

# Dirección de Infraestructura Aérea

*"La Dirección de Infraestructura Aérea tendrá a su cargo la adquisición, construcción, mantenimiento, operación y ordenación de los edificios e instalaciones del Ejército del Aire, así como la administración de los recursos presupuestarios que se le asignen".*

(Art. 23, 1, R.D. 1108/78)

## NECESIDAD DE UNA INFRAESTRUCTURA AEREA ESPECIFICA

La aviación, tanto militar como civil, requiere una infraestructura muy específica.

En efecto, las bases aéreas y aeropuertos necesitan:

- Pistas y aparcamientos de calidad adecuada para resistir las operaciones aéreas sin que se produzcan deterioros con la consiguiente formación de "objetos extraños" que, absorbidos por los motores de reacción, pueden producir serias averías.

- Que se respeten las "servidumbres aeronáuticas" que limitan las alturas de edificios a determinadas distancias de las pistas, para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, lo que origina con frecuencia conflictos con los propietarios de las fincas próximas.

- Instalaciones radioeléctricas muy complejas que aseguren la navegación, aproximación, aterrizajes y despegues, en condiciones meteorológicas adversas.

- Sistemas de comunicaciones que garanticen el enlace tierra-aire en cualquier circunstancia.

- Instalaciones técnicas muy complejas de control, funcionamiento y mantenimiento acordes con las características de los aviones que las hayan de utilizar.

Las bases aéreas necesitan además, que los aviones operativos, adecuadamente armados, puedan efectuar sus despegues en los tiempos determinados en la situa-

ción de alerta, al objeto de garantizar:

- La interceptación, identificación y destrucción de posibles aviones enemigos antes de que se efectúen ataques en territorio nacional.

- La ejecución en tiempo oportuno de misiones de ataque en territorio enemigo decididas por el Mando.

Ello implica la existencia de centros de operaciones y alerta conectados con la cadena de mando y con la red de alerta y control.

Polvorines adecuados a los actuales sistemas de armamento aéreo defensivo y ofensivo.

Dada la importancia que para el enemigo tiene la destrucción del poder aéreo nacional, es imprescindible proteger las Bases Aéreas, lo que además de una artillería antiaérea en consonancia con la amenaza, implica la adecuada infraestructura para proteger contra ataques aéreos enemigos al personal, instalaciones y aviones aparcados con la dispersión necesaria. El programa REFAVIC, refugios para aviones de combate, trata de resolver la seguridad de los aviones en aparcamientos protegidos de ataques aéreos.

A su vez son necesarios medios de reparación urgente de pistas, ya que su inutilización por el enemigo anclaría en tierra nuestro potencial aéreo. Existen modernas soluciones, de que disponen ciertos países, que pueden recuperar pistas bombardeadas en 24 horas.

Cada vez que se adquiere un nuevo avión de combate, dada la

*El Ejército del Aire requiere una infraestructura muy específica que garantice las operaciones. La DINFA se encarga de cubrir esta necesidad.*

creciente evolución de la tecnología, se requieren nuevas instalaciones técnicas o modernización de las antiguas. El programa POBAS, potenciación de bases aéreas, ha sido necesario tras la adquisición de los F-18.

Hay que considerar además la necesidad de redespigar los aviones de combate, según las circunstancias, en Bases distintas a las nodrizas, que a su vez tendrían que ser dotadas de la adecuada infraestructura.

Si a las necesidades de infraestructura de las Bases Aéreas añadimos otras ajenas a las mismas, como las de los Cuarteles Generales, las de los centros de operaciones de combate, las del sistema de detección radar de incursiones enemigas, la problemática que presenta la guerra electrónica, la necesidad de mantener técnicamente al día talleres y maestranzas aéreas, nos podemos hacer una idea del reto que la infraestructura aérea supone a la Defensa Nacional, ya que es imprescindible mantener a todo trance la soberanía de nuestro espacio aéreo para la supervivencia nacional.

Incluso la medicina aeronáutica necesita hoy complicada infraestructura.

Efectivamente, hasta hace poco, los aviones de combate tenían limitaciones mecánicas más restrictivas, que las limitaciones fisiológicas humanas. Pero los modernos aviones tienen tales características que superan las capacidades fisiológicas humanas. Ahora es el hombre el que limita la capacidad operativa del dúo piloto-avión.

Está demostrado que un entrenamiento adecuado puede mejorar en un 20% ciertas capacidades humanas sumamente críticas para el piloto de caza moderno. Pero ello implica disponer de centrifugadoras, cámaras hipobáricas e hiperbáricas, desorientadores espaciales y otros sistemas que indudablemente se irán incorporando, para conseguir un adecuado control humano de ese maravilloso producto que es el moderno avión de caza.

#### ANTECEDENTES ORGANICOS

La organización de los servicios de infraestructura aérea, civil y militar ha variado mucho. Inicialmente estuvo bajo la dependencia de organismos civiles. Luego dependió del Ministerio del Aire, con varias organizaciones conjuntas o separadas y final-



Estructura lateral de un hangar en construcción para la Maestranza de Albacete, se destinará a mantenimiento del avión CL-215.



Detalle de la estructura del mismo hangar de la fotografía superior.



Operación de hormigonado de losas en la pavimentación de un estacionamiento.



Hangar de la Maestranza de Albacete para mantenimiento del avión C-101.



Fachada posterior del hangar de la fotografía superior.

mente la infraestructura aérea civil depende de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la infraestructura aérea militar de la Dirección de Infraestructura del Cuartel General del Aire.

Naturalmente los intereses comunes, como la coexistencia de Bases Aéreas y Aeropuertos, empleando las mismas pistas, implica una adecuada coordinación de los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones.

En el primer cuadro adjunto se reseñan las principales disposiciones que regularon los servicios de infraestructura.

Como dato curioso se transcribe el siguiente párrafo del preámbulo del R.D. 19-12-1930: "...la subvención concedida por el Estado para la creación de los aeropuertos, que ha sido hasta ahora, solamente de un millón de pesetas, no ha podido servir más que para adquirir un solo campo en toda la Nación, e iniciar las obras más primitivas, para su habilitación como aeropuerto, de modo que a este paso, serían necesarios cuarenta o cincuenta años para desarrollar el programa completo de aeropuertos para el servicio de una navegación aérea que no podemos tener ahora una remota idea de cómo será entonces..."

El más somero análisis de la situación actual presenta un balance muy positivo de las realizaciones conseguidas.

#### SITUACION ACTUAL

Como especifica la Instrucción General 10-6 de enero de 1979, la Dirección General de Infraestructura Aérea (DINFA) es el órgano encargado de la adquisición, construcción, mantenimiento y ordenación de los terrenos, edificios e instalaciones del Ejército del Aire, así como la administración de los recursos presupuestarios que se le asignen.

Como mando logístico del E.A., la DINFA depende orgánicamente del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y funcionalmente de la Dirección General de Infraestructura Aérea (DIGENIN) de la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa.

Para desarrollar su función, la DINFA recibe cada año dos documentos básicos:

— El presupuesto del año del E.A., en el que se asigna a la DINFA los recursos económicos necesarios.

— El Plan de Obras del año, que redactado por la División de Logística de E.M. del Aire, es aprobado por la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa.

Recibidos ambos documentos, la DINFA debe:

— Elaborar los proyectos de todas las obras y dotación del mobiliario de las mismas, contenidas en el Plan, de acuerdo con las Actas de Definición de Necesidades (ADNES) del futuro usuario de la obra, debidamente aprobadas por los mandos respectivos.

— Supervisar los proyectos de cuantía inferior a 50 millones de pesetas, ya que los superiores a esa cifra son supervisados por DIGENIN.

— Contratar las obras, equipos, suministros y servicios necesarios, de acuerdo con la legislación vigente.

— Dirigir y controlar la realización de las obras hasta su recepción provisional y definitiva.

— Dirigir y coordinar las actividades de mantenimiento, operación y ordenación de los edificios, instalaciones y mobiliario del E.A.

— Administrar y ejercer el control contable de los recursos financieros asignados a la DINFA en el presupuesto del E.A., actualizando los saldos disponibles, teniendo en cuenta las posibles bajas en las adjudicaciones.

— Ejercer la fiscalización económico-administrativa.

— Colaborar con el E.M., Dirección de Asuntos Económicos y Mandos Operativos y Logísticos del Ejército del Aire, de acuerdo con el Plan de Acción del E.A., para cooperar en la redacción de anteproyectos de futuros presupuestos del E.A., futuros planes, etc.

Para desarrollar sus funciones, la DINFA cuenta con los órganos que se especifican en el segundo cuadro adjunto.

### EL PROBLEMA DEL TIEMPO

La elaboración de todos los proyectos, la contratación de todas las obras, de acuerdo con la legislación vigente y su ejecución en el plazo del año de vigencia del presupuesto, es materialmente imposible, pudiendo producirse resultados insatisfactorios con devoluciones de partidas presupuestarias de las obras no contratadas a fin de año, o el pago de importantes intereses de demora en la liquidación de obras contratadas antes de fin de año, pero pagadas con incorporaciones de crédito del

año anterior, que suelen tardar en ser puestas a disposición de la DINFA.

Para solucionar este grave problema, se han efectuado previsiones del Plan de Obras con antelación al año de su aprobación procediéndose a la redacción anticipada de los proyectos y supervisiones.

De otra parte, la falta de personal técnico en el E.A. se ha tratado de subsanar mediante la contratación por consulting de un elevado número de proyectos.

En todo caso, sería necesario que los Planes de Obras estuviesen redactados el día primero de enero del año anterior al de su vigencia, y que fuesen aprobados el día 1 de enero del año de su vigencia, aunque este extremo se sale del campo de competencia del E.A.

Otro problema que se puede producir son las modificaciones de los Planes de Obras, que producen retardos, variaciones de precios, etc.

El Plan de Obras debe redactarse de acuerdo con planes efectuados a largo, medio y corto plazo, según los planes directores de bases, unidades y dependencias del E.A., cuya idoneidad es imprescindible para la adecuada selección de las obras a ejecutar cada año, según las necesidades operativas del E.A.

En cuanto a la redacción de los anteproyectos de presupuesto del E.A., es muy importante la valoración operativa de las obras a efectuar, pues un recorte en los recursos financieros de la DINFA puede afectar seriamente a la operatividad del E.A.

Asimismo, sería conveniente al valorar las partidas de mantenimiento y funcionamiento de infraestructura, prever su incremento, no solo debido al alza de los precios, sino también a la mayor cantidad y más elevada sofisticación de los edificios e instalaciones que habrá de mantener y operar.

Y por supuesto sería interesan-

### CUADRO 1

#### DISPOSICIONES QUE REGULAN EL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA

R.D. 19-07-1927. Responsabiliza de la infraestructura aérea a la Dirección General de Navegación y del Transporte Aéreo, dependiente de la Presidencia.

R.D. 19-12-1930. Crea la Junta Central de Aeropuertos dentro de la Dirección General de Navegación y del Transporte Aéreo.

D. 29-05-1933. Traspasa los servicios que dependían de la Dirección General de Navegación y del Transporte Aéreo al Ministerio de Comunicaciones.

D. 01-09-1939. Organiza el Ministerio del Aire, creando la Dirección General de Infraestructura dentro de la Subsecretaría.

D. 09-11-1945. La Dirección General de Infraestructura pasa a denominarse Dirección General de Aeropuertos.

D. 07-09-1963. Reorganiza el Ministerio del Aire, suprime la Dirección General de Aeropuertos y crea la Subsecretaría de Aviación Civil y, dentro de ella, la Dirección General de Infraestructura.

O.M. 21-12-1963. Crea el servicio de Obras Militares del Ejército del Aire.

O.M. 27-12-1963. Estructura la Dirección General de Infraestructura.

D.L. 14-01-1971. Establece que la Dirección General de Infraestructura tenga a su cargo la elaboración de proyectos, mantenimiento y conservación de obras e instalaciones en general.

O.M. 29-01-1971. Suprime el Servicio de Obras Militares y encomienda sus funciones a la Dirección General de Infraestructura.

O.M. 25-06-1971. Reorganiza la Dirección General de Infraestructura, creando una Sección de Obras Militares que asumirá las funciones del Servicio de Obras Militares.

R.D. 13-05-1977. Crea el Servicio Militar de Infraestructura en el Cuartel General del Aire.

R.D. 1568/77. Integra la Subsecretaría de Aviación Civil que incluye la Dirección General de Infraestructura en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

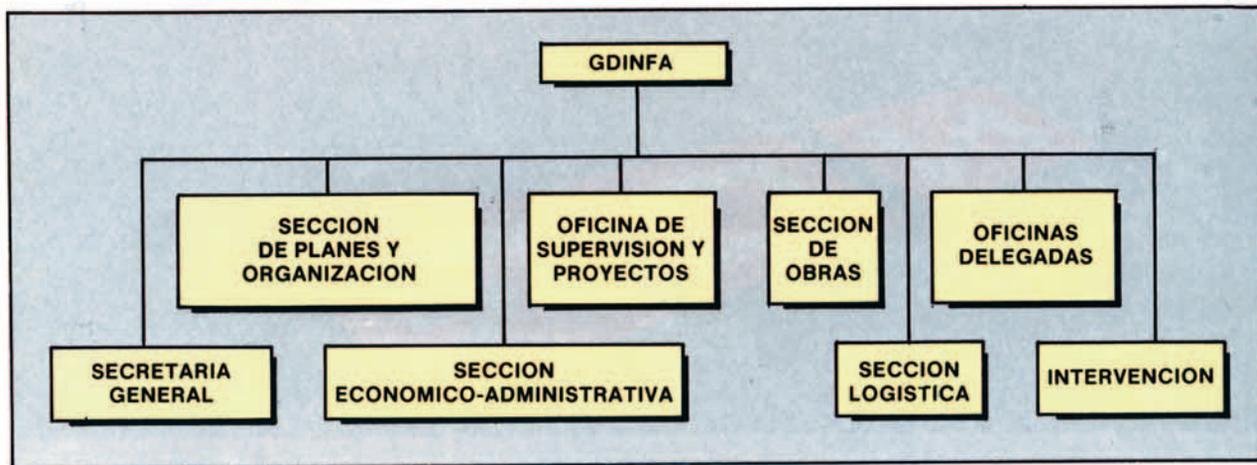
R.D. 2723/77. Estructura el Ministerio de Defensa y pone el Servicio Militar de Infraestructura bajo la dependencia del GJEMA, en el Cuartel General del Aire.

R.D. 1108/78. Crea la Dirección de Infraestructura Aérea del Ejército del Aire, DINFA.

O.M. 2504/78. Desarrolla la estructura orgánica y funcional de la DINFA.



Fachada posterior del edificio del Escuadrón de Apoyo del Grupo de Automóviles del Cuartel General.



tísimo disminuir demoras burocráticas, a veces excesivas e injustificadas.

### CONCLUSIONES

— Tanto la aviación civil como la militar requieren una infraestructura aérea muy específica que garantice las operaciones.

— La seguridad ante ataques aéreos enemigos y la operatividad del potencial aéreo, imprescindible para garantizar la soberanía

del espacio aéreo nacional, implican adicionales exigencias de infraestructura.

— Las necesidades crecientes de infraestructura aérea civiles y militares deben ser objeto de la adecuada coordinación entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones para conseguir el adecuado funcionamiento de Bases y Aeropuertos, especialmente cuando utilizan las mismas pistas.

— Sería muy conveniente dotar a las Bases Aéreas de sistemas modernos de reparación de pistas.

— Los Planes de Obras deben ser redactados de acuerdo con las necesidades operativas del Ejército del Aire y con un año de antelación para viabilizar su ejecución en el año de su vigencia.

— Los presupuestos del Ejército del Aire deben satisfacer las necesidades reales del Plan de Obras.

— Las partidas de funcionamiento y mantenimiento de infraestructura deben evolucionar de acuerdo con el incremento real en cantidad y calidad de los medios existentes. ■