Ministerio de Fomento

ESPAÑA
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

195-I/2
AIR CREATION
XP GTE 503 S
XP GTE 503 SL
XP GTE 582 S
MILD GTE 503 S
MILD GTE 503 SL
MILD GTE 582 S
XP CLIPPER 582 S
FUN 18 TWIN 503 SL
XP 12 TWIN 582 SL
KISS 450 GTE CLIPPER 912
KISS 450 GTE 582 S

14 de Agosto de 1.997
Rev.: 6; 20 de Diciembre de 2.010

HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE TIPO Nº 195-I/2

Esta Hoja de Datos corresponde al Certificado de aeronavegabilidad de Tipo nº 195-I/2 y expone las limitaciones y condiciones bajo las cuales se expidió, originalmente, por la Dirección General de Aviación Civil y se mantiene vigente, en la actualidad, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dicho Certificado, siguiendo los requerimientos de la O.M. de 14 de Noviembre de 1988 (B.O.E. de 18 de Noviembre de 1988).

Titular: Air Creation
Aerodrome de Lanas
07200 Aubenas.
Francia

Fabricante: Air Creation
Aerodrome de Lanas
07200 Aubenas.
Francia

(Ver Nota 2ª, Nota 3ª y Nota 4ª)

Agencia Estatal de Seguridad Aérea * Dirección de Seguridad de Aeronaves * División de Certificación

1. - DATOS DE CERTIFICACION.

1.1.- Categoría: Aeronave Ultraligera Motorizada (ULM) - Avión terrestre

1.2.- Número de plazas: 2

1.3.- Tripulación mínima: 1 piloto.

Página	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Revisión	6	5	5	5	5	5.	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6

2.- CARACTERISTICAS TÉCNICAS.

I.- XP GTE 503 S. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.

Ala delta:	Modelo XP 15.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE. Incluye: consola de instrumentos, carenado de ruedas y bolsa portaequipajes.
Planta de potencia:	Motor Rotax 503 de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, con doble silenciador de admisión y doble sistema de encendido. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico), refrigeración forzada por ventilador trasero, con cilindros carenados. Potencia máxima 47 HP a 6.300 r.p.m. Par máximo 5,2 Kg./m a 5.800 r.p.m.. Reductora tipo C con reducción 4,00:1
Hélice:	Propulsora tripala Airplast de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 24° de paso).
Capacidad de combustible:	60 l. en un depósito único de plástico translúcido, con un indicador de nivel graduado en litros. Se encuentra situado entre el asiento, la viga inferior y la viga intermedia.
Dimensiones principales:	Envergadura: 10,00 m. Longitud: 4,40 m. Altura máxima: 3,68 m. Ancho de vía: 1,63 m. Batalla: 1,63 m. Superficie alar: 15,50 m^2

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Actuaciones demostradas:

	Velocidad máxima:125 Km/h. Velocidad mínima:60 Km/h.
Peso en vacío:	177 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	223 Kg. (pax. + comb.)
Condiciones de las pruebas:	Las pruebas en vuelo han sido realizadas en el campo de vuelo de Ordis, Girona, a una altura de pista de 98 m. sobre el nivel del mar con una presión de 1032 Mb y aproximadamente a 15ºC de temperatura. Viento en calma.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

II.- XP GTE 503 SL. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.-

Ala delta:	Modelo XP 15.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE L (Light). Respecto del anterior elimina la consola de instrumentos, el carenado de ruedas y la bolsa portaequipajes.
Planta de potencia:	Rotax 503. El mismo que el modelo XP GTE 503 S.
Hélice:	Propulsora tripala Ecoprop de 1,71 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo XP GTE 503 S.
Dimensiones principales:	Idéntica al modelo XP GTE 503 S
Superficie alar:	Idéntica al modelo XP GTE 503 S

Actuaciones demostradas:	Sin variación apreciable respecto al modelo XP GTE 503 S.
Peso en vacío:	172 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	228 (pax. + comb.)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo XP GTE 503 S.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

III.- XP GTE 582 S. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.

Ala delta:	Modelo XP 15.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE.
Planta de potencia:	Motor Rotax 582 de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, con silenciador de admisión doble, y doble encendido. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico). Radiador del motor carenado. Potencia máxima 65 HP a 6.400 r.p.m.. Reductora tipo "C" con relación de reducción 4,00:1.
Hélice:	Propulsora tetrapala Airplast de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 23° de paso). Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. El buje es de aluminio.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo XP GTE 503 S.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Dimensiones principales:	Idéntica al modelo XP GTE 503 S.
Superficie alar:	Idéntica al modelo XP GTE 503 S.
Actuaciones demostradas:	
Velocidad máxima	140 Km/h.
Velocidad mínima:	(Sin variación respecto al modelo XP GTE 503 S).
Peso en vacío:	182 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	218 Kg. (pax. + combustible.)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo XP GTE 503 S.

IV.- Mild GTE 503 S. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.

Ala delta:	Modelo Mild 16.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE. Incluye: consola de instrumentos, carenado de ruedas y bolsa portaequipajes.
Planta de potencia:	Motor Rotax 503 de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, con doble silenciador de admisión y doble sistema de encendido. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico), refrigeración forzada por ventilador trasero, con cilindros carenados. Potencia máxima 47 HP a 6.300 r.p.m. Par máximo 5,2 Kg./m a 5.800 r.p.m..Reductora tipo C con reducción 4,00:1

Hélice:	Propulsora tripala Airplast de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra.
Capacidad de combustible:	60 l. en un depósito único de plástico translúcido, con un indicador de nivel graduado en litros. Se encuentra situado entre el asiento, la viga inferior y la viga intermedia.
Dimensiones principales:	Sin variación respecto al modelo XP GTE 503 S.
Superficie alar:	16,50 m^2.
Actuaciones demostradas:	
	Velocidad máxima: 119 Km/h. Velocidad mínima: 57 Km/h.
Peso en vacío:	177 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	223 Kg. (pax. + combustible.)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo XP GTE 503 S.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

V.- Mild GTE 503 SL. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.

Ala delta:	Modelo Mild 16
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE L (Light). Respecto del anterior elimina la consola de instrumentos, el carenado de ruedas y la bolsa portaequipajes.

Planta de potencia:	Rotax 503. El mismo motor que el modelo anterior.
Hélice:	Propulsora tripala Ecoprop de 1,71 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo Mild GTE 503 S.
Dimensiones principales:	Idéntica al modelo Mild GTE 503 S
Superficie alar:	Idéntica al modelo Mild GTE 503 S
Actuaciones demostradas:	Sin variación apreciable respecto al Mild GTE 503 S.
Peso en vacío:	172 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	228 (pax. + combustible)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo XP GTE 503 S.

<u>VI.- Mild GTE 582 S. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.</u>

Ala delta:	Modelo Mild 16.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Planta de potencia:	Motor Rotax 582 de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, con silenciador de admisión doble, y doble encendido. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico). Radiador del motor carenado. Potencia máxima 65 HP a 6.400 r.p.m.. Reductora tipo "C" con relación de reducción 4,00:1.
Hélice:	Propulsora tetrapala Airplast de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 23° de paso). Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. El buje es de aluminio.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo Mild GTE 503 S.
Dimensiones principales:	Idéntica al modelo Mild GTE 503 S
Superficie alar:	Idéntica al modelo Mild GTE 503 S
Actuaciones demostradas:	
Velocidad máxima:	123 Km/h.
Velocidad mínima:	(Sin variación respecto al modelo Mild GTE 503 S).
Peso en vacío:	182 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	218 Kg. (pax. + combustible)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo Mild GTE 503 S.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

VII.- XP Clipper 582 S. Aprobado el 14 de Agosto de 1.997.

Ala delta:	Modelo XP 15.
Carro (ó triciclo):	Modelo Clipper, idéntico al GTE con un carenado aerodinámico integral que cubre el triciclo, el tren de aterrizaje y con parabrisas transparente.
Planta de potencia:	Motor Rotax 582 de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, con silenciador de admisión doble, y doble encendido. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico). Radiador del motor carenado. Potencia máxima 65 HP a 6.400 r.p.m.. Reductora tipo "C" con relación de reducción 4,00:1.
Hélice:	Propulsora tetrapala Airplast de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 23° de paso). Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. El buje es de aluminio.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo Mild GTE 503 S.
Dimensiones principales:	Idéntica al modelo Mild GTE 582 S
Superficie alar:	Idéntica al modelo Mild GTE 582 S

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Actuaciones demostradas:

Velocidad máxima: 140 Km/h.
Velocidad mínima: (Sin variación respecto al modelo XP GTE 582 S).

Peso en vacío:	192 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	400 Kg.
Carga útil máxima:	208 Kg. (pax. + combustible)
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo XP GTE 503 S.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

VIII.-Fun 18 TWIN 503 SL. Aprobado el 30 de Septiembre de 2.002.

Ala delta:	Modelo Fun 18 de quilla corta (QC)
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE evolucionado, sin modificar la estructura primaria ni secundaria, presenta un arnés sencillo y consola de instrumentos reducida.
Planta de potencia:	Motor Rotax 503 S, de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, y doble encendido. Doble silenciador de admisión. Refrigeración forzada por ventilador trasero. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico). Potencia máxima 52 CV. Reductora mecánica de engranajes helicoidales lubricada en baño de aceite1 con una relación de reducción de 1:3,47

Hélice:	Ecotrop, propulsora, tripala de 1,71 m. de diámetro y de paso 23º ajustable en tierra. Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. Buje de aluminio.
Capacidad de combustible:	Depósito de combustible situado en el carro detrás del asiento del piloto. Es de plástico traslúcido de 38 litros de capacidad.
Dimensiones principales:	Envergadura 10,20 m. Longitud 3,90 m. Altura máxima 3,68 m. Ancho de vía 1,63 m. Batalla 1,63 m.
Superficie alar:	17,40 m^2.
Actuaciones demostradas:	Velocidad máxima: 90 Km/h. Velocidad mínima: 65 Km/h.
Peso en vacío:	161 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	385 Kg.
Condiciones de las pruebas:	Las pruebas en vuelo han sido realizadas en el campo de vuelo de Atarfe, Granada, a una altitud de pista de 710 m. sobre el nivel del mar con una temperatura de 23ºC. (ISA+8). Viento en calma.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

IX.-XP 12 TWIN 582 SL. Aprobado el 30 de Septiembre de 2.002.

Ala delta:	Modelo XP 12
Carro (ó triciclo):	Mismo carro que el modelo anterior.

Planta de potencia:	Motor Rotax 582 S, de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, y doble encendido. Doble silenciador de admisión. Arranque manual por cuerda (opcionalmente puede instalarse arranque eléctrico). Refrigerado por agua. Potencia máxima 65 HP a 6.400 r.p.m.. Reductora mecánica de engranajes helicoidales y relación de reducción de 1:3,47.
Hélice:	Misma hélice que el modelo anterior.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo anterior.
Dimensiones principales:	Envergadura 9,20 m. Longitud 3,10 m. Altura máxima 3,68 m. Ancho de vía 1,63 m. Batalla 1,63 m.
Superficie alar:	12,50 m^2.
Actuaciones demostradas:	Velocidad máxima: 126 Km/h. Velocidad mínima: 68 Km/h.
Peso en vacío:	166 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	350 Kg.
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo anterior.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

X.-KISS 450 GTE Clipper 912. Aprobado el 29 de Julio de 2.003.

Ala delta:	Modelo KISS 450.
Carro (ó triciclo):	Modelo Clipper, idéntico al montado en el XP Clipper 582 S, con una bancada de anclaje motor, y circuitos de refrigeración de aceite y de agua diferentes.

Planta de potencia:	Motor Rotax 912 de cuatro tiempos, con dos carburadores, y doble encendido. Arranque mediante motor de arranque Refrigeración por agua. Potencia máxima 80 CV a 5.800 r.p.m.. Reductora integrada en el motor, con relación de reducción 2,43:1.
Hélice:	Propulsora tripala Ecotrop de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 21° de paso). Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. El buje es de aluminio.
Capacidad de combustible:	Sin variación respecto del modelo Mild GTE 503 S. Incorpora un purgador de agua acumulada.
Dimensiones principales:	Envergadura: 10,20 m. Longitud: 3,00 m. Altura máxima: 3,58 m. Ancho de vía: 1,63 m. Batalla: 1,60 m.
Superficie alar:	15,10 m^2
Actuaciones demostradas:	Velocidad máxima: 117 Km/h. Velocidad de pérdida: 51 Km/h.
Peso en vacío:	229 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	446 Kg.
Condiciones de las pruebas:	Las pruebas en vuelo han sido realizadas en el campo de vuelo de Atarfe, Granada, a una altitud de pista de 710 m. sobre el nivel del mar con una temperatura de 34ºC. (ISA+19). Presión 996 mb.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Ministerio de Fomento

ESPAÑA
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

XI.-KISS 450 GTE 582 S. Aprobado el 29 de Julio de 2.003.

Ala delta:	Modelo KISS 450.
Carro (ó triciclo):	Modelo GTE.
Planta de potencia:	Motor Rotax 582 S, de dos tiempos, con dos cilindros, dos carburadores, y doble encendido. Arranque eléctrico. Refrigerado por agua. Potencia máxima 65 HP a 6.400 r.p.m.. Reductora mecánica de engranajes helicoidales y relación de reducción de 4:1.
Hélice:	Tetrapala Arplast, propulsora, de 1,66 m. de diámetro y de paso ajustable en tierra (se recomienda 23º de paso). Las palas son de fibra de vidrio con alma de fibra de carbono embebido en resina epoxy. El buje es de aluminio.
Capacidad de combustible:	Idéntico al del modelo KISS 450 GTE Clipper 912.
Dimensiones principales:	Idéntica al modelo KISS 450 GTE Clipper 912
Superficie alar:	Idéntica al modelo KISS 450 GTE Clipper 912.
Actuaciones demostradas:	
	Velocidad máxima: 108 Km/h. Velocidad de pérdida: 62 Km/h.
Peso en vacío:	187 Kg. (Ver nota 1ª)
Peso máximo al despegue:	446 Kg.
Condiciones de las pruebas:	Las mismas que para el modelo anterior.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Ministerio de Fomento

ESPAÑA
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

DATOS COMUNES A TODOS LOS MODELOS.

Ingeniería y desarrollo:	Air Creation
Factor de carga:	A limite elástico + 3,37g y - 2,25g.
Peso y centrado:	Los márgenes del c.d.g. deben mantenerse entre los siguientes márgenes: NO APLICABLE.
Bases de certificación:	Real Decreto 2876/1982 de 15 de Octubre de 1982, Real Decreto 1591/1999 de 15 de Octubre de 1999 (B.O.E. de 23 de Octubre de 1999) y Orden Ministerial de 14 de Noviembre de 1988 (B.O.E. de 18 de Noviembre de 1988) por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM). Dossieres técnicos de la Direction Générale de l'Aviation Civile francesa, con referencias B2N2PSF515A; B2N2PSF516A; B2N2PSF513A, B2N2PSF514A; B2N2PSF741, B2N2PSF754; B202SF1159E; B202SF1118E
Combustible:	Mezcla al 2% de aceite 2T/ gasolina de automoción de 96 octanos. Ver Manual del fabricante del motor. ROTAX 912: Gasolina de automoción premium sin plomo de 95 octanos mínimo o AVGAS 100LL. Ver Manual del fabricante del motor.
Carro:	Está compuesto por tubos y vigas de aleación base aluminio unidos entre sí por soldadura o atornilladas.
Tren de aterrizaje:	Tipo triciclo con rueda de morro orientable controlada por el piloto, con dos pequeños amortiguadores y freno de tambor. El tren principal dispone de amortiguadores oleoneumáticos.

Ministerio de Fomento

ESPAÑA
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Documentación	Manuales de Usuario.
Equipo mínimo	El equipo mínimo requerido según Art1 31; punto 3.1; de la O.M. de 14 de Noviembre de 1988, debe estar instalado en el avión para su certificación y formar parte del mismo durante su funcionamiento.
Números de Serie amparados:	Las aeronaves fabricadas mostrarán el siguiente código de Números de Serie: aa nnn, donde: aa: corresponden a las dos últimas cifras del año de fabricación de la aeronave. nnn: corresponden a los dígitos de cada aparato según su orden correlativo de fabricación

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

NOTAS:

Nota 1ª.	Peso en Vacío.- Es el peso de la aeronave totalmente terminada con todo su equipo, sin el combustible utilizable, pero incluyendo el combustible no consumible y la máxima cantidad de aceite lubricante y de liquido refrigerante del motor. (Art. 21 O.M. de 14 de Noviembre de 1988).
Nota 2ª.-	Queda autorizado para reensamblar la aeronave tras el transporte siguiendo las especificaciones indicadas por el fabricante la empresa: AIRE "Companyia Pel Desenvolupament Dels Treballs Aeris Amb Aeronaus Ultralleugeres S.L." Aeródromo de Ampuriabrava. Hangar nº 1 Apc nº 342. 17487 Ampuriabrava. Gerona. ESPAÑA,

Hasta el 20 de diciembre de 2010 los números de serie de las aeronaves reensambladas por este reensamblador mostraban el siguiente código de Número de Serie:DD ddd SF,
donde los caracteres:

DD: corresponden a las dos últimas cifras del año de fabricación de la aeronave.
ddd: corresponden a los dígitos de cada aparato según su orden correlativo de fabricación.

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

Nota 3ª.-

Queda autorizado para reensamblar la aeronave tras el transporte siguiendo las especificaciones indicadas por el fabricante:

JULIO MANUEL LÓPEZ RAMOS,
NIF: 24.097.716 H
Campo de vuelo de Atarfe
Hangar 2.
Granada. ESPAÑA,
Hasta el 20 de diciembre los números de serie de las aeronaves producidas por este fabricante mostraban el siguiente código de Número de Serie: aa nnn JL
donde los caracteres:

aa: corresponden a las dos últimas cifras del año de fabricación de la aeronave.
nnn: corresponden a los dígitos de cada aparato según su orden correlativo de fabricación.

Hasta el 8/8/2001 este reensamblador se denominaba: AEROVELETA AVIACIÓN ULTRALIGERA, con los demás datos inalterables.

Nota 4ª.-

A partir del día 26 de febrero de 2.010, queda autorizado para reensamblar la aeronave tras el transporte siguiendo las especificaciones indicadas por el fabricante:

Ministerio de Fomento

ESPAÑA
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de Aeronaves
División de Certificación

AERODESIGN S.L.
C/ Gómez Acebo, 41
50830 Villanueva de Gállego,
Zaragoza. ESPAÑA,

Hasta el 20 de diciembre de 2010 los números de serie de las aeronaves producidas por este fabricante mostraban el siguiente código de Número de Serie:: AA XXX AR
donde los caracteres:

AA: corresponden a las dos últimas cifras del año de fabricación de la aeronave.

XXX: corresponden a los dígitos de cada aparato según su orden correlativo de fabricación.