

## Charles Faroux

Charles FAROUX naquit le 29 décembre 1872 à Noyon rue du faubourg d'Amiens où son père Eugène Théophile était marchand de moutons. [1] Il était le dernier d'une fratrie de douze garçons.

Il sera lauréat au Concours général en Mathématiques et réussira son Baccalauréat à l'âge de quinze ans, avec la mention Bien. Il était élève de l'Institution BLANCHARD [2]. Il s'inscrit à la Faculté des Sciences de Paris, puis entre à Polytechnique. Il est nommé, en 1895, ingénieur à la Compagnie des Omnibus de Paris.

Ayant réussi un concours le «Prix scientifique Fourneyron» doté d'un prix de 25.000 francs, il part pour New-York. Il rentre à la Metropolitan Street Railway Cie, qui le détache à Milwaukee (Wisconsin) pour créer la première ligne de Tramway sur courant triphasé. Aventureux, il partira pour l'Alaska où il révélera un talent de journaliste.

Rentrant en France au début de 1900, il se passionne pour l'automobile, alors à ses débuts. Le 14 mai 1901, il épouse Joséphine GRIVOLES, puis en secondes noces, le 11 juillet 1903, Henriette PELLETIER.

Avec Paul DANIEL, inventeur d'un moteur rotatif, il fonde la «Société d'Etudes Mécaniques» et crée en 1903, la première voiture à six cylindres.

Le 12 novembre 1906, il représente le journal «L'auto» lorsque Santos DUMONT essaye son «Oiseau de proie». Après quatre essais infructueux, à quatre heures quarante cinq minutes, l'avion décolle après avoir roulé quarante mètres et parcourt 220 mètres, à six mètres de haut (à 38 km à l'heure). Le prix de l'Aéro-club est gagné. «L'homme vole».

Mobilisé en 1914, il participa aux combats de Verdun, puis est détaché à Chalais-Meudon (Hauts-de-Seine) pour participer chez Hispano-Suiza à l'étude et à la mise au point des célèbres moteurs d'avion. C'est en 1915 que sortira le premier moteur à huit cylindres en V de 150 C.V. qui équipera les SPAD pendant la guerre.

Au salon de l'Automobile d'octobre 1922, il rencontre Georges DURAND, mandaté par l'Automobile-Club de l'Ouest [3] pour étudier la possibilité d'organiser une compétition automobile basée sur l'endurance plus que sur la vitesse. Il propose une course de voitures de tourisme aux normes des catalogues, d'une durée de huit heures dont quatre heures de nuit. Durand, marqué par le retentissement du «Bol d'Or», créé au mois de mai précédent, parle d'une course de vingt-quatre heures. Un règlement rédigé par Faroux, Lefèvre, Reichel et autres fut accepté. La course des



«Vingt quatre heures du Mans» était créée[4].

Maître incontesté du journalisme sportif, il dirigea les plus célèbres compétitions automobiles [5].

Grand sportif, lui-même, on a pu dire qu'il détenait le record absolu de kilomètres parcourus au volant d'une automobile [6].

Président d'honneur de la société des Ingénieurs de l'automobile qu'il avait contribué à créer en 1904 dans le but de mettre en commun le savoir des ingénieurs spécialisés dans cette récente invention pleine d'avenir.

Commandeur de la Légion

d'honneur, en 1953, au titre du Ministère des Travaux publics et du Tourisme, il sut rester simple et abordable, bien qu'il fût reconnu pour «un esprit universel».

Il décéda le 10 février 1957, à l'âge de quatre vingt quatre ans, à Neuilly-sur-Seine (Haut-de-Seine).

On se rappellera que son fils fut tué, mort pour la France, en 1940.

Docteur Jean LEFRANC  
Président de la Société  
Historique Archéologique et  
Scientifique de Noyon

[1] Une «ruelle Faroux» est ainsi nommée à Noyon, dans le quartier du Faubourg d'Amiens.

[2] In «Ami de l'Ordre» 9 août 1888.

[3] C'est au Mans que, dès 1873, les pionniers de la construction d'automobile, la famille BOLLEE, ont ouvert la voie à Rondeau et Courage...

[4] Jean-Marie LELIEVRE, exposition de l'A.C.O. à l'abbaye de l'Epau en Août 1984, Le Mans (Sarthe).

[5] S.H.A.S. de Noyon, séance du 26 septembre 1957 : communication par Ducloux, à l'occasion d'une notice parue dans la revue «Magazine Englebert» ; T. XXXV, 1980.

[6] VADIER, secrétaire général de la Société des Ingénieurs de l'automobile, in «Semaine de l'Oise» 28 mars 1953.