LES CONFINS.COM

DOSSIER N°53

Phénomène ovni

LE SR71 ET LA RETRO-INGENIERIE
Ou comment tirer profit d'une technologie exotique.

Un article de Monsieur Thierry Gay.

(relecture et mise en forme du texte, Daniel Robin. www.lesconfins.com)

Ci-dessus : le gracieux SR71 « Blackbird » en vol. Aux Etats-Unis, la firme LOCKHEED MARTIN a lancé vers la fin des années cinquante un programme ambitieux et novateur, qui, lorsqu'il fut révélé au monde, a démontré de façon éclatante que les américains possédaient déjà dans le domaine des technologies aéronautiques plus qu'« une longueur d'avance » sur leur concurrent direct (l'URSS). Ce programme avait pour objectif de construire un avion révolutionnaire, le SR71 « Blackbird », qui surpasserait tout ce qui avait été fait avant lui. Jusqu'à ce jour, les USA

ont admis de façon officielle que les performances de cet avion espion n'ont jamais été approchées par d'autres appareils de ce type. La question qui se pose est celle de savoir si une avancée technologique de cette ampleur est possible sans un « apport exotique ».

.1) L'innovation à toutes les étapes de sa conception.

L'origine réelle du SR71, comme d'ailleurs tout ce qui touche de près cet avion de légende, reste mystérieuse. Le bond en avant technologique nécessaire pour faire voler le SR71 était si spectaculaire qu'il a étonné et bluffé les soviétiques. Rappelons que la firme LOCKHEED MARTIN est l'une des principales entreprises américaines de défense et de sécurité. Elle conçoit et réalise différents produits dans lesquels l'électronique de haut niveau et la technologie de pointe jouent un rôle déterminant. En 2008, 84 % des ventes de l'entreprise avaient été faites directement à l'état américain. En 2010, sur ses 45,80 milliards de dollars de chiffre d'affaires, 17,30 milliards provenaient de contrats signés avec l'administration américaine. La firme est sans conteste l'un des fleurons du complexe militaro-industriel américain et travaille en étroite collaboration avec le pouvoir politique en place (ci-dessous : l'article « Lockheed Martin, le Big Brother du complexe militaro-industriel américain »). L'ingénieur en chef, Kelly Johnson de LOCKHEED MARTIN, l'un des plus grands ingénieurs au niveau mondial dans le domaine de l'aviation, fut le concepteur designer du SR71. Kelly Johnson travailla également sur les projets du Lookheed P38 Lightning, du Constellation, et du fameux U2, l'avion espion utilisé par la C.I.A pendant la guerre froide. Entouré de nombreux ingénieurs, il va partir de zéro et pratiquement tout inventer pour la conception du SR71. Chez Lockheed la devise était « *Be quick, be quiet, and be on time* » (c'est-à-dire : « Soyez rapide, soyez calme, soyez à l'heure »). La conception des machines outils (c'est l'époque des premiers robots à bandes perforées, les ancêtres des commandes numériques modernes), ainsi que l'alliage de titane utilisé à 93% pour la conception de la structure de l'avion, sont des premières industrielles mondiales. Pour l'époque (nous sommes à la fin des années cinquante), il s'agit d'une véritable prouesse industrielle en raison des difficultés rencontrées pour la mise au point des presses hydrauliques et des machines pour usiner les pièces en titane qui pendant la fabrication pouvaient atteindre la température de 800 degrés. Avant le SR71, il n'existait aucune machine de ce genre. Même les huiles d'usinages étaient nouvelles. A chaque étape de sa construction, il était nécessaire d'inventer quelque chose de radicalement nouveau pour résoudre les difficultés qui se présentaient. Le fuselage de l'appareil était capable de supporter des températures inhabituelles en aéronautique. Au cours de vols supersoniques, certaines parties de sa structure enregistraient des températures comprises entre 400 à 600 degrés. Après ces vols, une fois que l'avion était posé, il fallait parfois attendre des heures avant que les équipes de techniciens puissent toucher à main nue son fuselage sans subir de brûlures. En ce qui concerne les câblages, ils ont été conçus pour résister aux contraintes de très hautes températures à l'intérieur de la structure. Un nouveau type de peinture a été spécialement mise au point. Même le carburant utilisé, le « JP-7 », était lui aussi complètement nouveau. Il avait été élaboré après de très longs essais dans des conditions extrêmes. Quand il devait effectuer de longues missions, le SR71 n'emportait que le strict minimum de carburant nécessaire au décollage. Ensuite il était

ravitaillé en vol. Cette manœuvre contraignante était imposée par le fait que les réservoirs n'offraient pas une étanchéité totale. Ils fuyaient à température ambiante. En effet, le carburant « JP-7 », était si peu « visqueux » (« slipperiness »), ou tellement fluide, que les réservoirs n'étaient pas assez étanches pour le retenir. Dès qu'il avait atteint Mach3, la température était assez élevée pour déformer les réservoirs et assurer leur étanchéité. Le carburant faisait aussi office de lubrifiant, de liquide de refroidissement, et de fluide pour les systèmes hydrauliques. Les amateurs d'avions hors normes prétendent que dans sa formule chimique le « JP-7 » comportait du césium, ce qui permettait, selon eux, un « déguisement » de la trace thermique dans la phase de combustion. En raison de ces contraintes structurelles, les opérations du SR71 nécessitaient une importante logistique, notamment une flotte d'avions ravitailleurs spécialisés, les KC-135Q, capables de fournir le carburant spécial pour les longues missions.

Ci-dessus : le SR71 en phase de ravitaillement en vol. Pour les longues missions, l'appareil n'emportait que le strict minimum nécessaire au décollage. Ensuite, il était ravitaillé en vol. Cette manœuvre était imposée par le fait que les réservoirs de l'avion n'offraient pas une étanchéité totale. Ils fuyaient à température ambiante. Le carburant utilisé par le SR71 était le « JP-7 ». Il était tellement fluide, que les réservoirs n'étaient pas assez étanches pour le retenir. Dès qu'il avait atteint Mach3, la température était assez élevée pour déformer les réservoirs et assurer leur étanchéité.

.2) Le mystère des performances.

L'un des plus grands mystères du SR71, se sont ses performances réelles. Le premier constat qui s'impose, c'est quelles sont hors normes pour l'époque. Lors de ses sorties publiques qui étaient très rares, l'avion va systématiquement battre des records du monde, tant en vitesse qu'en altitude. Ses performances étaient tellement exceptionnelles qu'il se contentait de battre les records du monde du moment, « sans forcer » si je puis dire, comme s'il était toujours en-dessous de ses possibilités réelles. Une fois que ses sorties publique étaient terminées, il retournait dans l'ombre sans plus faire parler de lui. Les chiffres publiés sur ses capacités représentent seulement des indications. Nous savons qu'il pouvait voler à Mach 3.2 (plus de 3500 Km/h environ, soit environ 60 km a la minute). Son altitude maximale de vol était de 26 000 mètres. Ces chiffres sont à prendre avec prudence parce qu'ils ne sont pas forcément le fidèle reflet de la réalité. En comparaison, le Mirage III français (1964) avait une vitesse maximale de Mach 2,5, et était capable d'atteindre l'altitude de 16500 mètres. Le F-4 Phantom II de McDonnell Douglas, l'un des plus célèbres avions de combat américain de cette époque, dont le premier vol avait eu lieu le 27 mai 1958, avait une vitesse maximale de Mach 2,23, et son plafond était de 18000 mètres. Un autre mystère demeure, c'est le nombre d'appareils construits. Le nombre officiel est de 32 exemplaires, mais il est tout à fait possible que des versions modifiées et réservées à des usages secrets, soient restées inconnues du grand public. Quoi qu'il en soit, les performances réelles du SR71 sont encore classées « Secrets défense » à ce jour, soit 22 ans (2012) après son retrait officielle en 1990 (il fut utilisé pour des missions ponctuelles jusqu'en 1998). Ce fait est peut-être l'indice que la firme LOCKHEED MARTIN avait, à la fin des années cinquante, une avance technologique dont il est difficile de mesurer la portée exacte aujourd'hui.

.3) Le SR71 a-t-il bénéficié de la rétro-ingénierie ?

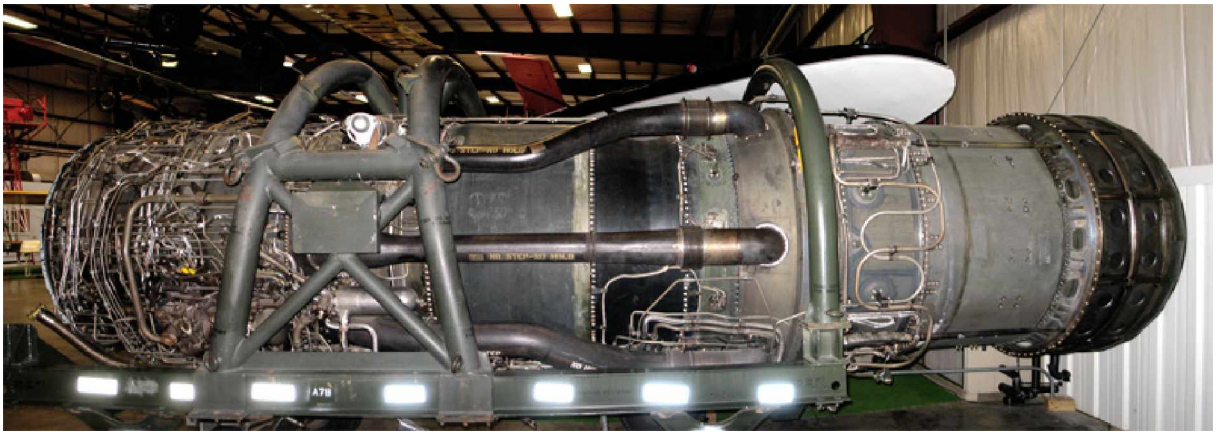
Toutes ces indications sur le fossé technologique entre la firme Lockheed (et par voie de conséquence tout le complexe militaro industriel Américain), et le reste du monde, nous pousse à nous interroger sur la possibilité de l'utilisation de la rétro-ingénierie dans le cadre de la conception du SR71. Cet avion a tellement bénéficié de « premières industrielles », et d'innovations exceptionnelles, que nous devons remettre en question la logique d'un progrès aéronautique normal qui veut qu'à chaque construction d'un nouveau type d'avion, l'industrie aéronautique réalise un petit bond technologique. Cependant, force est de constater que le SR71 n'est pas un avion qui s'inscrit dans le cheminement normal des progrès de l'industrie aéronautique. Il existe bien un avant, et un après « Blackbird ». A titre de comparaison, l'écart est le même entre la télévision noir et blanc à tube cathodique et la télévision HD haute résolution avec écran LCD, ou encore entre de la Renault 8 « Gordini », et l'Audi R8. Les comparaisons que nous donnons sont tout à fait significatives du bond technologique réalisé avec le SR71.

Ci-dessus : à gauche, un téléviseur Bush TV 22 de 1950, fabriqué en Angleterre avec un tube cathodique rond et un encadrement en bois. A droite, un écran LCD 24 pouces. Imaginons un instant qu'en 1950 des ingénieurs aient été capables de fabriquer un écran LCD (LCD : liquid crystal display), et nous aurons une idée de l'avance technologique des ingénieurs de Lockheed. Les premiers écrans LCD sont apparus en 1985.

.4) Le SR71 servait-il à espionner les ovnis ?

Lors de la conférence du « Disclosure Project » qui s'était tenue le 9 mai 2001 au National Press Club à Washington DC, Mr Don Phillips a révélé l'existence d'un SR71 spécial utilisé secrètement par la C.I.A. En plus des missions d'espionnage conventionnel, ce SR71 était programmé pour effectuer des missions plus confidentielles qui consistaient dans la surveillance du trafic « venant sur terre et inversement (sic) ». Cette révélation venant de Mr Don Philips qui rappelons-le avait été un proche collaborateur de Kelly Johnson lors de la conception du SR71, aurait dû interpeller les ufologues et les journalistes qui s'intéressent de près au phénomène ovni. Curieusement, cette information est passée totalement inaperçu, ou a été mal comprise. Pourtant, Don Philips expliqua le plus simplement du monde devant la presse Américaine que « la C.I.A avait un SR71 spécial qui, en plus de ses missions classiques de renseignement, avait une utilisation méconnue dans le cadre de missions commanditées par la C.I.A, (cette version du SR71 devait avoir des performances sans doute supérieures à mach 4), qui consistaient en des vols à très haute altitude pour surveiller la présence éventuelle d'ovnis qui se dirigeraient vers la Terre, ou s'en éloigneraient ». Nous ne bénéficions pas tous les jours de révélations de cette importance qui ont été délivrées par un homme qui avait eu des responsabilités dans le programme aéronautique le plus avant-gardiste de la planète. Don Philips révéla à Steven Greer lors d'un entretien avec lui pour la rédaction des ouvrages « Révélations » (tomes 1 et 2, « Les témoignages de militaires et de fonctionnaires américains sur les secrets les mieux gardés de notre histoire »), que lors de ses activités chez Lockheed il y avait des rumeurs persistantes concernant des projets cloisonnés appelés « Ateliers-Interdits ». Ces projets consistaient dans des études sur l'anti-gravité, les crashs d'ovnis, et la rétro-ingénierie. Si nous tenons compte de ces

étonnantes révélations, tout porte à croire que le bond technologique que représente le SR71 à la la fin des années cinquante, est la conséquence de la rétro-ingénierie issue des ovnis. Pour ne pas éveiller les soupçons, les innovations dérivées de cette rétro-ingénierie étaient distillés à « dose homéopathique » dans les éléments clefs du projet. Voici quelques informations supplémentaires concernant M. Don Phillips qui proviennent de la version française du site Internet « Projet Révélation » : « Entrepreneur chez Lockheed Skunkworks, à l'USAF et la CIA, décembre 2000. Don Phillips travaillait à la base de l'Air Force de Las Vegas pendant l'évènement durant lequel des ovnis ont été observés à des vitesses fabuleuses à proximité du mont Charleston, au nord-ouest de Las Vegas. Il travailla aussi à la Lockheed Skunkworks avec Kelly Johnson sur la conception et la fabrication des Blackbird U-2 et SR-71. Il atteste que nous ne possédons non seulement des dispositifs extraterrestres, mais aussi le résultat de projets technologiques énormes depuis leur étude. Il témoigne qu'en 1950 et 1960, l'OTAN a effectué des recherches sur les origines des races E.T et distribué des rapports aux leaders de différents pays. Mr Phillips atteste aussi qu'il existe des enregistrements audio et vidéo de rencontres en Californie en 1954 entre des extraterrestres et des dirigeants des USA. Il donna une courte liste des technologies que nous avons développé grâce aux extraterrestres : microprocesseurs, lasers, visions de nuit, gilets pare-balles. Ces E.T sont-ils hostiles ? S'ils le sont effectivement, avec leur armement, ils auraient pu nous détruire depuis déjà bien longtemps ou nous causer de sérieux dommages. Mr Phillips développe aujourd'hui des technologies visant à supprimer les polluants et à réduire notre besoin d'énergie fossile, comme des systèmes de génération d'énergie utilisant les énergies naturelles de notre planète ».



Ci-dessus : le Pratt & Whitney J-58 (ou JT11), le réacteur qui équipait le SR71, fut parmi les premiers à disposer d'un calculateur analogique pour sa régulation. Dans les années 80, il reçut même des commandes numériques. Source : http://aerostories.free.fr/technique/J58/J58_02/page7.html

.5) Le SR71 et les « projets noirs » (« Black-Program ») ultérieurs.

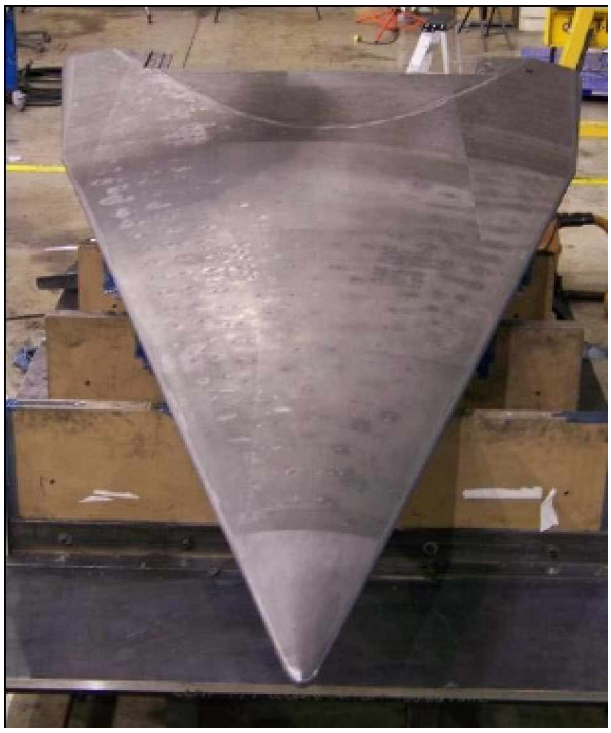
Quand en 1990, le gouvernement américain décide de retirer le SR71 du service, les raisons invoquées mettaient en avant les restrictions budgétaires. Le coût d'exploitation de l'avion était jugé trop élevé. Du moins, c'était la version officielle. A l'époque, c'était le S.A.C (Stratégic Air Command) qui avait la charge des SR71. Il semble évident que si les USA ont décidé de se passer de cette merveille de technologie, c'est qu'ils possédaient un nouvel avion ayant des performances supérieures au « Blackbird ». Nous avons tous entendu parlés des « Black-Program » américains comme les projets « Aurora », le « TR3A », et « TR3B ». Si nous restons dans cette logique de rétro-ingénierie et que nous en tirions toutes les conséquences, il faut bien admettre que si dans les années cinquante les américains étaient capables de créer un avion qui avait une avance d'au moins trente ans sur ses concurrents, pouvons-nous imaginer ce qu'ils sont capables de faire aujourd'hui ? La réponse est qu'ils ont des projets secrets dont nous n'avons pas la moindre idée. Ces projets mettent sûrement en jeu une technologie qui est la concrétisation des recherches sur les disques volants qui se sont écrasés sur notre planète à la fin dans les années quarante. Cette technologie pourrait avoir au moins 50 ans d'avance sur le reste du globe. Certes, ce ne sont que des hypothèses qui sont basées sur des déductions logiques. Mais les témoignages que nous possédons et qui émanent de personnes hautement crédibles, vont tous dans ce sens. Les témoins privilégiés qui ont eu le courage de braver l'interdit imposé par leur profession sont toutes des personnes qui dans l'exercice de leur métier ont côtoyé, soit directement, soit en ayant eu accès à des documents classifiés, le phénomène ovni. A n'en pas douter, cette « rencontre » avec une réalité qui dépassait et bousculait tous leurs repères habituels, a eu un impact fort sur leur vision du monde. Dans ces conditions, nous pouvons admettre que pour beaucoup d'entre eux, le fait de pouvoir parler de cette « rencontre » devant un public attentif et réceptif, fut l'occasion de soulager leur conscience. Ce que nous pouvons espérer en tout cas, c'est qu'ils servent d'exemples à d'autres témoins privilégiés, et nous pensons surtout aux témoins français qui restent trop souvent dans l'ombre, et que la convergence de tous ces récits contribue à l'internationalisation du Projet Révélation.

Thierry Gay, *Octobre 2012*.

.6) Le Falcon HTV-2, un exemple de l'avance technologique de la firme Lockheed-Martin.

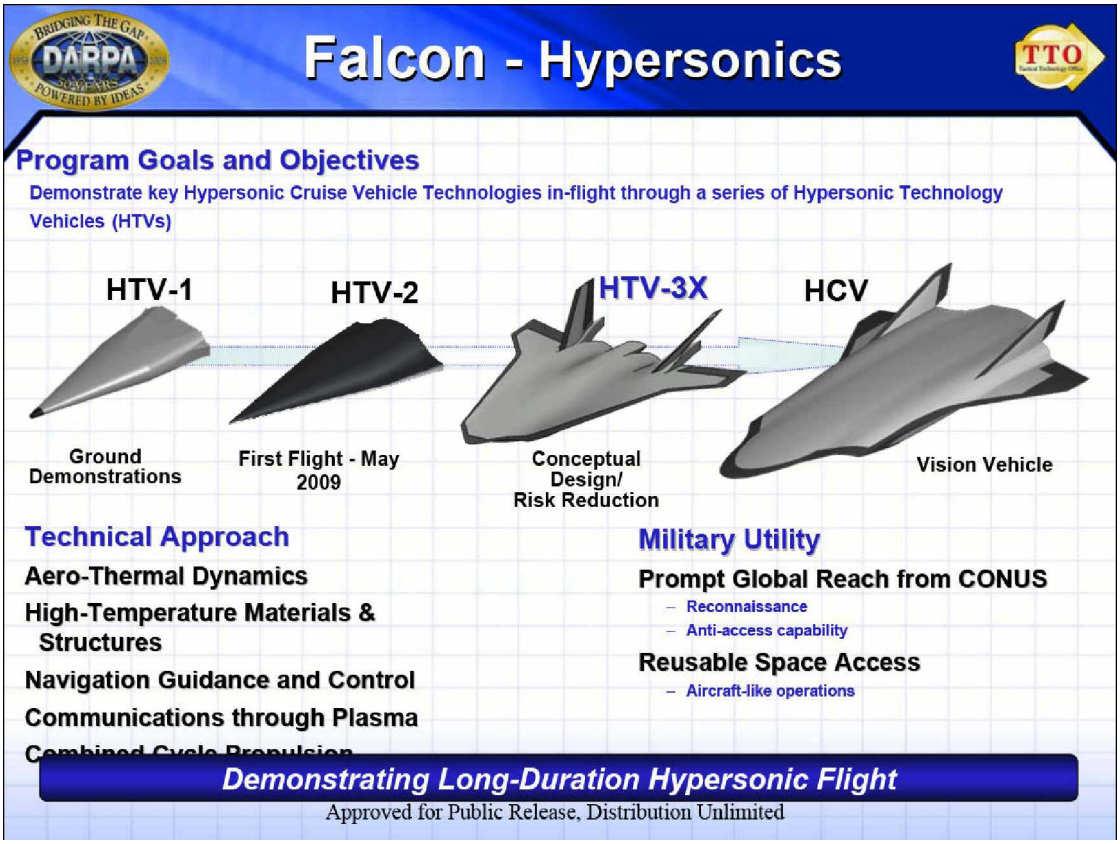
Pour montrer que la firme Lockheed-Martin possède encore une avance technologique sur le reste du globe, nous reproduisons ci-dessous un article qui a été publié sur le site Internet du magazine Le Point (*Le Point.fr - Publié le 12/08/2011 à 12:36 - Modifié le 12/08/2011 à 21:11. Source AFP*), et intitulé : « Pentagone : l'armée américaine perd le contact avec son planeur hypersonique ». Source : http://www.lepoint.fr/monde/pentagone-l-armee-americaine-perd-le-contact-avec-son-planeur-hypersonique-12-08-2011-1362193_24.php .

Ci-dessus : l'avion hypersonique Falcon HTV-2 peut voler à Mach 22 (© - / Darpa). Cet appareil sans pilote (un drone) est conçu pour voler dans les hautes couches de l'atmosphère terrestre.



Ci-dessus : la forme très sobre et triangulaire de ce drone hypersonique lui donne un aspect inhabituel. Il ne ressemble pas aux formes connues d'un avion classique. Sa conception relève manifestement d'une technologie très novatrice. Entre cet appareil et le SR71, il y a peut-être plus d'écart technologique qu'entre le SR71 (Premier vol, le 22 décembre 1964), et un Mirage III de chez Dassault (France) par exemple, dont la conception remonte à la fin des années cinquante (premier vol, le 12 juin 1956).

Les chercheurs du Pentagone ont perdu le contact avec un planeur hypersonique capable de voler à 27 000 km/h, jeudi lors du second vol d'essai de cet appareil expérimental, a annoncé l'agence de recherche du Pentagone (Darpa). Ils « ont perdu la télémétrie », c'est-à-dire la transmission des données collectées pendant le vol, a annoncé sur Twitter l'Agence de recherche avancée sur les projets de défense (Darpa), l'organe qui a donné vie aux inventions les plus révolutionnaires du Pentagone. Construit par Lockheed-Martin, cet appareil sans pilote, baptisé Hypersonic Technology Vehicle 2 (HTV-2), est conçu pour voler dans les hautes couches de l'atmosphère terrestre à une vitesse pouvant atteindre 22 fois le mur du son (Mach 22). Il est destiné à fournir, à terme, à l'armée une plate-forme pour atteindre des cibles situées à n'importe quel endroit de la planète avec des armes conventionnelles. Le temps de vol entre New York et Los Angeles serait ainsi de « moins de 12 minutes », selon la Darpa. Il répond au projet des militaires américains d'avoir les moyens de frapper des cibles à l'autre bout du monde avec des armes conventionnelles dans l'heure, un projet baptisé « frappe mondiale rapide ». A la différence d'un missile balistique, l'engin est manoeuvrable et suit donc une trajectoire moins prévisible. Il ne risque pas ainsi d'être pris pour un missile nucléaire, a expliqué à l'AFP, Loren Thompson, expert au Lexington Institute, un centre de réflexion spécialisé dans l'aéronautique. Mais selon lui, « les militaires ont beaucoup de chemin à faire avant d'être en mesure de déployer des engins hypersoniques ». L'essai partiellement raté jeudi semble lui donner raison. Le lancement par une fusée Minautor IV sur la base aérienne de Vandenberg en Californie s'est bien déroulé, selon la Darpa. La séparation du planeur et du lanceur dans les hautes couches de l'atmosphère s'est également bien passée. L'appareil a effectué quelques manoeuvres avant que le contact ne soit perdu alors qu'il volait vers l'atoll de Kwajalein où il devait plonger dans le Pacifique.



.7) Lockheed Martin, le « Big Brother » du complexe militaro-industriel américain.

Nous reproduisons, ci-dessous, l'intégralité d'un article publié sur le site Internet, Theatrum Belli. (http://www.theatrum-belli.com/archive/2011/01/28/lockheed-martin-big-brother-militaro-industriel-americain.html). Source : TomDispatch.Com (Traduction : POLEMIA). L'article est signé William D. Hartung, qui est directeur de « The Arms and Security Initiative » (New America Foundation), et l'auteur d'un ouvrage intitulé, « Prophets of War » : Lockheed Martin and the Making of the Military-Industrial Complex ». Le contenu de l'article est édifiant car il montre l'ampleur et l'étonnante diversité des activités de cette firme aux ambitions démesurées. Lockheed Martin pourrait être comparée à une « pieuvre » qui déploierait ses « tentacules » sur le monde entier avec pour objectif de mieux le contrôler et donc, à terme, de mieux l'asservir. Véritable « état dans l'état », la puissance de Lockheed Martin est telle, que nous pouvons nous poser la question de savoir qui possède vraiment le pouvoir aux Etats-Unis ? Officiellement, le pouvoir est sensé être entre les mains des politiques, mais dans les faits, il est facile de vérifier qu'il appartient au complexe militaro-industriel dont le chef de fil est sans conteste Lockheed Martin. Dans ces conditions, que faut-il penser de la démocratie américaine ? N'est-elle pas qu'une illusion et un leurre ? Le complexe militaro-industriel est tellement riche, qu'il peut « acheter » l'ensemble des tendances du pouvoir politique. Quelque soit la tendance qui prendra le pouvoir, il sera toujours gagnant. Cette puissance trouverait-elle aussi en partie sa source dans le fait que Lockheed Martin aurait bénéficié de la rétro-ingénierie issue des ovnis comme le montre l'exemple du SR71 ? L'article ne le dit pas, mais c'est une hypothèse qui paraît crédible. Monsieur Boyd Bushman, un scientifique retraité de la compagnie Lockheed Martin et qui a travaillé pendant 23 ans dans ses installations de White Settlement au Texas, prétend que la firme a mené des recherches sur l'antigravité, et confirme les déclarations de Ben Rich sur l'utilisation de la rétro-ingénierie dans ses « projets noirs ». Bushman, qui est né en 1928, a également été employé par Hughes Aircrafts, Texas Instruments, ou General Dynamics. Il détient 26 brevets d'invention, dont une partie est classifiée, et en parlant de ses anciens employeurs confirme que, « Nous n'avons jamais cessé de travailler sur la rétro-ingénierie grâce aux ovnis récupérés ». La branche « Recherches Avancées » est la principale structure de développement et d'assemblage d'engins volants de haute technologie chez Lockheed Martin. C'est de là, ou de son ancienne base (maintenant fermée) à l'aéroport de Burbank, que sont sortis les avions espions U2 et SR-71, le bombardier furtif F-117, ainsi que d'autres engins militaires de pointe. « Nous avons déjà les moyens de voyager parmi les étoiles, mais ces technologies sont verrouillées dans des projets classifiés et seule une action divine pourrait faire qu'elles soient utilisées au bénéfice de l'Humanité. Tout ce que vous pouvez imaginer, nous sommes en mesure de le réaliser. Nous avons ce qu'il faut pour ramener E.T. à la maison ». La phrase précédente est de Ben Rich, ancien patron de la branche « Recherches Avancées » chez Lockheed, et elle est extraite de sa conférence faite à l'UCLA (l'Université de Californie à Los Angeles, communément désignée par le sigle UCLA, pour University of California, Los Angeles), le 23 mars 1993, soit deux ans avant sa mort.

S'il est vrai que légalement, Lockheed Martin ne gouverne pas vraiment les Etats-Unis, dans les faits, c'est parfois tout comme. La société a reçu 36 milliards de dollars de contrats du gouvernement américain pour la seule année 2008, soit plus que n'importe quelle autre société dans toute l'histoire des Etats-Unis. Elle travaille à présent pour plus d'une vingtaine d'organismes gouvernementaux, depuis le ministère de la Défense et le ministère de l'Energie jusqu'au ministère de l'Agriculture et l'Agence de Protection de l'Environnement. Elle participe

à la collecte et à l'analyse de renseignements pour le compte de la CIA, du FBI, du fisc (Internal Revenue Service, IRS), de l'Agence de sécurité nationale (NSA), du Pentagone, du Bureau du recensement, et même de la Poste.

Lockheed Martin a aussi participé à la formation des « gentils agents » de sécurité qui vous palpent à l'aéroport. L'entreprise produit des bombes à fragmentation, conçoit des armes nucléaires, et fabrique le F-35 Lightning, un avion de combat cher et peu performant, dont la production connaît des retards importants et qui doit pourtant être acheté dans plus d'une dizaine de pays. La liste est longue en matière de production d'armements. Mais depuis quelque temps, l'entreprise ne se contente plus d'être un marchand d'armes classique : elle mène sa propre politique étrangère. Cela passe par le recrutement d'interrogateurs pour les prisons américaines à l'étranger (dont Guantanamo à Cuba et Abou Ghraib en Irak), l'organisation d'un réseau de renseignement privé au Pakistan, ou encore une participation à la rédaction de la constitution afghane.

.Un futur gouvernement à but lucratif ?

Si cela ne vous suffit pas, pensez simplement à la taille de Lockheed Martin. L'entreprise reçoit un dollar sur 14 distribués par le Pentagone. Ses contrats avec le gouvernement, si l'on y pense, reviennent à un « impôt Lockheed Martin » de 260 dollars par foyer fiscal américain, aucun autre marchand d'armes ne dispose d'autant d'argent pour défendre ses intérêts. Pour la seule année 2009, l'entreprise a dépensé 12 millions de dollars en opérations de lobbying à destination du Congrès et en donations à des partis politiques. Il ne faut pas s'étonner si Lockheed Martin est le principal contributeur de la campagne du nouveau président de la commission de la défense de la Chambre des Représentants, le Républicain californien Howard P. McKeon (surnommé Buck), à qui elle a donné plus de 50.000 dollars lors de la dernière élection. Elle figure aussi parmi les principaux donateurs en faveur du sénateur démocrate de Hawai, Daniel Inouye, puissant président de la commission d'affectation des finances du Sénat, qui se qualifie lui-même de « gars le plus sympa du Congrès américain ».

Si l'on ajoute à cela que Lockheed Martin a 140.000 employés et se dit implanté dans 46 Etats des Etats-Unis, la puissance de cette entreprise commence à apparaître plus clairement. Même si ses activités de lobbying restent le plus souvent cantonnées dans les bornes de la légalité la plus stricte, l'entreprise a tout de même un beau palmarès en matière d'infractions à la loi : elle est en tête de la base de données des « entreprises fautives » constituée par la « Project on Government Oversight », association de surveillance basée à Washington qui suit de près les dérives des entreprises ayant des marchés avec l'Etat.

.Si vous avez une vie, il y a des chances que Lockheed Martin en fasse partie.

Comment se fait-il que Lockheed Martin soit devenu davantage qu'un simple fournisseur de l'Armée ? La société a commencé à se diversifier hors du secteur de l'armement au début des années 1990. A cette époque, le bon vieux Lockheed (qui n'avait pas encore fusionné avec Martin Marietta) a acheté Datacom Inc., un prestataire de services aux collectivités gouvernementales et locales, et en a fait le noyau d'une nouvelle entité, Lockheed Information Management Services (IMS). A son tour, l'IMS a réussi à obtenir des contrats dans 44 Etats et

dans plusieurs pays étrangers, pour des tâches allant du recouvrement des amendes de stationnement et des péages, à la gestion de stages destinés à remettre les bénéficiaires d'aides sociales au travail, en passant par la chasse aux « papas mauvais payeurs », c'est-à-dire ceux qui ne payent pas la pension alimentaire de leur enfant. Il en a résulté un certain nombre d'échecs qui ont fait du bruit, mais bon, on peut se tromper, non ?

Sous la pression de Wall Street qui l'enjoignait de se recentrer sur son métier fondamental (armes et instruments de destruction) Lockheed Martin a revendu IMS en 2001. Cependant, le goût pour les activités non liées à l'armement (surtout le recueil et l'analyse de données) lui était resté, et l'entreprise se tourna donc vers le gouvernement fédéral, qui lui accorda rapidement des marchés avec, entre autres, le fisc, le Bureau du recensement et la Poste.

Bilan : Lockheed Martin a quelque chose à voir avec presque tous les contacts que vous pouvez avoir avec l'Etat (l'Etat américain). Vous payez vos impôts ? Lockheed Martin est là. La société est même en train de mettre au point un système qui centralise les données relatives à tous les contacts que le contribuable peut avoir avec le fisc, depuis les coups de fil jusqu'aux rendez-vous. Voulez-vous être compté dans le cadre du recensement ? Lockheed Martin s'en occupe. L'entreprise est responsable de trois centres (Baltimore, Phoenix et Jeffersonville) qui recevaient jusqu'à 18 semi-remorques par jour remplis de courriers au plus fort du recensement de 2010. Pour la somme de 500 millions de dollars, Lockheed Martin est en train de mettre en place le DRIS (Decennial Response Information Service) qui sera chargé de la collecte et de l'analyse de données, d'où qu'elles viennent, depuis les appels téléphoniques ou l'Internet jusqu'aux visites personnelles. Le DRIS constituera « un gigantesque filet destiné à ne laisser passer aucune donnée, d'où qu'elle vienne », explique Preston Waite, directeur associé du Bureau du recensement. Vous devez expédier un colis à l'autre bout du pays ? Les caméras de Lockhhed Martin scanneront les codes barres et reconnaîtront les adresses, de telle sorte que votre colis sera trié « sans intervention humaine », comme le proclame le site Internet de l'entreprise. Vous avez l'intention de commettre un crime ? Réfléchissez-y à deux fois. Lockheed Martin s'occupe du Système intégré d'identification automatique des empreintes digitales (IAFIS) du FBI, une base de données contenant 55 millions de paires d'empreintes digitales. L'entreprise fabrique aussi des appareils d'identification biométrique, qui sauront qui vous êtes en scannant votre iris, en reconnaissant votre visage ou en inventant de nouvelles méthodes de recueil de vos empreintes digitales ou de votre ADN. Comme l'entreprise aime à le dire, son but est de faire de la vie (et de vos données personnelles) de tout un chacun, un vrai « livre ouvert », ce qui, bien sûr, est d'une grande utilité pour nous tous. « Grâce à la technologie biométrique, les gens n'ont plus besoin de se préoccuper de retenir un mot de passe ou d'amener des pièces d'identité multiples. La vie est devenue un peu plus facile », proclame encore Lockheed Martin. Etes-vous un New-Yorkais inquiet devant un « colis suspect » sur un quai de métro ? Lockheed Martin s'en est occupé aussi, grâce à un contrat avec l'autorité en charge des transports new-yorkais (la MTA), qui prévoyait l'installation de trois mille caméras de sécurité et senseurs de mouvement visant à repérer les colis suspects, ainsi que les gens qui les transportent, et à alerter les autorités. Le bémol : les caméras n'ont pas fonctionné comme annoncé, et la MTA a congédié Lockheed Martin et annulé le contrat, d'une valeur de 212 millions de dollars.

.Recueil d'informations vous concernant.

Si vous trouvez inquiétant que la même entreprise qui fabrique des missiles balistiques, traite également vos impôts, classe vos empreintes digitales, scanne vos colis, fasse en sorte que ce soit plus facile que jamais de recueillir votre ADN, et vous compte pour le recensement, soyez tranquille : au XXIème siècle, Lockheed Martin a plus que jamais envie de s'immiscer dans votre vie privée par le biais du recueil de renseignements et de la surveillance.

Tim Shorrock, auteur d'un livre qui a fait date, Spies for Hire (« Espions à louer »), a dépeint Lockheed Martin comme « le fournisseur militaire et le réseau privé de renseignement le plus important du monde ». En 2002 déjà, la société s'est lancée dans le programme « Total Information Awareness » (TIA), cher au cœur de l'Amiral John Poindexter, ancien conseiller à la Sécurité nationale du président Reagan. Cette base de données géante, destinée à recueillir, au nom de la lutte contre le terrorisme, les numéros de téléphone, de cartes de crédit et un tas d'autres données personnelles des citoyens américains, s'est finalement vue retirer son financement par le Congrès l'année suivante, mais le doute subsiste selon lequel l'Agence de sécurité nationale conduirait secrètement un programme du même type.

En attendant, depuis 2004 au moins, Lockheed Martin travaille avec le Pentagone dans le cadre du CIFA (Counterintelligence Field Activity) qui collecte et stocke des données personnelles de citoyens américains dans une base de données connue sous l'appellation de « Threat and Local Observation Notice » (Menaces et observations locales), et surtout sous son acronyme plus spectaculaire TALON. Même si le Congrès a mis fin en 2007 à l'aspect renseignement intérieur de ce programme (et à supposer que le Pentagone ait obéi aux ordres du Congrès), le CIFA continue de fonctionner. En 2005, le spécialiste des affaires militaires et du renseignement au Washington Post, William Arkin, a révélé que, même si la base de données n'était destinée qu'à surveiller les suspects d'actes de terrorisme, de trafic de drogue ou d'espionnage, il suffisait en fait que n'importe quel détective militaire ou commandant zélé décide qu'une personne présente une menace pour l'Armée, pour pouvoir l'inclure dans la base de données. Parmi ces citoyens représentant une « menace », espionnées par le CIFA, on trouvait des militants pacifistes. Dans le cadre du CIFA, Lockheed Martin ne se contentait pas de surveiller les renseignements : l'entreprise était amenée à « estimer les menaces de demain » (pas vraiment gênant pour un géant de l'armement pour qui l'opposition à la guerre est une menace !).

Lockheed Martin est aussi intimement lié au fonctionnement de l'Agence de sécurité nationale (NSA), qui est le premier réseau d'espionnage américain. En plus de fabriquer des satellites espions pour la NSA, la société est en charge du « Project Groundbreaker » (Projet Pionnier), une modernisation du réseau informatique et téléphonique interne de l'Agence, programmée sur 10 ans, pour un montant de 5 milliards de dollars.

Pendant que Lockheed Martin est peut-être en train de vous surveiller chez vous (c'est mon candidat personnel au titre de « Big Brother » du XXIème siècle), à l'étranger la société est impliquée dans des activités douteuses qui vont bien au-delà du simple fait de fournir des armes à des régions en conflit. Outre les interrogateurs recrutés, on le sait, pour les prisons américaines à l'étranger, de Guantanamo à l'Afghanistan (et les accusations d'abus qui allaient avec), le vrai scandale qui entoure l'entreprise est qu'elle a supervisé un programme d'assassinats au Pakistan.

A l'origine, cela ne devait être qu'une opération de recueil d'informations à l'aide d'entreprises privées chargées de récupérer des données que la CIA et les autres services de l'intelligence US ne pouvaient censément pas obtenir seuls. En fait, il s'avéra que les informations fournies par ces entreprises servaient aux Forces spéciales de l'Armée US pour leurs opérations de chasse et de liquidation des chefs talibans ou présumés tels. Les entreprises privées impliquées étaient sous la responsabilité de Lockheed Martin, suite à un contrat de 22 millions de dollars avec l'Armée US. Deux petits problèmes, soulignés par le journaliste du New York Times, Mark Mazetti : « l'armée américaine n'est pas autorisée à opérer au Pakistan, et les règles du Pentagone interdisent à l'armée de sous-traiter des missions d'espionnage à des entreprises privées ». Comme dans le scandale Iran/Contras au cours des années 1980, qui a vu Oliver North établir un réseau de sociétés-écrans afin de contourner la loi interdisant la livraison d'armes à des groupes paramilitaires au Nicaragua, l'armée a utilisé Lockheed Martin pour échapper aux règles limitant les activités militaires et de renseignement américaines au Pakistan. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'un des responsables de réseau chapeauté par Lockheed Martin soit Duane « Dewey » Claridge, un ancien de la CIA mouillé jusqu'au cou dans l'affaire des Contras.

.Un Big Brother du XXIème siècle.

Les interventions de Lockheed Martin en politique étrangère ont un côté plus avenant : recrutement d'observateurs pour les élections en Bosnie et en Ukraine, tentative de réforme du système judiciaire au Libéria, participation à l'élaboration de la constitution afghane. Ces projets ont pour l'essentiel été réalisés sous l'égide de la division PAE de l'entreprise (Pacific Architects and Engineers), une société qui, avant qu'elle ne soit absorbée par Lockheed Martin, s'est enrichie grâce à la construction et à l'entretien de bases militaires pendant la guerre du Vietnam.

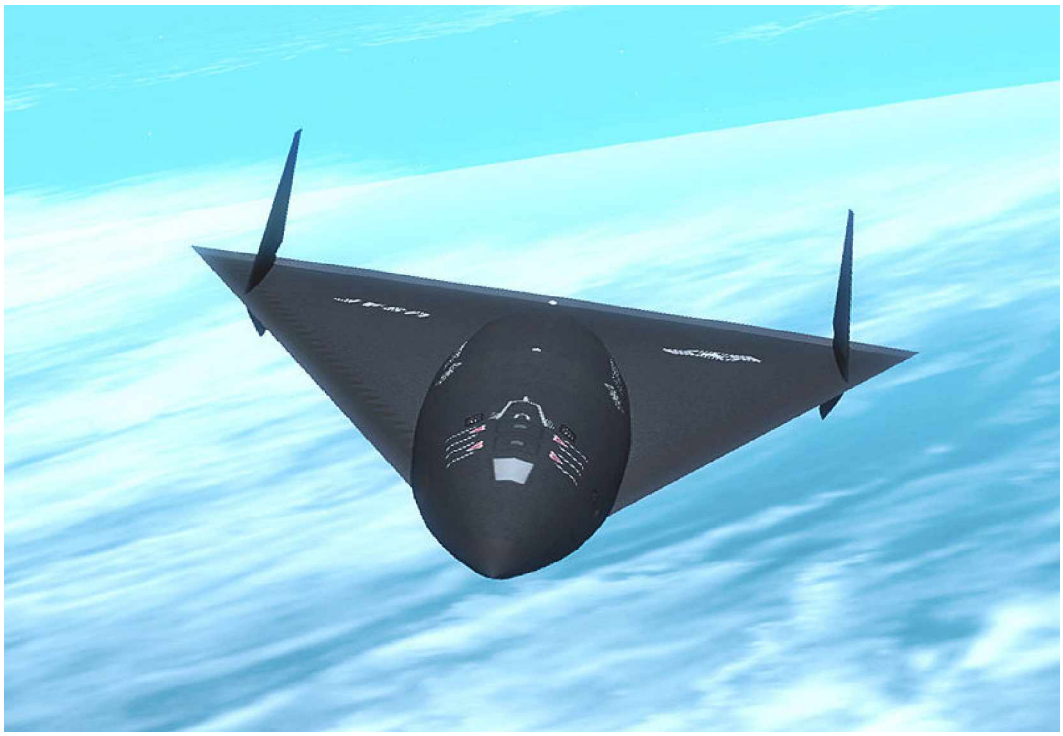
Toutefois, le côté « soft power » des activités de Lockheed Martin (tel que décrit sur son site web) risque de perdre beaucoup d'importance, l'entreprise ayant mis PAE en vente. Mais n'ayons aucune crainte : la perte des revenus générés par ces activités sera plus que compensée par un nouveau marché pluriannuel de 5 milliards de dollars passé avec l'armée US pour fournir un soutien logistique aux Forces spéciales américaines dans des dizaines de pays.

Tout ce qui précède n'est qu'un petit résumé des activités de Lockheed Martin. Il faudrait plusieurs volumes pour rendre compte de toute l'étendue de ce véritable « gouvernement de l'ombre ». Lockheed Martin n'est-il pas le premier fournisseur non seulement du Pentagone, mais aussi du ministère de l'Energie, le deuxième du Département d'Etat, le troisième de la NASA, le quatrième du ministère de la Justice et de celui du Logement et Développement urbain ? Rien que de dresser la liste des organismes gouvernementaux et quasi-gouvernementaux avec lesquels la société a passé des marchés relève de la gageure mais voici néanmoins une liste partielle : ministère de l'Agriculture, Bureau de l'Aménagement du territoire, Bureau du Recensement, Garde-côtes, ministère de la Défense (comprenant l'Armée de terre, la Marine, les Marines, l'Armée de l'air, l'Agence de défense antimissile), ministère de l'Education, ministère de l'Energie, Agence de protection de l'environnement, Administration fédérale de l'aviation, FBI, Département fédéral de technologie, Food and Drug Administration, Administration des services généraux, Service géologique, ministère de la Sécurité intérieure, Bureau des Affaires indiennes, Fisc, NASA, Institut national de la santé, Département d'Etat, Administration de la sécurité

sociale, Douanes, Poste, ministère des Transports, Agence de sécurité des transports, ministère des Anciens Combattants.

Quand le président Eisenhower, il y a cinquante ans, a mis en garde contre les dangers de « l'influence illégitime, voulue ou non, exercée par le complexe militaro-industriel », il était loin de se douter qu'un seul marchand d'armes s'immiscerait à ce point dans tant d'aspects de la vie des américains. Lockheed Martin a fait de l'inquiétante prophétie d'Eisenhower lancée au milieu du siècle dernier une réalité au XXIème siècle : rien de ce que fait le gouvernement n'échappe plus au « Big Brother » militaro-industriel.

William D. Hartung.



Ci-dessus : l'hypothétique « projet noir », le SR-91 Aurora (vue d'artiste).

LES CONFINS.COM

DOSSIER N°53
Phénomène ovni

LE SR71 ET LA RETRO-INGENIERIE
Ou comment tirer profit d'une technologie exotique.

Un article de Monsieur Thierry Gay.
(relecture et mise en forme des textes, Daniel Robin. www.lesconfins.com)