

### **bannie des hôpitaux publics**

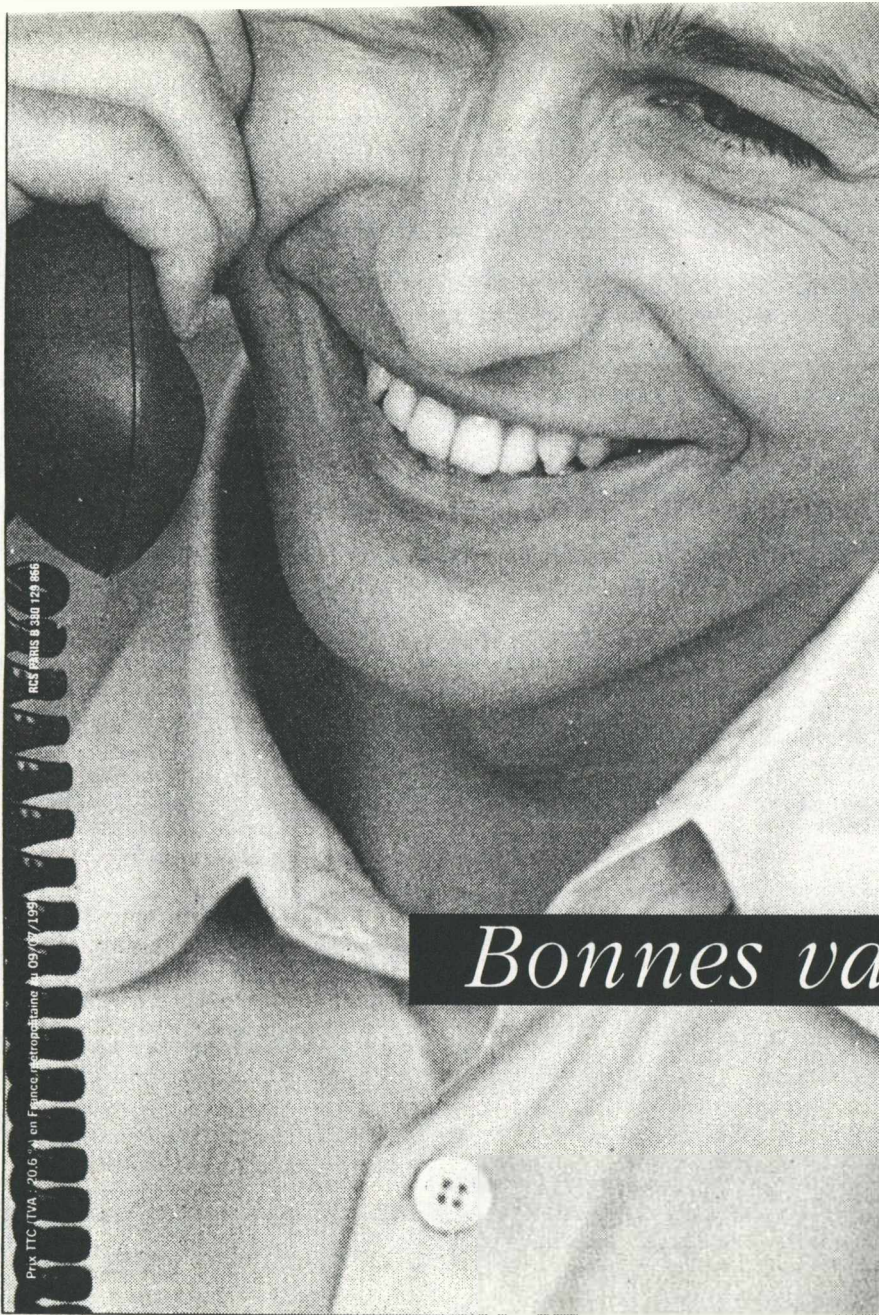
Le ministre égyptien de la Santé, Ismail Sallam, a annoncé l'interdiction des opérations d'excision des filles dans les hôpitaux publics. «Tous les médecins et les infirmiers qui travaillent dans des établissements dépendant du ministère se sont vu également interdire de pratiquer cette coutume qui n'est pas islamique», a-t-il ajouté.

### **Mousson: au moins 600 morts en Inde**

Les pluies de mousson ont fait plus de trois millions de sans-abri dans les États d'Assam et d'Arunachal Pradesh, dans l'est de l'Inde, et provoqué la mort de plus de 600 personnes depuis le 10 juin dans l'ensemble du pays. De nouvelles zones de ces deux États gravement affectés par les intempéries ont été inondées par les eaux de trois fleuves en crue.

### **Chypriotes-grecs et Turcs se rencontrent**

L'ambassadeur américain à l'ONU Madeleine Albright a annoncé hier à Nicosie une prochaine rencontre entre le chef de la garde nationale chypriote-grecque et celui des troupes turques basées dans le nord occupé de Chypre. Celle-ci aura lieu «le plus tôt possible, sous les auspices de l'ONU» à Chypre, pour réduire la tension sur la «ligne verte» de 180 kilomètres séparant les deux parties de l'île divisée depuis l'invasion turque de sa partie nord en 1974.



# téléphone baisse.

*Par exemple : quand vous téléphonez  
6 minutes de Paris à Nice ou de Marseille  
à Strasbourg, vous ne payez plus que  
0,87 F la minute aux moments où vous  
êtes le plus disponible - le soir à partir  
de 21h30 et le week-end du  
samedi 13h30  
au lundi 8h00.*

*Bonnes vacances !*



**France Telecom**

*Libération 19.7.96. p9*



**20 mai 1991:** Thaïlande, explosion en vol d'un Boeing 767 autrichien de Lauda-Air à 180 km au nord de Bangkok, 223 morts.

**11 juillet 1991:** Arabie saoudite, un DC-8 de la compagnie canadienne Nationalair transportant 247 pèlerins nigériens, explose peu après son décollage de Djeddah, 261 morts.

**26 septembre 1992:** Nigéria, un avion de transport militaire s'écrase près de Lagos, 158 morts.

**8 septembre 1992:** Népal, un Airbus des Pakistan International Airlines s'écrase près de Katmandou, 167 morts.

**22 décembre 1992:** Libye, accident d'un Boeing 727 de la Libyan Airlines sur le vol Benghazi-Tripoli, 157 morts.

**26 avril 1994:** Japon, un Airbus A300-600 de la compagnie China Airlines s'écrase à Nagoya (centre), 264 morts, 7 survivants.

**6 juin 1994:** Chine, un Tupolev 145 des China Northwestern Airlines s'écrase peu après le décollage de Xian (centre) pour Canton (sud), 160 morts.

**20 décembre 1995:** Colombie, 161 tués et trois survivants dans l'accident d'un Boeing 757 d'American Airlines, dans la Cordillère.

**8 janvier 1996:** Zaïre, crash d'un avion-cargo Antonov-32, sur un marché de Kinshasa, au moins 350 morts et 447 blessés.

**7 février 1996:** République Dominicaine, un Boeing 757, parti pour l'Allemagne, s'abîme en mer, 189 morts.

# Des explosifs qui se jouent des contrôles

## Comme les détonateurs, ils sont de moins en moins détectables.

Les systèmes de sécurité dans les aéroports ne sont jamais sûrs à 100%. En privé, un policier de la Diccilec (ex-police de l'air et des frontières) admet qu'*«il est impossible de vérifier les millions de valises qui transitent chaque année par Roissy et Orly, vu la fréquence de rotation des avions et les contrôles à la chaîne»*. La détection est efficace en cas d'alerte à la bombe, d'appel anonyme, de renseignement, bref d'une suspicion préalable sur un colis ou un passager. Car le passage systématique des bagages aux rayons X ou la fouille manuelle ne suffisent pas à repérer un explosif bien emballé et dissimulé.

Le Semtex, ce redoutable explosif militaire fabriqué dans l'ex-Tchécoslovaquie, de la consistance de la pâte à modeler, peut prendre n'importe quelle forme. En 1986, une bombe découverte à Paris était faite de plastic moulé en forme d'assiette enrobé ensuite de résine, avec un détonateur dans une décoration. A Londres, en mai 1989, on a trouvé des boîtes de confiseries orientales Hawal transformées en engins de mort, les nougats mous ayant été remplacés par du Semtex de même couleur et même consistance. Et ce sont 200 grammes de Semtex cachés dans un radiocassette Toshiba, au milieu d'une valise de vêtements, qui ont provoqué l'attentat contre le Boeing de la PanAm, le 21 décembre 1988, au-dessus de Lockerbie (Ecosse). Le pantalon ac-

croché au colis piégé a conduit les enquêteurs sur une manufacture de La Valette, capitale de Malte. Les acheteurs du vêtement, deux officiers des services de renseignement libyens, se seraient procurés des étiquettes de bagages non accompagnés à la compagnie Air Malta. La valise a voyagé seule de Malte à Francfort (Allemagne) puis a été embarquée sur le vol 103 de la Pan Am à destination de New York, via Londres.

Le transfert de bagages en provenance d'un pays moins regardant en matière de sécurité présente une faille évidente. Ainsi, l'aéroport d'Athènes, d'où est parti le Boeing 747 de TWA hier pour New York puis Paris, n'est pas réputé pour sa sécurité. Il en va de même pour celui de Brazzaville, au Congo,

où a été embarquée, le 19 septembre 1989, dans les soutes du DC10 d'UTA, à destination de Paris via N'Djamena, une Samsonite tapissée de penthrite (171 morts). Cette fois, un passager, Appollinaire Mangatany, opposant congolais invité à Tripoli (Libye) pour une conférence islamique sur la jeunesse, a vraisemblablement été sacrifié sans le savoir pour introduire la valise piégée dans l'avion français.

Aujourd'hui, des détecteurs d'explosifs sophistiqués Egis, fabriqués par une firme américaine, permettent de repérer le Semtex, la penthrite ou le C4. Ces minilaboratoires à roulettes analysent la tension de vapeurs ou de particules dégagées par l'explosif en quinze secondes. Encore faut-il qu'il y ait un dou-

te sur le bagage pour le soumettre au contrôle de ces appareils «renifleurs» coûteux. *«Le plus parlant à la radioscopie est le détonateur, à condition qu'il ne soit pas masqué par des matériaux opaques»*, rapporte un ingénieur. *«De même pour les systèmes de mise à feu électroniques, ajoutez-til. Mais ils sont de plus en plus réduits et, noyés parmi d'autres composants comme un transistor, ils passent inaperçus.»* En général, les contrôles sont à l'image des chiens renifleurs de Roissy ou d'Orly, qui fatiguent au bout de quatre ou six heures, hormis à la compagnie israélienne El-Al qui impose interrogatoires, fouilles, détéctions, barrages dissuasifs et trois heures d'attente avant l'embarquement à ses passagers ●

PATRICIA TOURANCHEAU

de NEW YORK, MONSIEUR John O'Connor, de transmettre «ses condoléances les plus sincères aux familles et à ceux qui pleurent leurs disparus».

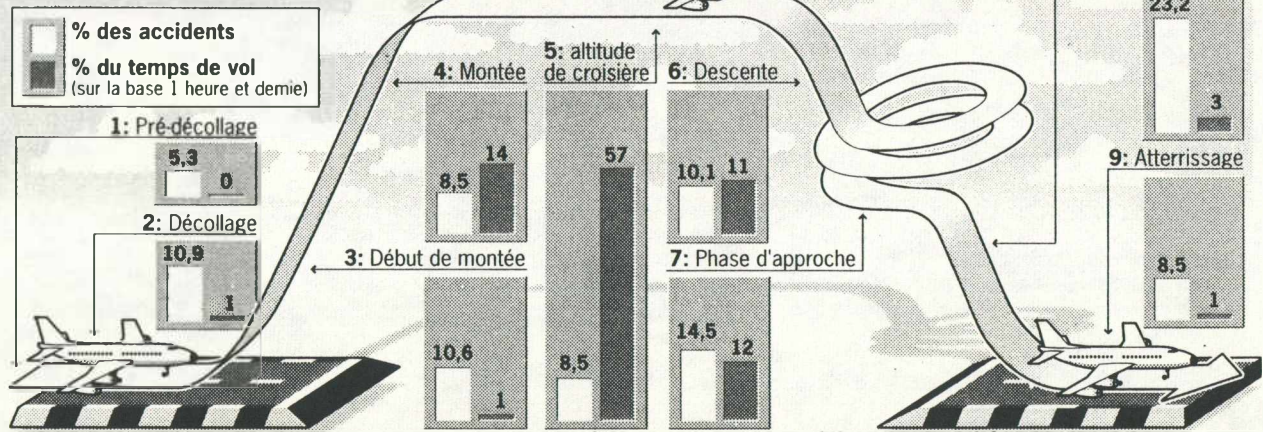
**La reine Elizabeth II** et le Premier ministre britannique John Major ont envoyé hier un message de condoléances à Bill Clinton, a annoncé un porte-parole du Foreign office. Ces messages indiquent combien la reine et John Major ont été «*choqués et horrifiés*» par cette explosion et demandent au président Clinton d'adresser leurs condoléances aux proches des victimes.

**Le président russe Boris Eltsine** a exprimé hier dans un télégramme adressé à Bill Clinton ses condoléances, a annoncé l'agence Interfax.

**Le chancelier allemand Helmut Kohl** a exprimé hier dans un télégramme de condoléances adressé au président américain Bill Clinton, «*sa vive émotion*».

### Quand surviennent les accidents mortels

Pourcentage d'accidents mortels selon la phase du vol (flotte commerciale, sur la période 1959-1994).



© Libération. Source: Statistical summary of commercial jet aircraft accidents.

Libération

p 5

19.7.96





NEW YORK TIMES AND THE WASHINGTON POST

Friday, July 19, 1996

No. 35,267

# ew Clues in Air Disaster

## No Survivors Among 228 In N.Y. Jetliner Explosion

By Lawrence Malkin  
and Brian Knowlton  
*International Herald Tribune*

NEW YORK — Rescuers scoured the waters off New York on Thursday searching for clues to the mystery of whether a bomb caused TWA flight 800 to explode into a fireball and plunge into the ocean with 228 people on board.

President Bill Clinton cautioned against jumping to conclusions, as many Americans had done in the immediate aftermath of the bombing of the federal building in Oklahoma City.

"We do not know as of this moment what caused this tragedy," he said after extensive briefings. "We will determine what happened."

The Paris-bound jetliner vanished from air controllers' radar late Wednesday, minutes after taking off from John F. Kennedy International Airport following a three-hour turnaround for cleaning and a security sweep. It had flown there from Athens, where security procedures were recently upgraded after criticism by U.S. officials.

Eighteen hours after the crash, there were no survivors, and rescuers said they did not expect to find any.

Experts on terrorism were also cautious in speculating on the cause of the crash. Some said it was too early to say what had brought the plane down.

But others said that the explosion, as described by witnesses, seemed consistent with the possible detonation of a

bomb. Such a device, they said, could have been planted either in New York or Athens.

"My personal guess is that it was a bombing," said Robert H. Kupperman, a counterterrorism specialist at the Center for Strategic and International Studies, in Washington.

He said he based his conclusion on witnesses' accounts of the plane bursting into a cometlike fireball, then breaking into pieces.

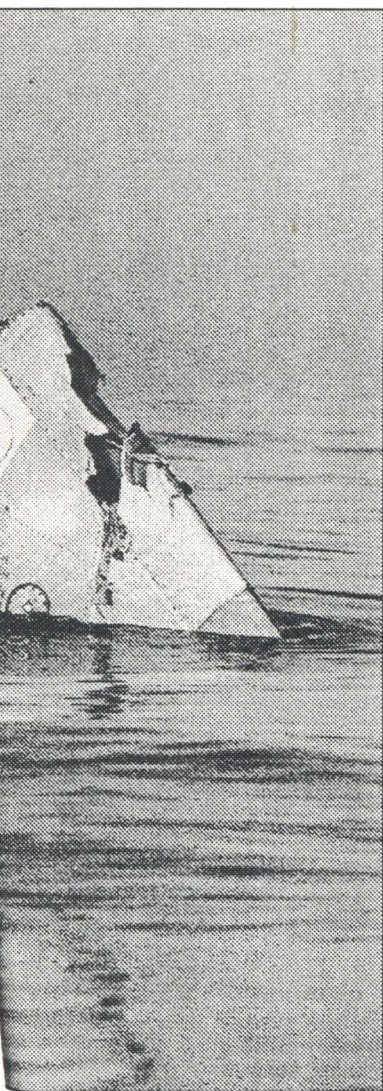
Although a fire not related to terrorism could have caused the crash, Mr. Kupperman and others noted, it would have had to spread rapidly — the bodies found so far by the Coast Guard were not wearing life jackets, indicating that passengers had no warning of the impending blast.

Another terrorism specialist said a bombing seemed plausible, but added that there was no clear reason why terrorists would have targeted a flight from the United States to France.

"There were no prior threats, no plausible claims of responsibility, and this was not an obvious target," said Bernard Reich of George Washington University in Washington.

Running through a list of terrorist groups that might have had a motive for such an attack — the November 17 group in Greece, the Algerian fundamentalists behind a series of anti-French bombings and attacks, the Saudi group

See PLANE, Page 3



Agence France-Press  
floating Thursday in the Atlantic.



## In Paris, A Painful Wait And Grieving

By Craig R. Whitney  
*New York Times Service*

PARIS — The thirty or so people who went to Charles de Gaulle Airport expecting to pick up passengers from TWA Flight 800 on Thursday morning



International  
Herald Tribune

19.7.96

## PLANE: No Survivors Found

Continued from Page 1

behind the recent bombing that killed 19 U.S. servicemen near Dhahran, or other anti-American groups in the Mideast — he noted that each could have attacked targets closer to home, which would have made their point more clearly.

Mr. Kupperman said he thought Middle East terrorist groups, some with links to Iraq or Libya, were plausible suspects if, in fact, a bomb caused the disaster.

"Islamic organizations are motivated, they have the technical means, they have the money to do it, and they have shown themselves to be very, very angry at the United States," he said.

Mr. Kupperman suggested that such terrorists might have wanted to disrupt the Olympic Games in Atlanta, which begin Friday.

"They might have wanted to demonstrate our vulnerability to us," he said. "You can wreck the Olympics by demonstrating with one or two incidents just what can be done."

Under security regulations, a plane like the TWA jumbo jet would have undergone a thorough check during its turnaround at Kennedy. That would include inspection under seats, in overhead compartments and elsewhere in the passenger area.

"But is it possible," Mr. Reich said, "that something put on the plane in Athens could somehow have continued on? It is entirely possible."

When planes crash, they normally break up on impact and not in the sky, like the TWA airliner did. But no signs of mechanical trouble turned up during the first hours of investigation — no Mayday or other call from the cockpit, no erratic course on controllers' radar, no visual signs of distress to other pilots in the crowded airspace around New York.

Private and Air National Guard pilots flying over Long Island at twilight saw the fireball miles away as the plane broke into two huge pieces and fell, as one put it, "like a rock" nine miles (14 kilometers) off the spot where the Fire Island sandbar gives way to the Hamptons' Gold Coast.

A Coast Guard flotilla covered the calm but chilly waters about 70 miles east of New York City but had found no survivors by midafternoon Thursday and expected none. More than 100 bodies were retrieved, many severely burned.

The Coast Guard boats also hauled up masses of floating debris from the 25-year-old Boeing 747-100, including a 30-foot (9-meter) section of fuselage, parts of a wing, cabin seats and such poignant personal belongings as a letter from a young traveler to her mother. Divers were using military satellite equipment to search for the plane's voice and data recorders in 120 feet of water.

Among those joining the National Transportation Safety Board and specialists from Boeing Co. in the investigation were members of the Federal Bureau of Investigation's Terrorism Task Force. A law enforcement official told The Associated Press that the FBI was "leaning more towards the possibility that it was a bomb that caused the plane to explode."

"A fireball from the sky," said the official. "What could have caused that? We know there was nothing on board, other than fuel, that could have caused

## TWA's FLIGHT 800 / Is Airport Security Good Enough?

# Explosion Occurred Amid High State of Alert for the Olympics

By Barry James

*International Herald Tribune*

The crash of TWA Flight 800 came as airport security in the United States was at a peak. Greek officials immediately sought to dampen suspicions about the Athens airport, where the plane had stopped earlier and which has a notoriously spotty security record.

All airports in the United States have been on a high state of alert for several weeks, because of the Olympic Games opening Friday night in Atlanta, domestic and international terrorism trials and bomb attacks on U.S. military targets in Saudi Arabia.

As a principal gateway to the United States, New York is said to have some of the most advanced explosion-detection equipment in the country, although officials decline to discuss security to

avoid giving information to terrorists. Security there has been consistently high for several weeks, officials said, just below the highest level that would be invoked in the event of a serious and specific threat.

The TWA Boeing 747 had earlier made a five-hour stopover in Athens. In March, the Department of Transportation criticized security at Athens, saying it fell short of standards set by the International Civil Aviation Authority. But in May, the department said the airport had made the necessary improvements.

In Athens, the head of the civil aviation authority, Dionyssis Kalofanos, said the plane had been separately inspected by airline employees, Greek security officials and private TWA security officers while it was on the ground at Hellenikon Airport. He said

that it was guarded by the police all the time it was parked and that passengers had gone through a double screening by police officers and TWA employees. Furthermore, Greek government officials said, they had received no threats.

Just how hard it is to stop a determined terrorist was demonstrated three months ago when an Arab terrorist flew with a false British passport to Tel Aviv from Zurich with a kilogram (2.2 pounds) of plastic explosive hidden in a radio. Even the world's most security-conscious airport failed to detect the explosive, which went off later as the man was assembling a bomb in a hotel room.

The Israeli radio said Hussein Mohammed Hussein Mikdad, who was seriously injured, had planned to exchange his Swissair ticket for one on the Israeli carrier El Al and then blow up the plane in flight.

Lax or nonexistent security at airports in some countries, where officials are easily bribed, provides an open gateway into the global aviation network. So many are the potential loopholes on the ground, in fact, that experts argue that civil aircraft must also be better protected against bomb blasts. Even a small blast, such as the explosion of oxygen cylinders believed to have caused the fiery crash of a ValuJet airliner in Florida on May 11, can have a devastating effect if it breaches the aircraft's pressurized hull.

Scientists at the Defense Evaluation and Research Agency in Britain announced earlier this week that they had developed an internal armor for cargo holds capable of resisting even large explosions.

The findings have been passed on to the Federal Aviation Administration

and the British Civil Aviation Authority for evaluation.

Scientists said the carbon-fiber lining pushes an airliner's chances of surviving an explosion to about 80 percent, but it adds about three tons to the weight of a jumbo jet, raising fuel consumption.

As with the ValuJet crash, investigators will ask questions about the age, condition and maintenance of the TWA jet, which went into service 25 years ago, making it one of the oldest jumbos in commercial service. This particular 747-100 model, of which about 250 are still flying, went out of production in 1986, according to Boeing Co.

In Atlanta, security was already at maximum level, Police Chief Beverly Harvard said, and the TWA disaster would cause no changes. Screening techniques at some U.S. airports have become so intense, in fact, that the Na-

tional Research Council warned last month of intrusion into the privacy of innocent people.

In a report for the Federal Aviation Administration, the Research Council said that imaging technologies that can see through clothing to look for weapons or explosives caused the greatest concerns about privacy.

### ■ Nations Tighten Precautions

Security was tightened Thursday in South Korea and Pakistan following the explosion and crash of TWA Flight 800, Reuters reported.

"Security arrangements have been strengthened at the Karachi airport," a senior airport official said at the Pakistan hub, while a police officer at Kimpo Airport in Seoul said, "Tighter security checks will continue until the end of the Olympics."

***Ελληνοκύπριοι και Τούρκοι συναντώνται***

Η Αμερικανίδα πρέσβειρα στον ΟΗΕ κα Ολμπράιτ ανακοίνωσε στη Λευκωσία προσεχή συνάντηση μεταξύ του αρχηγού της Ελληνοκυπριακής Εθνοφρουράς και εκείνου των τουρκικών στρατευμάτων που βρίσκονται στο κατεχόμενο βόρειο τμήμα της Κύπρου. Θα γίνει υπό την αγίδα του ΟΗΕ στην Κύπρο προκειμένου να μειωθεί η ένταση στην Πράσινη Γραμμή.

***Εκρηκτικά που ξεγελούν τους ελέγχους καθώς οι εκπυρσοκροτητές γίνονται όλο και λιγότερο αντιληπτοί.***

Το άρθρο αναφέρεται στην αδυναμία ασφαλείας των αεροδρομίων σε ποσοστό 100% και στο υλικό Sentex το οποίο καμουφλαρισμένο (με ρυτίνη, σε κουτί με γλυκά κλπ) δεν γίνεται αντιληπτό. Φέρνει παραδείγματα δολιοφθορών και επισημαίνει ότι η μεταβίβαση αποσκευών προερχομένων από μία χώρα η οποία έχει περιορισμένα, λιγότερα μέτρα ασφαλείας αποτελεί σφάλμα.

Άλλωστε το αεροδρόμιο της Αθήνας απ' όπου έφυγε το Μπόινγκ για Ν.Υ και μετά Παρίσι δεν φημίζεται για την ασφάλεια του.

Στη συνέχεια περιγράφει τους δαπανηρούς και αποτελεσματικούς ανιχνευτές εκρηκτικών Egis οι οποίοι χρησιμοποιούνται σε περιπτώσεις που υπάρχει υποψία για συγκεκριμένες αποσκευές



και τέλος δέχεται ότι στα Roissy-Orly οι εκπαιδευμένοι σκύλοι κουράζονται μετά από 4-6 ώρες. Μόνον η EL-AL τηρεί όλα τα μέτρα ελέγχου με αποτέλεσμα να καθυστερεί τρεις ώρες η επιβίβαση επιβατών.

The Times

p.2

19/7/96

### ***Η Αθήνα αρνείται χαλαρά μέτρα ασφαλείας***

Οι αρχές της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας απέρριψαν την πιθανότητα λάθους στην ασφάλεια του Αεροδρομίου της Αθήνας να έθεσε σε κίνδυνο το άτυχο Μπόινγκ 747.

“Το αεροσκάφος έμεινε δύο ώρες στο έδαφος φυλασσόταν συνέχεια και οι επιβάτες πέρασαν από τρεις ελέγχους μια φορά από το προσωπικό του Αεροδρομίου και δύο από το προσωπικό της TWA” δήλωσε ο εκπρόσωπος της Π.Α.

Μια πρόσφατη αμερικανική ανακοίνωση προειδοποιούσε τους επιβάτες ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας είναι ανεπαρκές. Από τότε όμως και μετά από συνεργασία Ελλήνων και Αμερικανών ειδικών τα πράγματα βελτιώθηκαν πολύ.

***Δεν υπάρχουν επιζώντες μεταξύ των 228 από την έκρηξη στο αεροσκάφος στη Ν.Υ***

Στο άρθρο αυτό της πρώτης σελίδας αναφέρεται η παραμονή του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο της Αθήνας, το οποίο μετά την κριτική που υπέστη από αξιωματούχους των ΗΠΑ, πρόσφατα βελτιώθηκε.

Επίσης μεταξύ άλλων μνημονεύει πιθανές τρομοκρατικές οργανώσεις στις οποίες περιλαμβάνεται και η 17 Νοέμβρη.

***Η έκρηξη συνέβη ενώ ήταν όλοι σε επιφυλακή για τους Ολυμπιακούς αγώνες*** ***σ.3***

Το άρθρο επισημαίνει ότι όλα τα αεροδρόμια της Αμερικής λόγω Ολυμπιακών Αγώνων βρίσκονται σε επιφυλακή.

Η Ν.Υ σαν το κυριότερο πέρασμα στις ΗΠΑ έχει μια από τις πιο σύγχρονες ομάδες προστασίας από εκρήξεις.

Αναφέρεται στην 5ωρη παραμονή του Μπόινγκ στην Αθήνα, στην ανακοίνωση του Μαρτίου για τα μέτρα ασφαλείας και στη συνέχεια τη δεύτερη του Μαΐου οπότε είχαν ήδη γίνει οι αναγκαίες βελτιώσεις και στις δηλώσεις του επικεφαλής της Π.Α Δ.Καλόφωνου ο οποίος αναφέρθηκε στους ξεχωριστούς ελέγχους



από τους υπαλλήλους των εταιρειών αλλά και στο ότι το αεροσκάφος όσο ήταν σταθμευμένο φυλασσόταν.

Τέλος φέρνει παραδείγματα τρομοκρατών που πέρασαν ελέγχους διεθνώς χωρίς να γίνουν αντιληπτοί καθώς και τα τελευταία επιτεύγματα επιστημόνων στη Βρετανία που έχουν σαν αποτέλεσμα την εσωτερική επένδυση του αεροσκάφους στον χώρο των αποσκευών με υλικά αυθεντικά και σε μεγάλες εκρήξεις.