

Krasznai Andrea

Terrorveszély a légi közlekedésben

A terrorcselekmények enciklopédiájában a polgári légi közlekedés ellen elkövetett merényletek önálló fejezetet képeznek. Mióta az ember meghódította az eget, a repülés világa – sebezhetősége következtében – mindig is vonzotta a megfélemlítés és a pusztítás szándékától vezérelt merénylőket. 2001. szeptember 11-e a terrorizmus történetében meghatározó mérföldkő, mely jelzi, hogy posztmodern világunk új típusú fenyegetésének intenciói tízezer méter magasan is a régiek maradtak.

A tanulmány a terrorizmus természetrajzát igyekszik körvonalazni és a légi közlekedés elleni merényletek jellemző sajátosságait veszi górcső alá, különös tekintettel megváltozott világunk realitásának kontextusában.

1. A terrorizmus színeváltásai – a genezistől napjainkig

A terrorizmus árnyékként kíséri az emberiség történetét. Gyökerei a bibliai időkben is fellelhetőek. Római megszállóikkal szemben a zelóták politikai indítatásból nyúltak ehhez a „fegyverhez”. A *zeal* terminus technikus Palesztinában – eredetileg a hellenizmus korának integráló hatását ellensúlyozandó – a judaizmus tisztaságának megőrzésére irányuló törekvést fejezte ki. A zelóták a leigázó Római Birodalommal szemben, szabadságvágytól és gyűlölettől vezérelve, nem riadtak vissza semmilyen eszköztől és áldozattól. A zelóta szikáriusok hírét messzire vitte törös, késes „harcmodoruk.”

A terror politikai fogalmának eszmei alapvetése a nagy francia forradalom idejére datálódik (1789-99). A jakobinus regnálás korában a *terror uralma* (régime de la terreur) pozitív felhanggal bírt. Maximilien Robespierre is ezen ideológia nevében juttatta vesztőhelyre opponenseit. A terror az igazságos és jó ügy védelmezőjének „álruhájában” tetszelegve, mindig is igyekezett megfelelő érvet vagy ideológiai alapvetést találni az erőszak alkalmazásának jogosságához. Jóllehet a terror nem feltétlenül tart igényt ideológiára. A halálos eszmétől vezérelve a francia forradalom idején 40 000 embert végeztek ki guillotine-al.

A modernkori terrorizmus kezdetei a 19. századi Oroszországba vezetnek. A Narodnaja Volja (Népakarat) 1881. március 13-án II. Sándor cár ellen bombamerényletet hajtott végre, mely az uralkodó életébe került. A cár elleni támadásokat korábban sikertelen akciók sora fémjelzi.

A történelem e szakaszában az életellenes merényletek elkövetőit nem a vérszomj és az öldöklés puszta vágya hajtotta, a konkrét személyekre irányuló akcióktól távol állt az esetlegesség. Az uralkodóházak reprezentánsai, a hatalom letéteményesei ill. az azt kiszolgáló elit tagjai estek a gondos szelekció áldozataul. Az emberélet kioltását a merénylők korántsem tekintették magától értetődőnek. Jó példa erre Ivan Kaljajev, aki 1905. február 2-án azért kímélte meg Szergej nagyherceg életét, mert annak gyermekei is a hintóban tartózkodtak. Két nappal később azonban már semmi sem fogta le a merénylő kezét, hogy a gyilkos bombát elhajítsa. Gavriilo Princip szerb diákot sem a minél több áldozatot kívánó vérontás ösztönözte a sarajevói merényletben, amikor 1914. június 28-án meggyilkolta Ferenc Ferdinánd osztrák-magyar trónörökösét és feleségét. Ez a célszemély-gyilkosság volt az utolsó mozzanat, mely a nagyhatalmakat az első világháború kirobbantásához vezette.

Az első világháborút követően jobboldali eszméktől vezérelt terrorszervezetek jöttek létre Németországban és Olaszországban. A jobboldali militáns ideológia Észak-Amerikát sem hagyta érintetlenül.

A '60-as évek végén Nyugat-Európában a kapitalizmus legyőzésének gondolatától áthatott nacionalista csoportok jöttek létre. Németországban megalakult a Vörös Hadsereg Frakció, Olaszországban pedig a Vörös Brigádok. E szervezetek korántsem tudhattak magukénak tömeges taglétszámot. (A baloldali ideológia az Egyesült Államokban is mozgalmakat szült.) 1968 a modernkori terrorizmus mérföldköve. Európa fiataljait világforradalmat kirobbantani akaró világjobbító és „világmegváltó” baloldali eszmék fűtötték, a marxista tanok és hatások értelmiségiek széles rétegét babonázták meg. A kurzusváltás azonban elmaradt, az új világ víziója egyre inkább délibábnak bizonyult. A vágy és a valóság, a remény és a realitás, a *van* és a *legyen* fordított arányossága egyre nyilvánvalóbbá vált. „A terrorizmus hirtelen igen sokféle formában és igen elmentmondásos célokkal és eszmékkel jelentkezett. 1968 a modern társadalom történetének egyik sorsfordulója. A nyugati társadalmak kulturális átalakulásával, a hagyományos ideológiák kimerülésével relativizálódtak az addig követett értékek mind a bal-, mind a jobboldalon. [...] A materiális szegénység szemben a jóléti fogyasztó struktúrák váltak az elégedetlenség tárgyaivá. [...] A 68-as mozgalmakban ismét szóhoz jut az anarchizmus, a baloldali megmozdulások elcsendesedésével pedig a változások radikálisabb menetét kívánók terrorizmusa. Ez utóbbiak terrorakciókkal próbálják '68 általuk értelmezett üzenetét a társadalom számára továbbítani.”¹

1 Haskó Katalin: A terrorizmus történeti fejlődése. A modern terrorizmus történelmi megjelenése és társadalmi kötődései. In: Tóth Péter (szerk.): Válaszok a terrorizmusra – avagy van-e kiút az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. Stratégiai és Védelmi Kutató Hivatal-Chartapress, Budapest, 2002, 23. o.

A '60-as években a terrrorszervezetek támadásainak fókuszában a tárgyi környezet, a statikus világ javai álltak, figyelmük a materiális lét szimbolikus értékeire, objektumaira irányult. A modern kori cselekmények célszemély-áldozatául a hatalom, a politikai, a diplomáciai, a gazdasági élet és a pénzvilág meghatározó egyéniségei estek. Az 1978-as Moro-gyilkosságban (is) a VIP-orientáltság képződik le. A terrorizmus újabb módon való inkarnációját jelzi azonban, hogy célkeresztje a kiemelt személyiségekről, az egyes emberről egyre inkább a tömeges halálozási rátával járó cselekmények irányába mozdult.

A terrorcselekmények kivitelezési módjai illusztrálják, hogy a világbirodalmi, totalitárius nagyhatalmi lét zsarnokai hogyan éltek a félelemgenerálás eszközeivel. Az állami szerepvállalású terrorizmus gyökerei az antikvitásban keresendők. A Görög és a Római birodalomban a rettenetkeltés a hatalomgyakorlás egyik alappillérenek minősült. A régi idők szelleme a történelemben időről-időre felbukkan és kísért. A 20. századot különösképpen is jellemezte a „mundérba bújó” pusztító akarat-manifesztaáció, mely jelen volt Mussolini fasiszta Olaszországában, Adolf Hitler harmadik birodalmi látomásában, vagy Joszif Sztálin „nagy terrorjában”. A totalitárius nagyhatalmi lét és terror önnön népét is veszélyeztette és emésztette. A történelem véreskezű diktátorainak regnálását – Mao Ce-tung, Pol Pot... – kiugró halálozási ráta jellemzi. „A terror olyan, mint egy zenemű, oly sok hangszer, mindegyik összehangolva, tökéletesen együtt játszik, hogy megteremtse a kívánt hatást. A fájdalmat, a horrort és a félelmet.”²

Az állami szerepvállalású terrorizmus, mely a '70-es évek végét és a '80-as éveket jellemezte, a terrorizmustörténet megkerülhetetlen fejezetét képezi. Az állam indította és irányította akciók forgatókönyvei az adott ország intenciói, törekvései és céljai mentén íródtak. A renegát országokat lajstromozó, amerikai szenátusi nyomásra készült listára azok a haramiaállamok kerültek – Észak-Korea, Irak, Irán, Kuba, Líbia, Szíria és Szudán – melyek szponzor-tevékenysége elvitathatatlan. Irak és Kuba napjainkra kiírta magát ezen országok sorából. Líbia haramiasága is inkább a múlt attribútuma, mintsem a jelen politikai ismertetőjele.

A '80-as évek tömeges emberáldozatot követelő gyilkos scénárióit újabb fókuszváltás jellemzi. Az iszlám által keltett szélsőséges merényletek gyűjtőpontjába Nyugat-Európa és a „nagy sátán”, az Amerikai Egyesült Államok került. A '90-es évek folyamán az erőszakáradat radikalizálódott, az iszlám extrémizmus ideológiai háttere erősödött és vallási felhangja egyre inkább „hallhatóvá vált.” A modernkori terrorizmust – mely rendszerint egy-egy állam határain belül lokalizálódott – felváltotta annak legújabb kori „műfaja”, a transznacionális erőszakáradat. A modernkori terrorizmus mutációja a hiper-terrorizmus, mely harcát „nemes” szándékoktól és indulatoktól vezérelten vívja.

2 Time Magazine. A 2001. szeptember 11-i események kiadványa.

(Poszt) posztmodern világunk terrorizmusa politikai, vallási, nemzeti (etnikai) ideológiák mentén szerveződik, melyet gazdasági, szociális és társadalmi motivációk „színeznék” tovább.³ Ezen jelenség-eggyüttes pusztító egymásba kapaszkodásával és erejével a világ 2001. szeptember 11-én kényszerült szembeesülni.

Az al-Kaida típusú terrorizmus áldozatai rendszerint ártatlan civilek, célja pedig a minél nagyobb halálozási mutató elérése. Az új típusú fenyegetettség léte és jellege a bizonyosság, hogy a terrorcselekmények kivitelezési módjai az idők során változnak, de az örök emberi indulatokon és szándékokon mitsem fog az idő.

2. Repülő célpontok

A Wright fivérek 1903. december 17-én hódították meg az eget, végérvényesen felülírva a hagyományos közlekedési struktúrát. Az ember a kezdetektől igyekezett a magasba emelkedni – akár felfelé szökő építményeivel: Bábel tornya; akár Ikarusz módjára magának „szárnyat növesztve”.⁴ A halandó a lét fizikális határait feszegető kíváncsiságával, alkotó, teremtő képességének birtokában egyre messzebb jutott.

A felfedezni akarást, az ismeretlen megismerésének és meghódításának természetes vágyát azonban megmértelyezte az emberi természet árnyoldala. A *creatio ex nihilo* negatív ellentétpárja, a pusztítani kész gyilkos indulat, a 20. századra elérte az „egek egeit.” A polgári légi közlekedés dinamikusan fejlődő világa, sebezhetősége következtében, a terroristák „kedvelt” célpontjává lett. A vasmadarak ellen elkövetett terrorcselekmények a repülés történetének önálló fejezetét képezik.

A második világháború lezáródását követően a terror új formációi körvonalazódtak. A modernkori terrorizmus beköszöntét, a fenyegetettség intenzitását a szaporodó gépeltérítések és bombamerényletek jelezték. A kétpólusú világrend valósággal inspirálta a disszidensek „szárnypróbálgatásait”, menekülési mód választásának tekintetében. Az első halálos áldozatot követelő akció a hidegháborús éra gépeltérítéséhez kötődik.

A '60-as évek végétől az erőszakos cselekedetek célkeresztje Izraelre szegeződött. A légi járművek elleni terrorcselekmények jól példázzák, hogy a merényletek indítóoka alapvetően a zsidó-palesztin (arab, muzulmán) ellenségeskedés. A határokon átívelő erőszak a transznacionális terrorizmus névjegye. 1970 a repülés történetének egyik legsötétebb esztendeje, melyben hetvennégy utasszállító lett gépeltérítők martalékává. A '70-es években, a repülésbiztonsági regulák utas- és csomagellenőrzési hiányosságait kihasználva, megszorodtak a polgári légi közlekedés elleni támadások. Az akciók

3 Ezen alkotóelemek konstellációja nem feltétlen van minden esetben jelen.

4 Ikarusz legendája nagyszerűen illusztrálja az ember felfelé törekvésének intencióját.

középpontjába az ember- és életellenes cselekmények kerültek. A nemzetközi sajtó és a nyilvánosság figyelmére aspiráló merénylők, a félelemkeltés alapmotívuma mentén szöve terveiket, a terrorizmus eszköztárának bevetésével igen hatékony fegyverre találtak. Divatba jöttek a média közvetítésével történő repülőgépprobbantásos akciók. A Népi Front Palesztina Felszabadításáért szervezet merényletsorozatában utasszállítókat kényszerített a jordániai Dawson's Field-re, ahol az üres légi járművet, a nyilvánosság bevonásával, kamerajelenlétben robbantotta fel. A terroristák hamar ráébredtek a túszejtés számukra hasznos voltára. A fogvatartottakért cserébe rendszerint bebörtönzött társaik szabadon bocsátását követelték.

Az erősödő terrorizmus nemzetközi válaszreakciókat sürgetett. 1963. szeptember 14-én írták alá a Tokiói Egyezményt, mely a légi járművek fedélzetén végrehatott támadásokkal, cselekményekkel szemben foglalt állást. 1970. december 16-án megállapodás született Hágában a *légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének visszaszorításáról*. 1971. szeptember 23-án Montrealban a *polgári repülés biztonsága ellen elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorításáról* fogadtak el egyezményt. A konvenció a repülőgép-robbantások, illetve a légi úton közlekedőkkel szembeni erőszak alkalmazása ellen lépett fel. 1979-ben túszedés elleni egyezmény látott napvilágot.⁵

A túsmentő akciók sorában a repülés történetének mindezidáig paralell nélküli esete, a *Villámcsapás hadművelet*. 1976. június 27-én a Népi Front Palesztina Felszabadításáért terrorszervezet és a Baader-Meinhof csoport emberei eltérítették az Air France 139-es Tel-Aviv-Párizs járatát. A repülőgép Athénban – menetrend szerint – szakította meg útját, hogy további utasokat vegyen fel.⁶ A görög fővárosból történő felszállást követően – kétszáznegyvennyolc utasával és személyzetével a fedélzeten – a légi jármű a terroristák hatalmába került. Desztinációként a líbiai Bengázi repülőterét jelölték meg, majd az üzemanyag-feltöltést követően, a merénylők az utasszállítót az ugandai Entebbe repülőterre kényszerítették. A túsokat egy használaton kívüli terminálpületbe terelték, majd faji alapon szelektálták. Az izraelieket fogva tartották, míg a más etnikumúakat szabadon bocsátották. Az ily módon való megkülönböztetés a koncentrációs táborok emlékét idézte. „Mintha újra kezdenék a holokausztot” – vallotta a terroristák fogságából szabadult Sara Davidson.⁷ Michael Bacos, az Air France gép kapitánya, szembeszegülve a géprablók utasításával, nem volt

5 A polgári repülés világát érintő dokumentumok már korábban is létrejöttek: a párizsi, a varsói és a chicagói szerződések.

6 A fegyveres géptérítők fedélzetre jutását az athéni repülőtér dolgozóinak sztrájkja könnyítette.

7 National Geographic Channel: Terrorizmus maraton. 2008. augusztus 2.

hajlandó elválni a túszoctól. A kapitány példamutató és felelős magatartása a legénységet is maradásra készítette.

Simon Perez védelmi miniszter katonai beavatkozást sürgetett. Hogy a rajtaütésről eltereljék a figyelmet, Tel-Aviv kapcsolatba lépett a korábban Izrael-barát politikát folytató Idi Amin Dadával, akinek katonái mindenben aszisztáltak a terroristáknak. A diktátor a zsidó állammal kapcsolatos nézeteit revideálta. Az időközben palesztin- és Líbia-baráttá lett ugandai vezető jobb belátásra térítésére tett erőfeszítések azonban sikertelennek bizonyultak.

Yitzak Rabin miniszterelnök a világ nyilvánossága előtt bejelentette, hogy meghajolnak a terroristák akarata előtt, miközben Tel-Aviv grandiózus terv végrehajtására készült. A Sayeret Matkal elitalakulat kommandósai útnak indultak a 4023 km-re lévő entebbei repülőtéren fogva tartott túsok kiszabadítására. A mentőexpedíció repülési útvonalát egyetlen radar sem jelezte.

A nagyszabású akció előkészületeiről így szól a fáma: a rajtaütés előtti napon, „pénteken tudomást szereztünk róla, hogy Idi Amin – aki külföldön tartózkodott – szombat éjjel tervezett visszatérni, talán abban az időpontban, amikor a műveletnek kezdődnie kellett. A fiúk elhatározták, hogy megteremtik a saját Idi Aminukat. A 'mi' Idi Aminunkról elhatározták, hogy a legújabb és legdrágább Mercedes limoban utazik. Egy számítógépes ellenőrzés során nyilvánvaló lett, hogy Izraelben milyen Mercedesek találhatóak. Találtak ugyan egy, az ugandai elnökéhez hasonló járművet, de az világos színű volt. Idi Aminnak viszont a sötét autó volt a gyengéje. Yoni és emberei – a művelet előtti napon – megszerezték az autót, amelyet sikerült feketére festeni és a festéket megszáritani.⁸ [Azt tervezték, hogy] az autóban ül majd egy izraeli katona, aki Idi Aminnak adja ki magát. Mindez az ugandaiak és a terroristák meghökkenésének és zavarodottságának fokozására szolgált.”⁹ Időközben azonban a diktátor sötét Mercedesét világosra cserélte. Az entebbei repülőtéren két őrszem – akik életükkel fizettek „éleslátásukért” – fel is figyelt a színbeli eltérésre.

A terminálépületbe behatoló kommandósok bravúros rajtaütéssel szabadították ki a túsokat.¹⁰ A vakmerő akció 1976. július 4-én, nyolc napig tartó fogoly-drámának vetett véget. A rajtaütés során százhárom fogolyból három életét veszítette, tízen pedig megsebesültek. A felmentő csapat egyetlen halálos áldozata Yonatan Netanyahu volt.

8 Yonatan 'Yoni' Netanyahu a későbbi miniszterelnök, Benjamin Netanyahu testvére.

9 Cohen, Aaron – Century, Douglas: Brotherhood of Warriors. Harper – Collins Publishers, New York, 2008, 135-136. o.

10 A túsmentő akció stratégiájának kidolgozását egyrészt nagyban segítette, hogy a terminálépületet, ahol az utasokat fogva tartották, egy izraeli cég építette és a tervrajzokat a kormány rendelkezésére bocsátotta. Másrészt a géprablók „hibát követtek el” a nem izraeli származású foglyok szabadon bocsátásával. A túsok értékes információkkal szolgáltak.

A terrorcselekmények sorában különös súllyal esnek latba az államhatalom erőteljes fellépéséhez köthető terrorcselekmények. 1985. június 23-án az Air India Toronto-Montreal-London-Delhi-Bombay járata, bombatámadás következtében, az Atlanti-óceánba zuhant. A merénylet az indiai adminisztrációnak a szikhekkel szembeni túlzott katonai erő alkalmazása vezetett. 1984-ben az indiai csapatok elfoglalták a szikh vallási szentélyt, az Arany templomot (Golden Temple). Válaszcsepásként, 1984. október 31-én, Indira Gandhi miniszterelnököt két szikh testőre megölte. Az Air India utasszállítója elleni támadás szintén a visszavágás jele volt. Ugyancsak június 23-án az Air India 301-es Tokió-Bangkok járatán is bomba robbant. A detonáció még a gép indulása előtt, a tokiói Narita Nemzetközi repülőtéren bekövetkezett. E két akcióból nyilvánvaló, hogy az állam erőteljes fellépése hogyan termel szimpatizánsokat és miként eredményezi az öngyilkos merényletek proliferációját.

Az állami megrendelésű terrorcselekmények jellemző típusának példája a Lockerbie-tragédia. 1988. december 21-én a PanAm 103-as Frankfurt-London-New York járata a levegőben felrobbant. A Heathrowról a John F. Kennedy Nemzetközi repülőtérré tartó személyszállító a skóciai Lockerbie városra zuhant. A bombatámadást egy bőröndbe rejtett rádiómagnó tartalmával hajtották végre. A kíséret nélküli úti poggyász tartalmazta a Toshiba típusú műszaki eszközbe plántált robbanószerkezetet.

A merénylet a líbiai titkosszolgálat embere(i) műve. Moammar Kadhafi 2009. szeptember 24-én a washingtoni székhelyű Külkapcsolatok Tanácsában falláciának minősítette, hogy országának köze lett volna a Lockerbie-merénylet-hez.¹¹ A 40 éve hatalmon lévő elnök elismerte, hogy a terrorakciót egy líbiai állampolgár hajtotta végre, de ellentmondást nem tűrően leszögezte, hogy a cselekmény nem állami megrendelésre valósult meg.

Moammar Kadhafinek az előző napon, szeptember 23-án, az ENSZ-ben elmondott, kedélyeket borzoló beszédével egyidőben líbiai disszidensek és a Lockerbie-katasztrófa áldozatainak családtagjai a nemzetközi szervezet székháza előtt demonstráltak.¹²

A Lockerbie-precedensre kísértetiesen hasonlít az UTA 772-es Brazzaville-Párizs járatának katasztrófája. 1989. szeptember 19-én a líbiai titkosszolgálat állományába tartozó tettesek az utasszállítót bőröndbe rejtett bombával a Szahara felett, Niger déli részén felrobbantották. Az állam irányította és finanszírozta terrorizmus példája mind a Lockerbie-merénylet, mind az UTA 772-es járatának esete. Az államhatalom generálta akciókat politikai intenciók motiválják és mozgatják.

11 Council on Foreign Relations, CFR.

12 Kadhafi 7,77 trillió USA dollárt követelt a Nyugattól és az Egyesült Államoktól, kompenzáció gyanánt, a gyarmatosítás idején okozott károkért és a harmadik világ kifosztásáért.

A '90-es években a gépeltérítési akciók száma jelezte, hogy egyének, csoportok és szervezetek, harcukat továbbra is polgári légi járművek fedélzetén vívták. 1992-1996-ig nyolcvankilenc személyszállító került géprablók hatalmába. 1990-ben negyven, 1992-ben tizenkét, 1993-ban harmincegy, 1994-ben huszonegy, 1995-ben kilenc és 1996-ban tizennégy utasszállítót térítettek el.¹³

A 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények előhírnökének minősül az Egyesült Államok honi területén 1993. február 26-án végrehajtott terrorakció. A Világkereskedelmi Központ parkolójában egy teherautóba rejtett bomba robbant, mely azonban nem bizonyult elég nagy teljesítményűnek az épület porig rombolásához. A vallási motivációktól fűtött merényletben hat ember életét veszítette, és ezernegyvenketten megsérültek. Az épületben a detonáció félmilliárd dolláros rombolást okozott. A merénylet szellemi atyja Ramzi Ahmed Yousef volt. Ő javasolta, hogy utasszállító gépeket objektumoknak repítsenek.

Egy légi közlekedési eszköz fegyverként való alkalmazására történt kísérlet 1994. december 24-én, az Air France 8969-es Algír-Párizs járatán. A terroristák arra készültek, hogy az eltérített utasszállító gépet Párizs ellen fordítják és felrobbantják. A 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények előképe ez.

A fekete keddi merényletekkel az 1995 januárjában kivitelezendő Bojinka-terv is alapvető párhuzamosságokat mutat. Ramzi Juszeft tizenegy-tizenkét amerikai repülőgépet amerikai épületekbe – CIA főhadiszállása vagy a Pentagon – akart röptetni. A Bojinka-terv és a 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények kivitelezési módjának hasonlóságain túl, a háttérszemély is azonosítható: Oszama Bin Laden.

3. Új korszak nyitánya – 2001. szeptember 11-e

A 2001. szeptember 11-i terrortámadás során négy légi jármű került az elkövetők hatalmába. A United Airlines 175-ös járata a bostoni Logan repülőtérrel Los Angeles felé tartott. Az American Airlines 11-es utasszállítója szintén Boston-Los Angeles között repült volna. A United Airlines 93-as járata a New York-i Newark Liberty nemzetközi légikikötőből San Francisco-ba tartott. Az American Airlines 77-es gépe Washington D.C.-ből, a Dulles repülőtérrel szállt fel Los Angeles desztinációval.¹⁴

Az American Airlines 11-es járata – Boeing 767-es – 7.59-kor startolt és nyugat felé tartott, amikor hirtelen délnek fordult és 8.45-kor a World Trade Center északi tornyába csapódott. Az utasszállító tragédiája a United Airlines 175-ös

13 Sweet, M. Kathleen: *Aviation and Airport Security*. Pearson Prentice Hall, New Jersey, 2004, 20. o.

14 A Dulles repülőtér éves viszonylatban húszmilliós utasforgalmat bonyolít. Ez a szám több mint kétszerese a Budapest Airport szolgáltatásait igénybe vevőknek.

légi járművén – ugyancsak Boeing 767-es – megismétlődött. A gép 9.06-kor a Világkereskedelmi Központ déli tornyának ütközött.

A World Trade Center 110 emeletes felhőkarcolói egy óra leforgása alatt összeomlottak. Először a déli torony – 10.00-kor – lett a földdel egyenlő, majd 10.29-kor az északi torony vált romhalmazzá. Az Egyesült Államok hatalmát és globális pénzügyi képességeit szimbolizáló Világkereskedelmi Központ lerombolása egy új korszak mérföldköve lett a légi közlekedés ellen irányuló terroristák történetében. A merényletsorozatban polgári repülőgépek rakétaként csapódtak be az objektumokba. A „fegyvernemválasztás” emberek millióit sokkolta. Légi szállítóeszközök bombaként való alkalmazása addig ismeretlen jelenség volt a repülés világában.

A második gépeltérítési akció után fél órával az American 77-es Washington D.C.-Los Angeles járata a Pentagon nyugati részébe csapódott. A légi jármű hét mérföldre volt a Fehér Háztól és öt mérföldre a Pentagontól, amikor elrendelték az elnöki rezidencia evakuálását. Egy óra múlva a United Airlines 93-as járata, mely a New York-i Newark légikikötőből San Franciscoba tartott, Pennsylvaniában lezuhant. Az utasok lélekjelenlétén és elszántságán múltott, hogy a repülőgép nem érte el feltételezett célállomását, az elnöki rezidenciát.

A légi személyzetet az Egyesült Államokban (is) kötelező oktatáson készítik fel, hogy gépeltérítés esetén hogyan bírják az utasokat a terroristákkal együttműködő magatartásra. A United Airlines 93-as járatán azonban már nem volt értelme a protokoll tiszteletben tartásának. A gép sorsa és az emberek élete megpecsételődött.

A szeptember 11-i támadássorozatban kétezerkilencszázhetvenhat ember lelte halálát. A merényleteket követően először a New York-i, majd a washingtoni repülőtereket zárták le. Végül az ország minden légikikötőjére kiterjesztették a parancsot.

A transznacionális rettenet új szakaszba lépett. Az erőszak átcsapott tömegterrorizmusba. A repülőgépet elkövetési eszközként használták másod- és harmadgenerációs, a világ nyugati részén élő muszlim öngyilkos terroristák. A tizenkilenc mindenre elszánt fanatikus akciósorozatát illetően a militáns iszlámizmus szimpatizánsai és követői nagyrabecsülésüket a *magnificent 19* megjelöléssel és méltóságjelzővel fejezték ki.

9/11-et követően a prioritáslistán felszökött a védelem- és biztonságpolitika ázsiója. A professzionalizmus alternatíva nélküli értéknek bizonyult. George W. Bush szeptember 27-én indítványozta a repülőtéri biztonság szövetségi hatáskörbe utalását. A formalitásnak, mely korábban a gyakran jellemezte a tengerentúli repülőtereket, nyoma sem volt többé. A rigorózus utasbiztonsági ellenőrzés és az előírások betartása, kaotikus állapotokat eredményezett a polgári légi közlekedés világában. A repülés addig virágzó iparága szigorú intézkedéseket volt kénytelen elszervezni. Az amerikai légitársaságok nyolcvanezer alkalmazottól

váltak meg. A szeptember 11-i terrortámadás hatásai túlnőtték az Egyesült Államok határait, hiszen 9/11 a globális világ és gazdaság elleni merénylet is volt.

A Fekete Kedd következményeként a Swissair légitársaság 2001. október 2-án összeomlott. A terrortámadás megadta a végső dőfést az egyébként is mérhetetlen finansiális és gazdasági nehézségekkel küzdő vállalatnak. 2001. szeptember 11-e Oszama Bin Laden Amerikának és a világnak adresszált egyértelmű „üzenete”, melynek célba juttatásához utasszállító gépeket használt fel.

„A terroristák taktikája példa és utánzás révén terjed” – írja Brian Michael Jenkins. Nem más ez, mint a tett propagandája.¹⁵ 2001. szeptember 11-e óta 2009. szeptember 23-ig Bin Laden követői huszonhat merényletkísérletet igyekeztek végrehajtani az Egyesült Államok honi területén, mint pl. a Brooklyn híd, vagy a chicagói Sears torony felrobbantása.

Az utánzás a polgári légi közlekedés elleni több akciókísérletben is manifesztálódott. 2001. december 22-én Richard Reid az American Airlines 63-as Párizs-Miami járata ellen kísérelt meg merényletet végrehajtani a cipőjébe rejtett robbanószerrel. A katasztrófát a légi kísérők és az utasok akadályozták meg.

Reid megghiúsult akcióját követően a titkosszolgálatok – az Atlanti-óceán mindkét partján – azon tűnődtek, hogy Richard Reid kísérlete hogyan fog megisméltódni az utasszállító gépek elleni merényletkísérletekben Bin Laden követői részéről.¹⁶ Az al-Kaida vezér hívei újabbnál újabb módokat igyekeznek találni merényleteik elkövetéséhez. A szándék a régi, a forgatókönyv elemei és az elkövetési módszerek azonban változnak.

2009. december 25-én a North West Airlines 253-as Amszterdam-Detroit járatán Umar Farouk Abdulmutallab kísérelt meg merényletet. A robbanószer, melyet alsóneműjében csempészett fel a fedélzetre, nem sikerült aktiválni. Oszama Bin Laden 2010. január 24-én audio üzenetében – Oszamától Obamának – vállalt felelősséget a terrorcselekmény-kísérletért. A terroristavezér elismerően szólva a megghiúsult repülőgép-robbantási akcióról, egyértelművé tette, hogy azt az al-Kaida tervezte ki. Bin Laden újabb támadásokkal fenyegette meg az Egyesült Államokat, és jövőjének alakulását a palesztinok sorsának, ügyének függvényévé tette. Hangsúlyozta továbbá, hogy Washingtonnak számolnia kell az al-Kaidával, amennyiben folytatja Izraelt támogató politikáját.¹⁷

Üzenet ez nemcsak Obamának, hanem a világnak is. A muszlim világnak is. A terrorista vezér célja az al-Kaida jelenlegi és jövőbeni tagjainak bátorítása, a

¹⁵ Brian Michael Jenkins: Amerika válasza a terrorizmusra és ennek hatása a transzatlanti viszonyokra. In: Tálás Péter (szerk.): A terrorizmus anatómiája. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2006. 133.o.

¹⁶ <http://www.safegate.com>

¹⁷ Az Al Jazírának eljuttatott hangfelvételt megelőzően, Bin Laden négy hónappal korábban halálra szavát. Akkor arra intette az európai országok vezetőit, hogy gondolják át az afganisztáni háborúban való további részvételüket.

parázs szítása, a harci kedv és szellem életben tartása, revitalizálása. Az éterben felhangzó szavai a recruiting, a toborzás percei is, a potenciális követőknek szánt mondanivaló. Bin Laden a jövőbe „investál”, amikor üzeneteit, fenyegetéseit megfogalmazza. Az a szándék mozgatja, hogy a maga oldalára állítsa a muszlim világot és rokonszenvet ébresztve megnyerje támogatásukat.

Az Egyesült Államokban hol felerősödik, hol mérséklődik a terrorcselekménytől való félelem. Nyilvánvaló azonban, hogy a boldog békeidők továtúntek. 2010. február 2-án a Feinstein szenátor vezette bizottsági meghallgatáson a titkosszolgálati vezetők hangsúlyozták, hogy az elkövetkezendő 3-6 hónapon belül biztosan történik az Egyesült Államok ellen irányuló merényletkísérlet. Az elmúlt évek eseménylistáját áttekintve nyilvánvaló, hogy valószínűleg és esélytelen még egy, a 9/11-hez hasonló összehangolt terrortámadás. Az individuumok, „magányos hősök” által megkísérelt agyafúrt próbálkozásoknak azonban igen nagy a valószínűsége. Az egyéni szereplők cipőbe, alsóneműbe rejtett eddigi robbantásos kísérletei jól érzékeltetik a „kreativitás” és a szunnyadó harci kedv hőfokát.

Szeptember 11-ét követően a félelem a légi országutakon közlekedők árnyékává szegődött. A polgári légi közlekedés sebezhető világban és infrastrukturális hálózatban az emberi lét sérülékenységi faktorai sajnos nyilvánvalók. Minden egyes cselekménnyel újabb és újabb fejezettel bővül a terrorizmus kézikönyve, mely napjainkra végtelen történetnek tűnik. A posztmodern ember pedig kénytelen a szeptember 11-e utáni lét realitásaival szembesülni és együtt élni.

Konklúzió

A terrorcselekmények enciklopédiáját vizsgálva és a terrorizmus történetét kutatva egyenes irányú mozgásnak vagyunk tanúi a merényletek kivitelezési technikái és brutalitása tekintetében. A légi közlekedés elleni akciótervek elemeinek variálhatóságában a határ valóban a csillagos ég.

2001. szeptember 11-én a világ a transznacionális terrorizmus jelenségével szembesült, melyben a megfélemlítés, a pusztítás és a gyilkolás, mint cél, pőrén és leplezetlenül tárult fel. A terrorcselekmények jól példázzák, hogy a merényletek forgatókönyvei és az elkövetési módszerek változhatnak de az új típusú terrorizmus, intenciói és céljai tekintetében, mégiscsak a régi marad.