

CURRICULUM VITAE

IDENTITE. Robert Marie Constant Olivier Léon DONIOL
né à Guingamp (C.-du-N.), le 21 janvier 1903. ^{à 3110}
Domicilié à Paris (14^e), 27, rue Bezout. - Téléph. ^{at 51 55} 4331 51 04
La souche des Doniol se trouve au coeur même de l'Auvergne.
Le nom, (AN) TONIOL (US), dérive du bas-latin. C'est le dimi-
nutif d'Antoine = "celui qui fait face", en grec.

Situation de famille. Marié ²² (avril 1929), 2 enfants et 2
petits-enfants. Un fils capitaine ^{Amiral} de frégate, Guirec ^{Marie Bruno} Doniol,
^{ayant commandé} actuellement le Victor-Shoelcher (Pacifique, puis
océan Indien), breveté de l'aéronavale (pilote) et de l'Ecole
de guerre navale, chev. de la L. d'h., officier du Mérite na-
tional, croix de guerre des T.O.E. (Egypte, 1956), Mérite mi-
litaire (campagnes en Algérie), médaille de l'aéronautique, etc.

DIPLOMES UNIVERSITAIRES. Baccalauréat, mentions B, C, D ;
Math-Élem. - Licence ès sciences - Licence ès lettres -
Licence en droit.

CARRIERE et ACTIVITES a) Carrière principale (Marine) :

1° Officier de marine (L.V.) jusqu'en 1939. Breveté officier
torpilleur-électricien. Change de corps en juillet 1939, mais
reprend volontairement du service à la mer en 1939 comme chef
du service Torpilles-Electricité sur le croiseur amiral
Duquesne.

2° Ingénieur hydrographe en chef de 1^e classe (H.). Retraité
en février 1962. Au total, 37 années de services effectifs
et 50 annuités.

b) Principales fonctions marine. Chef des services "Manoeuvre",
"Transmissions" (et Documents secrets), Torpilles et Electri-
cité. - Juge au Tribunal maritime de Toulon (6 mois). - Réqui-
sition automobile. - Chef du Bureau hydrographique de Dakar
(1942-1944) ; à Casablanca (adjoint, puis chef du S.H.). -
Chef du Bureau "Microséismes à Paris (2 ans). - Directeur
technique de plusieurs missions hydrographiques. - Chef de
mission magnétique en A.O.F. - Adjoint des sections "Marées",
"Instruments" et "Cartographie". - Chef du service des Correc-
tions au Service hydrographique.

c) Activités civiles. - Conseiller technique à la Préfecture de Police (Protection civile) de 1968 à 1973. - Collaborateur d'édition (Rédactions d'encyclopédies, traductions, adaptations, mise en bon français, etc.). - Secrétaire adjoint de l'Institut français de Navigation (environ 220 participations écrites : articles, traductions, revue des livres, toutes les tables annuelles, corrections, etc.)

d) Activités diverses. - Membre du Comité de Documentation historique de la Marine. - Membre du Centre généalogique de l'Ouest. - Etudes historiques, biographiques, généalogiques. - Auditeur régulier, depuis une quinzaine d'années, du CIRAM, de l'ACORAM, de l'Académie de Marine (invité permanent).

DECORATIONS, DISTINCTIONS, RECOMPENSES. a) Officier de la Légion d'honneur. - Croix du Combattant (1939-1945). - Médaille commémorative (39-45). - Chevalier du Mérite maritime. - Officier des Palmes académiques. - Commandeur du Nichan-el Anouar. - Officier de l'Etoile noire. - Chevalier du Nichan Iftikar. - Commandeur de l'Etoile d'Ethiopie.

Témoignage officiel de satisfaction pour désamorçage d'une mine anglaise en temps de guerre. - T.O.S. pour mission sur la côte d'Erythrée (Phares) en 1954. - Lauréat de l'Institut français de Navigation (1972). - Prix scientifique de la Marine, en espèces (vers 1952). - Coupe nationale pour la Marine de la campagne contre la tuberculose, C.T. Chacal (1933), obtenue grâce à mon activité (Félicitations).

EMBARQUEMENTS. 35 sur 14 types de navires de guerre différents (sous-marins exceptés).

CAMPAGNES DE GUERRE. Volontaire pour reprendre du service à la mer : 1° comme officier torpilleur-électricien, chef de service, sur le navire amiral Duquesne de la force Y (raids dans l'Atlantique équatoriale, à la recherche d'un cuirassé allemand) ; 2° Mêmes fonctions sur le Duquesne de la force X (raids en Méditerranée orientale et immobilisation à Alexandrie).

CAMPAGNES EN TEMPS DE PAIX. Nombreuses.

SERVICES RENDUS A L'ART DE LA NAVIGATION, A LA NAVIGATION ET A LA MARINE. 1° A l'art de la navigation et à la navigation : a) Brevets et inventions : - Sextant DONIOL-LEPETIT (1950), muni de nombreux perfectionnements ; le seul, notamment, possédant une lunette astronomique à image redressée. - Petit miroir "diamétral" pour sextant, permettant des contacts incomparables de l'astre sur l'horizon. - Cercle hydrographique "combiné"

(2 cercles en un seul), donnant à la fois les angles moyens et les très grands angles. - Cercle hydrographique "continu" à double prisme de réflexion, à crémaillère, de petit diamètre, à conservation automatique de la largeur de l'image, etc., de - 90° à 180°, problèmes encore jamais résolus depuis plus d'un siècle. - Fait adopter pour les baromètres anéroïdes l'emploi du glucinium, plus élastique et non oxydable, pour les coquilles précédemment en acier. - Table "Miniature", simple, précise et complète, pour la hauteur et l'azimut. A 5 décimales. Tient sur les les deux faces d'une feuille de 11,5 x 18 cm. Mentionnée et expliquée dans diverses publications et, notamment, dans le célèbre manuel Bowditch. - Articles (v. plus loin).

b) Hydrographie : - création du "pallioscope", marémètre permettant une mesure simple, précise et immédiate du niveau de la mer sur une côte quelconque. - Perfectionnement du "fil Carrier" pour mesure rapide, pratique et suffisamment précise d'une base. - création d'un vérificateur pour rapporteur-alidade. - abaque pour contrôler la marche des chronomètres sur le cylindre enregistreur des horloges à quartz. - Etude et application des théodolites T₀ pour la mesure pratique et rapide de la déclinaison magnétique. - création d'une table de conversion de millièmes en degrés pour théodolites gradués en millièmes. - création de systèmes de blocage pour tous les instruments de mesures magnétiques, etc. - Cartes et levés : voir plus loin.

2° A la Marine. Deux navires sauvés : - le premier, le C.T. Chacal (printemps 1938). Ce navire, ayant appareillé de Quiberon au début d'une tempête, fit route au sud pour embouquer le fameux chenal de la Teignouse, qui vit la perte du cuirassé France en 1922. Le commandant et l'officier de quart, ayant vainement veillé à tribord la tourelle de la Teignouse, la doublèrent à l'estime. Bien que non de service sur la passerelle, mais comprenant la folie d'une telle navigation, je fis une veille aiguë à bâbord jusqu'à finir par découvrir les tourelles des Esclassiers. Une dérive insoupçonnée nous avait dressés sur le bord gauche (sud) du chenal parsemé de dangers. "A droite toute", ordre presque immédiatement suivi d'une terrible secousse et de mouvements désordonnés. Les actions combinées de la giration et du vent donnèrent une bande inhabituelle, qui fit croire un moment au chavirement. Le Chacal, dans sa brusque abattée, eut son hélice bâbord rabotée jusqu'au moyeu, l'arbre de couche faussé, le carter des réducteurs fêlé, etc. Un mètre de plus sous le vent, c'est-à-dire une fraction

de seconde plus tard, la coque relativement fragile du Chacal se serait déchirée sur toute sa longueur et le navire se serait couché et enfoncé en une ou quelques minutes par 18 m de profondeur, engloutissant une demi-promotion de l'École navale, qui n'aurait pu recevoir à temps les secours pour la sauver. Aucune contradiction ne peut être apportée à cette preuve géométriquement irréfutable de l'aiguille rocheuse, à propos de l'opportunité de mon intervention. Conséquence de l'accident : un an d'immobilisation avec ouverture du pont pour retirer le réducteur bâbord. Le navire, réparé de justesse à la déclaration de guerre, devait, hélas ! trouver une fin glorieuse à Dunkerque.

- le second, le porte-avions Béarn (1936). Avant son arrivée avec l'escadre au mouillage de Saint-Vaast-la-Hougue, le maître compas Anschutz cesse de fonctionner. Ni le chef de service, ni le maître chargé du compas ne sont capables d'intervenir. Dans les fonds du navire, par une température de 40 °C, je parviens, après des heures de difficultés, à démonter et remonter l'appareil, faire le vide avec une pompe très défectueuse et à stabiliser le nord. Au milieu de la nuit et d'une totale obscurité, une tempête brutale force le Béarn à déradier et à passer près des cuirassés, en les frôlant presque, opération qui, de l'aveu du commandant, n'aurait pas été possible sans mon intervention.

1931-1932. Convoyage difficile des premiers sous-marins (Fulton et Joessel) de la base de Saïgon, avec remorquage quasi permanent de ces navires toujours en panne et ne pouvant guère réparer leurs avaries de machine à cause de la température intérieure intolérable. A noter que le départ précipité du Castor, rond comme un sabot (ancien mouilleur de mines russe), ne permit pas de faire compenser le compas magnétique, le seul du bord, complètement déréglé. Mais, grâce à mon expérience dans ce domaine, je pus faire toutes opérations et compensations nécessaires. Aucun incident de ce côté par la suite. Etc.

1936. Installation d'un éclairage du pont du Béarn pour les premiers appontages de nuit.

1939. Réussi à supprimer, peu après ma prise de fonctions, les inquiétants sabotages continuels dans les installations électriques du Duquesne. - Installation, sur mes plans, d'un système de mouillage pour grenades sous-marines sur les croiseurs de la force X. - Installation d'un système pour lancement de nuit sur le Duquesne.

1940. Collaboration (bénévole) pour mouiller des filets anti-sous-marins devant le port de Beyrouth. - 1944. Création à Dakar et à Casablanca de postes centraux opérations (plusieurs centaines de m² de cartes murales dessinées et peintes)

MISSIONS. 1933. Mission dans diverses localités de la 3^e Région maritime (Toulon) pour obtenir des propriétaires de véhicules à moteur des contrats spéciaux de réquisition en temps de guerre. Complète réussite, les essais précédents n'ayant abouti qu'à des échecs. Félicitations.

1944. Mission hydrographique en Guinée ^{carte de la} (rivière Dubréka).

1945. Reconnaissance des routes d'accès au port de Dunkerque (épaves, obstructions...) dès la fin de la guerre.

1945. Mission en Angleterre et en Ecosse pour initiation aux mines à influence.

1950. Mission de contrôle du marégraphe de Brest.

1952-53. Missions hydrographiques en A.O.F. et A.E.F. (Mauritanie, Sénégal, Côte d'Ivoire, Moyen-Congo).

1953. Sondage du "Trou-sans-fond", près d'Abidjan, pour l'exploitation de l'énergie thermique des mers (procédés G. Claude)

1954. Mission d'étude, comme conseiller technique du Négus, sur les côtes de l'Erythrée, en vue du rétablissement de l'éclairage des phares. T.O.S.

1955. Mission hydrographique au Yémen (Moka).

1957. Missions dans le Mercantour (frontière italienne) en vue de l'installation d'un poste séismographique (à Isola).

1957. Mission d'information séismique à Strasbourg.

CARTOGRAPHIE. a) Cartes marines. 1943, carte à 1/100 000, en couleur, de la presqu'île du Cap-Vert, établie à la demande de l'Amirauté de Dakar, les 3 cartes en usage ne permettant pas de suivre les chenaux de sécurité qu'avec beaucoup de difficulté (différ. d'échelles). Cette carte rendit de grands services à la marine et aux navigateurs.

Cartes de Port-Etienne, des côtes de Mauritanie, du Saloum, de la Casamance, de la Dubréka, d'Abidjan, de Pointe-Noire, de la côte entre Pointe-Noire et Loango, de Beyrouth, de Moka (Yémen)

b) Carte magnétique. Rénovation complète de la carte mondiale (grand-aigle), en couleur, des composantes magnétiques pour 1960, en utilisant largement mes propres mesures ou travaux.

ENSEIGNEMENT. Cours original de mines à influence aux commandants de dragueurs. - Cours de magnétisme terrestre, original (2 vol.), théorique et pratique, enseigné à l'Ecole d'application des ingénieurs hydrographes. - Cours de mathématiques aux candidats hydrographes. - Cours de torpille à des E.V.R. - Examineur (4 fois) de Marées, Hydrographie, Compas aux E.V. sortant de l'Ecole d'application (Jeanne d'Arc).

- Etudes et publications. - La latitude circummérienne par la méthode du commandant Guyou, et les tables spéciales. Publié.
- Mercator plagiaire (2 articles). Publié.
 - Nos grands-pères savaient-ils sonder les océans en 1850 ? Publié.
 - Comment la terre a-t-elle été brusquement freinée dans son mouvement de rotation en juillet 1959 ? Publié.
 - Sané architecte naval. Publié.
 - Sur deux astrolabes de marine. Publié.
 - Les anciens guides nautiques illustrés bretons. Publié.
 - Le port de Pointe-Noire. Travaux d'infrastructure (Revue générale d'Hydraulique, mai 1956)
 - Morlaix aurait pu avoir son Port-Napoléon, il y a un siècle. Publié, dans les Cahiers de l'Iroise.
 - Le sextant DONIOL-LEPETIT. Divers articles publiés dans la Revue hydrographique internationale, la Revue maritime, etc.
 - Les variations saisonnières du niveau moyen à Dakar (Cahiers océanographiques). Le phénomène de corrélation du niveau moyen avec les déplacements saisonniers des masses liquides alternant avec les saisons d'un hémisphère dans l'autre y est mis en relief pour la première fois en France.
 - Préliminaires au lancement des satellites lunaires (2 art. trad.). Publié.
 - Mission hydrographique de la Côte occidentale et équatoriale d'Afrique (1952-1953). Annales hydrographiques. 103 pages.
 - Cours de Magnétisme terrestre (2 vol.). Cours original.
 - Cours (original) de mines à influence, et divers ouvrages (adaptés) sur les mines ou le dragage.
 - Protection contre les retombées radio-actives (Bull. de la Protection civile, n° 17).
 - La séismologie à l'âge atomique (trad.).
 - La perte du Pluviôse est-elle due à des rats ? (avec une notice sur le L.V. Maurice Callot). Publié.
 - Tromelin et Suffren. Plaidoyer. Conférence, 1973.
 - L'ingénieur en chef Edouard Nouët (du Génie maritime). Publié.
 - Un demi-siècle au service de la marine. Le C.V. François Jourdan de la Passardière.
 - Une belle figure cornouaillaise. Le C.V. Edouard Le Rouxeau de Rosencoat. Publié.
 - Le capitaine de frégate Frédéric Bienventie (frère aîné du "Père du Métro") et sa famille. 450 p.
 - Le capitaine de frégate Le Normant de Kergré, neveu de La Tour d'Auvergne. Publié.
 - Le Lieutenant de vaisseau Jules Nouët.
 - Digressions sur un mariage différé. (A propos de deux officiers de marine). Publié.
 - Le docteur Antoine Courbon de Pérusel, neveu de La Tour d'Auvergne, et sa famille. Publié.
 - Quelques intéressants documents inédits sur La Tour d'Auvergne. L'acquisition du manoir de Kerbauffret par son grand-père. Publié.
 - Les bas-reliefs de la statue de La Tour d'A. à Carhaix. Publié.
 - La Tour d'Auvergne et ses prénoms.
 - Essai d'une généalogie rapprochée de La Tour d'Auvergne.
 - Théophile Guillard de Kersauzie, neveu de La Tour d'Auv. Publ.
 - Félix Stenfort et son herbier d'algues marines. Publié.
 - Les Techniques. De la roue à la fusée. (Lazrousse, 367 p.)
 - Les Géants du monde. (Les 2 Coqs d'Or)
 - Faites-le vous-même. (id.)
 - Comment vivre en Indien (id.)
 - Nombreuses traduct. pour le Centre d'Et. de la Mar. à Toulon; pour le Serv. hydr.; l'I.F.N.; pour des éditeurs, etc.
 - Etudes diverses.