

## La zone 51 n'existe pas : circulez, il n'y a rien à voir (gouvernement US)

La création de la zone 51 revient à l'initiative de [Richard M. Bissell Jr.](#), officier de la [CIA](#) qui était alors chargé de superviser le développement des [avions espions U-2](#), cherchait un site idéal afin d'y effectuer les vols d'essai et former les pilotes. Il repéra pour la première fois la zone lors d'une mission de reconnaissance aérienne au-dessus du Nevada en avril 1955, en compagnie d'un représentant de l'[US Air Force](#) et de deux autres personnes. Les quatre hommes se posèrent ce jour-là près d'une vieille piste à l'abandon à la lisière de [Groom Lake](#), non loin du [site d'essais nucléaires du Nevada](#). Richard Bissell demanda alors à l'amiral [Lewis Strauss](#) qui présidait la [Commission de l'énergie atomique](#) (AEC) d'acquérir le terrain, ce qu'il fit aisément. Le président [Eisenhower](#) approuva également l'ajout de ce terrain désertique, connu sous son appellation cartographique de zone 51, au site d'essai du Nevada<sup>3</sup>.

## Les opérations à Groom Lake

La base militaire de *Groom Lake* n'est pas une base conventionnelle et des escadrilles de première ligne n'y sont pas déployées. Elle est utilisée pour le développement et les essais de nouveaux appareils. Lorsque ceux-ci sont acceptés par l'[USAF](#), leur exploitation est transférée à une base militaire conventionnelle. *Groom Lake* serait aussi la résidence permanente d'un petit nombre d'appareils d'origine [soviétique](#) obtenus par divers moyens qui sont étudiés et utilisés pour l'entraînement des pilotes américains.

Des satellites soviétiques ont photographié la zone 51 durant la [guerre froide](#), mais ces images ne permettent que des conclusions modestes à propos de la base.

Des images plus récentes obtenues par des satellites commerciaux démontrent que la base a gagné en surface, mais ne montrent rien d'exceptionnel.

Le lac Groom était utilisé pour des pratiques d'artillerie et de bombardement pendant la [Seconde Guerre mondiale](#) et a ensuite été abandonné jusqu'en [1955](#), quand il fut sélectionné par la division [Skunk Works](#) de la compagnie [Lockheed](#) comme l'endroit idéal pour tester son futur [avion espion U-2](#). Le lit du lac asséché était une piste idéale pour opérer l'appareil à ses débuts et les chaînes de montagnes de la vallée Emigrant ainsi que le périmètre de sécurité entourant le NTS permettaient de faire ces tests à l'abri des regards curieux.

Lockheed construisit une base à *Groom Lake* qui n'était guère plus que quelques abris et ateliers avec une constellation de maisons mobiles pour héberger la petite équipe y travaillant. Le premier U-2 vola au-dessus de *Groom Lake* en août [1955](#) et des U-2 sous le contrôle de la [CIA](#) commencèrent à survoler le territoire soviétique dès le milieu de 1956.

À cette époque, les essais nucléaires du NTS étaient encore faits à l'air libre. Les opérations du U-2 furent souvent interrompues en [1957](#) par la série de tests atomiques [Plumbbob](#) qui fit sauter deux douzaines de bombes sur le NTS. L'explosion Plumbbob-Hood, le [5 juillet](#), répandit des débris radioactifs sur *Groom Lake* et en força l'évacuation temporaire.

Comme la mission principale de l'avion U-2 était de survoler l'[URSS](#), il opéra par la suite principalement à partir de bases près de la frontière soviétique, incluant [Incirlik Air Base](#)<sup>5</sup> en [Turquie](#) et [Peshawar](#)<sup>6,7</sup> au [Pakistan](#).

## **Programme OXCART / A-12 / SR-71 / D-21**

Avant même que le développement du U-2 ne soit terminé, les ingénieurs de Lockheed commencèrent à travailler sur son successeur : le projet « [OXCART](#) » de la CIA, un appareil de reconnaissance à haute-altitude pouvant filer à mach 3 et qui aboutira au fameux [SR-71 Blackbird](#) (projet « Senior Crown »). L'USAF dirigeait en parallèle un projet qui devait développer un chasseur (projet [YF-12 A](#), abandonné) et un bombardier (jamais réalisé) basés sur le même prototype. Les caractéristiques de vol et besoins en entretien du SR-71 demandèrent une expansion massive du complexe de *Groom Lake*. Le prototype

du [A-12](#) fit son premier vol officiel le [30 avril 1962](#), après un premier essai officieux 4 jours plus tôt. À ce moment, la piste principale avait été allongée à 2 600 m, et le personnel de la base comptait maintenant plus de 1 000 personnes. Il y avait des réservoirs pour stocker le carburant spécial destiné à cet avion, une tour de contrôle, et même un terrain de baseball. La sécurité avait aussi été grandement améliorée. La petite mine de fer dans le bassin Groom fut fermée et le territoire autour de la vallée fut classé à usage militaire exclusif. *Groom Lake* vit les premiers vols de toutes les variantes majeures du programme : le [A-12](#), le [RS-71](#) (renommé SR-71 par le commandant en chef de l'armée de l'air, [Curtis LeMay](#)), le prototype du chasseur [YF-12 A](#) ainsi que le projet « Senior Bowl » de [drone](#) supersonique [D-21 Tagboard8](#) qui devait être lancé depuis l'arrière d'un A-12 modifié ou d'un [B-52](#).

## **Programme Have Drill / Have Ferry / Have Doughnut (MiG-17F / MiG-21)**



Un [MiG-21](#).

À la fin de la [guerre de Corée](#) un pilote nord-coréen déserta et se rendit aux Américains<sup>9</sup>. Son appareil, un [MiG-15](#) fut étudié sur la base de l'armée de l'air de [Wright-Patterson](#) en [Ohio](#). À la suite du succès de cette entreprise, et faisant de nouveau face à ces appareils soviétiques lors de la [guerre du Viêt Nam](#), les États-Unis décidèrent de se procurer des exemplaires des avions utilisés par les pilotes de la [République démocratique du Viêt Nam](#) dans le but de trouver leurs points faibles et de parfaire l'entraînement des pilotes américains qui devaient les affronter.

En [1968](#), les États-Unis empruntèrent à Israël un [MiG-21](#) d'origine [irakienne](#), dans le cadre du projet « Have Doughnut ». En [1969](#), ce fut au tour de deux chasseurs [MiG-17F](#) d'origine syrienne d'être étudiés. L'un d'eux fut baptisé projet « Have Drill », et l'autre, projet « Have Ferry ». Les trois appareils furent

étudiés à *Groom Lake*[10](#) et rendus à l'armée de l'air israélienne à la fin des exercices.

## Programme Have Blue / Senior Trend / F-117

Le premier prototype de [chasseur furtif](#) *Have Blue*, un petit cousin du [F-117 Nighthawk](#), vola à *Groom Lake* à la fin de [1977](#). Les essais sur cette série de prototypes ultra-secrets s'y déroulèrent jusqu'au milieu de l'année [1981](#), lorsque les essais laissèrent leur place à la production initiale de chasseurs F-117. En plus des tests de vol, le complexe de *Groom Lake* servait à vérifier le profil radar de l'appareil, les tests d'armements du F-117 ainsi que l'entraînement du premier groupe de pilotes de F-117 de l'armée de l'air américaine. Par la suite, les opérations en service des F-117 furent déplacées dans le complexe *Tonopah Test Range* situé dans le nord-ouest du NAFR ([37° 47' 51" N, 116° 47' 00" O](#)) et finalement à la [base militaire de Holloman](#), au [Nouveau-Mexique](#).

## Programmes subséquents

Depuis la mise en service du F-117, les activités à *Groom Lake* ont continué sans relâche. La base et les pistes qui s'y rattachent ont été agrandies, et les vols quotidiens en provenance de Las Vegas transportant le personnel civil ont toujours lieu. Certains analystes affirment que selon les photos satellites récentes, la base aurait un personnel vivant sur place d'environ 1 000 personnes avec autant qui voyagent de Las Vegas tous les jours. En [1995](#), le gouvernement américain agrandit le périmètre d'exclusion autour de la base pour inclure des sommets adjacents qui permettaient aux curieux d'avoir une vue sur la base. Depuis, une visibilité limitée du complexe n'est possible que depuis quelques sommets éloignés, particulièrement le mont Tikaboo ([37° 20' 40" N, 115° 21' 32" O](#)), à environ 42 km à l'est.

Certaines rumeurs supposent que les appareils testés à *Groom Lake* incluraient certains drones secrets, un petit appareil furtif de transport de troupes à décollage et atterrissage vertical, des [missiles de croisière](#) furtifs, ainsi que l'hypothétique appareil hypersonique [Aurora](#). Certains disent aussi que l'avion furtif de démonstration [Tacit Blue](#) aurait aussi été initialement testé à *Groom Lake*.

# Les employés de la zone 51

La compagnie Edgerton, Germeshausen and Grier, Inc., maintenant connue sous le nom d'[EG&G](#), opère d'un terminal privé à l'[aéroport international McCarran](#) de [Las Vegas](#). Un certain nombre d'appareils sans identification font quotidiennement la navette entre McCarran et divers endroits à l'intérieur de la NAFR.

Ces appareils utiliseraient l'appel radio JANET (par exemple : JANET 6), qui serait un acronyme pour « Joint Air Network for Employee Transportation » (Réseau conjoint de transport aérien d'employés) ou bien, peut-être à la blague « Just Another Non-Existant Terminal » (Encore un autre terminal qui n'existe pas).

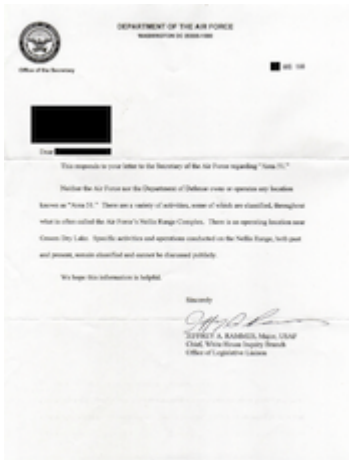
Selon les annonces que l'EG&G place dans les journaux de Las Vegas pour recruter des pilotes de ligne avec expérience, les intéressés doivent subir une enquête de sécurité du gouvernement et s'ils sont choisis, ils peuvent toujours revenir dormir à Las Vegas.

Ces avions, peints en blanc avec une bande rouge (couleurs de la compagnie [Western Airlines](#), aujourd'hui disparue), incluent des [Boeing 737](#) et plusieurs petits jets privés. Il est à noter que ces avions n'ont aucun numéro distinctif, à la différence de la plupart des avions transportant des passagers. Selon leur numéro d'enregistrement, ils appartiennent à diverses compagnies civiles de location d'avions. Ils feraient la liaison vers *Groom Lake*, *Tonopah Test Range*, d'autres endroits dans le NAFR et peut-être vers les bases de [Palmdale](#) et [China Lake](#) en [Californie](#).

Des observateurs qui ont compté les départs et les voitures dans le parc de stationnement de la EG&G à McCarran estiment que plus de 1 000 personnes utilisent les vols JANET chaque jour.

Pour les quelques employés résidant dans les villages avoisinant le NAFR, un autobus peint en blanc effectue le trajet le long de la route 375 et de la *Groom Lake Road*. Personne ne sait si ces gens sont des employés de la zone 51 ou d'autres installations du NTS. L'autobus fait des arrêts dans les villages de [Crystal Springs](#), [Ash Springs](#), et [Alamo](#).

# La position du gouvernement sur la zone 51



Une lettre de l'USAF répondant à une requête concernant la zone 51.



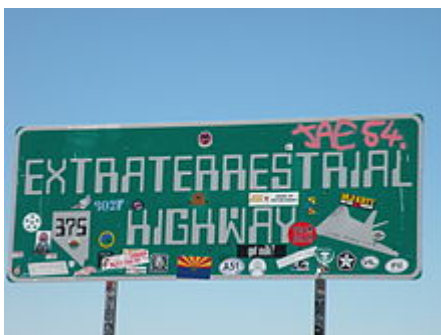
Il existe de nombreuses tours de sécurité sur les montagnes qui entourent la zone 51. Il est aussi possible d'observer des véhicules de sécurité qui surveillent constamment les nombreuses entrées de la base.

**Le gouvernement américain reconnaît l'existence du complexe de *Groom Lake*, mais ne se prononce pas sur ce que l'on y fait. Contrairement au reste de la NAFR, la zone entourant le lac Groom est hors-limite de façon permanente au trafic aérien civil et militaire régulier. Même les pilotes de l'armée de l'air qui s'entraînent dans la NAFR sont sévèrement réprimandés s'ils s'aventurent dans la « boîte » nommée R4808E entourant l'espace aérien de *Groom Lake*.**

La sécurité au sol du périmètre est assurée par des gardes en uniforme employés par la firme EG&G qui patrouillent dans des camionnettes [Jeep Cherokee](#) blanches ou des camionnettes [Ford](#) ou [Chevrolet](#) couleur sable. L'uniforme des gardes leur a valu le surnom de « camo dudes » (mecs camouflés).

Bien que les gardes soient armés de fusils d'assaut [M-16](#) et qu'ils soient autorisés à les utiliser, aucun incident violent n'a été rapporté ; les *camo dudes* se contentent habituellement d'escorter les visiteurs à l'extérieur du périmètre et d'attendre le sherif du comté de Lincoln qui leur inflige une amende d'environ 600 \$. Certains ont par la suite reçu des visites d'agents du [FBI11](#) ; d'autres ont été détenus à l'extérieur du périmètre pour avoir simplement pointé leur caméra en direction de la base [12](#). Les gardes sont aidés dans leur tâche par des détecteurs de mouvements et par des hélicoptères [HH-60 Pave Hawk](#). <sup>[réf. nécessaire]</sup>

La base n'apparaît sur aucune carte officielle du gouvernement américain ; la carte topologique de la région ne mentionne que la mine abandonnée des Monts *Groom*, et les cartes d'aviation civile pour l'État du Nevada montrent un grand espace restreint, mais l'incluent dans l'espace aérien restreint de Nellis. De la même façon, la page de l'Atlas National montrant les terres fédérales au Nevada [13](#) ne fait pas la distinction entre la base de *Groom Lake* et le reste des installations de la NAFR. Avant d'être rendues publiques, les images prises par le [satellite Corona](#) dans les années [1960](#) ont été altérées. À la suite de requêtes du public dans le cadre de la [loi sur l'accès à l'information](#), le gouvernement a répondu que ces clichés semblaient avoir été détruits [14](#). Les images prises par le [satellite Terra](#), qui étaient disponibles au grand public, ont été retirées des serveurs web, incluant le service [15](#) de [Microsoft](#), en [2004](#). Les images prises par le satellite [Landsat 7](#) sont toujours disponibles et ce sont celles qui sont utilisées par le programme [Google Maps](#). Des images d'origines autres que la [NASA](#), telles que des images à haute-résolution russes et du système commercial [IKONOS](#) sont aussi disponibles.



L'un des panneaux de la route 375.

Certains logiciels commerciaux permettant aux pilotes de faire leurs plans de vols listent les coordonnées des pistes de la base de Groom Lake sous le nom de



Homey, Nevada, sans toutefois en préciser la teneur.

Le gouvernement de l'État du Nevada, reconnaissant le potentiel touristique, a renommé la section de la route 375 près du village de Rachel « Extraterrestrial highway » (l'autoroute des extra-terrestres).

Bien que les propriétés fédérales à l'intérieur de la base soient exemptes de taxes, les installations appartenant aux propriétaires privés ne le sont pas. Un chercheur a remarqué que la base ne déclarait qu'une valeur de 2 millions de dollars au percepteur d'impôts du comté de Lincoln, qui est incapable d'en faire l'évaluation, n'ayant pas les accréditations nécessaires pour aller sur le site. Plusieurs résidents du comté se sont plaints que la base était un injuste fardeau pour le comté, compte tenu des coûts élevés de la surveillance policière

photos : D.R.

source : wikipedia