

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 104 (1959)
Heft: 2

Artikel: La vie fantastique des nageurs de combat
Autor: Brou, Willy-C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342919>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

REVUE MILITAIRE SUISSE

Rédaction-Direction : Colonel-brigadier **Roger Masson**

Rédacteur-Adjoint : Lt-colonel EMG **Georges Rapp**

Administration : Lt-colonel **Ernest Buettiger**

Editeurs et expédition : Imprimeries Réunies S. A., av. Gare 33, Lausanne
(Tél. 23 36 33 — Chèq. post. II 5209)

Annonces : Publicitas S. A., succursale, rue Centrale 15, Lausanne

ABONNEMENT : Suisse : 1 an Fr. 12.— ; 6 mois Fr. 7.— ; 3 mois Fr. 4.—
Etranger : 1 an Fr. 15.— ; 6 mois Fr. 8.— ; 3 mois Fr. 4.50

Prix du numéro : Fr. 1.50

La vie fantastique des nageurs de combat

UNE BATAILLE NAVALE, INCONNUE DE L'HISTOIRE,
DEVANT GIBRALTAR

Depuis les temps les plus reculés, aussi bien dans les opérations terrestres que navales, d'habiles et audacieux nageurs ont accompli de remarquables exploits. Nus et sans armes, des combattants spécialisés, si l'on en croit les historiens de l'antiquité, provoquaient la dislocation de ponts, le naufrage ou l'incendie de navires.

Durant la dernière guerre mondiale, Japonais et Italiens furent les premiers à utiliser contre les cuirassés, les croiseurs et les porte-avions des moyens aussi surprenants par leur simplicité, l'audace et le mépris de la mort : sous-marins monoplaces nippons, « cochons » et hommes-gammas italiens. La surprise provoquée chez les Alliés ainsi que certains succès navals remarquables poussèrent la Royal Navy à imiter ses ennemis méditerranéens : elle trouva comme réplique efficace les torpilles humaines et les sous-marins nains ou « midgets ».

Pour aller reconnaître d'abord, détruire ensuite, les obstacles côtiers que les puissances de l'Axe avaient édifiés dans le plus grand secret, Anglais et Américains constituèrent des corps de « frog-men » ou de « underwater demolition teams ».

Les nageurs saboteurs français et norvégiens coulèrent eux aussi ou endommagèrent près de 10 000 tonnes de bâtiments de commerce.

Après l'échec de la guerre sous-marine, la Kriegsmarine mit sur pied cinq flottilles de torpilles et de sous-marins monoplaces et les engagea contre les flottes anglo-saxonnes d'invasion. L'armée eut aussi recours à des nageurs de combat.

Dans leur désespoir final, les Japonais enfin eurent recours à des hommes-torpilles et à des nageurs-suicides pour arracher à l'ennemi quelques succès.

Dans les récits de ces exploits des combattants amphibies de toutes les armées en présence, tout est inattendu, secret, dangereux, que ce soient les échecs les plus cuisants ou les réussites les plus retentissantes. Mais les performances les plus sensationnelles sont probablement celles des cavaliers des « cochons » italiens.

Si les dix-huit premiers mois de guerre ne leur réservaient que de cruels et sanglants déboires, à partir de décembre 1941 leurs opérations furent largement couronnées de succès.

Entre Gibraltar et Algésiras, ces « colonnes d'Hercule » qui définissaient un monde dans l'antiquité et restèrent la forteresse-clef de la mer et de l'Océan sur les cartes stratégiques de la dernière guerre, se déroula une bataille navale qui fit peu de bruit dans l'histoire, mais dont les combattants silencieux étaient des hommes audacieux, solitaires et sans défense, à plusieurs mètres sous la surface des eaux.

Voici le passionnant et dramatique épisode que raconte ici aux lecteurs le major Willy Ch. Brou, auteur de *Nageurs de combat*, livre d'or des hommes-grenouilles et combattants sous-marins de toutes les armées du monde.

Le 22 octobre 1935, le commandant de la base de sous-marins de La Spezia se vit remettre par deux de ses ingénieurs-

mécaniciens, Teseo Tesei et Toschi, les plans d'un étrange engin. En tête figuraient deux dessins schématiques : une torpille montée par deux hommes équipés d'un scaphandre et naviguant à la surface de l'eau, et le même trio naviguant au sein de l'élément liquide. Les deux hommes à califourchon sur le cylindre d'acier avaient les pieds engagés dans des étriers ! Curieuse monture et non moins curieux cavaliers, pensa le commandant. Le rapport transmis en haut lieu, les deux inventeurs se virent donner l'accord par l'amiral Cavaignari de poursuivre leurs expériences sur des torpilles déclassées ; une trentaine d'ouvriers de l'arsenal de San Bartolomeo furent désignés pour les aider, et au début de décembre de la même année une démonstration officielle de deux engins fut exécutée sous les yeux de l'amiral Falangola...

Au cours d'un essai de sa première torpille montée, l'inventeur Tesei avait dû quitter son engin qui coulait. « Ce cochon m'a encore échappé des mains ! » furent ses premiers mots aux marins qui le repêchaient. Le sobriquet devait rester à cette « torpille humaine ».

Le « cochon » se présentait donc sous la forme d'une torpille ou d'un petit sous-marin de 6 mètres de long et de 53 centimètres de diamètre. Deux hélices de pas inverses, actionnées par moteur électrique assuraient la propulsion du petit submersible. Un manche à balai en assurait la direction par poussée à gauche ou à droite et la descente ou la montée par poussée vers l'avant ou traction vers l'arrière. Un pilote maniait le manche à balai ; devant lui un petit tableau de bord lumineux lui permettait de lire, à 10 mètres sous l'eau, les indications d'une boussole, d'une montre, d'un ampère-mètre et d'un manomètre de plongée. Derrière le pilote un second opérateur ou « plongeur » commandait par une simple manette l'admission d'eau à la caisse de plongée ; une pompe électrique faisant passer l'eau de la caisse antérieure à la caisse postérieure assurait à l'engin son assiette.

Les deux cavaliers avaient enfilé une combinaison de caoutchouc étanche au cou, aux poignets et aux chevilles ;

un masque à visière raccordé par tuyau souple à une bonbonne d'oxygène qu'ils se fixaient sur le dos, leur permettait de respirer sous eau. La torpille montée avait une autonomie de course de cinq à six heures et une vitesse de croisière de ... trois nœuds ; les plongeurs espéraient descendre à 40 mètres. L'amiral Falangola fut édifié !

LES « PLONGEURS-A-CHEVAL » ENTRENT DANS L'HISTOIRE

Le 10 juin 1940, l'Italie entre en guerre aux côtés de l'Allemagne nazie : l'Amirauté italienne se souvient aussitôt de sa « porcherie ».

Deux sous-marins, l'*Iride* et le *Gondar*, sont affectés au transport à pied d'œuvre des cochons ; la tactique du moment en prévoit l'emploi par escadrille de trois engins. Le commandant Giorgini, chef de la force H, installe son quartier général à La Spezia et l'entraînement des équipages des « cochons » commence, de jour et de nuit contre les navires italiens ancrés dans la rade.

La torpille, immergée de façon que seules les têtes des deux hommes dépassent la surface de l'eau, doit s'avancer jusqu'au flanc du navire choisi comme victime. Le plongeur admet alors de l'eau dans la caisse de plongée et la torpille descend doucement jusqu'à rencontrer la quille de roulis. En Méditerranée, de jour, la visibilité reste très bonne à 5 ou 6 mètres de profondeur. Sur cette quille, le pilote attache une manille dans laquelle est passé un câble ; la torpille plonge maintenant sous le navire et remonte vers l'autre quille de roulis, où le pilote fixe la manille de l'autre extrémité du filin d'acier. Ce dernier est tendu et embrasse donc la carène dans le plan d'une membrure. Le « cochon » porte à l'avant un cône chargé de 250 kilogrammes d'explosif brisant ; ce cône déverrouillé est fixé au milieu du câble, contre la quille du navire, et amorcé par un simple tour de manette. Un détonateur à temps assure le sautage de la

charge, après que le « cochon » se soit éloigné à distance respectueuse.

Les cavaliers du « cochon » n'eurent pas seulement à affronter les dangers extérieurs : champs de mines, filets, explosion de grenades sous-marines, mitraillades, abordages involontaires de navires de surface ou de vedettes automobiles lancées à toute allure... Ils durent vaincre, grâce à un entraînement extrêmement dur, la fatigue, le froid et l'obscurité des mers profondes.

Ils durent remédier, souvent au cours de leur mission, aux pannes mécaniques de leurs capricieuses montures. Il faut un courage et une ténacité exceptionnels à deux hommes, parfois même à un homme seul, pour se pencher sur un engin immobilisé, à cent ou cent vingt pieds sous le niveau de la mer, la nuit, dans une obscurité totale où la lampe électrique éclaire à peine à 1 m. 50 devant soi, quand du moins la vase remuée par les pieds des opérateurs ne forme pas un nuage impénétrable à leurs maigres faisceaux lumineux.

L'homme-grenouille juché sur son « cochon » devait naviguer en surface, plonger jusqu'à 40 mètres, remonter, replonger, bref supporter des pressions très variables de une à cinq atmosphères, d'un instant à l'autre parfois. Tout en ne perdant pas le contrôle de son manche à balai ou de sa manette d'immersion, ni de vue les instruments de son tableau de bord, le plongeur devait constamment régler à la main le détenteur de ses bouteilles, suivant la profondeur d'eau où il se trouvait.

UN « TOUR DE COCHON » QUI COUTE 34 000 TONNES

Le 20 septembre 1941 vers 2 heures du matin, le sous-marin italien *Sciré* appareille et pour la quatrième fois vient se poser sur le fond de la rade d'Algésiras.

Sur le pont du *Sciré*, les six opérateurs équipés de leur respirateur *Pirelli* amélioré, sortent les « cochons » de leurs

tubes protecteurs et les enfourchent deux par deux. A vitesse réduite, les trois torpilles montées s'éloignent au sein des eaux et le *Sciré* reprend la route du retour.

L'équipe Visintini-Magro s'avance lentement en surface, les bustes seuls émergent. Elle évite les vedettes anglaises qui patrouillent dans la rade et à l'entrée du port, et qui, périodiquement, lancent des grenades sous-marines.

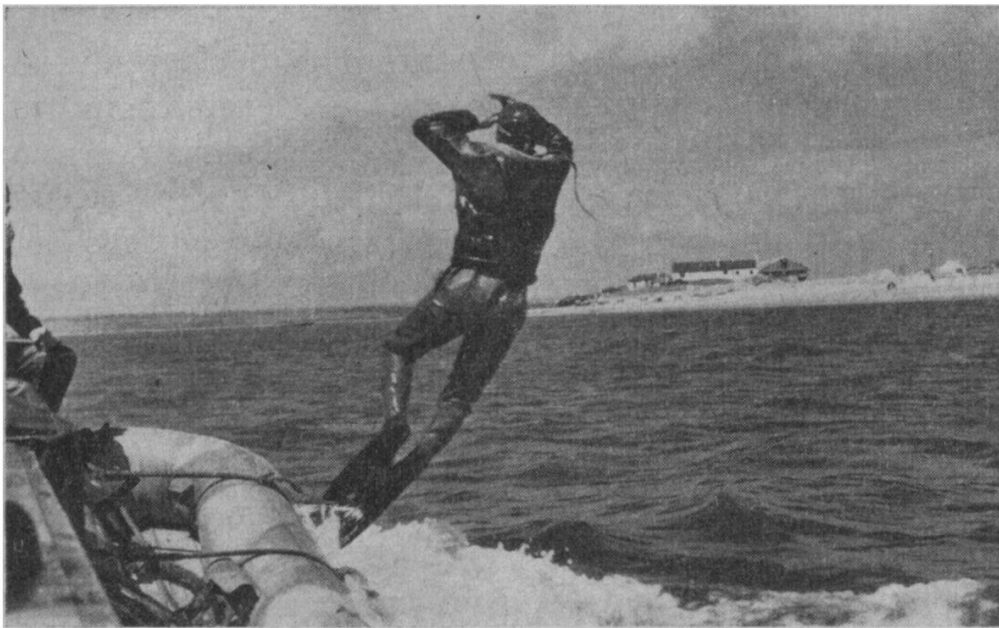


FIG. 1. — L'homme-grenouille une fois équipé, se lance dans les flots.

Ayant bien calculé son relèvement, le lieutenant Visintini appuie sur le manche à balai et, docile, la torpille plonge : sous 10 mètres d'eau elle s'avance lentement vers le milieu de la passe qui doit être certainement fermée par un filet, garnie peut-être de mines anti-sous-marines.

Quelle chance ! Les mailles du filet sont si grandes que la mince torpille peut s'y glisser aisément : une traction sur le manche à balai et elle remonte vers la surface où Visintini, émergeant la tête, jette un rapide coup d'œil circulaire. Une sombre et longue silhouette se profile sur le ciel noir à moins d'une encâblure ; le cargo est choisi comme objectif !



FIG. 2. — L'homme-grenouille, ayant rempli sa mission, réapparaît à la surface.

Doucement le « cochon » s'avance au ras de l'eau, puis plonge obliquement vers l'infrastructure du navire. Dans l'obscurité épaisse, Visintini sent son véhicule racler la coque et tâte le flanc du cargo. Au balai, il règle l'immersion jusqu'à



FIG. 3. — Sa tâche terminée, il est repris à bord.

ce que ses mains sentent les tôles de la quille de roulis. Posément il y fixe la manille du câble, puis fait plonger son petit sous-marin sous le navire ; d'une main il se guide au contact de la carène, de l'autre il joue du manche à balai jusqu'à ce qu'il atteigne la quille de roulis de l'autre bord. La seconde manille du câble y est fixée ; le filin tendu embrasse maintenant la coque, pressant contre elle la charge explosive conique de près de 300 kilogrammes. Un tour de manette et la voilà amorcée ! Par le chemin inverse, les deux Italiens ont la chance de pouvoir retraverser le filet, de s'éloigner au large, puis obliquant vers la côte, ils l'atteignent, sans encombre. Ils sont restés plus de quatre heures dans l'eau. A Algésiras, ils trouvent aisément la maison amie qu'on leur a indiquée et ont la joie d'y retrouver les équipages des deux autres torpilles montées. Chaque équipage a eu soin de laisser couler sa monture en eau profonde, puis a gagné le rivage à la nage...

A l'aube, des explosions secouent les eaux de la rade et du port ; des navires se brisent et coulent en quelques minutes !

Quelques jours plus tard, emportée par son enthousiasme, l'Amirauté italienne publie son communiqué n° 476 :

« Les engins d'assaut de la marine royale ont violé la rade et le port intérieur de la forteresse de Gibraltar. Un pétrolier de 10 000 tonnes, un autre de 6000 tonnes et un cargo de 6000 tonnes chargé de munitions ont été coulés ; un autre cargo de 12 000 tonnes, chargé de matériel de guerre a été jeté sur la côte rocheuse et peut être considéré comme perdu. »

UN NAVIRE COULÉ DEVIENT LE CHEVAL DE TROIE

Au début de la guerre, un cargo italien, l'*Oltterra*, avait coulé dans la baie d'Algésiras, mais dans les eaux territoriales espagnoles ; la situation intéressante de cette épave, à proximité du mouillage occupé par les bateaux alliés, donna aux Italiens une idée diabolique.

Des démarches furent faites dans le plus grand secret auprès de l'armateur génois, propriétaire du cargo et, officiellement, auprès du ministère espagnol de la marine auquel on offrit de céder à bas prix le navire sinistré et même de le faire renflouer au préalable, par une entreprise spécialisée italienne. Madrid accepta.

Une équipe d'ouvriers italiens monta à bord de l'épave ; parmi elle, comme contremaître... le lieutenant de marine Visintini...

Et les travaux de renflouement commencèrent sous la surveillance étroite de la garde espagnole que le consul anglais d'Algésiras avait exigé de maintenir à bord de l'épave. Mais à côté des opérations inoffensives auprès desquelles on attirait l'attention des sentinelles, un étrange travail se faisait à l'avant du bateau...

Dans l'un des compartiments antérieurs noyés de la coque, on perça, au chalumeau, une large fenêtre et on obtint ainsi un compartiment noyé encore, mais accessible, à l'insu de tous, de l'extérieur, formant donc piscine pour accueillir un jour une horde de « cochons ». Le travail fut mené à bien pendant que le navire était renfloué et sa coque grattée ! Comme les « cochons » n'étaient pas encore arrivés dans la « porcherie », il fallut gagner du temps. On convainquit les Espagnols qu'il fallait retuber les chaudières, noyées depuis plus de deux ans ; les tubes seraient envoyés en Italie.

Et c'est ainsi que, en pièces détachées et mêlées aux tubes et accessoires des nouvelles chaudières, la horde arriva sur le pont du cargo dansant sur les eaux de la rade. Ce fut un jeu de descendre les pièces la nuit, dans la cale, de les y monter et de les immerger par un treuil dans la piscine secrète.

Entre temps, le faux contremaître avait, chaque jour, observé à l'aise les habitudes des Anglais. Le port de Gibraltar possédait deux passes : la passe méridionale, obstruée en permanence par flotteurs, filet et mines ; la passe septentrionale, apparemment sans filet, était étroitement surveillée et constamment parcourue par deux vedettes rapides, armées de

charges de fond qu'elles lâchaient derrière elles, toutes les six minutes. De nuit, des projecteurs installés sur la terre ferme et d'autres sur des vedettes éclairaient à intervalles irréguliers la mer et la rade de leurs faisceaux jaunâtres. Dans la rade extérieure, des petits bateaux de pêche, immobiles, soutenaient le câble d'un vaste filet anti-sous-marin.

L'attaque contre le port de Gibraltar fut décidée pour le 6 décembre 1942. Un convoi de cargos, soutenu par le *Renown*, le *Nelson*, le *Rodney* et par les porte-avions *Furious* et *Illustrious* avait jeté l'ancre près des colonnes d'Hercule. A 23 h. 15 l'équipe Visintini-Magro quitte la piscine de l'*Olterra* par le sas et leur « cochon », à la petite allure de deux nœuds, s'avance en plongée vers la passe Nord. Secoués par les explosions des charges de fond lancées par les vedettes, les deux hommes étourdis font finalement surface à 1 h. 5. Ils ont franchi sains et saufs la ligne de patrouille des vedettes et devant eux voient nettement le câble de soutien d'un filet, tendu à 1 mètre au-dessus de l'eau. Poussant le manche à balai vers l'avant, Visintini enfonce sa monture dans les profondeurs, atteint le sol et, le rasant, essaie de se glisser sous le filet ; en vain, car celui-ci touche le fond vaseux de la rade.

A la cisaille, les deux hommes attaquent les mailles d'acier en vue d'y pratiquer un trou suffisamment grand pour y faire glisser leur « cochon »...

A 24 heures, l'équipe Manisco-Varini enfourche à son tour un « cochon », quitte l'épave renflouée et, vu son retard dû à une cause mécanique, fonce à vive allure vers la passe. Ils franchissent, sans encombre la ligne parcourue par les vedettes grenadeuses, ne constatent même pas la présence du filet protecteur — relâché au fond de la mer, par des treuils anglais, pour laisser passer sans doute un navire ami — et atteignent l'un des môles de pierres qui limitent la passe ; faisant surface pour s'orienter et choisir une victime, ils sont repérés par un projecteur et aussitôt mitraillés. Ils plongent au maximum et arrivent brutalement au fond, où leur appareil se cabre et tombe en panne. Les deux hommes, affairés autour de leur

monture pour essayer de la remettre en marche, sont étourdis, assourdis, ébranlés par les ondes de choc que produisent à courte distance les grenades que toutes les vedettes alertées lancent fébrilement par-dessus bord. Au-dessus d'eux ils voient la surface de l'eau faiblement éclairée par les projecteurs qui, du môle et des navires sans doute, cherchent les dangereux visiteurs nocturnes. L'alerte est certainement donnée là-haut et ce cochon de « cochon » refuse tout service !

Il ne reste plus qu'à amorcer la charge explosive fixée à l'avant de l'engin, qui ne peut tomber intact aux mains des dragueurs ennemis. Ceci fait, les deux hommes remontent à la surface et parviennent à s'éloigner de la passe, vers le large. Mais le courant est si fort qu'ils ne peuvent rallier Algésiras et, à bout de forces, se laissent recueillir par un cargo américain.

Ce n'est que vers 2 heures du matin que la troisième torpille, montée par l'aspirant Cella et le sergent Leone, peut quitter l'*Olterra*; comme l'équipe précédente, ils ont la veine d'atteindre la passe et cherchent à échapper à l'attention des vedettes. Pourtant, ils sont repérés par un projecteur et plongent aussitôt; ils sentent nettement les explosions des grenades lancées dans leur direction et ont grand-peine à maintenir l'assiette de leur petit submersible qui roule et tangué, comme s'il était à la surface d'une mer démontée, alors qu'il nage par 25 mètres de profondeur.

La marche de l'engin est tellement désordonnée que Leone, perdant ses étriers quitte la selle et disparaît. Cella, resté seul à bord, ne pense plus qu'à fuir, qu'à échapper aux explosions qui le harcèlent; sa torpille allégée acquiert une vitesse accélérée, mais les secousses et les cabrioles dérèglent un à un les instruments du tableau de bord... La poursuite dure depuis plus d'une heure; le respirateur Pirelli s'épuise. Cella veut absolument savoir où il est et, prudemment, commande à son engin de le ramener à la surface. Par miracle, il est dans la bonne direction; la rade d'Algésiras est là sous ses yeux, et à petite vitesse il pénètre dans la passe et échoue son « cochon » à courte distance de l'*Olterra*.

La dernière attaque de l'année 1942 contre Gibraltar est terminée, sans résultats...

Supermarina apprendra successivement qu'un seul homme sur les six a pu regagner la base ; que Leone a été retrouvé par les Anglais à l'aube du 7 décembre, flottant dans le port de Gibraltar, le corps percé de plusieurs balles ; que Manisco et Varini sont prisonniers.

Quant à Visintini et Magro, on saura quelques jours plus tard à Gibraltar que, en relevant le filet anti-sous-marins de la passe Nord pour une inspection, les marins anglais découvrirent les cadavres de ces deux hommes-grenouilles italiens, empêtrés dans le filet, près d'une brèche amorcée à la cisaille...

LE DERNIER EXPLOIT DE LA PORCHERIE...

Les travaux de remise en état de l'*Oltterra*, ralentis par le mauvais temps hivernal ont repris en février 1943, à une cadence plus rapide : Madrid s'impatiente, le consul anglais d'Algésiras se méfie de plus en plus et la surveillance de la garde espagnole du bord ne se relâche plus si aisément. Le Q.G. de la Spezia a envoyé sous de faux noms six nouveaux opérateurs de « cochons » qui, mêlés aux ouvriers de l'armateur génois, se préparent à leur future mission. Dans la piscine secrète, trois nouveaux engins tout flambant neufs ont été remontés et attendent, impassibles, leur jour ou ... nuit de sortie.

Le 7 mai, un grand convoi est à l'ancre au pied du rocher ; les chasseurs ont l'embarras du choix. Le temps est détestable : vent, pluie et nouvelle lune. L'enseigne de vaisseau Cella, le seul rescapé de l'expédition malheureuse du 7 décembre dernier, est le chef de l'équipe malgré son jeune âge, et décide de profiter de ces facteurs, mauvais aussi d'ailleurs pour la surveillance britannique ; l'attaque aura lieu cette nuit !

Par le sas du cargo, trois cochons se glissent l'un derrière l'autre et prennent le large...

L'équipe Cella-Montalenti parvient à se glisser sous un *Liberty-Ship*, tout frais sorti des chantiers d'Outre-Atlantique

et ancré dans la rade extérieure. Elle y fixe une charge explosive sous la quille.

L'équipe Norati-Matera et le tandem Tadini-Ario réalisent le même travail, chacun sur un autre cargo. Presque en même temps, les six hommes se retrouvent indemnes sur l'*Olterra*, échangent leur équipement contre leurs vêtements d'ouvriers, regagnent la côte en barque et partent en camion pour Madrid, soi-disant pour y enlever des tubes de machines ; en réalité, ils retournent en Italie.

Le 8 mai dans la matinée, trois explosions secouent les eaux de la rade et trois beaux cargos descendent de quelques mètres au sein des eaux. Nul ne se doute encore, à Gibraltar ni à Algésiras, que ce vilain coup est parti du paisible *Olterra*...

Après une brève permission, le capitaine Notari, le lieutenant Tadini et l'enseigne Cella, se retrouvent à bord du cargo et y préparent la prochaine expédition. Le 3 août, les trois mêmes équipages se glissent par le sas et filent vers le milieu de la rade.

Cella et Montalenti parviennent à fixer leur charge sous un pétrolier de 14 000 tonnes et à rejoindre le cargo. Notari et Matera fixent leur masse explosive sous un *Liberty* et s'apprêtent à regagner leur base quand, faisant surface pour se repérer, ils sont vus par une sentinelle à bord d'un cargo qui lâche sur eux plusieurs coups de fusil. Blessé, Matera perd pied au moment où Notari actionne à fond le manche à balai pour faire plonger son « cochon ». Notari ne constate d'ailleurs la disparition de son coéquipier qu'au moment où son engin est à 21 mètres de plongée. S'attendant à être grenadé, il poursuit sa course aussi vite que possible et regagne l'*Olterra*. Matera est recueilli très vite par une barque anglaise, soigné et emmené en captivité.

Tadini et Ario font le même voyage heureux que Cella et son compagnon ; leur choix s'est porté sur un gros cargo.

Une fois de plus, au petit jour, la rade d'Algésiras s'éveille au bruit d'une sourde détonation, suivie bientôt de deux autres explosions. Une énorme tache d'huile noire s'étend autour du

pétrolier et envahit toute l'étendue de la rade. Comme une troupe d'animaux effrayés les navires s'égaillent dans toutes les directions ; les recherches et le grenadage commencent. Le pétrolier, coupé en deux s'enfonce irrémédiablement dans les flots. Deux autres cargos, sévèrement touchés, vont s'échouer à proximité. Cette fois, les Anglais ont compris. Ils saisissent l'*Olterra*, avec l'accord des autorités espagnoles et le remorquent jusqu'à Gibraltar, où une minutieuse inspection décèle le pot aux ... cochons !...

Un mois plus tard, l'Italie dépose les armes et la base navale de La Spezia est occupée par les Allemands ; mais tous les plans et engins montés, en voie de montage sont détruits ou ont disparu : le secret des « cochons » ne tombera pas aux mains des Nazis...

Major Willy-Ch. BROU

Importance stratégique de la Suisse **des origines à l'ère atomique ¹**

LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE DE 1939 A 1945

(suite)

Rassuré sur notre attitude grâce à l'initiative de Schellenberg — l'« interlocuteur valable » que nous devons au flair du colonel brigadier Masson — l'OKW put se vouer entièrement à la préparation de sa troisième et dernière offensive dans l'Est, qui devait être déclenchée à la fin de juin. Les progrès réalisés dans l'Ouest par les Anglo-Américains inquié-

¹ Suite des articles parus dans les numéros de novembre et décembre 1958 et janvier 1959, de la *R.M.S.* Prière de bien vouloir supprimer, dans ce dernier numéro, à p. 26, 3^e ligne du bas : 3 brig. mont. et à p. 29, 1^{re} ligne : ils.