

# SIGMA

## « Janvier 1967 - Un OVNI survole Hammaguir ». *Le témoignage de Jean-Pierre Morin*

*Le phénomène a été observé par huit témoins, quatre à courte distance (moins de 300 m) et les quatre mêmes plus quatre autres à moyenne distance (plus de 1 500 m).*

*Les huit témoins circulent dans deux véhicules Citroën 2 CV identiques. Dans le premier véhicule ont pris place Jean-Pierre Morin (JPM, conducteur) et MM. Andrieu, Lapière et Mercier, agents de la Division Fusées-sondes du Cnes.*

*Dans le deuxième véhicule : Maurice Viton (conducteur), Georges Courtès, M. Cruvelier et un quatrième passager, Guy Monnet (sans certitude), astronomes du Laboratoire d'Astronomie Spatiale (LAS) de Marseille.*



*Jean-Pierre Morin (au centre), 14 mois après l'observation, lors du premier lancement du Centre Spatial Guyanais, le 9 avril 1968*

### INTRODUCTION

La Commission SIGMA de la 3AF, créée en mai 2008 et présentée publiquement en octobre 2008, est dédiée à l'étude des PAN (Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés). Dans le cadre de ses activités sur le recueil et l'étude d'observations de ces phénomènes, quatre de ses membres ont recueilli le témoignage de Jean-Pierre Morin, ancien membre de la Direction du Cnes (Centre National d'Études Spatiales) concernant l'observation d'un PAN (pour son auteur, il s'agit plus précisément d'un objet volant ou OVNI) effectuée le 16 janvier 1967 à Hammaguir (coordonnées 30° 52' 22" latitude Nord, 3° 03' 10" Longitude Ouest) à 21h environ (heure locale).

Après le témoignage de Jean Kisling, pilote de chasse, confronté à un PAN en 1947 (voir LA LETTRE 3AF N° 5-2008), voici donc le témoignage d'un spécialiste de l'Espace, responsable à l'époque de la récupération de la pointe scientifique lancée par une fusée Véronique en 1967. Le texte de Jean-Pierre Morin, écrit en novembre 2009 et reproduit ci-après est conforme en tout point à son témoignage oral recueilli ce 18 février dans les locaux de Novespace à Paris. Nous l'avons publié de préférence à la retranscription de son témoignage oral qui, lui, a fait l'objet d'une discussion, au cours de laquelle le témoin a été

amené à préciser un certain nombre d'éléments d'appréciation qui ont ainsi pu être affinés.

### LES CIRCONSTANCES DE L'OBSERVATION

Le phénomène a été observé par huit témoins, quatre à courte distance (moins de 300 m) et les quatre mêmes plus quatre autres à moyenne distance (plus de 1 500 m).

Les huit témoins circulent dans deux véhicules Citroën 2 CV identiques. Dans le premier véhicule ont pris place Jean-Pierre Morin (JPM, conducteur) et MM. Andrieu, Lapière et Mercier, agents de la Division Fusées-sondes du Cnes. Dans le deuxième véhicule : Maurice Viton (conducteur), Georges Courtès, M. Cruvelier et un quatrième passager, Guy Monnet (sans certitude), astronomes du Laboratoire d'Astronomie Spatiale (LAS) de Marseille.

Ce 16 janvier est la veille du lancement d'une fusée Véronique 61M (FU 145 b) prévue le 17 janvier 1967 pour une expérience de lumière zodiacale, avec une pointe scientifique du LAS avec pointeur ACS et caméra UV, dont le responsable est Georges Courtès. Le compartiment de récupération de Space General Corporation (SGC) a été acheté aux États-Unis par Jean-Pierre Morin qui l'a mis en œuvre avec deux agents techniques.

Le programme des opérations a pris du retard. Ce n'est qu'après le coucher du soleil que l'équipe de JPM accède à la passerelle du portique pour placer les allumeurs pyrotechniques qui déclencheront en vol la séparation de la pointe et du propulseur et configurer pour le vol le compartiment SGC. L'opération dure une vingtaine de minutes environ. Les intervenants quittent la passerelle du portique, relayés par l'équipe du LAS qui doit, à son tour, mettre la pointe scientifique en condition de vol. Ils passent par leur « shelter-laboratoire », rangent leurs outils et, comme il se fait tard, montent dans leur 2 CV pour aller dîner, espérant que le mess de la Base-Vie ne soit pas fermé.

## LE RÉCIT DE JEAN-PIERRE MORIN

« Je quitte la Base Blandine avec mes trois passagers par la (seule) route orientée vers l'Est. Il fait nuit noire. Sans Lune.

Je traverse la Base Bacchus, base de lancement des Bélier, Centaure et autres Dragon, inactivée et non éclairée. Deux minutes plus tard, j'oblique vers le Nord, en direction de l'aéroport d'Hammaguir, lui aussi sans lumière. Peu avant l'aéroport, j'oblique à droite vers l'Est sur une route parallèle à la piste d'aviation. À bord du véhicule, la

discussion est animée : ce lancement est la répétition du lancement du 11 janvier qui avait donné lieu à des incidents techniques : ouverture intempestive d'une porte pendant l'ascension atmosphérique, mauvaise ouverture du parachute principal conduisant à un atterrissage brutal, résultats scientifiques partiels. Demain, il nous faut faire un sans-faute ! C'est alors que Mercier, à ma droite, appelle mon attention sur une lumière dans le ciel, basse sur l'horizon, qui se situe légèrement à droite de la route. On dirait un phare d'atterrissage d'un avion qui se pose : rien de surprenant quand on longe une piste d'atterrissage, même si celle-ci est éteinte.

Pourtant, l'aéronef dont le « phare » grossit, devrait traverser notre route mais s'obstine à rester sur notre droite. Pilote moi-même, ayant volé sur beaucoup d'avions dont des Mirage, je me dis que le pilote fait un « vent-arrière » pour atterrir contre le vent. Bizarre : sur le portique, nous avions remarqué qu'il n'y avait pas le moindre souffle de vent.

Soudain, les événements se précipitent : le moteur de ma 2 CV hoquette. Je pense à une panne d'essence mais ma jauge est au trois-quarts pleine. Puis le moteur s'arrête sans que j'aie touché à la clé de contact. Je freine et arrête la 2 CV. Tous quatre, nous jailliss-

sons de la voiture, dont les codes restent allumés. Nos regards se portent vers l'objet qui vient à notre rencontre.

L'absence totale de bruit est le premier élément frappant : dans le désert, on entend une mouche à un kilomètre ; cette absence de bruit implique donc que l'aéronef, qui se dirige vers nous, n'est pas un avion mais plutôt un ballon.

La nuit est sans Lune, sans nuages. À l'œil nu, on voit des dizaines de milliers d'étoiles ; ceux qui sont allés de nuit dans le désert, où l'humidité est inférieure à quarante pour cent, savent à quel point il est difficile de trouver une direction du ciel sans étoile scintillante. Tout aéronef qui se déplace dans un tel ciel occulte les étoiles, son contour apparent s'y dessine ainsi que son fuselage. Au fur et à mesure qu'il s'approche, l'objet prend l'allure d'un dirigeable, une sorte de Zeppelin. Son site, situé à 2° au début de l'observation, évolue de plus en plus rapidement jusqu'à atteindre 45° au moment où il passe devant nous ; cela veut simplement dire que son altitude de croisière est du même ordre de grandeur que la distance qui nous sépare de sa trace horizontale.

Le « dirigeable » est devant nous. Sa longueur est de l'ordre de quatre diamètres apparents lunaires, sa hauteur

### Jean-Pierre Morin

Jean-Pierre Morin est né à Veynes (Hautes Alpes) le 5 juin 1938. Diplômé de l'Ecole Centrale Paris (1962), pilote élémentaire de réserve (PER, 1963), il est affecté à la section Mirage III du CEAM de Mont-de-Marsan et effectue de nombreux vols en Mirage IIIB biplace.

En 1964, il entre à la division « Fusées-Sondes » du Cnes où il est chargé successivement des fusées à propulsion liquide (Véronique AG1, puis 61, puis Vesta), des modules de récupération par parachute Sud-Aviation, puis Space General(USA), puis Latécoère.

De 1965 à 1967, il participe à de nombreux lancements de fusées à Hammaguir ; en novembre 1966 notamment, deux fusées à poudre Titus filent une éclipse solaire au dessus de l'Argentine et en mars 1967, les guenons Martine et Pierrette sont récupérées vivantes, grâce à un nouveau système de récupération par aérofreins Latécoère.

En 1968, Jean-Pierre Morin entre à la Direction des Programmes du Cnes (Directeur André Lebeau), chargé de suivre l'évolution des programmes de lanceurs en France (Diamant), en Europe (Europa II et III) et dans le monde (USA, URSS). Le 9 avril 1968, il participe au premier lancement de fusée au Centre Spatial Guyanais (avec récupération

de la pointe en mer). En février 1972, il est nommé pendant trois mois membre du groupe LIIS, dont le projet sera adopté par l'Europe Spatiale le 31 juillet 1973 et sera rebaptisé Ariane. Il est muté en septembre 1973 au Centre Spatial Guyanais comme Chef de Division Adjoint des Opérations puis comme Chef de la Division Méthodes-Développement, créée en 1976 pour mettre en conformité le CSG (Centre Spatial Guyanais) avec les exigences du programme Ariane : Planification, Assurance et Contrôle de Qualité, Renouvellement des équipements trop anciens. Le 24 décembre 1979, il participe au premier lancement d'Ariane depuis Jupiter 1. De 1983 à 1985, il est muté au Secrétariat Général de la Défense Nationale comme chargé de mission Espace. Il revient au CSG en 1986 comme Directeur-Adjoint, chargé des fonctions « Finances Personnel Environnement Socio-Economique, Relations Publiques », fonctionnaire de Défense Délégué pour la protection d'Ariane contre la malveillance humaine. De 1993 à 2000, fonctionnaire de Défense du Cnes, membre du Comité de Direction, il assiste à ces titres à tous les lancements d'Ariane jusqu'en octobre 2000. Jean-Pierre Morin est Chevalier de la Légion d'Honneur et Officier de l'ordre du Mérite.

# SIGMA

## « Janvier 1967 - Un OVNI survole Hammaguir ». (Suite) Le témoignage de Jean-Pierre Morin

d'un diamètre. Toujours pas le moindre bruit ni le moindre souffle de vent. Je distingue nettement, surtout vers l'avant, des flammèches multicolores (oranges, vertes, bleues, rouges) que j'interprète comme une ionisation de l'air ambiant. Pas de trace de propulsion chimique. La vitesse estimée de l'objet est de l'ordre de dix à vingt kilomètres à l'heure. Extrêmement lent!

Les quatre témoins restent muets, sans doute sidérés par ce qu'ils voient. Moi le premier: en fait j'ai oublié leur présence. Seule anomalie physique: de tous petits tintements cristallins dans l'oreille, du genre de ceux que l'on entend en plongée sous-marine.

L'objet s'éloigne maintenant. On ne distingue plus les flammèches mais celles-ci sont intégrées en un phare jaunâtre analogue à celui détecté dans la phase d'approche, ce qui semble prouver que ce que j'appelle l'ionisation, seule source lumineuse vue de près est en fait isotrope.

Je n'ai pas aperçu de hublot. L'objet s'éloigne de plus en plus et à maintenant un aspect semblable à celui qu'il avait lorsque Mercier m'a alerté.

Soudain sur notre droite, au sol, dans le lointain, deux phares dans la nuit. Il me faut quelques secondes pour réaliser que c'est l'équipe Courtès qui, une fois son intervention terminée, rentre à la Base-vie pour dîner. On entend nettement le bruit de la 2 CV qui est au moins à deux kilomètres.

Un vrai bonheur: quatre astronomes à bord! Ils vont pouvoir nous expliquer cette chose qui est devenue dans le ciel une planète comme Vénus (moins brillante toutefois). Pourvu que la lumière tienne, le temps qu'ils arrivent jusqu'à nous.

Je me dis que notre temps d'observation est peu ou prou le temps qu'ils ont passé sur la passerelle (temps qu'ils me confirmeront, de l'ordre de vingt minutes). Je m'attends à ce que leur véhicule subisse la même agression (magnétique?) que le nôtre. Il n'en est rien: l'objet, qui a continué sa route linéaire, est loin maintenant. D'ailleurs sa trajectoire l'a amené à passer à proximité de la Véronique érigée sous son portique.

Sur une carte, prolongeant la route qui passe devant la piste d'aviation et que l'objet a parfaitement suivie, on peut voir qu'il est passé à moins de cinq cents mètres de la fusée! Se pourrait-il qu'une puissance étrangère, Union Soviétique ou États-Unis, ait envoyé un « vol » de reconnaissance pour évaluer la fusée? Improbable... quoique l'on vienne de vivre une décennie de surprises soviétiques.

La 2 CV des astronomes a, comme je l'ai fait vingt minutes plus tôt,

tourné à droite et vient vers nous: ils n'ont rien remarqué. L'objet est au loin, derrière eux. Ils nous remarquent et s'arrêtent goguenards: « alors, le Cnes: en panne? » Je les presse de sortir de leur véhicule et leur désigne l'objet, encore bien visible, presque statique. Ils le repèrent instantanément... et deviennent muets à leur tour.

Il est vrai que je leur raconte tout ce que nous avons vu depuis vingt minutes. Le premier qui s'exprime est Courtès: « On dirait un ballon éclairé de l'intérieur » J'assure pour l'avoir vu de près qu'il n'y a pas de source lumineuse interne mais une ionisation externe peu fréquente chez les ballons. Soudain, l'objet amorce un virage à gauche: son site cesse de décroître et se met à grimper, d'abord lentement puis de plus en plus vite. L'objet défile devant les étoiles avec une grandeur d'étoile: il n'a plus de contour apparent. Les astronomes contemplent le spectacle bouche bée. Courtès et Viton avouent ne plus rien comprendre à ce qu'ils voient. Pourtant le ciel est leur métier!

L'objet, après avoir décrit une trajectoire en S se stabilise en direction du Sud-Ouest, à environ 60° de site. Sa taille diminue et la lumière s'éteint sur place comme si l'objet se déplaçait radialement et s'éloignait de la Terre. La phase de montée en site a duré un quart d'heure environ. D'ailleurs, Courtès et Viton indiquent précisément dans le ciel l'endroit où l'objet a disparu. J'avoue ne pas l'avoir retenu mais ils s'en souviennent sûrement.

Nous reprenons nos véhicules. Ma 2 CV a vrombi au premier coup de démarreur. Nous avons dîné ensemble au mess de la Base-Vie. Les astronomes n'ont rien dit, presque vexés de n'avoir su expliquer ce qu'ils avaient vu dans le ciel. J'ai à nouveau répété mon histoire; contredit sur un seul point par les trois autres témoins qui estimaient que l'objet nous avait vus et avait entamé une manœuvre d'évitement; Je leur ai expliqué qu'ils avaient été victimes d'un effet d'optique.

Je savais de quoi je parlais. En 1963, moins de quatre ans auparavant, affecté à la section d'essai des Mirage 3, j'avais assisté dans l'année à une vingtaine de passages de ces Mirage à très basse vitesse. Chaque fois, c'était la ruée, des pilotes pourtant blasés aux secrétaires, pour assister au spectacle. Un petit point vers l'Ouest qui grossit, se présente en entrée de piste à cent mètres d'altitude, ralentit tout en restant à cette altitude en augmentant de plus en plus son assiette. Et l'avion passe devant une assemblée experte à l'extrême limite

du décrochage, donnant l'impression d'une certaine instabilité dans son cap, rectiligne pendant toute l'expérience! Les variations de site et gisement, corrélés à la distance, se sont gravées dans mon cerveau: je peux affirmer que la trajectoire de l'objet d'Hammaguir était similaire à celle des Mirage « basse vitesse » de Mont-de-Marsan.

À quatre détails près:

- la forme
- la vitesse très inférieure;
- l'absence de bruit;
- et surtout l'absence d'assiette de l'objet dont l'axe principal était, au moment de nous dépasser, strictement parallèle au bord de la route: l'assiette était donc nulle. Le matin du 17 janvier, nous avons eu d'autres chats à fouetter. J'ai simplement vérifié qu'il n'y avait pas eu d'activité chez les militaires de la Base, la veille au soir, même pas d'activité ballon, météo par exemple. Après un décompte sans histoire, Véronique, sa pointe scientifique et le compartiment de récupération ont fait un absolu sans faute, à tel point que la même pointe a revolé le 4 avril 1967, 77 jours seulement après!

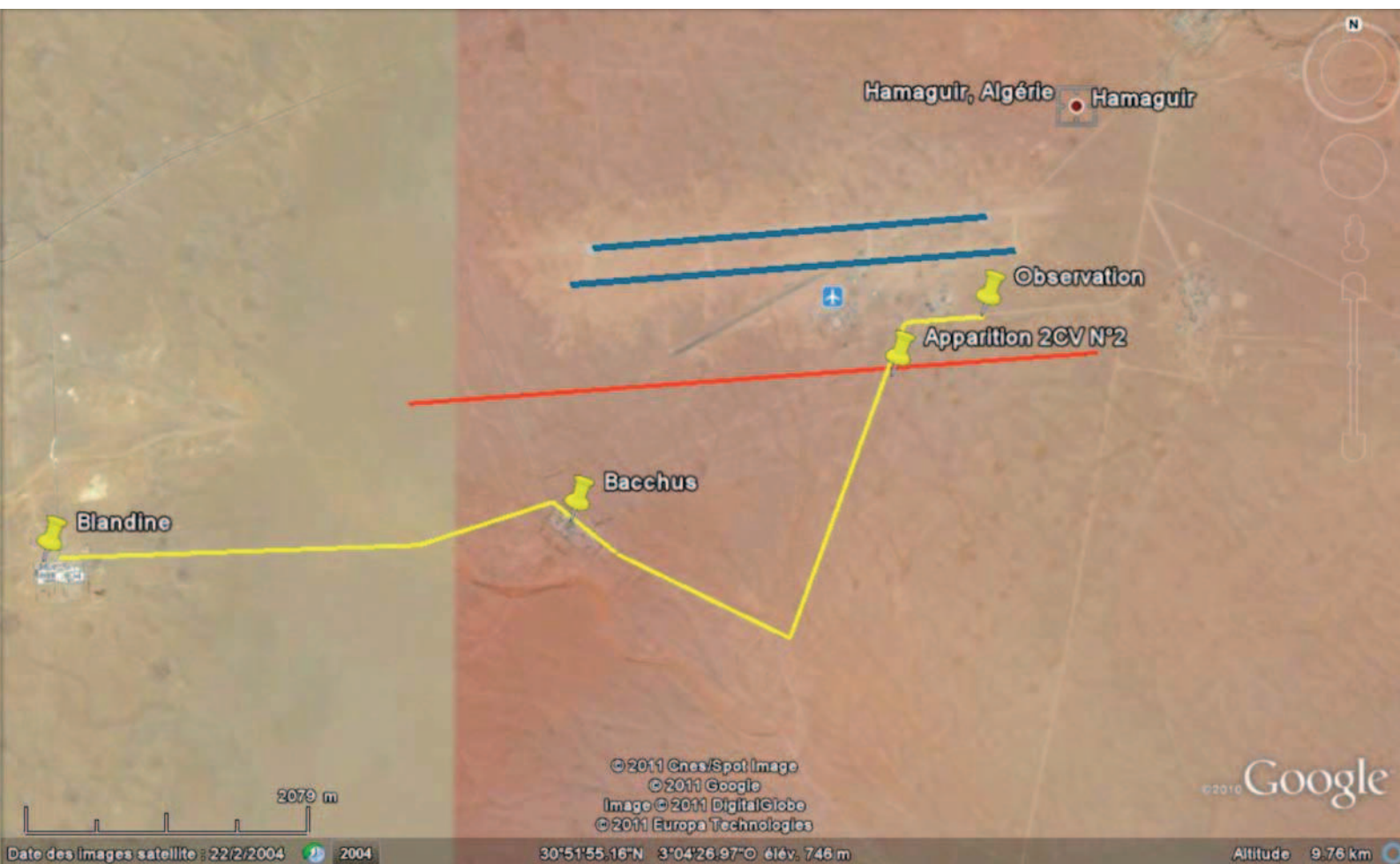
### ÉPILOGUE

Abreuvés de données scientifiques, les astronomes ne furent pas disposés à écrire quoique ce soit sur leur observation. Quant à moi, de retour à Brétigny, je n'ai rien fait, ne sachant à qui déclarer mon observation. Les personnes à qui j'en parlais me firent rapidement comprendre que si je voulais faire carrière au Cnes, il valait mieux ne pas raconter d'histoires de brigands. Après tout, au Sahara, j'avais pu simplement avoir été victime... d'un mirage.

En 1968, muté à la Direction des Programmes, je constate que Claude Poher essaye de démystifier le problème des OVNI. Je lui donne mon témoignage, environ deux ans après les faits, et l'aide même dans certaines enquêtes qui s'avéreront être des illusions d'optique pour de nombreux témoins. Muté à Kourou, je cesse de m'occuper du problème, fortement incité que je suis par Jean Gruau à ne plus évoquer devant des tiers les événements du 16 janvier 1967, sous peine de perdre toute crédibilité auprès de mes interlocuteurs.

Aujourd'hui, je ne risque plus rien. C'est pourquoi j'ai revisité mon passé en étant très surpris que le souvenir de cette longue vision nocturne soit resté à ce point vivace dans mon esprit: comme si c'était hier! ■

Jean-Pierre Morin  
2 novembre 2009



**Reconstitution sur Google-Earth des caractéristiques de l'observation.**

Sont indiqués :

- le trajet suivi par la 2 CV N° 1 et le point d'observation (en jaune);
- la position de la 2 CV N° 2, lorsqu'elle apparaît aux occupants de la 2 CV N° 1;
- le terrain d'aviation d'Hamaguir (en bleu);
- le trajet observé du PAN (en rouge).

Au cours de la discussion, un certain nombre d'éléments ont été précisés :

- La trajectoire de l'objet : Elle est rectiligne, parallèle à la route du lieu d'observation. Elle passe au plus près à 300 m des observateurs pour se diriger vers le pas de tir Blandine et passer à moins d'un kilomètre de la fusée Véronique, située approximativement à 5 - 7 km.
- les caractéristiques de l'objet volant :
  - le « dirigeable » a la forme d'un cigare de longueur 4 diamètres lunaires, de hauteur 1 à 1,5 diamètre lunaire;
  - la partie interne à contre-jour d'étoiles

est noire, sans hublots visibles;

- les flammèches multicolores situées à l'avant et à l'arrière sont à l'origine de la lumière « blanche » observée de loin, lorsque l'avant et l'arrière de l'objet sont vus de face;
- contrairement à l'aspect léger d'un dirigeable dont la trajectoire semble un peu fluctuante, l'objet a une apparence massive et garde une trajectoire bien rectiligne;

- « les tintements cristallins dans l'oreille » : Ils ressemblent aux grésillements métalliques à haute fréquence qu'on peut entendre sous l'eau lors d'une plongée sous-marine au passage d'un bateau à moteur;
- La surveillance radar : Elle n'était pas activée ce soir-là. Elle ne le sera que le lendemain pour le lancement de la fusée Véronique.
- Les différents témoignages de Jean-Pierre Morin :

En 1968, alors qu'il appartenait

à la Direction des programmes du Cnes, JPG a fait un premier témoignage à M. Claude Poher auquel M. Lebeau, alors Directeur scientifique du Cnes avait confié l'étude des PAN. Claude Poher s'était fixé comme objectif de démystifier le problème des OVNI's en trois mois. Il a étudié tous les rapports de gendarmerie disponibles et a été obligé de reconnaître que, parmi les observations inexplicables, ses statistiques montraient que plus celles-ci étaient faites à courte distance, plus elles étaient crédibles et donc définitivement inexplicables.

En 1977, alors affecté au Centre de Kourou, JPM a fait à nouveau un témoignage à la demande de Claude Poher, cette fois-ci sous hypnose et devant témoins, cette procédure étant censée faire ressortir des détails qui auraient pu être « oubliés » avec le temps. Ce témoignage, transmis au GEPAN, dont la création remonte à cette époque reste introuvable au Cnes.