

ETAT DES SERVICES DANS LA MARINE ROYALE

de

Claude, André, Michel PERI (alias JACK LANGLAIS)

Entré dans la Marine Royale le : 12 juillet 1940

Grades: Capitaine de Corvette à titre provisoire R.N. 12 juillet
" " Frégate " " (faisant fonction)
16 mars 40

Nomination: nommé au commandement du H.M.S FIDELITY 16 septembre 40

Disparition signalée le: 30 janvier 43

Date probable du décès: 12 janvier 1943

APPRECIATIONS:

1. Le Commandant Langlais fut nommé au commandement du "Fidelity" peu après son arrivée dans le Royaume-Uni, jusqu'à la fin de 41, période pendant laquelle il effectua deux opérations en Méditerranée pour l'exécution d'une série compliquée d'opérations de débarquement d'individus isolés ou de petits groupes.
2. Cet Officier a montré des qualités de chef, un courage, une énergie, un zèle, une loyauté et un enthousiasme que l'on doit qualifier d'extraordinaires. C'était un marin et un officier de marine éminemment compétent. Ses méthodes pour maintenir la discipline à son bord n'étaient pas orthodoxes, même si l'on tient compte du fait que les méthodes de la Marine Royale ne lui étaient pas familières, mais le fait est qu'il maintint la discipline et obtint des résultats.
3. Il rencontra des difficultés presque insurmontables dans le réarmement de son navire et pour l'obtention de l'équipement qu'il jugeait nécessaire. Il n'accepta jamais qu'on lui répondit "non" et obtint finalement toujours ce qu'il voulait.
4. Quand le Fidelity fut jugé impropre aux opérations de débarquement, le Commandant Langlais attira l'attention de l'ex-Amiral en Chef, Sir James Somerville et, grâce à son aide, et à son encouragement, le Fidelity fut réarmé pour des coups de main et des opérations de commandos dans le Sud-Est de l'Asie où Sir James était nommé Commandant en Chef de la Marine. C'est au début de la traversée pour le Sud-Est Asiatique que le "Fidelity" fut perdu avec presque tout son équipage.
5. Le caractère dominant, parmi de nombreuses qualités éminentes possédées par cette personnalité remarquable, était sa loyauté à la France, à la Grande Bretagne et à ses supérieurs hiérarchiques de la Marine Royale.

B. CSENDALL

(An assistant Secretary of the Admiralty)

J'ai rencontré le Lieutenant de Vaisseau Péri pour la première fois peu de jours après l'écrasement de la France, quand il amena son navire, "le Rhin", à Gibraltar. Les membres de l'équipage n'étaient pas tous des volontaires, mais ils furent "persuadés" de venir, par Péri, en haute mer. Le Rhin était plein de vivres et de matériel de guerre de toutes sortes, que Péri mit immédiatement à la disposition des autorités de Gibraltar.

Quand arrivèrent les ordres de l'Amiral Sud, ordonnant à l'officier de liaison français et à son personnel de retourner en sol marocain l'officier de liaison français ordonna à Péri de l'accompagner. Péri refusa et vint me demander l'autorisation de servir avec les Anglais. Cette requête fut satisfaite et il resta à Gibraltar avec son navire, attendant des ordres. Peu après Péri reçut un second ordre de retourner au Maroc, de l'Amiral Sud. Il refusa encore et, en conséquence, reçut un message le condamnant à mort pour trahison en cas de refus d'obéir aux ordres de l'Amiral Sud.

A cette époque, un grand nombre d'évacués de Gibraltar furent renvoyés à Casablanca, - via Gibraltar de Casablanca. Ils arrivèrent dans des navires d'une malpropreté indescriptible et ils avaient voyagé dans les pires conditions possibles à tous points de vue. Péri envoya immédiatement aux navires des lettres d'excuses ainsi que pour le traitement infligé par les autorités françaises du Maroc, et leur fournit une quantité considérable de provisions.

Le Rhin quitta enfin Gibraltar à la fin de 1940, arborant le pavillon de la Marine de Réserve britannique. Pendant son séjour en Angleterre, le navire fut camouflé dans un chantier anglais et armé sous le nom de "H.M.S. FIDELITY". Péri prit le nom de Langlais et reçut une commission de Lieutenant Commander de la R.N. Il prit un équipage entièrement français composé d'hommes et de gradés de nationalité française appartenant à la Marine anglaise, et le Lieutenant Commander Milner Gibson, D.S.C. fut nommé Officier de Liaison Britannique.

En 1941, le "Fidelity" fit deux croisières spéciales dans la Méditerranée, retournant en Angleterre, après chacune d'elles pour des réparations et des modifications. La deuxième mission montra que le navire ne convenait plus pour un emploi de ce genre dans la Méditerranée mais le Lieutenant Commander Langlais répugnait à changer de navire. Il présenta des plans détaillés pour l'emploi du Fidelity dans les eaux orientales, dont il avait acquis dans le passé une grande expérience. Ces plans furent aussi acceptés et le navire fut à nouveau transformé en Angleterre.

Quand le Fidelity fut prêt, le Lieutenant Commander Langlais, le conduisit en Ecosse pour un entraînement long et intensif. En reconnaissance de ses services dans la Marine Royale, il fut promu au grade de Commander R.N. (capitaine de frégate), seul officier français admis à cette distinction. Enfin le navire fut prêt à partir pour l'Orient à la fin de 1942, et il fut coulé en sonvoi dans les circonstances déjà décrites. Avec le Commander Langlais furent perdus le Lieutenant Commander Milner Gibson, D.S.C. et un certain nombre d'anglais des Commandos.

Je joins une plaque de cuivre offerte à Langlais, (alors Péri) par les officiers de son navire (alors le Rhin), après certaine mission exécutée avec succès. Cette plaque, Langlais me la donna la dernière fois que je le vis.

Je joins aussi la copie d'une lettre écrite au Times par un officier qui connaissait intimement Langlais. Publiée à propos par F. cela pourrait présenter un intérêt pour ses proches. Je ne puis que me déclarer d'accord avec tous les sentiments exprimés dans cette lettre.

Si, après la guerre, sa famille désire obtenir de moi, verbalement, d'autres aspects familiers de la vie de Langlais, elle peut toujours communiquer avec moi par l'intermédiaire de l'Amirauté.

Rapport de l'Amirauté Britannique sur la perte du HMS FIDELITY.

1 - En décembre 1942, HMS FIDELITY était en route pour rejoindre la flotte de l'Est après avoir été spécialement équipée. Elle transportait deux avions, un motor-boat et quelques embarcations de débarquement.

2 - Elle rejoignit un convoi qui faisait route pour Freetown, Sierra Leone. Le Commodore le commandant était le Vice-Amiral W. de M. EGERTON, D.S.O. retraité.

3 - Dans le voisinage des Açores, le convoi supporta une extrêmement puissante attaque des sous-marins allemands. Cela commença très tôt le 27 décembre. Plusieurs vaisseaux furent coulés durant ce jour, si bien que le bateau sauveteur ne put recevoir d'autres survivants. HMS FIDELITY fut en conséquence désignée bateau de secours dans la soirée de ce jour.

4 - L'attaque continua tout le long du 28 décembre. Dans l'après-midi du 28 décembre, en dépit du fait que la mer était très mauvaise, l'officier supérieur de l'escorte demanda à FIDELITY d'envoyer un de ses avions pour aider à la défense. L'avion en conséquence essaya de décoller mais en raison de la violence de la mer cet essai fut infructueux et l'avion s'écrasa. L'équipage fut sauvé par l'un des destroyers de l'escorte.

5 - Plus tard dans cette journée, plusieurs bateaux furent coulés y compris celui du Vice-Amiral EGERTON. Avant ce moment, FIDELITY avait éprouvé des ennuis de machines, résultant d'avaries causées par la chute de l'avion. Cela l'avait retardée. Un des escorteurs du convoi resta en conséquence auprès de FIDELITY puis cet escorteur rejoignit le convoi et un remorqueur fut en conséquence demandé à Gibraltar pour aller assister FIDELITY. Pendant ce jour, FIDELITY continua sa route lentement et au matin fut aperçue par un autre destroyer de l'escorte. Plus tard dans la matinée, elle réussit à réparer suffisamment ses machines et rendit compte qu'elle était capable de poursuivre sa route vers les Açores. Au début de l'après-midi, le deuxième avion fut lancé en reconnaissance et fut hissé à bord au retour. Dans l'après-midi, FIDELITY signala qu'elle avait repéré deux sous-marins allemands et qu'elle s'efforçait de les attaquer. Le motor-boat avait déjà été mis à la mer pour participer à la chasse de ces sous-marins. Peu de temps après cela, un U-boat fut vu à nouveau et le motor-boat essaya de l'attaquer avec deux embarcations de débarquement qui furent mises à la mer à cet effet, mais sans résultat.

6 - Peu de temps avant 8 hres du soir, FIDELITY recueillit le Commodore du convoi, Vice-Amiral EGERTON avec quelques hommes de l'équipage de son navire.

7 - Peu de temps après minuit, le moteur du motor-boat commença à céder avec comme résultat, qu'il perdit FIDELITY de vue, de bonne heure le 30 décembre. Toutefois, il garda le contact par radiotéléphonie. Le motor-boat perdit finalement contact avec FIDELITY vers 9 H 30 le 30 décembre et fut ensuite recueilli par un destroyer.

8 - Plus rien ne fut entendu de FIDELITY. Le 30 décembre, une escadrille de destroyers fut envoyée pour rechercher les survivants.

et ces recherches continuèrent jusqu'au 7 janvier, mais aucun survivant de FIDELITY ne fut trouvé. L'Amirauté tire la conclusion que FIDELITY avait dû être perdue durant la nuit du 31 décembre au 1^{er} janvier 1943. En conséquence, la dernière date, 1^{er} janvier 1943, est présumée comme la date de la perte.

9 - L'information ci-dessus est basée sur les renseignements donnés par l'équipage du motor-boat et du 1^{er} avion, et sur les radios émis par FIDELITY.

10 - Depuis lors, des informations concernant cette perte ont été obtenues de prisonniers, lesquels ont déclaré qu'un vaisseau dont la description correspondait de près à HMS FIDELITY fut attaqué un jour de la fin de décembre 1942 et fut revu le jour suivant et coulé le 3^e jour. Ceci indique que la date de la perte était le 31 décembre 1942.

11 - Le fait que l'équipage de l'avion et que celui du motor-boat furent tous deux repêchés séparément a sans aucun doute donné naissance à des rumeurs suivant lesquelles il y aurait des survivants de FIDELITY. Aucun survivant ne fut cependant recueilli par des vaisseaux britanniques et l'Amirauté est incapable d'accorder aucun fondement à la rumeur suivant laquelle des prisonniers auraient été faits par des sous-marins allemands.

Nageurs de combat aux Canaries

Bizarrement, la surveillance de cet archipel a d'abord été confiée à des sous-marins qui n'obtiennent aucun résultat en dépit de gros efforts. Du 24 septembre au 24 décembre, on compte onze mouvements de navires ennemis — au départ ou à l'arrivée — sans qu'un seul puisse être contrarié. Mieux ! A quatre reprises, les sous-marins français sont canonnés par des navires de commerce alliés, convaincus d'avoir à faire à des U-boote. Dès lors, la surveillance sous-marine se fait intermittente pour cesser finalement au printemps.

● Puisque les Allemands se refusent à sortir on va les débusquer. Les Anglais sont parvenus à mettre au point un engin aimanté conçu pour être plaqué sur la coque d'un navire et bourré d'un nouvel explosif promis à la célébrité : le plastic. Nos services spéciaux s'y intéressent et le chef de bataillon Raoul Salan en réceptionne les premiers exemplaires. Une mise à feu réglable est montée sur deux de ces charges ; elles sont confiées à l'enseigne de vaisseau auxiliaire Péri qui, quelques jours plus tard, rallie le cargo *Rhin* à Agadir.

A la fin du mois d'avril, le *Rhin* fait tête sur Las Palmas où Péri n'a plus qu'à désigner sa victime. Tout de suite, il songe à l'*Ostmark*, un ravitailleur qui nous a naguère échappé de peu après avoir été repéré par un hydravion dans les heures précédant la déclaration de guerre. Réfugié depuis aux Canaries, on le soupçonne de lancer de temps à autre un de ses avions de reconnaissance pour informer les cargos alle-

mands des activités de la croisière alliée.

Le choix de Péri se porte finalement sur le *Corrientes*, un cargo de 4 565 t mouillé en rade extérieure dont le départ pour l'Allemagne est donné pour imminent.

● Le *Rhin* appareille de Las Palmas dans la nuit du 8 au 9 mai, et, une fois au large, fait demi-tour pour revenir la nuit suivante dans les eaux canariennes. Péri et l'un de ses hommes sautent dans une vedette. En vue du *Corrientes*, ils se glissent dans l'eau et poussent devant eux les charges supportées par des flotteurs. Le *Corrientes* ne voit rien. Se faufilant parmi les mahonnes lourdement lestées de charbon qui l'entourent, les deux hommes placent leurs engins détonateurs réglés à deux heures et repartent.

La surprise créée par les explosions est telle que les marins allemands croient à un bombardement naval. « C'était du 150 mm ! » précise même le capitaine. Sérieusement endommagé, le navire doit être rentré au matin en rade intérieure.

On apprend au même moment, l'attaque allemande sur la Hollande et la Belgique... La « drôle de guerre » a pris fin.

Charge

Huy
F. H. H. H.

26 janvier 88

Mon cher Michel

Si tu traduis COSTA par PÉRI,
le document que tu m'as envoyé est
tout à fait véridique.

D'où ce COSTA?

C'est le nom utilisé par JULIAN dans
son bouquin

Sans doute s'agit-ce un des surnoms que
se donna Claude; abrégé du nom de
jeune fille de sa mère Jeanne (COSTA(BEL))
Cela peut être, aussi, sorti du cerveau
de ce peu crédible auteur (Julian)

Je t'envoie des pièces concernant
Claude. Je croyais que tu possédais
ceux d'origine anglaise.

Je ne peux faire mieux
Nous t'embrassons

U. Péri

P.S. - Si je trouve un article concernant "le
premier nageur de combat", je le foudroierai à