

Marc RANJON France

Marc Ranjon est un pilote, industriel aéronautique et auteur français. Ancien pilote de l'Aéronautique navale, il a fondé avec son épouse Geneviève l'entreprise Centrair, au Blanc. Initialement importatrice de planeurs, puis fabricant sous licence du monoplace ASW20F et enfin conceptrice de ses propres planeurs le monoplace C-101 Pégase et le biplace C-201 Marianne en devenant dans les années 1980 le 2^{me} constructeur mondial de planeurs en même temps qu'une société de pointe dans les composites.

Parcours

Premiers vols et Aéronautique navale

Selon le récit biographique publié sur le site de son éditeur, Marc Ranjon se passionne pour l'aviation après avoir assisté enfant à un meeting aérien où figurait Marcel Doret à Chauvigny. A quatorze ans, il effectue son baptême de l'air à bord d'un Stampe SV-4 au Blanc. Il apprend ensuite à piloter des planeurs et des avions, tout en donnant des cours de mathématiques pour financer ses heures de vol.

Il sert de 1959 à 1964 dans l'Aéronautique navale comme pilote. Sa formation passe notamment par Fréjus-St Raphael, Cognac où il vole sur T-6, puis Ajaccio sur Beech 18. Il effectue ensuite des missions sur SO-30P en Algérie, Tunisie et en France et termine à Lann-Bihoué sur Lockheed P2V7 Neptune de patrouille maritime. Parallèlement pendant sa carrière militaire, il sera le premier instructeur de planeur en Corse en formant sa promo et trois civils, souligmons qu'il gagnera avec son Vaurien (petit voilier dériveur, appareil qui lancera la voile en France) les championnats de Corse.

A la fin de son engagement il refusa de renouveler celui-ci, malgré l'insistance de la Marine, car les restrictions budgétaires de la fin du conflit avec l'Algérie ne permettaient que 80 heures de vol par an ; insuffisant pour lui. De retour dans la vie civile, il travaille dans le cabinet familial d'assurances et d'immobilier au Blanc. Pendant cette période il initie la renaissance de l'Aéro club du blanc fermé depuis 10 ans en devenant le Chef pilote bénévole avion et planeur, aéro-club qui deviendra quatre ans plus tard le 40^{ème} Club de France. C'est au Blanc qu'il rencontre Geneviève, fille du Colonel Mondran qui commandait l'entrepôt militaire de l'air adjacéent à l'aérodrome. Ils seront alors après leur mariage inséparables dans les activités aéronautiques qui suivront, et le reste. Le récit de Geneviève Envolée à deux, revient notamment sur les débuts de leur association et sur la conduite commune de Centrair.

Fondation de Centrair

Marc et Geneviève Ranjon commencent à importer un planeur allemand le Ka 6 de Schleicher qu'ils utiliseront pour effectuer des séances de voltige dans les meetings régionaux et surtout à le faire certifier en France (à cette époque les certifications étaient différentes en France et en Allemagne pour protéger les constructions locales), elle demandera deux ans et le Ka 6 sera le premier planeur allemand certifié pour import en France. Puis suivront le Biplace ASK-13 et ses suivants ASK-14, ASW-15, ASK-16, ASW-18, ASW19, ASW 20, ASK-21 distribués en France par Centrair.

Leur activité aéronautique est créée en nom propre en 1967 et devient société anonyme Centrair en janvier 1970. Installée sur l'aérodrome du Blanc, l'entreprise compte alors quatre salariés et dispose de 400 m2 de locaux loués. Marc Ranjon et Geneviève en assurent la présidence et

la direction générale, Marc assure et réceptionne les appareils de l'entreprise ainsi que les livraisons. De 1973 à 1976, l'effectif se situe autour d'une vingtaine de personnes. Le site de Centrair indique un chiffre d'affaires d'environ sept millions de Francs pendant cette période. Centrair élargit son activité à la distribution d'avions en construisant une véritable usine de 6000 m². Elle prendra notamment la distribution en France de Cessna et en exclusivité celle de Gruman, Bellanca, Caproni, IAR avec un atelier radio, un atelier d'entretien avion et un atelier mécanique avec fraiseuse, tour, pileuse, soudure sous argon, presse etc. Le constructeur Reims Aviation, alors associé à Cessna USA, prend une participation au capital de Centrair par l'intermédiaire de son dirigeant Pierre Clostermann avec qui il avait une relation privilégiée (ce qui fera dire à son fils pilote de ligne qu'il jalousait Marc). Selon le journaliste Besse, près d'une centaine d'avions Cessna sont vendus pendant cette période et plus d'une centaine avec les autres représentations. La société reste aussi importatrice des planeurs Schleicher jusqu'au développement de sa propre production.

Première construction de planeurs

Face au renchérissement des planeurs importés d'Allemagne, lié notamment à l'évolution du taux de change du Mark, et des délais de livraison trop longs, Centrair entreprend en 1977 la construction sous licence de l'ASW-20F « F » désignant la construction française. Le premier exemplaire sort des ateliers en juillet 1978 et obtient sa certification en novembre. Plus de 140 exemplaires seront construits, dont plus de la moitié exportée. Une revue britannique de vol à voile présente dès 1981 les ASW-20F construits au Blanc et les projets d'un planeur de conception Centrair.

Centrair développe aussi, avec le concours de l'Onera et du Centre d'essais aéronautique de Toulouse, des surfaces verticales aux extrémités des ailes, appelées alors « Pennes » qui équiperont certains ASW20 F appelés « FP ». Le site du constructeur donne une amélioration très nette de comportement en virage et une réduction de la traînée induite. Un ASW 20 FP remportera les Championnats d'Europe, puis piloté par un pilote étranger se classera second aux Championnat de monde en 1981. Cette innovation sera critiquée par la presse et les autres constructeurs, mais au bout de 10 ans s'imposera sous le nom de winglet adopté également sur les avions de ligne. C'est donc Centrair le premier qui a fait certifier au monde les « Winglet ». La relation de licence avec Schleicher prend fin au début des années 1980 tandis que Centrair prépare son propre modèle.

Le Pegase et le Marianne

L'entreprise conçoit alors son propre planeur dans la classe « standard monoplace », C-101 Pegase, avec la participation de son bureau d'étude et de l'Onera avec un profil évolutif OAP 01/OAP02, supprimant alors le classique vrillage de l'aile. Le prototype effectue son premier vol en novembre 1981 et l'appareil est certifié en juin 1982. Marc Ranjon participe personnellement aux essais en vol y compris des essais de sortie de ville avec un ballast de 60 l plein dans une aile et l'autre vide (première demande au monde d'une autorité de certification !). En 1982, les six premiers exemplaires de présérie sont livrés. Fin 1983, 105 appareils seront livrés avec une cadence approchant dix planeurs par mois. Près de 700 Pegase sortiront finalement des ateliers du Blanc.

A la suite d'un appel d'offres des pouvoirs publics et de la Fédération française de vol à voile, Centrair alors aidée en petite partie par l'État lance le biplace C-201 Marianne qui sera dessiné chez Marcel Dassault avec le programme Catia et la participation de l'ENSICA, l'ONERA, et SUPAERO. La production se limitera à environ 130 exemplaires jusqu'à la reprise de l'entreprise par la famille Chauffour qui en arrêtera la production pour le remplacer par un modèle obtenu d'une licence étrangère, l'« Alliance 34 » moins performant qui sera construit à moins de 43 exemplaires.

Evolution de l'entreprise et des moyens

Au début afin de construire des planeurs en composite, Centrait sera obligé dans cette ville de 7000 habitants de province en Berry de construire une usine de 6000 m2 dont la moitié climatisée, il sera aidé par des hommes exceptionnels, ingénieurs, modelleurs, équipes de production et de contrôle avec les outils nécessaires. Il s'agira pour cette dernière d'une machine à 84 bobines de verre ou carbone capable d'extraire ces fils en les imprégnant de résine et ensuite de les compresser afin de fabriquer les semelles de longerons. D'autres outils spécifiques seront aussi installés, table de découpe au laser, autoclave etc. La production et le contrôle seront parfaitement maîtrisés, puisque à notre connaissance à ce jour aucun défaut de construction n'a été révélé. Signalons qu'en 1984 Centrait a reçu le prix de la productique en France (grâce notamment à la programmation de la production et du contrôle par deux IBM 34) en abaissant de manière notable les temps de production. En 1985 ce sera le prix d'Innovator pour exporter.

En parallèle, Centrait met à profit son savoir faire dans les matériaux composites pour réaliser des pièces destinées à l'automobile : maquette grandeur nature de prototype de nouvelle voiture Citroën, avant de la formule 1 Renault capable d'encaisser un choc à 60 km/h ... Pièces de missiles Exocet, pièces d'hélicoptères pour Airbus, planchers et porte d'accès à la cabine de pilotage des Airbus, premières cellules du drone Matra, soute ventrale pour le biturbopropulseur de Reims Aviation le F-406 etc. L'entreprise emploiera 82 personnes à la fin 1983 et près de 100 fin 1985. En 1986 Marc Ranjon reçoit un député de l'Indre de la majorité qui lui indique qu'un puissant groupe financier s'intéressait à l'affaire, il lui fut répondu qu'actuellement l'affaire n'était pas encore présentable financièrement mais devrait l'être dans un ou deux ans et restait ouvert à toute proposition. Quelques mois plus tard un lundi matin sans prévenir quatre organismes de contrôle de l'administration se sont invités au contrôle de la société, il s'avérait selon leurs conclusions que la TVA sur une commande de 7 Mariannes par l'armée de l'air n'avait pas été reversés (à cette époque cette TVA devait être versée immédiatement la facture établie, mais non comme maintenant quand elle est payée. Ors les planeurs étaient prêts depuis un mois, mais l'armée n'avait pu envoyer un pilote pour les réceptionner, ce qui devait enclencher le paiement !). Sur les aides à la formation indispensables qui avaient été faites elles devaient être remboursées puisque les titulaires avaient signé chaque semaine au lieu de chaque jour. Les deux autres contrôles étaient à l'avenant en rappelant que Centrait n'avait aucun découvert en banque. Suite à cette avalanche Marc Ranjon demanda une réunion à la préfecture, celle-ci fut désastreuse le TPG se trompant dans les chiffres et le préfet à la fin de la réunion annonçant qu'un grand groupe financier était prêt à reprendre l'entreprise. Centrait dut déposer le bilan avec un administrateur provisoire et quelques semaines plus tard, le jour de la liquidation les frères Chauffour héritiers parisiens d'une grande fortune et proche des politiques de l'époque s'approprièrent Centrait en la nommant SN Centrait sous la direction du nouveau PDG Mr Megrelis. Dans le contrat il était prévu que Marc Ranjon soit le Secrétaire Général et qu'en cas de départ une indemnité lui soit versée mais 3 mois après il fut licencié sans indemnité prétextant des vols de plans. Deux ans après, l'enquête policière blanchira Marc Ranjon et les Chauffour remboursèrent les sommes promises avant d'être eux-mêmes convoqués au tribunal pour faux. Entre temps les époux Ranjon se retrouvèrent sans rien sauf une petite fermette qu'ils avaient achetés 8 ans auparavant. Lui restera en dépression pendant ces deux années, son épouse ayant retrouvé un travail comme DRH au Futuroscope. Par la suite ils rebondiront en s'installant à Poitiers à la Villa Emma où ils mettront 15 années à remettre en état et se referont une santé financière en achetant des biens immobiliers assurant leur remise état et leur revente. A noter qu'avant ce

rachat de Centrair les frères Chauffour avaient déjà rachetés les chantiers de construction de voilier Kirrié et Kelt en Bretagne et un chantier naval à Toulon dont ils déposeront le bilan 3 ans plus tard. A la suite du rachat de Centrair les Chauffour rachèteront les Avions Robin, Reims Aviation (500 employés), avions Mudry. Tous maintenant disparus (sauf SN Centrair revendue qui continue à faire de la sous-traitance en composite). A signaler que dans années 70/80 la France était devenue le premier constructeur Européen en Aviation Générale, ce qui n'est plus le cas, dommage.

Autres constructions

A un salon du Bourget en 1973 Marc fit la connaissance de Christian Paul Depasse un journaliste qui présentait un Delta plane importé des US, sous ce nom déposé, Centrair construira les 500 premières armatures métalliques de l'appareil. Puis ce fut la construction de la cabine en composite d'une vingtaine de « Moto Delta » un Delta plane motorisé conçu par JM Geiser. Enfin quelques mois avant la reprise de l'entreprise Marc mettra plus 6 mois à mettre au point un parachute motorisé monoplace puis biplace d'une grande sureté appelée « Parafan », il en fut construit une cinquante avant la reprise de l'entreprise et son abandon malgré un bon succès à l'exportation.

Les flops

Quelques temps avant la reprise, Marc récupéra une fraiseuse Liné à portique à Nantes qui avait servie pour la construction des longerons de Concorde, très peu utilisée, comme neuve, il fit construire un bâtiment, installa la fraiseuse sur un socle, mais malheureusement n'eut pas le temps de la mettre en route avant le dépôt de bilan. Centrair alors spécialisé dans la fabrication de formes en composite cet engin lui aurait permis de franchir une étape puisque cette fraiseuse mesurait 8 m de long, 3,2 m de large et 2m de haut avec 6 têtes ce qui aurait permis de faire des formes allant jusqu'à un autocar, une avance de 10 ans sur ses confrères. Mais la machine n'aura pas le temps d'être mise en route le dépôt de bilan intervenant. La machine fut détruite par le successeur.

Autre flop mais d'une autre ampleur. Le projet « Supair », Marc avait des relations particulières avec Dassault St Cloud sans avoir jamais rencontré le grand Marcel ni même téléphoné. Or Marcel un jour lui expédia sa carte de visite avec ces mots « C'est bien ce que vous faites, continuez » ce qui vaut toutes les « Légions d'honneurs ». En effet gratuitement Dassault étudia les formes de ce monomoteur révolutionnaire pour l'aviation générale qui se présentait comme un monomoteur à piston propulsif à empennage papillon. Marc embaucha un petit bureau d'étude avec ingénieur à Toulouse et profitant de l'aide de SUPAERO et de l'ENSICA (Mr Laroze professeur de structure) du CEAT, fit des essais en soufflerie et fabriqua les outillages de production y compris ailes fuselage, train d'atterrissage. Malheureusement comme le dit le proverbe en aéronautique « Il ne faut pas construire une nouvelle cellule motorisée avec un nouveau moteur ou l'inverse » Le moteur choisit à l'origine fut le Porsche de 240 p qui semblait voué à bel avenir, ce qui ne fut pas le cas ayant été arrêté au 100 ème exemplaire. Un autre moteur de 300 hp Lycoming ou Continental auraient pu rapidement le remplacer ce qui ne sera pas le cas à cause de reprise par SNCentrair. Les moules et tous les accessoires furent transférés chez Robin Aviation nouvellement acheté par le même groupe qui les détruira. A signaler que les calculs menés par Dassault et la soufflerie démontreront des performances exceptionnelles. Vitesse de décrochage 103 km/h, vitesse de croisière à 8500 ft à 75 % de puissance 380 km/h, vitesse ascensionnelle au niveau mer 7 m/s, plafond théorique 22000 ft. Ce qui enfonce toutes celles que remplit la gamme Cirrus diffusé maintenant à plus de 11000 exemplaires qui pour le 310 hp croise à 333 km/h à 75 % à 8000 ft.

Expertise aéronautique

Après Centrair, Marc Ranjon devient consultant et expert aéronautique auprès des compagnies d'assurance et des tribunaux avec toujours l'aide de Geneviève. Il crée la société Airexpert puis ExpertAero et représentera en France le constructeur Mooney. Dans la liste de ses ventes signalons un Mooney à Michel Sardou qui fera un passage à la télévision. A ce jour il exerce toujours son métier d'expert et de conseiller. Notamment sur crédit de la banque mondiale il établira les procédures et type de formation pour le recrutement, moyens nécessaires pour la création d'un BEA à Dakar pour le Sénégal (deux mois sur place). Il est par ailleurs sollicité par les banques et par BPI France d'établir la viabilité de projets de nouveaux produits demandant un accompagnement de l'Etat. La presse aéronautique indique qu'il aura réalisé plus de 11000 heures de vol en 2018 sur plus de 200 aéronefs différents.

Publications

Historique : Marc Ranjon rassemble dans ses livres l'histoire des constructeurs, les variantes des appareils et leurs caractéristiques techniques. Ses encyclopédies comprennent des photographies, des plans trois vues, des écorchés et des tableaux de performances. La présentation suit généralement les familles d'appareils et retrace leurs évolutions techniques. Aux données historiques et chiffrées s'ajoutent ses appréciations sur les qualités de vol, de conseil sur l'utilisation ou son achat de l'avion, nourries de son expérience de pilote et d'expert en la matière

Encyclopédie des monomoteurs : Le livre de 783 pages en noir et blanc paraît en 1998 et n'est plus disponible.

Encyclopédie Piper : Le livre Piper en couleur publié fin 2009 compte environ 170 pages, du J-3-Cub aux derniers de la même année.

Encyclopédie Cessna : Le livre Cessna en couleur publié en 2017 compte environ 315 pages illustrées des premiers appareils aux avions d'affaires Citation.

Encyclopédie Beechcraft : Le livre Beechcraft en couleur publié en 2020 compte environ 130 pages qui retracent la gamme du constructeur du Staggerwing aux avions Hawker.

Encyclopédie Hélicoptères : Le livre hélicoptères en couleur sur les appareils civils et militaires produits à plus de dix exemplaires par 42 constructeurs, publié en 2024 compte environ 178 pages

Encyclopédie Aviation Générale : Le livre paru en 2025 se présente sur plus de 700 pages et 5 kg, plus de 1500 illustrations, 270 constructeurs et leur différents modèles, il complète les volumes déjà consacrés aux avions Piper, Cessna et Beechcraft. Il sera sélectionné en 2026 pour le « Prix de l'Aéro Club de France ».

Ces encyclopédies se sont imposées comme des bibles absolues des pilotes et des passionnés
Envolée à deux : Est lui un roman écrit par son épouse Geneviève Ranjon Mondran en 2018 qui raconte leur parcours professionnel et personnel qui sera couronné par le « Prix de la Naissance Française » cette même année.

Réception dans la presse spécialisée

La presse aéronautique a consacré des recensions à plusieurs de ses ouvrages. En 1996 *Air et Cosmos* consacra deux pages sur la « Maîtrise des composites chez Centrair, ainsi que le prototype Supair ». *aeroVFR* présente successivement les volumes Cessna, Beechcraft Hélicoptères et Aviation Générale. *Aerobuz* publie une recension du volume Cessna en 2018 et un portrait de son auteur en 2025. *Jacane Calles* lui consacre un éditorial dans « Aviation et pilote » en 2018. Un portrait intitulé « Marc Ranjon l'encyclopédiste volant » qui figure également au sommaire d'*Info pilote* » en janvier 2025.

Distinctions de Marc Ranjon

- Titulaire de plus de 12000 heures sur plus de 200 aéronefs différents.
- Ex pilote de l'Aéronautique navale, pilote d'essais, instructeur testeur avion, planeur, ULM.
- Titulaire de la carte d'Ancien combattant.
- Premier instructeur testeur autoécole en 1970 en France.
- Attention de certification française et d'industrialisation pour plusieurs aéronefs (4).
- Obtention de 21 certifications françaises pour import d'aéronefs.
- Homme de l'année Région Centre en 1984.
- Oscar Export Région Centre en 1984.
- Lauréat du « Prix de la production française » en 1984.
- Lauréat du « Prix Innover pour exporter » en 1985.
- Médaille d'Or du Vol à Voile.
- Médaille d'Or des instructeurs.
- Médaille d'Honneur de l'Institut de l'expertise en 1990.
- Médaille d'Or des Valeurs Francophones 2018 délivrée par la « Renaissance Française ».
- Médaille d'Or 2020 de la « société des Auteurs et artistes Francophones ».
- Sélectionné pour la « Médaille d'or 2026 de l'aéro-club de France »

Marc Ranjon restera aussi un marin convaincu depuis l'achat dans les années 1960 de son dériveur Vaurien, puis ensuite avec Geneviève avec des voiliers de croisière jusqu'à ses 80 ans ou il revendit son dernier un Océanis 430 (un quillard de plus de 13 m, 12 tonnes avec 3 cabines double) jugeant qu'il lui devenait plus difficile de tirer des bouts. De même il vendit son dernier avion un Cirrus SR22 en 2026 à 86 ans jugeant qu'il ne volait pas assez pour maintenir des vols IFR.

Actuellement en 2026 âgé de 87 ans il continue à effectuer des expertises aéronautiques (plus de 2200 à ce jour) en toute quiétude.

Himalya sa dernière petite fille assure une certaine relève puisqu'en dehors de son poste de chercheuse en Sciences cognitives, neuroscience et prise de décision, actuellement doctorante en psychologie à l'université de Yale (USA) puisqu'elle pratique le vol moteur et surtout le planeur.

Marceau Mousse Octobre 2025