

vengarán un interés del 7 por 100 anual y serán amortizados en un plazo máximo de dieciséis años más otros dos de carencia, contados a partir de la formalización del préstamo.

Las Cooperativas que promuevan la construcción de viviendas subvencionadas y que agrupen trabajadores encuadrados en la Organización Sindical y afiliados al Mutualismo Laboral podrán completar esta financiación hasta el 80 por 100 del presupuesto protegible bajo la forma establecida en el artículo 41 de la Ley 115/1969, de 30 de diciembre, sobre Presupuestos Generales del Estado para el bienio 1970/71, y disposiciones complementarias que lo desarrollan.

Viviendas del grupo II, tercera categoría.—Los promotores de este tipo de viviendas podrán solicitar del Banco de Crédito a la Construcción un préstamo que no excederá del 90 por 100 del presupuesto protegible ni de la cifra absoluta de 200.000 pesetas por vivienda. Devengará un interés del 6 por 100 anual y será amortizado en un plazo de dieciséis años más otros dos de carencia, contados desde la fecha de su formalización.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 27 de julio de 1970.

MONREAL LUQUE

Exomos. Sres. Presidentes de los Institutos de Crédito a Medio y Largo Plazo, de las Cajas de Ahorro y Subsecretario de Hacienda.

## MINISTERIO DEL AIRE

DECRETO 2610/1970, de 22 de agosto, sobre reestructuración del espacio aéreo español.

En cumplimiento de las obligaciones contraídas por España como consecuencia de su condición de Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), adquiridas a la firma del Convenio de Chicago de mil novecientos cuarenta y cuatro, y sus anexos, obligaciones que incluyen principalmente las de velar por la seguridad, ordenación y fluidez de la circulación aérea no sólo en el espacio aéreo español de soberanía, sino en aquel asignado a tal fin por O. A. C. I., se promulgó el Decreto de veintitrés de mayo de mil novecientos cincuenta y dos, disponiendo la forma en que había de dividirse el espacio aéreo y fijando los Organos encargados de su control.

El largo tiempo transcurrido desde entonces, la intensidad creciente del tráfico aéreo, los progresos extraordinarios en las características técnicas de las aeronaves hacen ya indispensable una revisión del citado Decreto para actualizar sus disposiciones y la estructura del espacio aéreo, adaptándola a las últimas modificaciones suscitadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Por otro lado, el progreso constante de la Aviación aconseja habilitar un procedimiento más ágil para introducir necesarias modificaciones cuando éstas sean urgentes, tal como ya se insinuaba en el artículo cuarto del Decreto dos mil quinientos mil novecientos sesenta, de veintinueve de diciembre.

A tal fin, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiuno de agosto de mil novecientos setenta,

DISPONGO:

Artículo primero.—El espacio aéreo español, a los fines de prestación de los servicios de información de vuelo, de control de la circulación aérea y de alerta, se entenderá constituido por el espacio aéreo de soberanía más el espacio aéreo asignado a España por la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.) a tales fines.

Artículo segundo.—La estructura del espacio aéreo español comprenderá las siguientes divisiones:

- Regiones de Información de Vuelo (FIR).
- Regiones Superiores de Información de Vuelo (UIR).
- Áreas de Control, que pueden comprender:

- a) Aerovías (AWY).
- b) Áreas Terminales de Control (TMA).

- Zonas de Control (CTR).
- Zonas de Tráfico de aeródromo (ATZ).

Artículo tercero.—La circulación aérea dentro del espacio aéreo español estará atendida y controlada según el Reglamento de Circulación Aérea y demás disposiciones afines, nacionales e internacionales, por los Organismos siguientes:

- Centros de Información de Vuelo (FIC).
- Centros de Control de Área (ACC).
- Centros de Control de Aproximación (APP).
- Torres de Control de Aeródromo (TWR).

El FIC y el ACC podrán constituir un solo centro cuando sea conveniente.

Artículo cuarto.—Las Regiones de Información de Vuelo (FIR) abarcarán el espacio aéreo de planta definida y altura comprendida entre el suelo y un nivel de vuelo especificado. Dentro del espacio aéreo de una Región de Información de Vuelo (FIR), los servicios de información de vuelo y de alerta serán facilitados por el correspondiente Centro de Información de Vuelo.

Artículo quinto.—Las Regiones Superiores de Información de Vuelo (UIR) abarcarán el espacio aéreo de planta definida y altura ilimitada a partir del nivel de vuelo que constituya el límite superior del FIR subyacente. Dentro del espacio aéreo de una Región Superior de Información de Vuelo (UIR), los servicios de información de vuelo y de alerta serán facilitados por el correspondiente Centro de Información de Vuelo.

Artículo sexto.—Las Áreas de Control abarcarán el espacio aéreo de planta definida y altura comprendida entre trescientos metros sobre el suelo (como mínimo) y un nivel de vuelo especificado para Áreas de Control del Espacio Aéreo Inferior, o entre dicho nivel de vuelo y el nivel de vuelo que se especifica para Áreas de Control de Espacio Aéreo Superior. En las Áreas de Control se proporcionará servicio de control de área y, donde proceda, servicio de control de aproximación por el Centro de Control de Área del FIR/UIR respectivo, excepto en aquellas Áreas de Control terminal establecidas únicamente con el fin de facilitar servicio de control de aproximación suplementando hacia arriba una o varias Zonas de Control, en las cuales el Organo encargado de facilitar este servicio será el correspondiente Centro de Control de Aproximación.

Artículo séptimo.—Las Zonas de Control abarcarán el espacio aéreo de planta definida que se extiende alrededor de uno o varios aeródromos desde el suelo hasta una altura determinada. Dentro de la Zona de Control se facilitará servicio de control de aproximación por la Dependencia de Control que se designa.

Artículo octavo.—Las Zonas de Tráfico de Aeródromo abarcarán el espacio aéreo, de planta y altura definidas, que se extiende desde el suelo alrededor de un aeródromo controlado. En cada Zona de Tráfico de Aeródromo se proporcionará, dentro de los límites de visibilidad y altura de nubes, control de aeródromo por la Torre de Control (TWR) correspondiente.

Artículo noveno.—Se establecen las siguientes Regiones de Información de Vuelo (FIR):

A) Región de Información de Vuelo de Madrid:

Limitada en planta por una línea que, partiendo del punto cuarenta y cinco grados exactos N. y ocho grados exactos W., va recta al punto cuarenta y cuatro grados veinte minutos N. y cuatro grados exactos W., y de dicho punto, en línea recta, al punto cuarenta y tres grados treinta y cinco minutos N./un grado cuarenta y siete minutos W.; desde aquí, recta, hasta el extremo occidental de la frontera franco-española; continúa por la línea fronteriza hasta el meridiano cero grados cuatro minutos W.; desde aquí, en línea recta, al punto treinta y nueve grados cuarenta y cuatro minutos N./un grado seis minutos W.; de aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y cinco grados cincuenta minutos N./dos grados seis minutos W.; de aquí sigue el paralelo treinta y cinco grados cincuenta minutos N hasta el meridiano siete grados veintitrés minutos W.; continúa por dicho meridiano hasta el extremo meridional de la frontera hispano-portuguesa; prosigue a lo largo de la línea fronteriza hasta su extremo noroccidental en la costa del Atlántico en Galicia; sigue a continuación hasta el cuarenta y dos grados cero minutos N./diez grados cero minutos W.; de aquí sigue en línea recta hasta el punto cuarenta y tres grados N./trece grados W.; de aquí sigue también en línea recta hasta el cuarenta y cinco grados N./trece grados W., y finalmente, también en línea recta, hasta el punto de origen cuarenta y cinco grados N./ocho grados W. Las Regiones de Información de Vuelo colindantes con la de Madrid son: FIR Burdeos y FIR París, al N.; FIR Barcelona, al E.; FIR Casablanca, al S.; FIR Lisboa y FIR Lisboa Océánico, al O., y FIR Shanwich Océánico, al NW.

Organo encargado de facilitar los servicios de información de vuelo y alerta: El Centro de Información de Vuelo de Madrid (Madrid-FIC).

B) Región de Información de Vuelo de Barcelona (FIR Barcelona):

Limitada en planta por una línea que, partiendo del punto de cruce del meridiano cero grados cuatro minutos W. con la frontera hispano-francesa, sigue a lo largo de la línea fronteriza hasta la costa, y aquí, en línea recta hasta el punto cuarenta y dos grados cero minutos N./cuatro grados cuarenta minutos E.; de aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y ocho grados veinte minutos N./tres grados cuarenta y cinco minutos E.; de aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y seis grados quince minutos N./un grado treinta minutos W.; de aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y cinco grados cincuenta minutos N./dos grados seis minutos W.; de aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y nueve grados cuarenta y cuatro minutos N./un grado seis minutos W., y de aquí, en línea recta, al punto de origen cuarenta y dos grados cuarenta y dos minutos N./cero grados cuatro minutos W. Las Regiones de Información de Vuelo colindantes con la de Barcelona son: FIR Burdeos y FIR Marsella, al N.; FIR Marsella, al E.; FIR Argel, al S., y FIR Madrid, al W.

Organo encargado de facilitar los servicios de información de vuelo y alerta: El Centro de Información de Vuelo de Barcelona (Barcelona FIC).

C) Región de Información de Vuelo de Canarias (FIR Canarias):

Con límites que se extienden desde la intersección del paralelo treinta grados exactos N. con el meridiano veinticinco grados W.; sigue en línea recta hasta el punto treinta grados cero minutos N./veinte grados cero minutos W.; desde aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y dos grados cero minutos N./diecisiete grados cero minutos W.; desde aquí, en línea recta, hasta el punto treinta grados cero minutos N./doce grados treinta minutos W.; desde aquí, en línea recta, hasta el punto treinta y siete grados cuarenta minutos N./trece grados diez minutos W.; siguiendo el límite fronterizo del Sahara español con Marruecos, Argelia y Mauritania hasta la costa, punto veinte grados cuarenta y siete minutos N./diecisiete grados cuatro minutos W.; de aquí, en línea recta, hasta el punto diecinueve grados cero minutos N./diecinueve grados cero minutos W., y de aquí, en línea recta, hasta el punto veinticinco grados cero minutos N./veinticinco grados cero minutos W., y finalmente, de aquí hasta el punto de origen treinta grados cero minutos N./veinticinco grados cero minutos W. Las Regiones de Información de Vuelo colindantes con la de Canarias son: FIR Casablanca, al N.; FIR Argel y FIR Dakar, al E.; FIR Dakar Océánico, al S., y FIR Lisboa Océánico, al W.

Organo encargado de facilitar los servicios de información de vuelo y alerta: El Centro de Información de Vuelo de Canarias (Canarias ACC).

Artículo décimo.—Se establecen las siguientes Regiones Superiores de Información de Vuelo (UIR):

A) Región Superior de Información de Vuelo de Madrid (UIR Madrid). Con los mismos límites en planta que FIR Madrid y el mismo Centro de Información de Vuelo (Madrid FIC).

B) Región Superior de Información de Vuelo de Barcelona (UIR Barcelona). Con los mismos límites en planta que FIR Barcelona y el mismo Centro de Información de Vuelo (Barcelona FIC).

C) Región Superior de Información de Vuelo de Canarias (UIR Canarias). Con el mismo Centro de Información de Vuelo (Canarias FIC) y con los límites en planta que coinciden con los del FIR Canarias, excepto que del punto veintisiete grados cuarenta minutos N./trece grados diez minutos W., va en línea recta al punto veintisiete grados cuarenta minutos N./once grados catorce minutos W., y de éste, en línea recta, al punto veintidós grados veinte minutos N./catorce grados cero minutos W., siguiendo la frontera con Mauritania hasta el punto veinte grados cuarenta y siete minutos N./diecisiete grados cuatro minutos W.

Artículo undécimo.—Se establecen las siguientes Areas de Control:

I. A) Area de Control de Madrid. Organo encargado del control: Centro de Control de Area de Madrid (Madrid ACC). Integrada por el Area de Control Terminal de Madrid (TMA Madrid) y las aerovías o tramos de aerovías comprendidos dentro de los límites laterales de FIR/UIR Madrid y que figuran en el «AIP» de España (publicación de información aeronáutica).

B) Area de Control Terminal de Sevilla (TMA Sevilla). Organo encargado del control: Centro de Control de Aproximación de Sevilla (Sevilla APP).

C) Area de Control Terminal de Málaga (TMA Málaga). Organo encargado del control: Centro de Control de Aproximación de Málaga (Málaga APP).

D) Area de Control Terminal de Zaragoza (TMA Zaragoza). Organo encargado del control: Centro de Control de Aproximación de Zaragoza (Zaragoza APP).

II. A) Area de Control de Barcelona. Organo encargado del control: Centro de Control de Area de Barcelona (Barcelona ACC). Integrada por el Area de Control Terminal de Barcelona y las aerovías o tramos de aerovías comprendidos dentro de los límites del FIR/UIR Barcelona y que figuran en el «AIP» de España.

B) Area de Control Terminal de Palma. Organo encargado del control: Centro de Control de Aproximación de Palma (Palma APP).

C) Area de Control Terminal de Valencia. Organo encargado del control: Centro de Control de Aproximación de Valencia (Valencia APP).

III. Area de Control de Canarias. Organo encargado del control: Centro de Control de Area de Canarias (Canarias ACC). Integrada por el Area de Control Terminal de Canarias (TMA Canarias) y las aerovías o tramos de aerovías comprendidos dentro del FIR/UIR Canarias y que figuran en el «AIP» de España.

Artículo duodécimo.—Se establece una Zona de Control en cada uno de los aeródromos que se determinen y cuya relación figurará en el «AIP» de España.

El Organo encargado de facilitar el servicio de control de Aproximación en cada una de ellas será normalmente la Torre de Control de aeródromo respectivo (TWR), excepto en los casos en que se disponga que sean el ACC o el APP correspondiente.

Artículo decimotercero.—Se establecerá una Zona de Tráfico de Aeródromo en cada uno de los aeródromos que el Ministerio del Aire designe como controlados y con las dimensiones que para cada una de ellas se establezcan. El Organo encargado de facilitar el servicio de control de aeródromo será la Torre de Control de cada aeródromo.

Artículo decimocuarto.—Las características, dimensiones y límites de las Areas Terminales de Control, Aerovías, Zonas de Control y Zonas de Tráfico de Aeródromo serán determinadas por el Ministerio del Aire, que les dará la debida publicidad en el documento «AIP-España».

Artículo decimoquinto.—Comunicaciones. El Ministerio del Aire proporcionará a los distintos Centros encargados de la seguridad y control de la circulación aérea las comunicaciones necesarias para el desempeño de las misiones que tengan asignadas.

Dichas misiones y comunicaciones vienen especificadas en el Reglamento de Circulación Aérea.

Artículo decimosexto.—Se autoriza al Ministro del Aire para introducir en las Regiones de Información de Vuelo y las Areas y Zonas de Control establecidas en el presente Decreto las modificaciones que la conveniencia o seguridad del tráfico aéreo, o las obligaciones contraídas dentro de O. A. C. I. derivadas de acuerdos internacionales, hagan necesarias.

Artículo decimoséptimo.—Queda derogado el Decreto de veintitrés de mayo de mil novecientos cincuenta y dos y cuanto se oponga a lo dispuesto en el presente, en el Reglamento de la Circulación Aérea de dieciséis de junio de mil novecientos sesenta y cinco.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Las disposiciones del presente Decreto podrán ser implantadas por el Ministerio del Aire escalonadamente a partir de la fecha de publicación del mismo.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en La Coruña a veintidós de agosto de mil novecientos setenta.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire.  
JULIO SALVADOR Y DIAZ-BENJUMEA