien évidemment, j'ai commencé par me demander où était le reste. Puis je me suis rendu compte qu'il s'agissait d'un nouvel exemple de l'extraordinaire dévouement de FedEx envers sa clientèle.»

Esprit de corps

Repousser toujours ses limites tout en préservant l'esprit d'équipe : telle était la devise, alors novatrice, de l'équipe de FedEx dans les années 70. Cet esprit, qui est à l'origine même du succès de la société au niveau national et international, nous porte encore aujourd'hui. Pour remercier ses équipes de leur dévouement, FedEx offre un environnement de travail exceptionnel. La société figure d'ailleurs au classement Fortune des '100 Meilleures entreprises où il fait bon travailler'.

Fred Smith est intimement convaincu que le bien-être des salariés passe avant tout, non seulement parce que c'est la «bonne attitude à adopter», mais aussi parce que les affaires ne s'en portent que mieux. Dès le départ, Fred Smith a mis un point d'honneur à s'occuper personnellement de ses clients, de ses

collaborateurs, de ses avions et de son entreprise. Il a également apporté une touche très personnelle, en choisissant de baptiser ses deux premiers Falcon 20 du nom de ses filles, Wendy et Laurie. Cette démarche devait marquer le début d'une longue tradition, puisque FedEx surnomme encore aujourd'hui ses avions du nom des enfants des salariés.



Thomas Bodamer a débuté sa carrière chez FedEx en tant que mécanicien, le 19 mars 1973. Aujourd'hui Directeur de la division Mécanique, il se rappelle ses débuts : «Au départ, nous étions seulement six pour assurer l'ensemble des réparations et des opérations de maintenance sur les avions FedEx. Il y avait déjà un extraordinaire «esprit de corps», qui perdure encore aujourd'hui. Nous savions que notre réussite dépendait de notre opiniâtreté.»



Le Capitaine Larry Tubor, également pilote au sein de la société à ses débuts, fait preuve du même enthousiasme à l'égard de la société et de ses avions. Il a continué à piloter des Falcons jusqu'au remplacement de la flotte par des Boeing 727, au début des années 80. Il témoigne : «Cet avion était fantastique, un véritable petit bolide ! Les Falcons étaient réactifs et très agréables à piloter. Sans compter qu'ils figuraient parmi les appareils les plus solides que j'ai jamais eu la chance de piloter. On m'avait proposé un Boeing, mais je suis resté fidèle au Falcon jusqu'à la dernière minute. Je ne pouvais tout simplement pas me résoudre à abandonner une telle merveille !»

« Au départ, nous étions seulement six pour assurer l'ensemble des réparations et des opérations de maintenance sur les avions FedEx. Il y avait déjà un extraordinaire 'esprit de corps', qui perdure encore aujourd'hui. Nous savions que notre réussite dépendait de notre opiniâtreté. »



Une collaboration avec l'Europe

Fred Smith a imaginé sa vision d'un service de fret aérien qui opérerait de nuit sur le territoire américain à la fin des années 60 et au début des années 70. Très vite, il s'est aperçu que son entreprise ne pouvait s'appuyer que sur une flotte d'avions à la fois rapides et extrêmement fiables. Il recherchait des aéronefs suffisamment petits pour s'adapter aux étroites pistes d'atterrissage américaines, suffisamment puissants pour supporter une charge de plus de 3 tonnes et suffisamment robustes pour affronter presque toutes les conditions météorologiques.

Après avoir recherché la perle rare parmi les divers appareils existants sur le marché, la société a retenu une demi-douzaine de modèles. Mais un avion sortait nettement du lot. Plutôt que de choisir la facilité en acquérant des jets américains, Fred Smith s'est tourné vers l'Europe. Il a jeté son dévolu sur le Falcon 20, un avion doté d'un réacteur à double flux déjà largement plébiscité. Néanmoins, la société ne souhaitait pas acquérir des modèles « de série ». Très rapidement, les équipes de FedEx se sont attelées, en étroite collaboration avec leurs homologues chez Dassault Aviation, à la transformation de ce jet, initialement prévu pour le transport de passagers, en avion de fret.

La French Connection

Si cette « reconversion » de l'aéronef s'est effacée de la mémoire collective au fil des ans, nous sommes parvenus à retrouver l'un des rares ingénieurs encore en vie ayant travaillé chez Dassault Aviation à la conception du Falcon 20 d'origine et à sa conversion. Aujourd'hui âgé de 84

ans, René Lemaire évoque avec fierté le souvenir de cette remarquable collaboration entre les équipes FedEx et Dassault Aviation. Bien qu'il ne dispose ni d'Internet, ni d'une adresse électronique, nous sommes parvenus à le contacter à son domicile de Bordeaux, en utilisant une méthode tout aussi fiable et rapide : une lettre acheminée par FedEx.

Dans sa réponse, Monsieur Lemaire nous a expliqué en quoi avait consisté son intervention sur le prototype du Falcon 20, en détaillant les modifications ensuite apportées par les équipes FedEx aux États-Unis. « L'avion n'avait pas été pensé pour le fret. Fred Smith voulait apporter d'importantes modifications, notamment au niveau de la porte de soute, qu'il voulait plus grande. La porte d'origine était pourvue d'un escalier intégré. Nous avons donc conçu une nouvelle porte de soute articulée, dotée d'un monte-charge. Nous avons également renforcé le sol et amélioré les systèmes de contrôle. C'est ainsi que notre collaboration avec FedEx a débuté. Je suis fier d'avoir contribué à la création de FedEx grâce à mon travail sur le Falcon 20, qui méritait entièrement la confiance que lui accordait Fred Smith. »



Memphis Hub – 1977

Un aller-retour de la Terre au Soleil

Les travaux de conversion se sont avérés payants, puisque l'avion, totalement repensé, était capable de totaliser 2 000 heures de vol par an en transport de marchandises. En 1993, dans le cadre d'une interview pour la revue spécialisée Business & Commercial Aviation, Bruce Popp, alors Directeur de l'exploitation, a déclaré que les Falcons de FedEx étaient de conception supérieure à la plupart des avions de combat. « Nous avons suffisamment volé avec notre flotte de Falcon pour avoir fait l'équivalent d'un aller-retour entre la Terre et le Soleil. C'était un très bon avion ! »

Ces paroles sont un vibrant hommage à notre ancien compagnon le Falcon 20, ainsi qu'à l'ensemble des personnes qui ont collaboré, de part et d'autre de l'Océan Atlantique, à son incroyable succès et à celui de FedEx.



« Cet avion était fantastique, un véritable petit bolide ! Les Falcons étaient réactifs et très agréables à piloter. Sans compter qu'ils figuraient parmi les appareils les plus solides que j'ai jamais eu la chance de piloter. On m'avait proposé un Boeing, mais je suis resté fidèle au Falcon jusqu'à la dernière minute. Je ne pouvais tout simplement pas me résoudre à abandonner une telle merveille ! »

