

UN GRAND SERVITEUR DE L' AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE



Marius VERNISSE (Cluny 1913)

Commandeur de la Légion d'honneur
Ancien Membre du Comité de la
Société

Décédé le 12 juillet 1954

De gauche à droite, M. L'Ing. Gal MAZER, Directeur technique et industriel de l'Aéronautique. M. L'Ing. Gal VERNISSE, M. CRISTOFINI (Défense Nationale), M. LECOMPTE, de la SNCAN (Le Bourget, Exposition d'Aviation, 1953).

Le Groupe des Gadzarts de l'Aéronautique vient de perdre, en la personne de l'ingénieur général VERNISSE l'un de ses membres les plus prestigieux. Il est malaisé d'entrevoir actuellement les conséquences que sa disparition va appeler à longue échéance.

Il fut le premier parmi les rares Gadzarts à entrer dans l'un de ces grands Corps d'ingénieurs d'État aussi fermés que puissants : celui des Ingénieurs militaires de l'Air, et le seul à y être parvenu au rang de général à trois étoiles.

Rarement, cependant, une telle ascension a aussi peu grisé un homme. Isolé dans un milieu qu'il avait, certes, contribué à créer, mais où nos camarades sont l'exception, il aurait pu chercher à effacer ce qui, aux yeux de certains, pouvait être considéré comme une tache originelle ; tout au contraire, il resta très fidèle à sa formation première, et, aidé de sa forte personnalité, il fut à l'origine des excellentes relations qui ont régné entre l'École Nationale Supérieure d'Aéronautique et les Écoles d'Ingénieurs Arts et Métiers, lesquelles, avec Vernisse, donnèrent à la première une lignée de majors.

Les grands bénéficiaires de cette fidélité furent les Gadzarts de l'Aéronautique, et le Groupe professionnel ne peut manquer de noter la coïncidence qui fit de sa dernière réunion à laquelle l'Ingénieur général Vernisse avait assisté — celle du 6 avril — une grande démonstration de cohésion et d'amitié.

En dehors de ces manifestations extérieures où il apportait son intelligente simplicité, en dehors de l'aide qu'il a assurée à de nombreux Gadzarts en début de carrière, l'une des preuves les plus sûres peut-être, et la plus discrète sans doute, de son attachement à ses camarades de formation, c'est qu'il en parlait fréquemment chez lui, au point que, dans le silence de la chambre mortuaire où nous étions recueillis, Mme Vernisse pouvait citer les noms de « ses Gadzarts », ceux dont il s'est

entouré, qu'il a lancés et qui, pour beaucoup, lui doivent leur carrière.

Mais sa disparition prématurée a été aussi vivement ressentie dans d'autres milieux. L'église Saint-Augustin était pleine d'une foule venue lui rendre l'hommage qu'elle accorde spontanément aux hommes de grand mérite et de grand cœur. Plusieurs ministres ou anciens ministres, de nombreux ingénieurs généraux et ingénieurs en chef de la Direction technique et industrielle ou des circonscriptions aéronautiques, la presque totalité des présidents et directeurs de Sociétés aéronautiques, désignaient l'Ingénieur général Vernisse comme l'un des tout premiers d'entre eux et affirmaient le haut rang qu'il tenait dans la Nation française.

Son désir formel de simplicité ne pouvait retenir l'Armée de l'Air de lui rendre avec pompe l'hommage qu'elle doit à ses généraux défunts. C'est pourquoi le seul discours prononcé à Paris fut celui de l'Ingénieur général Mazer, directeur technique et industriel au Ministère de l'Air.

Au moment où le corps quitta la place Saint-Augustin, noire d'une foule d'amis mêlée de curieux attirés par la compagnie et la musique de l'Air rendant les honneurs ; quand retentit la *Marseillaise* et que la mort victorieuse dépouilla enfin le grand disparu de sa légendaire modestie, les Gadzarts présents, ses amis, comprirent la grandeur de son exceptionnelle destinée et réalisèrent qu'ils venaient de perdre l'un de leurs chefs de file.

Il appartenait à quelques-uns de ceux qui l'ont bien connu, et qu'il aimait particulièrement, de retracer sa carrière tout entière vouée à l'aéronautique.

Né en 1896 au Bouchat (Allier), VERNISSE commence des études très brillantes, interrompues par la guerre de 1914-1918 où il combat dans l'artillerie de montagne. Grièvement blessé à Verdun en 1916 au cours d'une reconnaissance, il termine la

guerre comme capitaine, chevalier de la Légion d'Honneur et deux citations.

Peu après la signature de l'armistice, il participe à la mission du général Faure envoyée au Japon par le Service du Contrôle des fabrications de l'Aéronautique : 5 décembre 1918-1^{er} octobre 1921.

Alors que l'aviation française était la première du monde, cette mission est à l'origine de la création de l'aviation japonaise. Il y prend une part particulièrement active qui le signale à l'attention des autorités nippones.

Rentré en France, il termine ses études : d'abord aux Arts et Métiers avec la promotion Cluny 19 dont il est major, puis à l'École Supérieure d'Aéronautique dont il sort également major.

VERNISSE entre dans le Corps des Ingénieurs de l'Aéronautique à sa création en 1925.

Dans les fonctions d'ingénieur de marque qui lui sont confiées, il s'attache avec un esprit méthodique et pratique à la surveillance des fabrications d'avions d'observation et de reconnaissance dont la classe à l'époque est mondiale : Bréguet 19, Potez 25, Mureaux R. 2...

Pour les industriels qu'il contrôle, il est à la fois un conseiller sûr, toujours prêt à fournir sa contribution, et un censeur qui ne laisse rien au hasard.

Les prix de revient sont aussi l'objet de ses soins et lorsque M. Albert Caquot décide la création d'un Service Prix et Temps, c'est à VERNISSE qu'il en confie la mission.

Mais il avait laissé une telle impression au Japon, lors de son premier séjour, que le Gouvernement nippon le sollicite en 1929 pour une deuxième mission qui durera quatre ans (25 décembre 1929 au 4 septembre 1933) et prendra une place capitale dans sa carrière.

Avec les moyens mis à sa disposition par la puissante Société Mitsubishi, il conçoit, définit, réalise, essaie et met en service un avion de reconnaissance à missions multiples qui est une réussite et qui, construit en grande série, équipera l'aviation japonaise; pendant plusieurs années.

A cette occasion, l'Aéronautique française remporte sur ses redoutables concurrents étrangers (Hollandais, Allemands, Britanniques) un succès incontestable.

Par les contacts qu'il prend avec les membres de la société japonaise, par le caractère des relations qui s'établissent avec tous ceux qui rapprochent, il contribue au rayonnement de la France dans ce pays.

Aussi, malgré tous les événements survenus depuis, VERNISSE avait-il conservé personnellement la très haute considération des milieux aéronautiques japonais. Encore tout dernièrement, c'est vers lui que se tournaient beaucoup de personnalités japonaises pour reprendre une activité aéronautique.

Il s'est vu conférer au cours de sa mission, la plus haute distinction japonaise (Ordre du Soleil Levant) ainsi que la Médaille Aéronautique japonaise.

Mais le travail intense (parfois dix-huit heures par jour) qu'il fournit dans un climat implacable l'épuise. A son retour, il doit prendre un peu de repos.

Il exerce ensuite des fonctions importantes à la Direction technique et industrielle où il est adjoint à M. Delbegue, directeur.

Puis est appelé en 1934 par le général Denain, alors ministre de l'Air, pour créer l'Arsenal de l'Aéronautique.

La fondation de cet établissement, son maintien, sa sauvegarde dans les mauvais jours, son développement constituent son œuvre maîtresse, celle à laquelle il consacra ses pensées vingt ans durant et jusqu'à la limite de ses forces.

Les débuts, modestes, se situent au Bourget (réalisation du Couzirit), puis à Villacoublay où les études se multiplient.

Elles aboutissent à un franc succès : l'avion de chasse V.G. 33 équipé du moteur H. S. 12 Y et qui est commandé en série. Mais c'est 1939, la guerre, l'exode. Dans un ordre parfait tout le personnel et les moyens essentiels de l'Arsenal passent en sorte libre à la suite de Vernisse.

C'est le regroupement à Villeurbanne près de Lyon, où s'installe une usine remarquable. Les études se poursuivent sous le marteau pour être mise en oeuvre à la Libération.

Rien n'est consenti à recoupant et le comportement de notre camarade est tel qu'il est incarcéré par les Allemands au fort de Montluc en décembre 1943. Relâché, il conserve la même attitude.

Puis c'est la Libération, le retour dans la région parisienne, la constitution à Châtillon-sous-Bagneux d'une remarquable unité technique équipée de moyens puissants, orientée vers les réalisations d'avant-garde, engins spéciaux notamment, où vont s'épanouir les études accumulées dont parmi bien d'autres :

Transmissions à joints homocinétiques ; raccords Arsaero pour fluides haute pression ; avion bimoteur V. B. 10 ; moteur Arsenal 12 H. et 24 H. ; planeur R. 100 ; avion de chasse embarqué à réaction V. G. 90 ; avions cibles; engins spéciaux.

En 1946, Vernisse est fait Commandeur de la Légion d'honneur et en janvier 1950, il est nommé Ingénieur général de 1^{ère} classe.

En 1952, l'Arsenal devient la Société Française d'Études et de Constructions de matériels aéronautiques spéciaux dont il est nommé président-directeur général. Après un an de fonctionnement, la S. F. E. C. M. A. S. est en plein essor grâce à son impulsion.

Terrassé par l'effort surhumain qu'il a fourni, Vernisse laisse, au terme de vingt années de fuites et d'épreuves, une entreprise en plein épanouissement dotée de possibilités considérables et constituant pour notre aéronautique un instrument éprouvé.

A tous ceux qui l'ont approché, à son personnel, à ses ingénieurs, parmi lesquels de très nombreux Gadzarts dont il recherchait la collaboration, il laisse aussi un impérissable souvenir, car il avait cet incomparable privilège de réunir au plus haut degré les qualités de l'esprit et celles du cœur.

Il était de ses chefs qui considèrent leur mission comme inachevée si la place qu'y prend l'Homme n'est pas une place de choix.

Peu ménager de sa personne, faisant face à une charge de travail qu'il avait choisie écrasante, il n'était pas de détresse, de souci, de difficulté auxquels il ne voulait apporter ses soins.

Les jeunes bénéficiaient de ses encouragements et de ses conseils éclairés. Beaucoup lui doivent ce qu'ils sont. La légion de ceux qui restent ses obligés est innombrable.

Nous avons dit au début avec quelle fidélité Vernisse ne cessa de rapporter à sa formation originelle de Gadzarts le secret de sa magnifique réussite sur le plan technique comme sur le plan humain.

Cette fidélité, il sut, en dépit de ses charges écrasantes, nous en donner une preuve qui a marqué dans la vie de notre Société en ce dernier quart de siècle, lorsqu'il accepta de faire partie du Comité à deux reprises, de 1930 à 1933 et de 1938 à 1941. L'autorité de ses avis fut alors pour nous une lumière précieuse dans tous les problèmes si complexes de la formation de l'ingénieur. En même temps, il était pour tous, avec une charmante simplicité, et avec la bonté inlassable et la compréhension profondément fraternelle des hommes qui étaient la marque de sa personnalité, le plus délicieux des camarades, comme il l'avait été, au temps de son exceptionnelle jeunesse pour ses deux promotions de Cluny, celle de 1913, avec qui il commença ses études et celle de 1919 avec qui le capitaine Vernisse, déjà auréole de tant de gloire, les termina.

Il laisse à tous l'immense bienfait que constitue l'exemple d'une carrière prestigieuse et d'une vie qui fut celle d'un grand honnête homme, d'un grand ingénieur et d'un grand cœur.