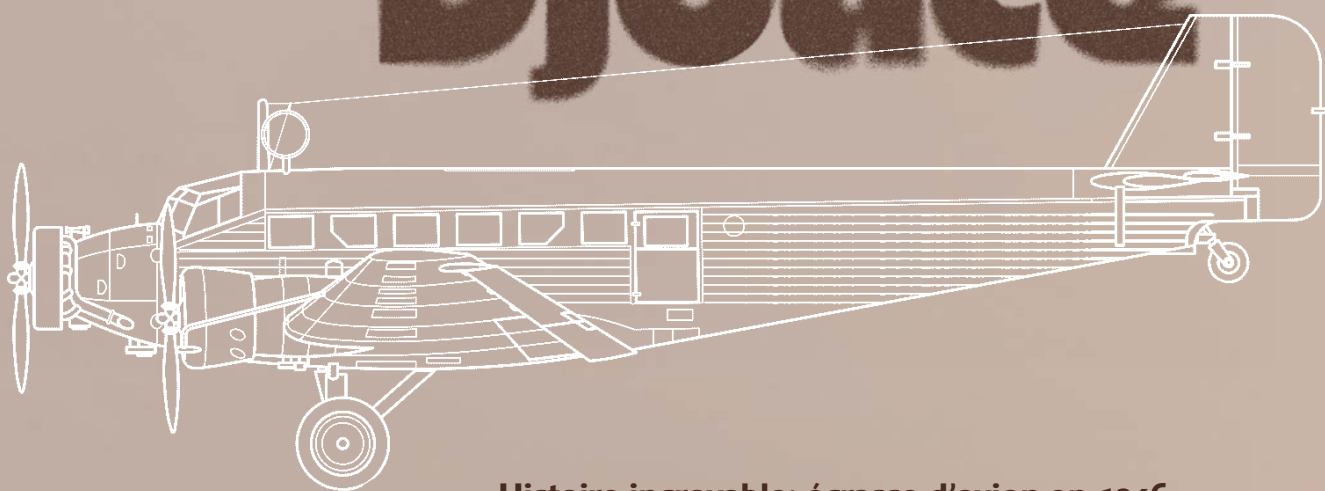


A Miracle

An incredible Wicklow-Paris story:
The air crash in 1946 where
everyone survived.

Djouce



Histoire incroyable: écrasse d'avion en 1946 -
tous ont survécu.

BILL NELSON

This booklet is dedicated to Chantal de Vitry Lacoïn.

With the cooperation and help of the following people:

Suzanne Barnes (When our plane hit the mountain 2005) and the French language translation (Quand notre avion heurta la montagne) by Catherine Pizon. With their permission I have used text and photographs in compiling this booklet.

Brian Siggins historian and writer who piqued my interest when he showed me a piece of the crashed Junkers aircraft he found on Djouce in 1952. He later donated that piece to me and it has gone through many hands during talks I give.

Wicklow County Council Libraries in Wicklow, Enniskerry, Blessington as well as Deansgrange Library in Dun Laoghaire. Historical Societies in Roundwood, Bray, Eblana Dun Laoghaire, Stillorgan and Clontarf. Le Freche-Saint Vidou Association Patrimoine and The Irish Embassy in Paris France. All of whom have invited me to give talks on the subject and whose enthusiasm drove me on to compile this booklet.

Dr Eamon Slater, Sociologist Maynooth University who has always kept me interested in possible subjects for in-depth discussion and publication. His suggestions are invaluable.

Monsieur Hubert Grilo: Thank you for correcting my grammar on the first talk I gave in French. Not an easy task. The content of which is included in the French text of this booklet.

My wife Marie Quail who reads and corrects every email and letter I write in French and has read this booklet too.

Mark Hogan, keeper of the flame with the former Mount Maulin Hotel.

To the family of the late Chantal de Vitry-Lacoïn, who have been so welcoming to Marie and I on our frequent visits to Chantal's home. We extend sincere condolences on the recent death of their wonderful Maman.



Comhairle Contae Chill Mhantáin
Wicklow County Council



Ceangal
Clár den Chomhairle Oidhreachta
A Heritage Council programme

A propos.

The idea of publishing this booklet bilingually is to emphasise the strong links that were forged by people from two communities and countries who spoke two different languages.

Although initially there may have been language barriers between the Girl Guides and their Irish rescuers, that vanished completely when the more urgent priority was to bring the passengers to safety without delay. In dreadful weather conditions the rescuers risked their own lives to get the survivors off the mountain and into secure dwellings with little regard for their own safety.

Imagine these twenty-one Girl Guides, frightened, injured and suffering from exposure being handled as carefully as possible by strangers in a strange country, the language barrier adding to the difficulties in communicating the extent of their injuries.

Not many people survive aircraft accidents, especially ones in which the aircraft is flown inadvertently into terrain.¹

Out of respect for each other's mother tongue and the links that have been forged through subsequent generations it was decided to produce this booklet in the two languages by which the Irish and French people, who met on that fateful night and overcame whatever language barriers may have existed, would hopefully understand the story.

When I wrote the article that appeared in the Wicklow Times in August 1996 about the crash, I was simply closing a chapter that needed to be aired to commemorate 50 years after the event.

Little did I know that Wicklow people would cut out the article and post it to their friends whom they had stayed in touch with for fifty years. While their French friends may have struggled slightly in interpreting the article written in English, nevertheless, that article revived those friendships, and the story took on a life of its own. Two excellent books on the subject have been published, one in English by Suzanne Barnes in 2005 and a translation in French by Catherine Pizon in 2018. Both books transcended the breath of any potential interests across both languages.

I was lucky enough to be asked by the authors to contribute in a small way to both publications.

Although many of the Irish and French acquaintances have since gone to their final resting place, the subsequent generations who have been part of the story may well want to send a copy of this booklet to decedents of the survivors.

The telling of this story is in both English and French. One part is not a direct translation of the other. Yes, the context is the same but with different nuances. That's deliberate on my part. Both sections are complementary rather than a mirror image of one another. A computer can make a copy but only a human with a deep knowledge of the subject can interpret. Knowing the subject under discussion in French or when reading it, is easier to understand if you know the context.

This is a uniquely Irish-French story and with French² being by far and away the most popular foreign language being taught in Irish Secondary schools it is apt to publish this booklet in French also.

Yes, I've had help in compiling this booklet but any errors obvious or not in content and language are completely my own.

Merci.

Bon courage, bonne continuation et bonne chance.

Bill Nelson April 2026.

Preface.

12 August 1946: A Junkers 52 aircraft took off from Paris Le Bourget with a group of French Girl Guides, bound for Dublin, Ireland on the invitation of the Irish Girl Guides. The aircraft had twenty-six people on board, including the crew.

Enroute the aircraft became lost while flying above the Dublin and Wicklow mountains south-west of Dublin Airport.

The weather conditions were particularly bad for August, with a violent storm, winds more than 100 km per hour and low clouds in the mountains.

Suddenly and without warning, at about mid-day, the aircraft hit the mountain, and the undercarriage was ripped off. The plane slid for several hundred metres on an upward incline and eventually stuck in the mud. Miraculously no one was killed although many were injured

At that stage, no one knew the aircraft was lost, or that it had crashed. Air traffic Control in France assumed the aircraft had arrived safely in Dublin and Dublin ATC assumed the aircraft had turned back for Le Bourget.

One of the Girl Guides, Chantal de Vitry, in the company of two crew members, decided to leave the aircraft to raise the alarm. Battling a ferocious storm, Chantal eventually arrived at a small rural hotel almost seven hours later, totally drenched, exhausted and battered by wind and rain. Her arrival sparked a huge rescue operation involving the Gardaí, the Mountain Rescue, the army, and locals who knew the mountains well.

Contents

- 1 - Introduction**
- 2 - Résumé Chantal de Vitry-Lacoin**
- 3 - Map of Flight Path France-Ireland.**
- 4 - Junkers 52 /AAC³**
- 5 - Mountain ranges in Wicklow and Dublin**
- 6 - The accident**
- 7 - Recovery operation/Aircraft wreckage**
- 8 - The survivors return to France**
- 9 - Image Gallery**

1 - Introduction

This booklet is to commemorate the 80th anniversary of a remarkable event that occurred in the Wicklow mountains on the 12th August 1946.

In the immediate aftermath of World War II an invitation was extended to French and Dutch Girl guides to travel to Ireland to relieve them of their wartime trials and tribulations.

While the Dutch troupe travelled by boat and rail, the French troupe were offered a flight by the French Armée de l'Air.

The excitement was palpable as the twenty-one French Girl Guides turned up at Le Bourget Airport to board their nine am flight to Dublin. Little did they know that the next twenty-four hours would be the most challenging of their young lives. Their discipline and training as Girl Guides stood to them that day and night. This was exemplified by none other than the Guide leader, twenty-one-year-old Chantal de Vitry-Lacoin⁴. She and the other guides faced horrendous weather conditions on the mountain summit before bravely leaving the aircraft to seek help. All the while no-one knew an aircraft had crashed or its location. What follows is a tale of courage, endurance and ability on the part of the guides, and a marvellous response from local Wicklow people who answered the call, joined the search and took the injured survivors not only into their homes, but also into their hearts for a lifetime.

“...the next twenty-four hours would be the most challenging of their young lives...”

2 - Résumé: Chantal de Vitry-Lacoin

Chantal de Vitry was from Paris. At 21 she was he was the eldest, and a leader of the girl guides. She took her position seriously and rose to the challenge immediately post-accident on Djouce.

During my research I discovered completely by accident that she resided habitually at a farmhouse about an hour's drive from my house in the south-west of France. I got to know her and her family very well.



Chantal de Vitry-Lacoin, circa 2006,
with Bill Nelson (above) and with
Marie Nelson (below).

3 - Flight Path



⁵Scheduled direct flight Paris – Dublin.

Actual flight path. Due to violent NW winds forcing the aircraft off course to Wicklow.

4 - Junkers 52/3

Initially, (pre-World War II) the Ju52/3 model of airplane was built in Germany. After the German occupation of France, a Factory (AAC⁸) was commandeered and production commenced in France. As the Allies drove the Germans from Paris in 1944 the Armée de l'Air retook control and continued building Junkers 52/3 in Colombes. In total approximately 5,000⁷ of this type aircraft were built. Of those 415 were built in Colombes, Paris, restarting the serial number at 001, post German evacuation. The aircraft that crashed on Djouce was S/N 046, manufactured in Paris.

⁸ Engine 1 (First prototype had a single engine)

⁹ Engine 2 and 3. (Subsequent prototypes had two then three engines)

Pre-World War II this aircraft was designed by Ernst Zindl, with the first aircraft built in 1930 in Bremen, Germany. It was constructed in peacetime between the wars. The safety of passengers was assisted by the corrugated metal (duralumin alloy) processes that allowed sheet metal be shaped in corrugations giving flexibility with strength. Zindl built seven aircraft before he achieved his objective. He had gone from one BMW¹⁰ 9-cylinder engine to two and eventually three to give him the power he needed. He had arrived at ¹¹MSN 7 at that stage. In 1933 with the rise of the Nazi party the high command saw the Ju52/3 as an ideal troop carrier. They redesigned the undercarriage, made the inside in military configuration, fitted bomb-bays and armed the aircraft with turret mounted machine guns and cannons.

Zindl opposed modifications, viewing his brainchild as a passenger only aircraft. He was removed of his position and the war effort of the Third Reich, under Adolf Hitler had begun. Before and during World War II some 5,000 of these types were manufactured. The military version could take 17 paratroopers with all their equipment. Although ideal for this use the rather slow speed made them easy targets for anti-aircraft fire and no match for fighter aircraft.

At one point during the war the Third Reich high command had at their disposal a total of 50 Junkers 52/3 aircraft. In fact, their own veritable airline.

Junkers in previous models, pre-World War II became the first commercial aircraft to be successfully built in series, and it introduced air travel as a practical proposition, in many parts of the world.

The aircraft that crashed on Djouce was S/N 046, manufactured in Paris.

5 - Mountain ranges in Wicklow and Dublin

The Wicklow Mountains extend from south Dublin to Wicklow and into Wexford.¹² Djouce and the adjacent War Hill main rock formations were created by the massive heat generated by two continental plates colliding producing slate and shale surrounding mica-schist (Djouce – pointed summit) and War Hill (Granite-rounded) over 400 million years ago.

There are only three passes through the mountains below 600m. Flying blind with an extremely low cloud base the captain, Christian Habez flew the aircraft through one of these passes until the Junkers struck the mountain. That is an important factor that resulted in the miracle.

Over the years since the crash, much speculation has surrounded the exact route of the aircraft before its eventual crash.

- Larry Martin relates hearing aircraft engines near Courtown Beach.
- Aurther Tomkins says he heard an aircraft further up the coast.
- Leo Ryan, a farm labourer in Newtownmountkennedy also heard an aircraft flying low
- Hillary Hamilton, about halfway between Lough Tay and Lough Dan at Ballinrush Cottage along the Cloghoge River, heard an aircraft at about 1,000 ft.

Using anecdotal from the various witnesses and situation references from the crew, I have speculated on several possible routes from East Coast at the Irish Sea to Ballymore Eustace (E-W) and from Butter Mountain to Carriglinneen Mountain (N-S).

Dr Michael Purser¹³ attended one of my talks in Wicklow Town Library in 2024. He related to me that as a child he was sent to relatives in Wicklow from Scotland. This was for protection from a possible Nazi Wehrmacht air attack as he lived beside an aerodrome. He recalled that on 12 Aug 1946, when he was nine years old, he heard a heavy multi engine aircraft flying very low overhead his house on Knockraheen, (between Newtownmountkennedy and Roundwood) at around midday. Having lived beside an aerodrome in Scotland he was well used to identifying propellor driven piston engines.

This is a most accurate account of the direction of the Junkers aircraft prior to its crash on Djouce.

Based on information received it is not unreasonable to assume the likely heading of the Junkers prior to the accident was 334 Deg. (360 Deg. being magnetic north, direction Collinstown, Dublin Airport)^{14 15}

The Dargle river rises between Tonduff and War Hill, falling at the 120 metres high Powerscourt Waterfall. Chantal climbed down by the waterfall in her attempt to raise the alarm.¹⁶

“When your grandmother descends a track during a storm and in fog after an aircraft crash 80 years ago.... Danger? Ha, I laugh at danger.”¹⁷



6 - The Accident.

How did the plane survive the crash?

The route. There are 39 peaks in the Wicklow Mountain range above 600 metres, with only three passes under 600 metres, Captain Habez managed to fly through one of them.

Aircraft design and construction, the corrugated metal used throughout was capable of sustaining extreme impacts. The fuselage, wings and tail all remained intact, thereby affording protection during the crash and shelter after from the heavy rain and falling temperatures until rescuers arrived some twelve hours later.

The terrain the aircraft struck on Djouce. The plane landed onto yielding but relatively firm heath, which reduce the force of impact.

When the aircraft struck the mountain, the landing gear was sheared off. On initial impact, no doubt there was a tremendous shock, and all the unrestrained passengers were thrown forward at a phenomenal speed. They hit the side walls, floor, ceiling of the cabin, and the bulkhead that separated the flight deck from the passenger cabin. The tremendous internal impacts suffered by the passengers caused many injuries, including breaks and fractures to faces, arms, ribs and legs.

The aircraft struck the mountain, rebounded off the surface and became momentarily airborne again before dropping back down in a second impact, after which the aircraft continued to slew forward and to starboard¹⁸ on an upward slope, for about 100 metres.

During this turbulence Captain Habez's instinctive pull on the control column, combined with the aircraft model's low forward speed, greatly contributed to the reduction in the initial impact forces. The Junkers legendary structural strength also prevented serious damage to the fuselage structure. Apart from the loss of the engines and undercarriage, the fuselage, wings and tail remained intact.

Immediately east of the crash site is the Foxrock Lode, a granite prominence that would have led to a very different fate.

The cabin remained intact and provided the passengers with cover from the rain and wind as they waited for nearly twelve hours for the rescue party to arrive at the aircraft wreckage.

7 - The recovery & rescue operation

Chantal de Vitry, Andrée Bonnet and **Captain Christian Habez**, having cared for and protected the injured Girl Guides and crew as best they could, left the aircraft and proceeded down the mountain, in dreadful weather conditions

Chantal, Andrée and Capt. Christian Habez eventually arrived at the top of Powerscourt Waterfall and saw chimney smoke coming from a cottage near the base. They couldn't resist descending the treacherous near vertical cliff face. Amazingly they made it without adding to their injuries sustained in the previous hours. They made it to Deerpark with Chantal the only one still able to walk. **George Davis**, an artist living there got over the shock quickly and brought them in. He had no telephone so he and Chantal crossed fields to get to the Mount Maulin Hotel, 1.5 kilometres away. (The Captain and Andrée were too exhausted to go any further on foot) The owners of the hotel, Hogan's, had a telephone so the alarm could be raised.

Frauline Widman was an Austrian hotel guest who spoke French and translated Chantal's story.

It was about seven pm when George and Chantal made it to the Mount Maulin Hotel¹⁹ (approximately 8 kilometres from Enniskerry), drenched and exhausted, having trekked down the side of Powerscourt Waterfall (120 m) in her bid to raise the alarm. She announced their aircraft had crashed to an astonished gathering of people. She and two others, Capt. Habez and Andrée Bonnet had to withstand dreadful weather conditions, flooded streams that had become like rivers and near impossible underfoot conditions. Being completely unfamiliar with their location and where the aircraft had crashed all they could do was tell the story as best they could. The Capt. had brought a hand-held compass from the aircraft, and he made several sightings on the way down the mountain, which at least gave them a rough direction. Gardaí from Enniskerry and Roundwood, **Sergeants Wickham** and **McNally** respectively, were duly alerted and took control.

Both Sergeants assembled a group of men who knew the area well. They divided the area into specific segments and allocated search teams accordingly.

Lord Oranmore and Brown from Luggala along with **Pat O'Brien** and **Criostoir Byrne** in his Ford V8 station wagon headed in the direction of Djouce on the hunch that the French party may have followed a stream known locally as Piper's Brook, which flows down from Djouce mountain. Using torches, they followed Piper's Brook back up.

“dreadful wqathor conditions, flooded streams that had become like rivers and near impossible underfoot conditions...”

In the meantime, the word was out that rescuers were needed. Sergeant McNally mobilised about a hundred men from Roundwood, Sally Gap, Enniskerry and Glencree. The task seemed enormous, but people gave their time and their motor vehicles willingly to join the search.

Invariably people approach me at talks and relate an anecdote about their parents, grandparents and /or aunts and uncles' involvement in the rescue. One lady who attended even went up as a pillion on her father's motorcycle to join in the search.²⁰

Previously mentioned, George Davis, The Hogan family and Frauline Widman.

An Enniskerry garda was dispatched by Sergeant Wickham to Prosser's bar to seek local advice on the mountain terrain. The Sergeant also called the Garda Depot in Dublin. Surrounding Garda stations and many first aid emergency services were also alerted to mobilise.

A combined effort put a plan in place to call the following: Local Doctors and Ambulances, the Red Cross, St John Ambulance, Dun Laoghaire Fire Station, Portobello Military Barracks and Saint Brigid's Military Hospital in Dublin. Also, Saint Michael's Hospital in Dun Laoghaire was alerted to take casualties from the Junkers crash.

Dun Laoghaire Ambulances: Luckily, they wasted no time in getting to the Hotel and the gathered officials could somewhat breathe a sigh of relief to meet Chantal, Andrée and Capt. Christian Habez in a shocking state but alive. All three were swiftly transferred by Dun Laoghaire ambulances to Saint Michael's Hospital.

Bill Deely a medical student and his friend **Conor Hogan**: They were relaxing in Prosser's Bar in Enniskerry when the garda came calling for help. Both men were ideal guides knowing well the mountains through poaching. Together with **Dr Norman Deely**, (Bill's father), **Norman Keegan**, a local farmer, and **Brian Hogan** (from Mount Maunin Hotel) they all travelled in the one car to take part in the search operation. On instinct they drove to a spot on the road between Roundwood and Enniskerry where they met some Gardaí from Enniskerry. Two search parties set out, one in the direction War Hill, and the other towards Djouce. They followed a fence and flooded path up between War Hill and Djouce as visibility was obscured by the thick fog.

“Los sauvotours sont la!”

General Hugo McNeill: led an army search party heading for Glencree, by way of the Military Road in the direction of Tonduff.

Mr Richard O’Sullivan: Chief Aeronautical Officer of the Department of Industry & Commerce took part in the search but became disoriented in the rugged terrain in the Rocky Valley and was guided down by a local shepherd.

Oonagh Guinness: Daughter of Ernest and owner of Powerscourt Estate.

Lord Oranmore and Brown: Second husband of Oonagh Guinness.

Dominic Brown: Son of the Lord opened the door of their house²¹ at about 9pm to two lost and bedraggled uniformed French Airmen; Michel Tourret, navigator and Daniel Duran, wireless operator. So began the Oranmore and Brown involvement in the search.

Keenan’s Hotel Roundwood. This was the meeting place for the LDF.²²

Pat O’Brien and Criostoir Byrne: Both Pat and Criostoir were picked up in Roundwood village by Lord Oranmore and Brown in his Ford V12 Station Wagon. They drove to Boleyhorrigan bridge and followed Piper’s Brook up Djouce mountain.

Michael Rooney: Transported men in W.S. Doyle’s turf lorry

Fred Doyle: A local butcher packed his van with as many as it would hold.

Pa Brennan: along with Paddy and Anthony Brennan drove to join in the search for the lost aircraft and its stricken passengers.

Sergeant McNally, Roundwood Garda Station commanded respect in the locality, and many answered his call to help. He organised the overall co-ordination of the various search parties. Under his direct command were Billy Brien, Bill Kenna, Jack Brennan, Paddy Doyle, Willie Rooney, Mick Hayes, Peter Hatton, Matt Keenan, Jimmy Price, Ned Curley, Jimmy Kavanagh, Pat Hughes and others who were mentioned in local newspapers.

Among them was **Sean Fitzmaurice**, father of the recently retired editor²³ of the Wicklow Times.

“Here are the rescuers!”

At 10.30 pm three lads mentioned earlier, Bill Deely, Conor Hogan and Norman Keegan had been climbing for over three hours and stopped to try to get their bearings in the cold, dense fog and rain. Without warning the cloud and fog lifted revealing momentarily the Ju52 wreck, shrouded in mist, almost within touching distance. Just as quickly it disappeared again completely swallowed up by the heavy fog. As the wreck was unveiled to the men, so too were the men spotted by the girl guides in the aircraft. Sylvia Ostrowetsky shouted “Les sauveteurs sont là!”²⁴.

So began the treacherous descent of Djouce with the seriously injured girls.

Conor Hogan, who retraced his steps back down the mountain to raise the alarm²⁵ and give the exact location, rushed back up the mountain with Sergeant Wickham²⁶ from Enniskerry and local postman James Doran. Helpers and rescuers from many towns and villages, Newtownmountkenedy, Roundwood, Enniskerry, Greystones, Bray and Dublin converged on the mountain and headed for the Junkers wreckage near the summit of Djouce. Oonagh Guinness-Brown set up a first aid and kitchen in Sheep Bank, a cottage on the estate long since abandoned by the Fannings. Two turf fires were lit, and it was the first welcoming heat the girls experienced since the crash. Medical personnel could administer first aid to the survivors before they were stretchered down the mountain, in dreadful underfoot conditions to the awaiting ambulances. By 1am all the survivors were transferred to safety and warmth and were transferred to the hospitals near and further away as quickly as possible.

Those who helped are too numerous and maybe even remained anonymous in their efforts to ensure the girls were brought to safety. They know who they are and can rest assured in the sound knowledge that they played their part on that eventful night. Continually and regularly, I’m reminded by audience members at my historical talks on the subject of the Junkers crash that they heard anecdotes of great bravery from many Wicklow people who became ‘rescuers for a night’, and what a night!

Both books on the subject by Suzanne Barnes in English and Catherine Pizon in French give superb details of the event of 12 August 1946 and in particular the very detailed accounts of various individual efforts to make it to the crash site. Either book is well worth reading.

This booklet is not an attempt to repeat what is already said in greater detail in both books. This is just a reminder, after 80 years that this air crash on Djouce is still an interesting look-back of the unselfish dedication of Wicklow people, from all walks of life, who rallied round when their help was needed.

As I mentioned at the start in the A-Propos²⁷ both sections in this booklet are not an exact copy. There are specific and maybe subtle details in both that should encourage the reader to flick from one to the other in order to get the full story.

I cannot however leave out an important detail: Both Éclaircies and Guides de France loosely describe the same girls who were on the Junkers. However, in a more subtle distinction I was reminded in no uncertain terms by the Late Chantal de Vitry Lacoïn that “Les Éclaircies sont Protestant et Nous, les Guides sont Catholique, Voilà!”

Whatever distinction existed in principle, in selecting the girls that would travel to Ireland on the Junkers, in their hours of need on the mountain in dreadful weather conditions, there was no distinction. In their urgent medical care, there was no distinction. In the warm hospitality extended to them in Wicklow and beyond there was no distinction. In fact, some of the girls on the Junkers were from the Jewish faith and while they were forced to keep their faith secret during WWII in France under Nazi occupation, they felt no such compunction and were unafraid to discuss with their fellow guides and others they encountered during their stay in Ireland the origins of their Jewish faith.

To that end, two more names are worth mentioning: Fr Eugene Doherty and Fr Michael Keohane from Glencree motored across the mountains to lend spiritual aid to the victims. In what would have been considered a treacherous journey they both considered it their pastoral duty to attend to their extended flock. In preparation and considering the yet unknown condition of the aircraft passengers, they brought with them the necessary oils and cotton, and the pyx containing six hosts. With the intention of administering the Last Rites to the victims.

“Per istim sanctum Unctionem et suam piissimam misericordiam indulgeat tibi Dominus quidquid per gressum deliquisti”²⁸

Through this blessed unction may the Lord pardon thee whatever sins or faults you have committed.

Who knows what inner peace the girls were granted by the priests' presence blessing them with holy oils. But in the precarious situation in which they found themselves, being still alive by the intercession of several miracles, who would want to shun a friendly priest offering extra spiritual protection?



Aircraft Wreckage

It is a pity to see a beautifully designed and manufactured aircraft crashed and destroyed, never to fly again. However, nobody died in the accident and that was down, in no small part to the Junkers 52. The original designer, Ernst Zindel would have been very proud.

The aircraft was cordoned off by the Bray Gardaí from Monday 12th August until the French²⁹ Authorities arrived on Thursday that week. They carried out a thorough inspection, removed some navigation equipment and documents from the flight deck and declared the aircraft released to the Irish Authorities.

The French inspectors made the assumption that the Navigator erred in his calculations and didn't properly allow for the strong NW winds blowing the aircraft off course.

They headed straight to St Michael's Hospital in Dun Laoghaire to lay the blame at the door of the young navigator Michel Tourret³⁰ who was still recovering from his trauma and injuries.

On arrival at the main door of the hospital they demanded, in an authoritative manner, entry to interview Monsieur Tourret.

Unfortunately for them they met with an equally, if not more authoritative Doctor Meagher. He reminded them that he was the Authority in Saint Michael's Hospital, not them, and he refused point blank their request to see Monsieur Tourret. They turned on their heels in a huff and stomped away. Unfortunately for Michel, Dr Meagher's efforts only gave him a stay of execution. On return to Paris, Michel Tourret was relieved of his duties and never became a fully qualified air navigator. Captain Habez was absolved of all responsibility.

Stories abound about the eventual disappearance, almost completely, of the wreckage.³¹



The Gardai drained the remaining fuel from the aircraft tanks and removed the cordon from around the aircraft wreckage.

Naturally there was immense interest from around Wicklow and slowly but surely bits of the wreckage started to disappear.

I have a small piece 27 x 8 cm (above). found on Djouce in 1952³² one year before I was born. Donated to me by a very good friend, Brian Siggins. In the many talks I've given on the Junkers 52 crash on Djouce to libraries and Historical Societies, seldom if ever do I not hear of attendees who either possess a piece of the aircraft or know the whereabouts of one.

At a talk in Roundwood Historical Society an attendee brought in a large piece of corrugated metal, easily 2x2 m. in size. Many anecdotal stories surface about fences, gate posts, roof repairs, (ideal for corrugated roofing), a ladder, electrical wiring installations in cottages from Ju52 cables, and the list goes on.

At a talk in Enniskerry library on 29 April 2026, a participant related where tin-smith travellers used sections of the Junkers, refashioned the metal and made metal buckets, kettles, containers, and carried out metal repairs, etc in their time worn tradition as tin smiths, before plastic dominated our lives.

So, although the Junkers, as an aircraft wreckage, disappeared off the mountain, it's many parts still exist for whatever purpose they were best suited.

The Junker 52/3 remains within the popular culture of the Wicklow mountains. Only recently a Fáilte Ireland and Coillte supported trail biking track based in Ballinastoe³³ has named it's northerly most track 'Junkers', in recognition of its historical relevance to the area.³⁴

8 - The survivors return to France

Of the 21 Girl Guides and five crew who were rescued, not all needed to be hospitalised³⁵. After the less shocked, traumatised or injured survivors were seen to by medical personnel at the scene, shortly after or in hospital, the more seriously injured survivors were put on a longer-term medical programme which necessitated hospitalisation.

Those who were signed off by their doctors were free to make their way home. Chantal could have left for home anytime she wanted. She, as La Chieftaine de Les Guides de France made it her business to stay in Ireland until all the Guides under her responsibility were released from hospital.³⁶

For those with only minor injuries the hospital took a relaxed view of letting the girls do some sight-seeing. Imagine the reaction of these beautiful French girls strolling around Dun Laoghaire, naturally they were a big hit and became real personalities locally.

Dr Meagher personally chaperoned some of the girls and even brought them for a drive in his motor car to enlarge their sight-seeing scope.

The girls' parents were obviously keen to get their daughters back home and the first of the girls headed back to Paris³⁷ within a few weeks. Others were more seriously injured and needed to stay in hospital for several months.

When the time came to leave, after a month or so, aircraft modified into air ambulances brought the guides back to Paris. There were many tears of sadness at leaving behind, on the airport tarmac, their nurses who had cared for them so meticulously, but tears of joy also at returning home to the bosom of their families.

What stories they must have had to tell back home, they became personalities back home too!³⁸

Who was going to pay?

The question arose of the cost of the girls stay and treatment in hospital. After WWII the French Girls Guides were broke. Invoices went unanswered until Christmas 1946 when the Irish Authorities did the typically French gesture of ³⁹ shrugging their shoulders and simply wished all their counterparts well and 'bon retablissement!⁴⁰' et Joyeux Noel.

Après le retour en France.

The Guides returned to their hometowns and cities post WWII; they were Le Harve, Avranches, Yvetot, Valonges, Cherbourg, Saint Lo and Nantes. In Paris in the then suburbs of Gentilly and Vincennes Chantal resumed her studies in Mathematics and Physics at the Sorbonne, with plans to marry Vincent Lacoïn, a French Naval officer who was recovering following wartime injuries.

Vincent and Chantal married in 1949. and went on to have 10 children. Many of which I've gotten to know.

Vincent died in 2009, in his 90th year. Chantal died peacefully on 10 December 2025 aged 100 years. *Ár dheis Dé raibh a ainm dílis.*

I had the pleasure of meeting them both. My last lunch with Chantal and three of her children was in September 2025. This booklet is dedicated to her.

Que la Vierge Marie lui enveloppe dans son joli robe bennissée. ⁴¹

9 - Image Gallery



Waving, au revoir!



Newspaper coverage, captioned: "Injured French airmen in St. Michael's Hospital, Dun Laoghaire. Capt. C Habez, ppilot of the plane which crashed in Co. Wicklow on Monday, offers a cigarette to his navigator, M. Michel Jaurret.



Restored internal cabin on static aircraft (museum).



Interior of the Junkers 52 after the crash. Courtesy of Ministère des affaires étrangères - Nantes, Dublin (consulat, légation puis ambassade), article 121, dossier accident de l'avion <Junker 46 > dans le Wicklow le 12 août 1946.



Junkers 52



Commercial Junkers in Luthansa livery



View of Djouce (above)



St Michael's Hospital, 1946.
Left to Ostrowetsky, Janine
Alexandre, Anne Lemmonier (in
bed), Chantal de Vitry, Agnès
Laporte, Ginette Martin,
Odile Lecoquière, Dr Meagher.
Courtesy of Odile Longeur.



St Michael's Hospital, 1946.
Agnès Laporte (in bed), Odile
Lecoquière and Chantal de
Vitry. Courtesy of Chantal
Lacoin.

Ju52/3 crashed on Djouce. Photo courtesy
of Barnes Suzanne, 2005; When our plane
hit the mountain, and Ministère des
affaires étrangères - Dublin.



Miracle sur Djouce

Histoire incroyable : écrase d'avion - tous ont survécu.

À propos

L'idée de publier une brochure bilingue est de renforcer les liens solides qui se sont tissés entre les membres de deux communautés et de deux pays parlant deux langues différentes.

Les barrières linguistiques, au début, entre les guides et leurs sauveteurs irlandais, disparurent complètement lorsque la priorité absolue fut de secourir rapidement les filles et de les mettre en sécurité, et quand, dans des conditions météorologiques épouvantables, les sauveteurs ont risqué leur vie pour faire descendre les survivantes de la montagne et les mettre à l'abri, sans se soucier de leur propre sécurité.

Imaginez ces vingt-et-une guides, effrayées, blessées et souffrant du froid, prises en charge avec le plus grand soin par des gens qu'elles ne connaissaient pas, des hommes pour la plupart, dans un pays étranger, et éprouvant bien des difficultés à exprimer la gravité de leurs blessures.

Peu de personnes survivent à des accidents d'avion, en particulier ceux où l'appareil s'écrase accidentellement au sol.⁴²

Par respect pour la langue maternelle de chacun et pour les liens qui se sont tissés au fil des générations, il a été décidé de publier ce livret en deux langues afin que les Irlandais et les Français qui se sont rencontrés en cette nuit fatidique et ont surmonté les barrières linguistiques qui pouvaient exister, puissent, espérons-le, comprendre cette histoire.

Lorsque j'ai rédigé l'article paru dans le Wicklow Times en août 1996 au sujet de l'accident, je ne faisais que clore un chapitre qui devait être évoqué pour commémorer le 50e anniversaire de l'événement.

Je ne me doutais pas que les habitants de Wicklow allaient découper l'article pour l'envoyer à leurs amies avec lesquelles ils étaient restés en contact pendant 50 ans.

Il ne fait aucun doute que leurs amies françaises ont peut-être eu un peu de mal à comprendre l'article rédigé en anglais. Néanmoins, leur amitié a résisté à l'épreuve du temps, dans la mesure où les habitants de Wicklow, sans se soucier de la langue, l'ont tout naturellement envoyé.

Cet article a ravivé ces amitiés, et l'histoire a pris d'elle-même une véritable ampleur. Deux excellents livres sur le sujet ont été publiés, l'un en anglais par Suzanne Barnes en 2005 et sa traduction en français par Catherine Pizon en

2018. Ces deux ouvrages ont dépassé le cadre des intérêts potentiels propres à chacune des deux langues.

J'ai eu la chance d'être invité par les auteurs à apporter ma modeste contribution à ces deux publications.

Bien que bon nombre de mes connaissances irlandaises et françaises aient depuis rejoint leur dernière demeure, les générations suivantes qui ont pris part à cette histoire pourraient bien souhaiter envoyer un exemplaire de ce livret aux descendants des « rescapées »⁴³

Ma maîtrise du français est loin d'être parfaite, mais au fil des ans, j'ai réussi à avoir des conversations assez fluides avec des Français que je côtoie depuis l'époque où je vivais et travaillais en France et que je continue de voir régulièrement aujourd'hui.

Mes erreurs de grammaire française peuvent parfois être monumentales, mais cela ne m'empêche pas d'être compris, je l'espère. Apprécier la langue d'autrui est une marque de respect que nous témoignons à ceux qui font l'effort de nous parler. Nous ne nous moquons jamais de l'accent ou des erreurs grammaticales d'autrui ; d'ailleurs cela peut être tout à fait plaisant et attachant.

Ce récit est présenté à la fois en anglais et en français. L'une des parties n'est pas une traduction directe de l'autre. Car si le contexte est le même, des nuances peuvent exister. C'est un choix délibéré de ma part. J'ai souhaité que ces deux sections soient complémentaires plutôt que le reflet l'une de l'autre. Un ordinateur peut faire une copie, mais seul un être humain ayant une connaissance approfondie du sujet peut l'interpréter. Connaître le sujet abordé en français ou lors de la lecture facilite la compréhension si l'on en connaît le contexte. Le fait d'avoir des passages ou des photos légèrement différents dans les deux textes de cette brochure devrait donc diriger le lecteur vers l'autre partie de la brochure afin d'obtenir des éclaircissements ou une compréhension plus complète, éclairant ainsi la langue qu'il maîtrise le moins.

Une étude statistique publiée en 2023⁴⁴ montre que parmi les douze langues étrangères enseignées dans les écoles secondaires irlandaises, le français est deux fois plus populaire que les onze autres groupes de langues réunis. Au total : 44 282 / français : 22 135. Cette statistique parle d'elle-même. L'enseignement de l'irlandais dans les écoles en Irlande présente un avantage supplémentaire parfois méconnu : il prépare les élèves ayant suivi un enseignement en irlandais à aborder sans crainte une autre langue et à y réussir.

Et pourquoi ne voudrions-nous pas parler français ? Après tout, la France est désormais notre plus proche voisin au sein de l'UE. Voilà !

Oui, j'ai reçu de l'aide pour la rédaction de ce livret, mais toute erreur, évidente ou non, concernant le contenu ou la langue, m'est entièrement imputable.

Merci !

Bon courage, bonne continuation et bonne chance !

Bill Nelson (Avril 2026)

I - Introduction; Miracle sur Djouce⁴⁵ 1946

12 août 1946 : Un avion type Junkers avait décollé de Le Bourget avec une troupe d'éclaircies françaises, à destination Dublin, Irlande. Passagers nombre 26 personnes dont l'équipe. Ils étaient invités par les éclaircies Irlandais.

En route l'avion devient perdu et il arrive au-dessus les montagnes de Dublin et Wicklow à le sud-ouest d'aéroport de Dublin.

Tout à coup, sans indication l'avion heurte la montagne et le train est arraché de l'avion. Il glissé dans un incliné pour quelques cent mètres avant de rester cloué aux boues. L'heure était environ à midi.

Miraculeusement personne ne tue. Beaucoup de blessures oui.

Un grand effort pour sauvegarder les rescapés était lancé. Le problème est ; personne ne sait que l'avion était perdu, ni qu'il était écrasé.

Le trafic contrôle aérien supposait que l'avion est arrivé à l'aéroport de Dublin et les contrôleurs de trafic aérien a Dublin assumaient que l'avion avait fait retour vers Le Bourget.

Une jeune femme, qui s'appelle Chantal de Vitry quittait l'avion parce qu'elle ne souffrit pas de blessures trop graves, pour lever l'alarme. N'oublie pas que tout se passe pendant un orage absolument féroce.

Chantal est arrivée éventuellement dans un petit hôtel vers dix-neuf heures, sept heures plus tard, totalement épuisée et battue par les vents et la pluie très lourdement.

Ça commence l'événement très important par les gendarmes, les pompiers, l'armée et les paysans pour retrouver l'avion et pour sauver les rescapés.

La jeune fille Chantal de Vitry vécu jusqu'à 100 ans. Elle habita à Paris et elle avait une résidence, maison de ferme dans les Landes. Je la visitai souvent.

Un grand merci a les bibliothèques et les Associations Patrimoines⁴⁶ à le de comté de Wicklow, pour les invitations de donner les conférences.

Aussi le Conseil de Comté Wicklow pour son assistance.

2 - Résumé: Chantal de Vitry-Lacoin

Une des personnes qui étaient à bord s'appelle Chantal de Vitry.

Elle était originaire Parisienne.

L'histoire :

Pendant le vol l'avion fit face à des perturbations climatiques au-dessus de l'Irlande, avec des pluies et des vents violents de plus de 100 kilomètres heure, il se perdit et se retrouva au-dessus des montagnes, des nuages les cachait entièrement.

Soudain, le trimoteur heurta le sommet de la montagne, sur le choc le train d'atterrissage fut arraché. L'appareil clissa sur le ventre dans une pente sur plusieurs mètres, et termina sa course bloquée par la boue et la tourbe.

Il était environ midi.

Miraculeusement personne ne fut tué, mais il y avait de nombreux blessés.

En fait, le problème majeur était que les secours n'allaient pas être envoyés puisque pour le personnel de l'aéroport de Dublin.

Une des Guides, Chantal de Vitry qui n'était pas blessée prit l'initiative d'aller chercher des secours. Elle quitta la carlingue de l'avion avec le Commandant Habez et Andrée Bonnet et partie sans connaître les lieux sous une tempête déchainée.

Chantal arriva tant bien que mal dans un petit hôtel de campagne à dix-neuf après plus de sept heures de marche. Elle était totalement trempée et épuisée.



Chantal de Vitry-Lacoin, 2006, avec Bill Nelson (au dessus) et avec Marie Nelson (au dessous).

3 - Carte de la route d'avion France – Irlande.



Vol intentionnel Direct Paris -Dublin.

A cause de le vents violents de le nord-ouest l'avion était retrouvé au-dessus le montagnes der Wicklow totalement perdu.

4 - Chaîne de Les montagnes de Wicklow.

Le chaînes de montagnes répandre du département de Dublin a le département de Wicklow (Choill Mhantáin⁴⁷). Approx 50 kms.

Le chaîne se trouver et commence environs de 25 kms au sud du la ville de Dublin (Capital d'Irlande).

Mais l'aéroport de Dublin est situé 20 kms au nord de la ville de Dublin.

L'avion était totalement perdu et les montagnes était totalement voilé avec les nuages bas.

Djouce (altitude 715 M) est encerclé par six autres sommets, pour le plus part la même altitude ou plus près (entre 500M et 925 M).

Le départ de Bourget 12/08/1946

A 09h00 (ou 08h00 Dublin) le Junkers, avec à bord ses vingt et un jeunes passagers et son quelques 960 litres de kérosène, se préparait à décoller de l'Aéroport du Bourget situe près de Paris. Les trois gros moteurs BMW se mirent à rugit⁴⁸. Les hélices⁴⁹ tournèrent bientôt à une vitesse folle. Six minutes plus tard le pilot, qui s'appelle Christian Habez⁵⁰, recevait l'autorisation de décoller pour Dublin.

L'avion se dirigeait sur Dublin – ville dix fois plus petit que Paris – et les champs verdoyants d'Irlande.

L'orage ! Temps affreux.

A Dublin, en revanche, on n'entendait que le bruit sans fin d'une pluie indésirable qui s'infiltrait de tous cotes.

De Dublin aux Midlands (centre) un effroyable orage à travers le ouest/sud-ouest des vents de 75-100 kilomètres à l'heure soulevaient gigantesques vagues tout de longues cotes et les bourrasques⁵¹ étaient accompagnées de pluies torrentielles.

Imaginez-vous, comme le commandant qu'il pensa qu'il était au nord de Dublin.

Pendant toute la nuit du samedi 11 août une tempête avait fait rage et aucune amélioration n'était en vue quand l'aube du lundi matin se leva...

C'était le jour le plus pluvieux de l'année. On avait enregistré dix-huit centimètres de pluie à Dublin.

La pluie ne cessait de tomber depuis le 27 juillet et, comme les semaines se succédaient et se ressemblaient, humide et balayées par le vent les gens finissaient par se demander si la guerre ou les bombes atomiques n'avaient pas quelques choses à voir avec ce temps horrible et persistant et pour quelles raisons les prévisions météorologiques étaient si souvent inexactes. Bien sûr l'explication normale, c'était de rappeler que les temps, en Irlande, étaient un des plus difficiles à prévoir du fait de mouvements dépressionnaires déferlant⁵² de l'ouest et qui, dans ces cas-là, étaient imprévisibles.

Imaginez-vous, comme le commandant qu'il pense qu'il était au nord de Dublin.

Petite histoire de façonnage comparaison entre les montagnes de Wicklow et les Pyrénées.

Les montagnes d'Irlande/ Chaîne de Djouce

Comparaison entre les montagnes du Wicklow et les Pyrénées.

Les Montagnes de Wicklow :

Il y a 420 millions ans, quand les plaques continentales de l'Amérique du Nord et l'Europe avaient frappé la terre sous la mer avec bouclé en haute. La terre a été élevée de la mer, résultat les formations des montagnes du Wicklow.

Les Pyrénées :

Si les Pyrénées sont les montagnes plus jeunes — datant d'environ 40 millions d'années — née de la collision de deux plaques terrestres, l'espagnole et l'européenne, elles sont tout de même le résultat de 500 millions d'années de façonnage⁵³ des paysages.

Pour la plupart les montagnes du Wicklow ne sont pas très sévères ou fléchées, les sommets sont comme les vagues tranquilles. Aussi ils ont entre 500 mètres et 1 000 mètres.

Par exemple : Tableau des huit sommets des montagnes de Wicklow :

Maulin : 570 M

Col de guerre : 686 M

Luggala: 595 M

Tonlegee: 817 M

Scarr/Sceir (cicatrice) 641 M

Luggnaquilla: 925 M (Falaise)

Le grande Sucre : 501 M

Djouce : 715 M⁵⁴

L'aspect et la direction d'avion JU52 était critique.

Même si l'avion était perdu, si l'avion était dans un autre cours, par exemple : Les montagnes qui entourent Djouce. (Voir les photos). Il y a 39 pics plus haute que 600 mètres dans les montages de Wicklow.

Une chose qui prevenait un désastre était la route prenez par l'avion. Entouré par les sommets plus haut que Djouce et beaucoup plus haut que l'altitude d'avion. Il était qu'un miracle que l'avion est arrivé le lieu en incline sympa et la tourbe du montagne (après des millions des années décompositions de végétations) offrait l'avion un atterrissage non mortel. En fait ils sont que trois passes dans les montagnes de Wicklow plus bas que 600 mètres.

Et l'avion avez trouvé une. Un miracle, Non !

N'oubliez pas que le commandant piloté l'avion comme il était aveugle. Incroyable.

Si l'avion Junkers a passé par le Grand Sucre, enroute vers Djouce inconnue que le pic était que moins de 75 metres ci-dessous. ⁵⁵

Sous la terre il y a des roches tellement dures comme granit formé il y a plus que 400 millions d'années.

Depuis là il y a des périodes glaciaires, entre 2.6 millions et 11 milles années, puis d'années végétation, surtout les arbres avec les proliférations des forêts. Puis beaucoup des sapins. A la fin de glacière, ils avaient fondue et formé les ruisseaux, les lacs, et les vallées. Pendant des périodes de décompositions des arbres, ils établissent une base au sol parfait pour l'augmentation de tourbe⁵⁶. C'est la tourbe qui le Junkers heurté au début et la tourbe absorbait le choc d'un impact initial. Puis il bondi, une fois, puis deux fois et a chaque frappe la montagne absorbait l'énergie de l'avion donc sauvait les vies de les passagers a dedans. Un autre miracle, non !

6 - L'accident

Les nuages étaient partout. Il ne pense pas qu'il vol l'avion dans un région très montagneux au sud du Dublin. Il pensait qu'il était dans une position au nord à Dublin dans le lieu de l'aéroport.

Après l'accident une déclaration conjoint par les gouvernements irlandais et français précisant que l'accident de l'avion français était dû à « une erreur navigation aggravée par les conditions de vol inhabituelle prévalant ce jour-là ».

L'équipe et les passagers de la Junkers pensaient qu'ils approchaient de l'aéroport.

Le capitaine Habez fut le premier à se rendre compte de cette terrible erreur, le premier à pris conscience que les cinq membres d'équipage et les vingt et un passagers iront entre en collision avec la montagne.

Dix seconds s'écoulèrent⁵⁷, alors l'avion parut chuter.

Soudain, l'avion heurta la montagne et le train d'atterrissage fut arraché de l'avion. Celui-ci bondi, rebondi et glissa alors sur plusieurs centaines de mètres en pente et termina sa course clouée au sol par la boue et la tourbe. Il était environ midi.

Avant que quiconque⁵⁸ n'ait eu le temps d'avoir peur, l'une des portes du Junkers s'ouvrit brutalement, soulevant des plaques de tourbe, alors que des pièces de l'avion se détachaient.

Chantal de Vitry se souvient d'un choc à vous ébranler les os⁵⁹. C'était comme si l'on tapait sur la carlingue⁶⁰ de l'avion avec une clé. Puis il y a eu un bruit terrifiant : des craquements et des crissemets comme si le dessous de l'avion se brisait. Soudain le plancher s'effondra sous leurs pieds.

L'avion avez rebondit quelques fois puis glissa avant il termina sa course. Boum, Boum, Boum et il a jeté les grosses pièces, arracher le train, les roues, les moteurs.

Mais....mais, le coque (La carlingue) reste intacte !

C'est un point important sur l'écrasé pour les rescapées : Le type d'avion, Junkers 52.

Le coque ne désintégrais pas parce qu'il était fabriqué très costaud⁶¹ d'aluminium plissé/cannelé⁶².

“La douleur se répandit dans toutes la cabine. Il y a des blessures graves...”

Bien sûr Il y a beaucoup des blessures, graves et léger, des jambes et des bras cassés.

La douleur se répandit dans toutes la cabine. Il y a des blessures graves et déplacements d'os : fémurs, tibias, clavicules brises ou déplacés, fractures ouvertes. Les os quittant la couverture protectrice par la peau humaine. Les peaux lacérées et des nez disloqués. Le sang coulait des blessures.

Les filles que n'étaient pas trop blessé, comme Chantal de Vitry ont pris soin a les autres après ils étaient décidés les priorités.

Après leurs responsabilités vers les plus blessées Chantal, le commandant Habez et une autre jeune fille, Andrée Bonnet ont décidé de quitter l'avion pour chercher un sanctuaire et donner les nouvelles.

Imaginez les montagnes vastes et dangereux et mal inconnu par les trios. Aussi l'orage en pleine puissance dans une tempête déchaînée⁶³.

Les trois ont décidé de séparer pour la meilleure option de trouver une maison, berger, ou des choses pour appeler l'alarme.

Vers dix-neuf heures⁶⁴, Chantal de Vitre arriva tant bien que mal dans un petit hôtel de campagne, après sept heures de marche. Elle était totalement trempée⁶⁵, épuisée⁶⁶, battue par la pluie et les vents violents sur tout son chemin.

Une énorme opération de sauvetage fut lancée. Le problème étant que personne ne connaissait l'endroit exact du crash.

L'évènement était énorme et les gendarmes, les pompiers, l'armée et les plus essentielle paysans qui connaissaient bien ses montagnes unirent toutes leurs forces dans la recherche des malheureux accidentés.

7 - Operations de sauvetage / L'épave d'avion

Deux sergents du gendarmes, Wickham et McNally prit en main la coordination des opérations de sauvetage. Ils savent fort bien que les gens de la région eussent l'habitude de parcourir ces collines en tous sens et en connaissent par conséquent tous les requis.

Il ne fallut que peu de temps pour McNally et Wickham rassembler une bande de garçons volontaires et disposer à travailler sous son commandement.

Les gens venaient de partout et convergeaient vers les montagnes et pourtant il y avait bien une centaine d'hommes qui se déplaçaient sur une zone de treize kilomètres carrés. Ces hommes avaient travail à faire. Ignorant le vent et la pluie, ils se dirigeaient tous vers le même endroit, guidés par un instinct commun.

Par les instructions du chaque sergent ils divisaient entre groupes de trois ou quatre hommes. Et le recherche (mobilisation) commençait

Trois hommes qui étaient en avance gagner 700 mètres d'altitude plus vite que les autres. Il fait beaucoup plus froid a 700 mètres qu'au niveau de mer. Une brise au ras du sol⁶⁷ se transforme en un vent violent en altitude⁶⁸. Le vent leur fouettait le visage. Les nuages s'écartaient de temps en temps puis disparaissaient en un instant.

Soudain, et pendant un instant. Le brouillard se leva et ils purent voir l'avion, a moins de vingt pas de là, se souvent plutôt providentiel.

La silhouette du Junkers, semblable à un fantôme, apparut sur la cote de la montagne. Il semblait presque intact.

Quelques instants plus tard, il disparaît dans le brouillard épais, comme s'il s'était agi d'un mirage.

Mais quelques des jeunes filles avez vu les hommes pour les mêmes seconds de clarté et elles s'crient « Les sauveteurs sont la ! »⁶⁹



Le lendemain de l'accidenté sur Djouce

Même si les montagnes étaient sous un déluge et la terre était inondé les hommes de les premières parties avaient des expériences pour allumer un grand feu, a plusieurs mètres à cause de carburant au sol, puis tirer des fusées éclairantes⁷⁰ pour attirer les autres sauveteurs vers le lieu de l'accident. Donc la descente de la montagne commençait.

Difficile dans les conditions pluvieuses diluvien⁷¹ mais les sauveteurs ont suivi les chemins très bien connus. Par exemple les ruisseaux⁷² qui descendent normalement tranquille sont inondé et dangereux. Même qu'ils emporté les brancardiers avec les rescapées plus blessées.

Les autres étaient emportés à dos très attentif jusque a les ambulances qui était garés sur les petits routes montagneux les plus proches.

N'oubliez pas que pendant la nuit c'était très difficile pour voir les places pour poser leurs pieds.

Aussi les routes dans les montagnes étaient plus petites en 1946. Pas suffi large pour laisser passer deux véhicules. Il faut arranger la circulation des véhicules surtout les ambulances.

Alors après ils ont chargé les blessées et quittaient le plus vite que possible pour les hôpitaux à Dublin, Wicklow et Kildare.

Les jeunes filles étaient déposées dans les hôpitaux et leur rétablissement commençait. Aussi les gendarmes avaient commandé des véhicules personnels et leurs chauffeurs⁷³ pour transporter les rescapées vers quelques habitations pour servir des boissons chaudes et des repas bien manger.

L'Epave d'avion.

Il s'agit l'inspection d'avion : L'inspecteur⁷⁴ aérien montra son rapport et la transcription des données relatives au vent à l'une des officiers français qui... leva les bras dans une attitude typiquement français en clamant « erreur de navigation » sur un ton ferme conviction. Il était clair que le pauvre navigateur, Michel Tourret, avait souci à se faire quand son avenir professionnel et obscur. (Il était non-titulaire⁷⁵). Les inspecteurs irlandais et français avaient essayé interroger le pauvre à l'hôpital mais les médecins ne permirent⁷⁶ pas, le navigateur était en état santé trop mal et il a évité une sanction immédiate de ses supérieurs.

L'avion.

Trois jours après l'accident, les autorités de l'armée française ont passé la journée du jeudi sur Djouce à examiner l'épave et prendre des mesures. Après avoir prélevé certaines pièces – l'appareil ; de transmission sans fils, des instruments techniques, une partie du gouvernail⁷⁷ et le tableau de control – ils ont abandonnés le reste d'avion, en déclarent au policier de Bray, la plus grande caserne la plus proche, qu'ils ont terminé leur travail et que le reste de l'épave ne présentait aucun intérêt.

Les officiers irlandais confisquèrent les fosses de carburant et avec les perspectives d'un afflux de touristes, ils étaient de rendre l'épave⁷⁸ « inoffensive et sans valeur » avant le weekend.

Dès le vendredi 16 aout à 21h00, quand la police arrêta sa surveillance, les chasseurs de souvenirs locaux et les ferrailleurs⁷⁹ sont partis à l'assaut de la montagne à grand-peine⁸⁰ à ramasser autant de pièces de l'appareil mirent qu'ils purent⁸¹.

On raconte que les jardins tout autour du comte de Wicklow étaient parsemés⁸² de petits morceaux de métal : pour réparer les trous de toits ; fabriquent des échelles et des bagues et des portails avec métal de JU52. Partout ils sont utilisés, même les câbles électrique environs de quelques mètres sont encore dans les system d'électrique domestiques dans les maisons de montagnes. A plusieurs des conférences chez Wicklow beaucoup des participants m'a disait qu'ils avaient un morceau d'avion ramassé par leurs pères, et oncles de Djouce en 1946. J'ai aussi une pièce qui est trouvé en 1952 sur Djouce, dégorgé par la montagne six ans⁸³ après l'accident. (Voir photo de la pièce 25 cms x 8 cms, dans la galerie photos).⁸⁴

8 - Repartir des rescapées

Ça dépend les blessées et leur rétablissement, les rescapées avaient fait leur rentre à France après entre quelques semaines et quelques mois.

Les parents des jeunes filles étaient très inquiétés après la nouvelle d'une accidente d'avion. Mais une à une les bons nouvelles émergent. Les parents qui n'avaient pas les ressources pour faire le trajet à Dublin viendraient dans le meilleur délai pour rassurer leurs filles. Autres avaient reliés aux lettres de leurs enfants.

Après moins d'un mois les premières sont parties dans un vol – hôpital avec les médecins, infirmières et médicaments.

Le jour de départ il y avait quatre ambulances militaires sur le parking de l'aéroport de Collinstown. (Dublin). Dans les ambulances se trouvaient cinq Guides françaises d'un l'avion s'écrasé sur Djouce il y a quelques semaines de cela. Elles fumaient des cigarettes et bavardaient joyeusement avec leurs infirmières militaires irlandaises. Elles étaient sur le chemin du retour en France.

Elles avaient presque toutes des fractures aux jambes et aux chevilles. Elles portaient de lourds plâtres sous les couvertures de leurs brancards.

Pendant leurs au revoir Il y avait beaucoup des larmes de triste mais aussi joie entre les filles françaises et leurs infirmières irlandaise.

Le Douglas⁸⁵, encore revêtu de son camouflage vert de l'époque de la guerre avait été transformé en avion-hôpital. Des sangles⁸⁶ pendaient du plafond au sol avec des boucles prévues pour poignées des brancards.

Même que les filles avaient peur, ils emportaient leurs sourires aussi.

Enfin on claqua alors la porte de l'avion et nous nous éloignâmes⁸⁷ de l'aire de stationnement. Le Capitaine (Felton), pilote, poussa les moteurs à plein régime⁸⁸ et le Douglas s'élança sur la piste. Un peu de temps l'avion vola haute au-dessus de Collinstown a destination du Bourget. Tous ceux étaient venus les voir partir poussèrent un léger soupir.

Le décollage s'était bien passé.

Qui va payer ?

Après les départs de tous les Français et françaises un petit problème qui émergeait était la facture⁸⁹ pour les services médicaux entre le Gouvernement d'Irlande et les guides de France. Qui va payer ?

Après guerre à cause que les éclaireuses de France n'avaient pas aucune revenue, les lettres et demandes pour payer les dépenses réduites de factures à payer petit à petits à nous vous souhaitons bons rétablissements. Il n'y a aucune mention dans les archives officiellement des paiements.

Quand les membres d'équipe étaient arrivés en France et ils ont le sujet des interrogations il était décidé et on recommanda de ne prendre aucune mesure contre le capitaine Habez mais le rapport notait que le navigateur Michel Tourret n'avait pas observé un contrôle suffisamment strict sur la navigation d'avion dans les conditions météorologiques qui prévalaient.

Il ne retrouva pas le carnet de bord⁹⁰ de navigateur. En fait il était considéré comme le bouc émissaire⁹¹

Si l'armée de l'air admis leur culpabilité, peut-être ils avaient payés les factures ??

Après le retour en France

Les filles de Guides et Éclaireuses rentrèrent chez elles : pour celles qui venaient des villes⁹² martres, c'était Le Havre, Avranches, Yvetot, Valognes, Cherbourg, Saint-Lô, et Nantes. Pour l'autres c'était Paris et les banlieues comme Gentilly et Vincennes.

Pour notre héroïne Chantal de Vitry retourna à Paris et reprit ses études de maths-physiques à La Sorbonne. En 1949, à l'âge de vingt-trois ans, elle épousa Vincent Lacoïn.

Alors que les cloches avaient sonné à Paris, dominées par la grande cloche de Notre Dame⁹³ après quatre ans de silence, son futur mari avec Charles de Gaulle, au cours de sa parade triomphale sur les Champs-Élysées le 26 août 1944, ayant réussi à libérer la veille le Palais du Luxembourg, l'une des dernières places fortes allemandes à Paris.

Epilogue : Lien entre Wicklow et Paris, 50 ans plus tard

En 1996, une fille de Mme Lacoïn recevait une lettre d'une amie en Irlande avec une coupure d'un journal de Wicklow⁹⁴.

Cet article de Bill Nelson, (l'Auteur) couvrait largement les événements du 12 août 1946. Il mentionnait l'emplacement exact de l'accident, l'arrivée de Chantal à Mount Maulin hôtel, trempée jusqu'aux os, blessée, et l'opération de sauvetage qui avait suivi, les endroits où les secouristes étaient en difficulté, certains d'entre eux ayant été contraints de former une chaîne humaine, s'attachant les uns et les autres pour être plus en sécurité ».

L'article sous-lignait qu'en tenant compte de nombreux accidents similaires on élaborait un système appelé « Système d'Avertissement de Proximité du Sol » (GPWS)⁹⁵. Ce système, utilisé en conjonction avec un altimètre radio, envoie des avertissements audibles dans le cockpit si un avion se présente à une hauteur inférieure à celle permise à l'approche du sol.

Cet extrait d'article en 1996 se terminait ainsi :

« Telle est l'histoire du Ju-52, AAC 1, Toucan⁹⁶. Construite et exploitée par les Français, pilotée par un équipage français, transportant des passagers français, venant de France et tout à fait par hasard s'écrasant sur une montagne avec un nom à consonance française : Djouce... Cette année, le 12 août 1996, qui marque le 50 -ème anniversaire de cet accident, tombe à nouveau un lundi. ».

Deux ans après l'article 12 de les rescapés ont fait ensemble pour un retour à l'Irlande.

Elles étaient fêtées par les Guides d'Irlande et elles avaient revisitées le site de l'accident, même grimper sur Djouce. La visite était satisfaite mais pleine d'émotion.

Sommaire.

1 - Introduction

2 - Résumé Chantal de Vitry-Lacoin

3 - Carte de trajectoire de vol.

4 - Ju52 /AAC

5 - Les montagnes d'Irlande/ Chaine de Djouce

6 - L'Accident.

7 - Opération de sauvetage/ L'épave d'avion

8 - Repartir des rescapées

Remerciements :

Suzanne Barnes, Auteur. When our plane hit the mountain. ©2005

Catherine Pizon, Traductrice, Quand notre avion heurta la montagne. © 2018

Brian Siggins : Historian Irlandais

Dr Eamon Slater, Sociologue Irlandais

Monsieur Hubert Grilo : Ami/Voisin/ Historien

Mark Hogan, Mount Maulin Hotel.

Bibliothèques de: Wicklow town, Enniskerry, Blessington, Deansgrange.

Associations Patrimoine : Le Freche-Saint Vidou. Roundwood, Bray,
Eblana Dun Laoghaire, Stillorgan.

Shay Fitzmaurice, Wicklow Times

Irish Times.

Endnotes

- 1 CFIT: Controlled Flight Into Terrain.
- 2 Jennifer Bruen, Oct. 2023, Policy Paper: Foreign Language Learning in the Republic of Ireland, Languages, Society and Policy.
- 3 Atelier Amiot Colombes. Close to the Rugby Stade Colombes, Paris.
- 4 Chantal de Vitry married Vincent Lacoïn after WWII.
- 5 At every international boundary ATC frequency would change. The Junkers established radio contact as normal until communication was lost, probably over the Wicklow mountains.
- 6 Amiot Aernautique Colombes. Started by aviator Felix Amiot au debut de 1900.
- 7 Total numbers vary. As well as Germany and France, variants of the Ju52/3 were manufactured in Spain.
- 8 1930, Manomotor (sous-motorisé) Single engine, (under-powered)
- 9 1931, S/N 7, Deux sur les ailes puis trois ; Two on the wings then a third engine on the nose.
- 10 Bavarian Motor Works
- 11 Manufactures Serial Number.
- 12 Glaciers, Glens and Granite: An explanation of the Geology of County Wicklow, Parkes, Meehan, Gallagher, Hennessy and Gately. Wicklow County Council and the Geological Survey of Ireland, 2022.
- 13 Ex Trinity College.
- 14 Testament to the extent of the Wicklow Mountain range are these considerable granite boulders left behind by glaciation in Castlebyrne Park Blackrock, South Co Dublin. Known locally as The Rockies. /Courtesy John Haire.
- 15 Glaciers, Glens and Granite: An explanation of the Geology of County Wicklow, Parkes, Meehan, Gallagher, Hennessy and Gately. Wicklow County Council and the Geological Survey of Ireland, 2022.
- 16 The Vartry river rises on Djouce.
- 17 Photo de la petite fille de Chantal Lacoïn standing at Powerscourt Waterfall reenacting her grandmother's extraordinary feat of 12 August 1946.
- 18 Slewing to the right.
- 19 Owned by the Hogan Family.
- 20 This list may not include everyone. I would welcome stories from anyone who are aware of others who helped in any way at all. Email: billnelson@orange.fr
- 21 Powerscourt house.

- 22 Local Defence Force. Mobilised during The Emergency (WWII)
- 23 Shea Fitzmaurice.
- 24 "The rescuers are here!"
- 25 Blowing a Guide's whistle he found in the Junkers, to attract the attention of other rescuers.
- 26 Who arrived with flares to alert others combing the Wicklow mountains from all directions.
- 27 No translation required!
- 28 Latin blessing spoken by a Priest while administering the Last Christian Rites.
- 29 DGAC. Direction General Aeronautic Controle. (French Aviation Authority)
- 30 Michel ~Tourret was not yet fully qualified and probably had not completed his training.
- 31 See French section for photograph.
- 32 Brian Siggins, local historian, keen hillwalker, and author of The Great White Fair, The Herbert Park Exhibition of 1907, The History Press Ireland, 2007
- 33 Biking.ie/destinations/ballinastoe. Courtesy Niall Davis, personal communication. 2026.
- 34 Enniskerry Library, 29/04/2026. Talk on Djouce mountain and Junkers 52/3 crash.
- 35 A comprehensive list and description of those under medical care in Irish Hospitals are detailed in both books on the subject: When our plane the mountain by Suzanne Barnes and Quand Notre avion Huerta la Montagne translated by Catherine Pizon.
- 36 Photos of Guides in Saint Michael's Hospital courtesy of Chantal Lacoin. With Dr Meagher courtesy of Odile Longeur. (Reproduced from When our plane hit the mountain by Suzanne Barnes)
- 37 Parents who could afford it came to pick up their daughters. Others had to rely on communication by letters to their children.
- 38 French Girl Guides on the ramp at Dublin Airport wave au revoir, about to board their return flight to Paris, Le Bourget. (Some are carrying presents they were given by Irish friends they had made.
- 39 Hisser les epaules.
- 40 Get Well soon.
- 41 Vincent and Chantal Lacoin. French Military Archives and Family album respectively.

- 42 CFTI: en anglais ce sigle « Controlled Flight Into Terrain », et en français « Impact sans perte de contrôle » signifie qu'il s'agit d'un accident dans lequel un aéronef percute le sol ou tout autre obstacle sans que le pilote en ait perdu le contrôle.
- 43 Survivants
- 44 Jennifer Bruen (octobre 2023 /Policy Papers). Foreign Language Learning in the Republic of Ireland : Developments. Challenges. Policy Implications. Languages, Society and Policy.
- 45 Djouce Mountain, County Wicklow, Irlande.
- 46 Historical Societies.
- 47 Langue Irlandaises pour Wicklow.
- 48 At their full roar (power)
- 49 Propellers.
- 50 Ancien Free French Bomber Command WWII. Ref Eamon Power Irish Aviation Digest 1982.
- 51 Gusts
- 52 Surging
- 53 Shaping
- 54 Le Junkers écrasée environs 140 mètres au-dessous le sommet de Djouce
- 55 Junkers passé au dessus par le Grand Sucre, spéculation par anecdote 12 août 1946
- 56 Peat (Turf)
- 57 Would follow.
- 58 Anyone.
- 59 Shake your bones
- 60 Partie habitable de l'avion (fuselage cabin)
- 61 Strong/sturdy
- 62 Pleated/fluted (Corrugated). Ondulée.
- 63 unleashed
- 64 7PM
- 65 soaked
- 66 exhausted
- 67 A breeze at ground level
- 68 A violent wind at altitude

- 69 "The rescuers are here!"
- 70 Flares
- 71 Torrential rain
- 72 Streams
- 73 Par exemple Monsieur Sean Fitzmaurice de Bray et plusieurs autres.
- 74 DGAC; Direction Général de l'Aviation Civile (En France)
- 75 Not fully qualified
- 76 Le médecin en chef refusé absolument les inspecteurs entrés à l'hôpital !
- 77 Rudder.
- 78 The wreck
- 79 Scrap metal dealers
- 80 With great difficulty
- 81 Take what they could.
- 82 Scattered
- 83 Trouvez par un vrai ami, Brian Siggins et il ma donnée en permanence.
- 84 Tolle ondulé (corrugated metal)
- 85 Douglas DC-3.
- 86 Hanging straps
- 87 Moved away (from the parking spot)
- 88 Full speed.
- 89 invoice
- 90 logbook
- 91 Scape-goat.
- 92 Ce principe (bombardements) a été décidé par Churchil, partisan de « carpet Bombing ». Detail grâce a Catherine Pizon, communication personnelle.
- 93 Cathedrale celebre a Paris, 4eme arrondissement construite 1163-1345. Notre Dame de Paris 1482 roman Victor Hugo. Publié 1831.
- 94 Wicklow Times.
- 95 Ground Proximity Warning System
- 96 Surnom (nick-name) baptisait par les Français. Toucan est un oiseau tropical avec un nez longue.

A Miracle on Djouce

BILL NELSON

