

## IL CASO, POCO NOTO, DEL VOLO KOREAN 085

L'11 settembre 2001, il famigerato giorno dell'attacco alle torri gemelle, il volo Korean Air 085 proveniente dall'aeroporto Incheon di Seoul, era in rotta verso lo scalo di Anchorage in Alaska, destinazione finale il Kennedy (NYC), 215 passeggeri a bordo. Entrato nello spazio aereo Usa all'equipaggio vennero trasmesse informazioni sui dirottamenti e gli attentati in corso quel giorno. La risposta del pilota coreano al messaggio ACARS (1) ricevuto includeva anche le lettere "HJK", particolare questo che venne interpretato dal centro di controllo Usa come un segnale di soccorso che indicava che il volo si trovava sotto dirottamento. A causa di ciò da terra ebbero l'idea di impartirgli l'ordine di squawkare 7500 (il codice di "dirottamento") aspettandosi che, se non fossero stati dirottati, i piloti non lo avrebbero inserito. Invece, i piloti sudcoreani eseguirono l'istruzione, che l'ATC interpretò come una conferma che il volo era stato effettivamente dirottato: una situazione a dir poco surreale per meglio capire la quale è forse il caso di mostrare il "Timeline" degli avvenimenti susseguitisi quel giorno, avvertendo che gli orari sono espressi in *Eastern Time* locali:

**-8:46:40** Il volo American Airlines 11 si schianta contro la Torre Nord del World Trade Center;

**-9:02:59** Il volo United Airlines 175 colpisce la Torre Sud del World Trade Center;

**-9:37:46** Il volo 77 dell'American Airlines si schianta contro il Pentagono;

**-9:58:59** La Torre Sud del World Trade Center crolla;

**-10:03:14** Il volo United Airlines 93, il cui obiettivo finale si pensava fosse il Campidoglio o la Casa Bianca, si schianta vicino a Shanksville, in Pennsylvania;

**-10:10** Crolla parte del muro del Pentagono colpita dal volo American Airlines 77;

**-10:28:23** Crolla la Torre Nord del WTC;

**-11:08** Il pilota del volo Korean 085 che si stava dirigendo verso Anchorage include le lettere "HJK", in un messaggio ACARS della compagnia;

**-12:00** I funzionari del Controllo Traffico Aereo notificano al NORAD l'uso del codice di dirottamento.

Da non dimenticare che l'inserimento del codice 7500 era avvenuto dopo uno scambio di messaggi nei quali al volo 085 venne ordinato di deviare verso l'aeroporto di Whitehorse, nel territorio canadese dello Yukon. (2) I funzionari statunitensi e il Primo Ministro canadese Jean Chrétien avevano nel frattempo autorizzato l'abbattimento del velivolo in caso di mancata collaborazione. I piloti dell'aereo si adeguarono alle istruzioni loro impartite e il 747 atterrò a Whitehorse in territorio canadese, scortato in aria da jet militari F-15 statunitensi mentre a terra il Boeing venne accerchiato dalle forze di sicurezza. Il sospetto di dirottamento si rivelò un falso allarme ma lo stato di allerta ed emergenza che generò fu totale.

Il jumbo Korean 085 fu l'unico aereo dell'11 settembre a emettere lo squawk. A bordo dei quattro aerei dirottati quel giorno, il controllo delle cabine di pilotaggio era stato così violento e improvviso che i piloti non avevano avuto la possibilità di inserire il codice e con ogni probabilità anche se lo avessero inserito i dirottatori, che come noto avevano fatto un sia pur breve corso di pilotaggio, lo avrebbero con ogni probabilità disinserito. A posteriori tutti hanno pensato che quell'ordine di inserire il 7500 fosse una vera

folia. Per un aereo con due F-15 in coda, uno squawk a 7500 quel comando poteva facilmente trasformarsi in una sentenza di morte.

Nel 2011, durante il decennale del 9/11, il controllore ATC che quel giorno aveva mantenuto i contatti con il volo (Rick Wilder) venne intervistato e gli fu chiesto se quanto avvenuto a KAL085 fosse invece occorso in un giorno differente dal 9/11, le decisioni prese sarebbe state le stesse? (3)

Domanda: Quel giorno quando avete preso servizio e gli attacchi erano già avvenuti sulla costa orientale, vi arriva questo 747 coreano con più di 200 passeggeri a voi vedete che nel messaggio ACARS inviato dal velivolo vi sono queste tre lettere "HJK" ma le chiedo, in un giorno normale avreste messo in atto le stesse misure inviando gli F15 e ordinando all'aereo di atterrare?

Risposta: I messaggi ACARS vengono incanalati da/per i voli attraverso una società denominata Air Ink quindi non si trattava della FAA ma di un'altra organizzazione che lavora con questi messaggi, li trasmette e li riceve. Quindi non so quale sia stato il loro metodo per includere nella loro messagistica quelle tre lettere in particolare. Noi comunque ci attiviamo solo quando vediamo lampeggiare sui nostri schermi il codice 7500....

Nel 2017 un quotidiano online canadese pubblicò un articolo sulla vicenda mettendo in risalto nel sottotitolo che *"mentre a Gander si dava il benvenuto ai passeggeri dei voli forzatamente costretti a non entrare negli Usa, a Whitehorse nello Yukon il panico imperversava"*



**Questa che vi abbiamo narrato è l'incredibile vicenda occorsa il giorno nel quale quattro aerei civili americani furono drammaticamente dirottati e nessuno dei quali aveva "squoccato" il 7500, mentre a un normalissimo volo che si svolgeva senza alcun problema venne imposto di settare il codice 7500 !**

#### I tre codici per le emergenze:

- EMERGENZA - Modo 3A Codice **7700**
- GUASTO ALLE COMUNICAZIONI RADIO - Modo 3A Codice **7600**
- INTERFERENZA ILLECITA - Modo 3A Codice **7500**

- 1) ACARS (acronimo di *Aircraft Communication Addressing and Reporting System*) è un sistema di [datalink](#) digitale tra [aeromobili](#) e stazioni di terra entrato in uso dal [1978](#).
- 2) Con la operazione denominata "Yellow Ribbon" le autorità canadesi quell'11 settembre ospitarono sui loro aeroporti decine di velivoli a cui era stato vietato l'ingresso nello spazio aereo statunitense.
- 3) <https://nationalpost.com/news/canada/the-other-side-of-come-from-away-how-a-canadian-city-utterly-flipped-out-on-911> . In questo articolo fra l'altro si può leggere che *"Aggravating the situation further, one of Wilder's superiors told him to instruct the aircraft to "squawk" the numbers 7500 — a code that would identify the plane on radar screens as a hijacked aircraft."*
- 4) ICAO, Documento 8168, Vol.1

NL 19/2023 ; 18 Maggio 2023

[Elenco Newsletter emesse nel 2023 \(scaricabili dal nostro sito\)](#)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.