

# LES COMBATS EN BELGIQUE

## DU 15 MAI, AU MATIN

DU grand quartier général français :

Dans la Belgique centrale, en fin de journée, une attaque de chars ennemis a eu lieu dans la région de Gembloux. Nous avons contre-attaqué et rejeté l'adversaire sur la Meuse.

De Namur jusqu'au confluent du Chiers, les efforts ennemis se sont encore accrues.

La bataille est en cours. Notre aviation et l'aviation britannique, agissant en coopération complète, continuent d'intervenir avec une grande vigueur.

Rien d'important à signaler sur le reste du front.

## DU 15 MAI, AU SOIR

DU grand quartier général français :

En plusieurs points, violentes attaques ennemies avec chars sur les troupes belges, britanniques et françaises, d'Anvers au nord-ouest de Namur.

Toutes ont été repoussées. Sur la Meuse, l'ennemi est parvenu à franchir le fleuve sur plusieurs points et les combats continuent.

Dans la région de Sedan, où l'ennemi avait marqué quelques progrès, des contre-attaques sont en cours avec chars et aviation de bombardement.

Plus à l'est, action d'artillerie.

Notre aviation a poursuivi ses reconnaissances. La chasse est intervenue notamment pour protéger les missions de bombardement. Au cours de ces engagements, onze appareils ennemis ont été abattus.

## DU grand quartier général belge :

Les éléments légers ennemis ont pris le contact avec nos troupes. Il en est résulté quelques engagements au cours desquels nos soldats ont fréquemment mis en échec les tentatives d'approche de l'agresseur.

Toutes les destructions ont été exécutées avec succès. Elles ont gêné sérieusement les mouvements ennemis.

Notre D.C.A. a riposté avec efficacité à l'action des avions ennemis. Plusieurs appareils allemands ont été abattus.

Les forts de Liège continuent de résister.

# Comme en 1914

Aux Armées, 15 mai. La lecture extrêmement brutale du commandement allemand, plus que jamais fidèle aux préceptes impitoyables de Clausewitz, consiste à terroriser les populations civiles en les massacrant sans pitié.

Les résultats obtenus par l'aviation allemande contre des objectifs militaires n'ont rien de remarquable pour les Alliés, dont les concentrations de troupes ont pu se faire sans dommage et avec une rapidité parfaite.

Mais l'armée allemande de 1940 vient de commettre de gâter de cœur les mêmes atrocités que celle de 1914.

Il y a vingt-cinq ans un long cri d'horreur monta dans le monde : « Ils ont brûlé Louvain ! »

Nous venons de visiter la ville, sur laquelle les avions allemands se sont de nouveau acharnés. Nous avons été témoins de l'émotion que ressentent quelques Américains qui nous accompagnaient.

Louvain, que la généralité actuelle des Etats-Unis aida à renaitre de ses cendres, compte de nouveau d'innocentes victimes.

Nous avons vu des maisons éventrées par les torpilles allemandes et, sous les débris, des restes informes de femmes et d'enfants, de malheureux assassinés par surprise.

Cet indigne exploit que l'aviation cherche à répéter partout en France et en Belgique, n'a nullement entamé la résolution des populations. Il n'a fait que raffermir les courages. Au cours d'une longue tournée en Belgique, après avoir parcouru plus de 250 kilomètres et interrogé de nombreux civils et soldats, nous avons pu nous en convaincre.

# LA SITUATION SUR LE FRONT DE LA MEUSE

(SUITE DE LA PREMIERE PAGE)

Le dispositif défensif français à l'intérieur duquel les colonnes motorisées allemandes ont pénétré ne fait pas partie de la ligne Maginot. Celle-ci, avec ses gros forts d'arrêt, est intacte sur toute son étendue, de la frontière suisse à Montmédy.

De la région de Montmédy à la mer du Nord, il existe une série de positions de campagne améliorées, formées d'abris bétonnés pour armes automatiques et qui, dans la région de Sedan, étaient établis sur les contreforts de la Meuse. C'est contre ces positions que s'est produite la rude attaque qui s'est étendue, en outre, tout le long de la Meuse, de Sedan à Namur.

Au nord de cette ville, on ne signalait, mercredi soir, qu'une seconde attaque allemande en direction de Gembloux, attaque qui fut repoussée comme celle de mardi.

Sur la Meuse, les Allemands ont mis en ligne des forces considérables, peu pourvues d'artillerie, mais qui ont été appuyées par une aviation considérable qui a attaqué l'infanterie française à la bombe et à la mitrailleuse.

En même temps, suivant la tactique employée en Pologne, des unités blindées puissantes sont parties à l'attaque, agissant à l'emportepièce. L'infanterie française a fait face à l'attaque avec détermination. Mais, sur certains points, elle a été forcée à se replier devant les chars allemands, qui ont pénétré dans la région au sud de Sedan, où les chars allemands sont parvenus à pénétrer à l'intérieur des lignes françaises et, naturellement, ont ensuite agi en éventail, dans toutes les directions.

Il en est résulté, toute la journée de mercredi, une mêlée générale de chars français contre-attaquant les chars allemands, tandis que l'infanterie française se rebattait, après le passage des colonnes blindées allemandes contre l'infanterie de soutien adverse.

L'aviation a aussi joué un rôle important dans la bataille. Tandis qu'on s'emploie à colmater certaines brèches, des contre-attaques, sur les points d'application desquels on garde une discrétion absolue, sont d'ores et déjà en cours.

La situation, dit-on dans les milieux militaires, ressemble à celle de mars 1918, au moment où les Allemands parvinrent à forcer le front dans la région de la Somme. Une nouvelle période s'ouvre, celle de la guerre de mouvement.

Le commandement français est soutenu dans cette détermination par l'excellence du matériel français et, notamment, celui des divisions mécanisées et aussi par les qualités militaires et morales dont les troupes ont déjà fait preuve au cours des cinq jours de campagne en Belgique et dans les Ardennes, dans toutes les armées, à tous les échelons de la hiérarchie militaire.

Les troupes françaises ont passé, d'un seul coup, de la guerre de position, dans des secteurs relativement calmes, à la véritable journalière de la guerre aérienne et de chars. Jusqu'à présent, les équipages des engins blindés français n'avaient pas utilisé leurs chars dans de grandes actions d'ensemble à travers de vastes étendues de terrain et contre des masses d'engins adverses.

Il n'y a eu aucune défaillance, ni à l'échelle de la détermination morale des équipages, ni dans les connaissances techniques.

Partout, les cavaliers motorisés de 1940 ont montré la même habileté manœuvrière, le même sens de décision, le même mépris du danger que leurs ancêtres des régiments de cavalerie.

Lancés en avant contre des détachements de reconnaissance ennemis, ils ont eu à faire face à des situations des plus diverses et des plus dangereuses.

C'est ainsi qu'un officier de char qui était descendu pour achever de nettoyer un groupe de maisons fut brusquement encerclé par un retour offensif de l'ennemi. Il se défendit pied à pied pendant douze heures, jusqu'à ce qu'un autre détachement vint le délivrer.

Allieurs, c'est le chef d'un groupe d'engins blindés qui, constatant que son unité est arrivée sur un champ de mines sort de son char et, tranquillement, à pied et à découvert sous le feu de l'infanterie allemande guide son unité au travers des mines.

Un autre exemple : un groupe de chars fut arrêté dans une rue par une barrière. Retournant le principe de la charge, l'officier qui le commandait lance sa machine contre l'obstacle. Ses hommes le suivent et enlèvent la barrière. Les artilleurs qui composaient la cavalerie motorisée ont employé parfois leurs pièces pour tirer presque au débouché contre des chars adverses. Une batterie de 75 a ainsi ouvert le feu à mille mètres et en quelques minutes a détruit un groupe de dix engins allemands.

On souligne dans les milieux militaires français autorisés le rôle magnifique dans la bataille des avions alliés. On déclare à ce propos que les pertes allemandes sont supérieures de deux tiers à celles des avions franco-britanniques, qui affirment leur supériorité de qualité en matériel et en personnel.

On fait remarquer que les pertes infligées à l'aviation allemande commencent déjà à peser dans la balance et que les bombardements allemands, non seulement sur l'intérieur du pays, mais aussi sur les arrières des troupes alliées ont détourné de nombreux avions allemands. Le commandement allemand est forcé de garder son arme ad-

# LES ALERTES COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Dans la région du Nord

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h 10, puis à 90 h 10, puis à 91 h 10, puis à 92 h 10, puis à 93 h 10, puis à 94 h 10, puis à 95 h 10, puis à 96 h 10, puis à 97 h 10, puis à 98 h 10, puis à 99 h 10, puis à 100 h 10.

Après l'alerte donnée hier mercredi à 1 heure du matin et terminée à 2 h 20, une seconde alerte était donnée à 4 h 45. Le signal d'alerte donné à 5 h 30, le 7 mai, vers 10 heures, fut suivi de quatre alertes d'une heure chacune, devant amener au soir à 22 h 10.

Lors de cette dernière alerte, la D.O.A. était entrée pendant quelques minutes en activité à 21 h 10, puis à 22 h 10, puis à 23 h 10, puis à 24 h 10, puis à 25 h 10, puis à 26 h 10, puis à 27 h 10, puis à 28 h 10, puis à 29 h 10, puis à 30 h 10, puis à 31 h 10, puis à 32 h 10, puis à 33 h 10, puis à 34 h 10, puis à 35 h 10, puis à 36 h 10, puis à 37 h 10, puis à 38 h 10, puis à 39 h 10, puis à 40 h 10, puis à 41 h 10, puis à 42 h 10, puis à 43 h 10, puis à 44 h 10, puis à 45 h 10, puis à 46 h 10, puis à 47 h 10, puis à 48 h 10, puis à 49 h 10, puis à 50 h 10, puis à 51 h 10, puis à 52 h 10, puis à 53 h 10, puis à 54 h 10, puis à 55 h 10, puis à 56 h 10, puis à 57 h 10, puis à 58 h 10, puis à 59 h 10, puis à 60 h 10, puis à 61 h 10, puis à 62 h 10, puis à 63 h 10, puis à 64 h 10, puis à 65 h 10, puis à 66 h 10, puis à 67 h 10, puis à 68 h 10, puis à 69 h 10, puis à 70 h 10, puis à 71 h 10, puis à 72 h 10, puis à 73 h 10, puis à 74 h 10, puis à 75 h 10, puis à 76 h 10, puis à 77 h 10, puis à 78 h 10, puis à 79 h 10, puis à 80 h 10, puis à 81 h 10, puis à 82 h 10, puis à 83 h 10, puis à 84 h 10, puis à 85 h 10, puis à 86 h 10, puis à 87 h 10, puis à 88 h 10, puis à 89 h