



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 23 - 04/dic/2023 ISRAEL Y SU AVIACIÓN COMERCIAL

Por Victor Villalobos. 08 Min. de lectura.

La estrategia de Israel para controlar el espacio aéreo ha evolucionado a lo largo del tiempo. En la Operación Foco en el comienzo de la Guerra de los Seis Días en 1967, Israel lanzó un ataque sorpresa contra las fuerzas aéreas de Egipto, Jordania y Siria, destruyendo la mayoría de sus aviones en tierra y obteniendo la superioridad aérea. Desde entonces, Israel ha mantenido una ventaja tecnológica en el aire, utilizando para la Defensa Aérea, aviones de combate avanzados y sistemas de defensa aérea para proteger su espacio aéreo. Dentro de este Sistema de Defensa Aérea, está el Domo de Hierro, presentado en el Boletín Informativo y de Análisis N° 04-2023 del 04 abril de 2023, el cual tiene sus raíces en el conflicto que enfrentó en el 2006 a Israel con Hezbola, grupo islamista libanes de carácter terrorista.



Escudo Domo de Hierro (Iron Dome)

La infraestructura aeroportuaria de Israel.

Israel cuenta con 47 aeropuertos, de los cuales 3 son internacionales, siendo los más destacados los Aeropuertos Internacionales de Ben Gurión, Eilat y Haifa.

1. El Aeropuerto Internacional de Ben Gurión, es el principal aeropuerto internacional del país y el más grande terminal de carga. Está ubicado a 25 minutos de Tel Aviv y a 50 minutos de Jerusalén. En este aeropuerto operan 57 aerolíneas desde y hacia 79 destinos. Debido al aumento que ha tenido

en las llegadas y partidas de pasajeros, según cifras entregadas por la autoridad aeroportuaria de Israel, en el año 2019 se registraron 24 millones de pasajeros anuales. El aeropuerto ha sido ampliado considerablemente y, hoy cuenta con 3 terminales.

El terminal aéreo se transformó en uno de los aeropuertos internacionales más importantes del Medio Oriente. Siendo conexión de vuelos comerciales a las principales ciudades de Europa, Medio Oriente, África, Norteamérica y las principales ciudades de Asia.



Aeropuerto Internacional Ben Gurión

2. El Aeropuerto Internacional de Eilat, es otro importante terminal aéreo en Israel. Se encuentra en la ciudad de Eilat, ubicada en la costa del Mar Rojo. Este aeropuerto tiene conexiones internacionales en Europa y otros lugares.
3. El Aeropuerto Internacional de Haifa, es el tercer Aeropuerto Internacional de Israel. Se encuentra cerca de la ciudad de Haifa en el norte de Israel. Ofrece vuelos a destinos internacionales en Europa y Asia.

En cuanto a las empresas aéreas, la mayor compañía en tráfico regular de pasajeros y en tamaño de flota es El Al Israel Airlines. Vuela a 48 aeropuertos nacionales e internacionales. La flota cuenta actualmente con 47 aviones. La flota de la

Aerolínea posee a octubre de 2023 una edad promedio de 12,5 años.

El Espacio Aéreo de Israel.

Ante una posible clausura del espacio aéreo israelí, no se visualiza mayores problemas a la operativa mundial de vuelos entre oriente y occidente, ya que el espacio aéreo de Israel es muy pequeño o reducido.



Espacio aéreo de Israel y Siria | Fuente: Flightradar24.

En la fotografía de Flightradar24, se muestra el Espacio aéreo de Israel, de Siria y la configuración operativa en el oriente medio actualmente. Se puede apreciar, que no hay presencia de vuelos entre los espacios aéreos de Israel y Siria. En esta fotografía también, se muestran los canales o pasillos que utiliza el tráfico aéreo internacional para llegar a sus diferentes destinos.

El piloto español, comandante de líneas aéreas Pablo Lang-Lenton, señala que los vuelos Europa-Asia, ya tienen “cierto desvío”, dado que casi ninguna compañía sobrevuela el espacio aéreo de Siria, como figura en la foto Flightradar24. Siria es un país que vive en una guerra civil desde hace más de una década. “Todos los vuelos operan bien por Turquía-Irak o bien por Turquía-Irán, o ya más al sur, cruzando Egipto, la península del Sinaí y Arabia Saudí”, explica Lang-Lenton, aunque puntualiza que estas rutas constituyen actualmente, “pasillos estrechos y con mucho tráfico aéreo que se empiezan a saturar”.

Los mencionados “pasillos” están limitados al norte por las zonas tensionadas de Rusia/Ucrania e Irán/Afganistán; y al sur por las de Libia/Sudán y Siria/Yemen. Estos espacios aéreos, detalla el comandante, están cerrados a todas o algunas

aerolíneas, según las relaciones entre países sobrevolados.

Las compañías del golfo Pérsico no sobrevuelan el espacio aéreo israelí, no afectando en absoluto a las operaciones”.

Además, Lang-Lenton detalla que un hipotético cierre de espacio aéreo en el mediterráneo, no repercutiría de ninguna manera, a los grandes hubs aeroportuarios de Doha (Catar) y Dubái (EAU), terminales de conexión para vuelos operados entre Europa y Asia u Oceanía.

Las medidas que ha tomado la aviación comercial de Israel en el tiempo.

Hace casi 20 años, la aerolínea El Al, la principal compañía aérea de Israel, luego de que un Boeing 757 de la compañía Arkia, se salvara por pocos metros de ser alcanzado por dos misiles lanzados por terroristas en Kenia, utilizando MANPADS (Man-Portable Air-Defense Systems) SA-7 Strela, inició los estudios de un sistema de defensa para sus aviones comerciales.

El ataque terrorista, demostró la real necesidad israelí de proteger su aviación comercial con un sistema similar a los conjuntos de bengalas instalados en aviones militares.

Inicialmente, Israel Aircraft Industries presentó el sistema antimisil Flight Guard, que ante la amenaza emitía una alerta en la cabina del avión para que los pilotos pudieran desplegar bengalas y realizar una maniobra evasiva.

El Flight Guard era una adaptación del ya probado MAWS (Missile Approach Warning System) Elta EL/M 2160, instalado en diferentes aviones y helicópteros.

En noviembre de 2014, la compañía El Al adoptó un nuevo sistema antimisil llamado C-MUSIC (MULTI Spectral Infrared Countermeasure).

Este dispositivo fue seleccionado por el Ministerio de Transporte de Israel en el marco del programa Sky Shield. La variante C (Commercial) de este sistema fue certificada e instalada en la flota de la aerolínea.

El sistema anti-misil, monitorea el área circundante a la aeronave en búsqueda de amenazas posibles. Cuando un misil es detectado, el dispositivo fija la amenaza y emite un haz infrarrojo dirigido (DIRCM),

disparando un láser para iluminar e interrumpir la guía de las amenazas, desviándolos de su rumbo, por ende, neutralizándolo.



Funcionamiento de una unidad C-MUSIC. Elbit System

La aerolínea El Al, fue la primera compañía en añadir a sus aviones un sistema antimisil, esto gracias a que Israel es el único país que exige a las aerolíneas el uso de estos dispositivos. No obstante, en el resto del mundo hay operadores que habrían instalado estos sistemas.

Las consecuencias del conflicto en la aviación comercial en la actualidad.

Las consecuencias del conflicto, no se hicieron esperar en la industria aérea internacional. Algunas de ellas son las siguientes:

Las tres principales aerolíneas estadounidenses, interrumpieron sus vuelos con Israel tras el ataque de Hamas, Delta Airlines, United Airlines holdings y American Airline Groups cancelaron sus servicios a Tel Aviv. Mientras tanto, algunas compañías aéreas del medio oriente y Europa, siguieron operando regularmente, ofreciendo a los pasajeros una vía de escape del conflicto en desarrollo. Las compañías europeas Deutsche Lufthansa, air france – KLM y la compañía especializada en vuelos económicos Wizz air holdings Plc.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), responsable de la seguridad en Europa, emitió un Boletín de Información sobre Zonas de Conflicto (CZIB) dirigido al espacio aéreo de Israel. Este CZIB se realizó con información disponible tanto para la EASA como para la Comisión Europea, con el propósito de compartir datos cruciales que aseguren la seguridad de los vuelos en áreas de interés.

En este contexto, se hace una recomendación enfática a las compañías aéreas para que realicen una exhaustiva evaluación de riesgos y establezcan planes de contingencia sólidos para sus operaciones en esta región. Además, se subraya la importancia de estar preparados para recibir instrucciones de las autoridades israelíes con una notificación mínima.

La publicación del CZIB responde a la preocupación por garantizar la seguridad en el espacio aéreo de Israel, reconociendo la importancia de mantener informados a los actores involucrados en la aviación acerca de las condiciones y posibles riesgos en esta área. La EASA se mantiene en constante vigilancia y actualización de la información relevante para proteger la integridad de los vuelos y la seguridad de los pasajeros y tripulaciones que operan en esta región.



Como hemos visto en este Boletín, este conflicto se mantendrá en el tiempo, para lo cual, su vigilancia permanente, es importante. El ingreso de otros países al conflicto, está latente, tanto en apoyo a Israel o apoyo a Palestina.

Así mismo, no se descarta un alza en el precio de los combustibles derivados del petróleo y un alza en los costos de los diferentes servicios aeroportuarios, tal como sucedió en la invasión de Rusia a Ucrania.

La configuración operativa del tráfico aéreo, en el espacio aéreo circundante de Israel, se mantendrá tal como se manifiesta actualmente.

VVC, adaptación con información de fuentes abiertas, internet, BBC News Mundo, mundo ng, Flightradar24, aviacionline, Portal de América, defensa.com.