

咨询通告

主题：应急定位发射机和接收机的安装和检查程序 **日期：**2/1/18 **咨询通告No：**91-44A
发起：AFS-300 **更改：**1

1. 本咨询通告的目的 本咨询通告描述了应急定位发射机 (ELT) 系统的安装和检查程序。此咨询通告旨在与随附的用于安装或检查的 ELT 设备的文档中的安装、维护和检查要求结合使用，或作为对安装这些设备的补充。CFR 14 PART 91(FAR 91部)，§ 91.207 是本咨询通告的监管依据。此咨询通告不是强制性的，也不构成法规。此咨询通告描述了安装、维护和检查 ELT 系统的可接受方法，但不是唯一的方法。但是，如果您使用咨询通告中描述的方法，则必须在所有重要方面都遵循它。

2. 主要变更 此版本更新并重新修订了咨询通告中的信息，以提供 ELT 系统的安装、维护和检查程序。还更改了标题（之前称为“应急定位发射机和接收机的操作和维护实践”）。

页面控制图

删除页面	日期	插入页面	日期
第 1 页至第 15 页	12/12/80	第 1 页至第 12 页	2/1/18

美国交通部

美国联邦航空管理局

咨询通告

主题：操作和维护应急定位发送器和接收机的实践

日期：12/12/80 **咨询通告No：**91-44A

发起人：AFS-300 **更改：**1

- 1 **本通报的目的.** 本咨询通告描述了应急定位发射机 (ELT) 系统的安装和检查程序。此咨询通告旨在与随附的用于安装或检查的 ELT 设备的文档中包含的安装、维护和检查要求结合使用，或作为对安装这些设备的补充。CFR 14 PART 91(FAR 91 部)，§ 91.207 是本咨询通告的监管依据。此咨询通告不是强制性的，也不构成法规。此咨询通告描述了安装、维护和检查 ELT 系统的可接受方法，但不是唯一的方法。但是，如果您使用咨询通告中描述的方法，则必须在所有重要方面都遵循它。
- 2 **适用范围.** 本咨询通告适用于安装、维护和检查 ELT 系统的飞机所有人、运营人和航空维修技师。
- 3 **何处可以找到这个咨询通告.**您可以在美国联邦航空管理局 (FAA) 的网站上找到此咨询通告，网址为 http://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars。
- 4 **此咨询通告撤销的内容.**
 - 1、AC 20-81，意外或未经授权触发应急定位发射机 (ELT)，日期为1972年10月10日。
 - 2、AC 20-85，应急定位发射机和接收机，日期为1973年3月16日。
 - 3、AC 20-87，用于应急定位发射机的归航和警报设备，日期为1973年5月7日。
 - 4、AC 20-91，用于应急定位器、发射机的锂电池，日期为1975年4月11日。
 - 5、AC 91-44，应急定位发射机操作和维护实践，日期为1976年2月20日。
- 5 **背景.** 1970年12月29日，美国国会修订了1958年联邦航空法，要求在美国注册的大多数民用飞机上安装ELT。美国联邦航空局 (FAA) 在§ 91.207规章中实施该法规。明确了除某些例外情况，在美国注册的民用飞机必须配备符合以下规范性能标准的ELT，包括技术标准规范 (TSO) -C126 ()，406 MHz应急定位发射机 (ELT) 和 COSPAS-SARSAT搜救卫星规范C/S T.001，COSPAS-SARSAT搜救卫星406 MHz遇

险信标规范。2007年12月6日发布的406 MHz应急定位发射机（ELT）的最低运行性能标准（MOPS）RTCA DO-204A，是TSO-C126（ ）技术标准规范的基础。虽然已配备符合TSO-C91a规范的应急定位发射机（ELT）设备的飞机可以继续运行，但新安装的ELT设备必须满足TSO-C126（ ）规范的要求。此咨询通告提供了应遵循的安装、维护和检查信息，以确保ELT系统和设备能执行其预期功能。对ELT系统进行维护，改装或预防性维修的人员应使用当前制造商的维护手册或其制造商准备的持续适航性说明（ICA）中规定的方法，技术和实践做法，或FAA可接受的其他方法，技术和实践做法，例如CFR 14 PART 43中§43.16中的方法，技术和实践做法。

- 6 **ELT的类型.** ELT有五种基本类型：自动固定型（ELT-AF），自动便携型（ELT-AP），救生型（ELT-S），自动展开型（ELT-AD），遇险触发型（ELT-DT）。联邦通信委员会（FCC）法规规定了授权的ELT运行方式。经批准用于飞机服务的ELT，在“背包旅行”（如徒步休闲或野外探险）时不得使用。
- 61 **自动固定型（ELT-AF）.** ELT-AF设备永久连接到飞机上，即使在坠机后也能保持连接状态，以帮助搜索和救援（SAR）团队定位坠机位置。
- 62 **自动便携型（ELT-AP）.** 当连接到飞机上时，ELT-AP设备可以从飞机上取下并继续工作。此类型ELT-AF，可以通过碰撞触发，但也可以移除并拴在救生筏或人身上，或者携带到远离坠机现场的安全位置触发。此类型的设备旨在将搜救队指引到幸存者位置（例如，在海洋中的救生筏上），而不是残骸。
- 63 **救生型（ELT-S）.** ELT-S型设备本质上是便携式的，是手动触发的，并且是背包客常携带的类型。
- 64 **自动展开型（ELT-AD）.** ELT-AD设备设计为连接到飞机，但在检测到坠机事件后自动展开（分离）。ELT-AD设备必须能够漂浮在水面上，并且旨在帮助坠机调查人员定位坠机位置。
- 65 **遇险触发型（ELT-DT）.** ELT-DT设备设计为由机组人员触发，或通过内部或外部触发器自动触发。欧洲民用航空设备组织EUROCAE还于2016年2月发布了最低航空系统性能规范ED-237，定义了飞行中事件和检测标准，用于检测飞行中飞机遇险事件以触发航班信息传输。

7 安装注意事项.

- 7.1 **惯性触发的位置.** 需要满足 TSO-C126 () 的重力要求, ELT-AF设备是惯性触发的 ELT。按照制造商的说明安装时, 应平行于飞机纵轴安装, 以便于惯性重力触发。
- 7.2 **ELT位置.**
- 7.2.1 ELT-AF设备应安装在没有移动部件的位置, 例如电缆或其他物体周围, 因其可能撞击并意外使传感器触发。
- 7.2.2 设备不应安装在可能振动并因振动而使惯性传感器触发的薄壁上。
- 7.2.3 设备不应安装在行李舱或用于存放物品的区域, 因其容易被撞到并被意外触发。
- 7.2.4 安装在飞机上的ELT设备应尽可能安装在飞机尾部。
- 7.2.5 符合 TSO-C126 () 标准的 ELT-AF 和 ELF-AP 设备不得使用Velcro 等粘扣带系统进行安装。此外, 强烈建议不要仅通过粘扣带系统连接ELT-AF设备, 因为这种类型的紧固件可能充当减震器, 并且无法使ELT内的惯性传感器触发。用粘扣带系统安装的设备可能不能固定牢固, 从而导致设备、天线或天线电缆在发生事故时损坏。
- 7.2.6 安装便携式ELT设备时, 应参考制造商的说明。
- 7.2.7 ELT系统的安装应确保飞行中的意外触发不会对继续执行安全飞行和着陆功能的任何飞机系统造成不利影响, 或显著降低飞机的性能或降低机组人员对不利运行条件的反应能力。
- 7.3 **控制器的位置和访问.** 如果 ELT 设备在飞行中不容易接近, 若装有遥控器, 则遥控器必须位于坐着的机组人员触手可及的范围内。机组人员必须能够直接控制ELT系统, 或者通过使用遥控器来控制, 以便在系统因严重湍流或其他事件而意外触发时将其停用。
- 7.4 **天线的安置.** 应注意天线安置位置。因为如果ELT被触发, 安装位置可能会对信号检测产生很大影响。

7.4.1 外部天线的安置.

- 1、如果可行，ELT天线应安置在机身外部。
- 2、通常，ELT 天线应安置在距离其他甚高频（VHF）天线至少 30 英寸（76.2 厘米）的位置。如果将ELT天线安置在VHF天线的30英寸范围内，应进行测试，以确保ELT传输不会干扰VHF系统。
- 3、当飞机处于正常飞行姿态时，天线应完全伸出并处于垂直状态。

7.4.2 内部天线的安置

- 1、当外部安装不可行时，ELT天线只能安装在飞机机身内。
- 2、当飞机处于正常飞行姿态时，应考虑将天线安置处于垂直状态。
- 3、如果ELT天线安装在无线电可透射飞机上时，则应将天线安装在接地面
- 4、在金属框架飞机中，如果天线不能安装在机身外部，天线应尽可能靠近窗户或类似的射频（RF）透射窗口，因为金属框架会阻挡或减少辐射的ELT信号。
- 5、如果将天线安置在窗口中，则天线应位于窗口的近似中心，以便至少暴露12英寸的天线长度。容纳天线的窗口应至少为 12 英寸高，12 英寸宽。

7.5 天线电缆的位置.

- 7.5.1 应注意天线电缆的放置。安装人员应熟悉 AC 43.13-1 ()，可接受的方法、技术和实践 - 飞机检查和维修，特别是第 11 章第 8 节，线路安装检查要求。
- 7.5.2 电缆的安装布线应避免受到飞机移动部件（如飞行控制钢索）的意外损坏，或因物品频繁堆放在其上或附近而造成损坏。
- 7.5.3 在电缆或天线可能与金属接触的区域（如窗框）应安装符合SAE航空航天标准（AS）1072——套管、软管组件、防火保护，以更好地防止事故发生后导致天线接地。

7.6 粘扣带的使用. 粘扣带系统，如Velcro®，不应用于飞机上ELT设备安装。

7.6.1 使用粘扣带安装在飞机上的ELT会抑制惯性重力加速度，这直接影响ELT的触发能力。

7.6.2 粘扣带系统可以使ELT设备在没有安装座的情况下振动并改变其方向，这会影响其正确检测重力加速度冲击的能力。

7.6.3 坠机调查人员还注意到，粘扣带会使ELT设备从坠毁的飞机上抛出，在此过程中破坏天线连接，并导致设备不可用。

7.6.4 特别适航信息公告（SAIB）HQ-12-32，粘扣带作为应急定位发射机（ELT）的安装机构，2012年5月23日，提供了有关推荐使用粘扣带的更多信息。粘扣带不允许用于安装符合TSO-C126b或更高版本要求的ELT。

7.6.5 基于上述原因，强烈建议不要在TSO-C126b发行之认证之前认证的ELT上使用粘扣带。

7.7 安装后测试. 安装人员应严格遵循制造商的说明并完成所有安装后的测试程序，以验证ELT是否按预期运行。

7.8 ELT 注册. ELT设备的所有者应严格遵循制造商和COSPAS-SARSAT搜救卫星系统的说明并注册ELT系统。如有需要，正确注册406 MHz ELT设备将有助于搜救队搜救。注册信标信息将为SAR当局提供有关ELT所有者及其安装飞机的关键信息，以及提供紧急联系人员的信息，而紧急联系人可以提供在可能紧急情况下挽救生命的其他有价值信息。如果检测到信标发射，注册档案中的信息会被转发给政府搜救联络点（SPOC），由其响应警报。此外，通过联系档案中的一个或多个人，救援机构将能够更好地确定警报是真实的还是无意的。如果警报是真实的，这些信息将提高找到遇险人员并挽救他们生命的机会。如果警报是无意的，就不会浪费有限的SAR救援资源，或者从其它正遇到紧急情况的地方转移SAR救援资源。ELT可以在www.406registration.com 注册。

8 意外触发.

8.1 一般规定.

8.1.1 意外触发ELT系统是一个严重的问题，会浪费资源以及使搜救设备和人力远离真正

的紧急情况。此外，高误报率可能会使应急救援团队降低响应敏感度，认为事件不真实。虽然所有ELT触发都会导致应急团队的响应，但只有一小部分是真正的紧急情况。因而重要的是，所有使用ELT设备的人员都必须了解如何开启和停用设备，以及如果无意中打开了设备，应完成哪些操作。

- 8.1.2 除了触发应急响应外，机场附近的ELT触发可能会使某些无线电通信信道无法使用。FCC法规规定了授权的ELT运行构成。
- 8.1.3 重要的是，所有飞机操作员、维修人员和飞行员都要了解意外触发的严重性。配备ELT飞机的机长（PIC）负责其操作。已知一些触发可能发生在硬着陆之后，有时会因特技飞行触发。
- 8.1.4 如果ELT被意外触发，应立即将其关闭，并应通知最近的FAA塔台或航班服务机构。在ELT恢复到“Armed”状态之前，可能需要进行维护。
- 8.1.5 经批准用于飞机服务的ELT不得供步行旅行的人用于娱乐目的，例如背包旅行或野外探险。

8.2 无线测试注意事项.

- 8.2.1 应注意防止意外触发引发SAR响应。意外触发ELT将产生无法与实际紧急情况区分开的紧急信号，并可能导致昂贵且令人沮丧的搜救。此外，不必要的ELT信号可能会占用应急频率，从而无法拾取真正的紧急信号。此外，如果在机场或机场附近传输ELT信号，则可能会使某些无线电通信信道无法使用。
- 8.2.2 无论ELT位于何处或触发持续时间如何，406MHz的信标广播都会被至少一个对地静止本地用户终端（GEOLUT）和COSPAS-SARSAT搜救卫星系统中的每一个可能的低地球轨道本地用户终端（LEOLUT）检测到。警报信息将发送到COSPAS-SARSAT搜救卫星系统中的所有任务控制中心（MCC），以便在世界各地进行协调，并做出响应（事先与COSPAS-SARSAT搜救卫星系统及地方当局进行协调的除外）。
- 8.2.3 最好进行直连测试，以防止SAR响应系统意外触发。如果可能，应始终避免空中测试。最好使用天线护套或从测试设备到天线端口进行直连测试。
- 8.2.4 在金属机库中测试ELT系统并不能保证COSPAS-SARSAT搜救卫星系统不会检测到

辐射信号。ELT设备的技术人员应将在机库测试视为与机库外测试等效。

- 8.2.5 测试ELT时，应使用50欧姆的假负载或天线护套，以防止信号辐射到天空中。信号必须衰减到 -51 dBW 以下（功率通量密度为 -37.4 dB (W/m²) 或场强度为 -11.6 dB (V/m)。¹
- 8.2.6 ELT的所有者应严格遵循用户手册的说明，并在可能的情况下将测试限制在“自检”功能。
- 8.2.7 如果必须完成无线测试，技术人员应严格遵循COSPAS-SARSAT搜救卫星系统的指示，并使用ELT设备上的内置测试信息。ELT测试信息与紧急情况下传输的信息不同，但COSPAS-SARSAT搜救卫星系统仍然可以检测到。在进行无线测试之前，应联系COSPAS-SARSAT搜救卫星系统。可通过 <https://www.cospas-sarsat.int/en/> 联系COSPAS-SARSAT搜救卫星系统。
- 8.2.8 如须完成空中测试，应事先联络本地空中交通管制机构。
- 8.2.9 按照测试设备说明进行操作，或将测试设备放置在距离ELT天线至少12米（39.4英尺）的地方。在所有模式和频率下对 ELT 进行发射测试。

9 检查信息.

§ 91.207 (a) 要求每个ELT必须在最后一次检查后的12个日历月内进行检查，以确保其安装、电池腐蚀、控制和传感器的运行以及辐射信号强度符合要求。由于ELT种类繁多，安装方式也不同，因此在执行系统检查时应遵循 ELT 用户手册。考虑到这一点，对ELT系统的检查应考虑以下因素：

9.1 正确安装.

1. 确保ELT未安装在容易被碰撞或损坏的区域，例如行李舱。
2. 确保ELT安装在刚性机身部件上，该部件不会遭受可能使ELT系统触发的振动。
3. 确保ELT或相关天线电缆未安装在可能与ELT系统接触的活动部件（如飞行控制杆或钢索）附近。
4. 对于固定翼飞机，请确保ELT设备尽可能平行于飞机的纵轴安装。对于旋翼机，

¹参考:Section 2.2 of C/S [T.007](#), Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard, Issue 5, Dated May 2017.

请确保按照制造商的说明安装天线。

注意: 在某些直升机上, 这可能意味着ELT设备朝前, 可能以 45 ± 15 度角指向下方。

5. 确保按照制造商的说明使用正确的硬件安装了 ELT 设备。
6. 确保 ELT 的控件在飞行员可及的范围内。如果设备具有遥控器, 请确保控制器在飞行员可及的范围内。
7. 对于外部安装的天线, 请检查安全性、损坏情况以及天线是否朝上。
8. 对于内部安装的天线, 请检查安全性和损坏情况。确保安装位置靠近窗户或射频透射区域, 并尽可能指向上。
9. 检查天线电缆是否磨损和连接正确。
10. 对于 TSO-C126b 或更高版本的设备, 请确保未使用粘扣带将设备安装到飞机上。

9.2 电池腐蚀.

1. 检查 ELT 的电池。如果发现内部损坏和/或腐蚀迹象, 请更换。
2. 目视检查ELT (除电池外) 是否因电池腐蚀而损坏。如发现请更正偏差。
3. 检查ELT电池盒是否损坏或腐蚀。根据需要, 进行清洁、维修或更换。

9.3 控制器和传感器的运行.

1. 在测试ELT控制器和传感器之前, 请查看本咨询通告第8.2段。
2. 确保 ELT 控件在所有模式下操作正常。
3. 如果已安装 ELT 遥控器, 请在所有模式下操作遥控器, 以确定设备是否按照制造商的说明运行。
4. 对于可以远程操作的设备, 请确认遥控器在每个位置是否正常工作。确保设备已返回“关闭”或“准备”位置 (如果已配备) 。
5. 使用制造商的建议, 应用重力加速度载荷来验证碰撞传感器是否会触发ELT。如有必要, 请重置系统。
6. 如果已安装, 请检查水—触发开关。如果发现损坏, 请进行维修或更换。
7. 如果配备水—触发电路, 则通过短路水感应引线来触发ELT, 并确定系统是否

辐射406 MHz信号。如有必要，确保系统已重置。

9.4 辐射信号强度. 必须定期检查ELT的信号强度，以确保辐射信号足够强，可以在紧急情况下被卫星接收。

9.4.1 406 MHz 测试注意事项. 在测试辐射信号之前，请查看本咨询通告第8.2段。

9.4.2 406MHz测试.

1. 确认设备输出的信号不小于17dBm (50mW) 和不大于26dBm (400mW) 。
2. 确认设备以正确的频率发射。可以通过运行ELT自检并使用ELT测试设备检测信号来完成。接收和解码测试消息表示设备正在以正确的频率发射。
3. 使用适当的测试设备和屏蔽，记下传输的ELT码，并确认ELT码已在COSPAS-SARSAT搜救卫星系统注册。测试技术人员或飞机所有者应验证COSPAS-SARSAT搜救卫星系统存档的信息是准确和最新的。
4. 确定在飞机发动机关车的情况下，驾驶舱内能听到ELT听觉指示，并且从机组人员的正常坐姿可以看到视觉指示器。如果可能，应以一种能够防止SAR响应的方式（例如，安装虚拟负载）执行此操作。
5. 对惯性电门执行操作检查。应该以一种可以防止SAR响应的方式执行（例如，安装虚拟负载）。如果惯性电门无法触发，请进行更换。
6. 确保重新连接除 406 MHz 发射机输出端口之外的所有电缆。如果可能，确保 406 MHz 发射机已连接到测试设备。触发开启 ELT（如果已安装，请使用远程开关），并确定系统是否发射足够强的 406 MHz 信号。如有必要，确保系统已重置。
7. 如果配备了水-触发电路，请尽可能将ELT连接到测试设备。通过短路水感应引线来触发ELT，并确定系统是否发射足够强的 406 MHz 信号。如有必要，确保系统已重置。

9.4.3 121.5 MHz 测试注意事项. 如果ELT涵盖了121.5/243.0 MHz归航源，建议同时检查这些系统的完整性。

注1:COSPAS-SARSAT搜索救援卫星系统不再监测121.5兆赫，但是，一些搜救队可能会将此信号用作对坠毁飞机进行额外寻的附加手段。

注 2: 在测试辐射信号之前, 请查看本咨询通告第8.2段。

9.4.4 121.5 MHz测试. 应根据制造商的说明测试121.5 MHz发射机的功能。

9.5 电池更换.

9.5.1 确定电池是否可用。根据发射机制造商的规定, 可使用电池的累计使用时间少于 1 小时, 剩余使用寿命的 50% 以上 (对于可充电电池, 这是有用电量的 50%)。无法使用的电池必须取出并更换。

9.5.2 如果更换, 新更换 (或充电) 电池的到期日期必须在发射机外部清晰地标记, 并输入飞机维护记录。

注意: 这不适用于在没有电解质的情况下储存的“干”电池, 例如那些被水触发的电池, 因为它们在长时间储存期间基本上不受影响。

9.6 **美国境外的地面检查。** 该咨询通告的重点是美国境内使用的ELT系统。飞机所有者和运营商应注意, 其他国家/地区的检查要求可能有所不同。

10 缩略语.

14 CFR	Title 14 of the Code of Federal Regulations
AC	Advisory Circular
AS	Aerospace Standard
ATC	Air Traffic Control
cm	Centimeter
dB	Decibel
dBm	Decibel-Milliwatts
dBW	Decibel-Watts
ELT	Emergency Locator Transmitter
ELT-AD	ELT Automatic Deployable
ELT-AF	ELT Automatic Fixed
ELT-AP	ELT Automatic Portable
ELT-DT	ELT Distress Triggered
ELT-S	ELT Survival
EUROCAE	European Organization for Civil Aviation Equipment

FAA	Federal Aviation Administration
FCC	Federal Communications Commission
GEOLUT	Geostationary Local User Terminal
ICA	Instructions for Continued Airworthiness
LEOLUT	Low Earth Orbit Local User Terminal
MCC	Mission Control Centers
MHz	Megahertz
mW	Milliwatt
PIC	Pilot in Command
RF	Radio Frequency
RTCA	RTCA
SAIB	Special Airworthiness Information Bulletin
SAR	Search and Rescue
SPOC	Search and Rescue Point of Contact
VHF	Very High Frequency
V/m	Volt per Meter
W/m ²	Watt per Square Meter

11 相关文件 (当前版本).

11.1 Applicable CFR Parts. Available at <http://www.ecfr.gov/>.

11.1.1 Title 14CFR:

- Part [25](#), § [25.1415](#).
- Part [29](#), § [29.1415](#).
- Part [43](#), § [43.16](#).
- Part [91](#), §§ [91.205](#), [91.207](#), and [91.509](#).
- Part [121](#), §§ [121.339](#) and [121.353](#).
- Part [125](#), § [125.209](#).
- Part [135](#), §§ [135.167](#) and [135.168](#).

11.1.2 Title 47 CFR. Part [87](#), §§ [87.193](#) through [87.199](#).

11.2 ACs. AC [43.13-2](#), Acceptable Methods, Techniques, and Practices — Aircraft Inspection and Repair. Available at www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/.

- 113 TSOs.** Available at <http://rgl.faa.gov/>.
- [TSO-C91a](#), Emergency Locator Transmitter (ELT) Equipment.
 - [TSO-C126b](#), 406 MHz Emergency Locator Beacon.
- 114 RTCA, Inc. Documents.** You can order copies of RTCA documents from RTCA, Inc., 1150 18th Street NW, Suite 910, Washington, DC 20036; telephone: (202) 833-9339; website: <https://www.rtca.org/content/publications>.
- [RTCADO-204A](#), Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for 406 MHz Emergency Locator Transmitters (ELT), December 6, 2007.
- 115 Cospas-Sarsat Documents.** You can find Cospas-Sarsat documents at <https://www.cospas-sarsat.int/en/documents-pro/system-documents>.
- [C/ST.001](#), Specification for Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacons.
 - [C/ST.007](#), Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard.
- 116 SAE International Documents.** You can order SAE documents from SAE International, 400 Commonwealth Drive, Warrendale, PA 15096-0001; telephone: (724) 776-4841; fax: (724) 776-0790; website: www.sae.org.
- AS 1072, Sleeve, Hose Assembly, Fire Protection.
- 117 EUROCAE Documents.** EUROCAE develops industry standards for aviation. You can find these at <https://www.eurocae.net/>.
- ED-62A, Minimum Operational Performance Specifications (MOPS) for Aircraft Emergency Locator Transmitters 406 MHz and 121.5 MHz (Optional 243 MHz), dated February 1, 2009.
 - ED-237, MASPS for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information.
- 12 AC FEEDBACK FORM.** For your convenience, the AC Feedback Form is the last page of this AC. Note any deficiencies found, clarifications needed, or suggested improvements regarding the contents of this AC on the Feedback Form.

Advisory Circular Feedback Form

If you find an error in this AC, have recommendations for improving it, or have suggestions for new items/subjects to be added, you may let us know by contacting the Flight Standards Directives Management Officer at 9-AWA-AFS-140-Directives@faa.gov.

Subject: AC 91-44A CHG 1, Installation and Inspection Procedures for Emergency Locator Transmitters and Receivers

Date: _____

Please check all appropriate line items:

An error (procedural or typographical) has been noted in paragraph _____ on page _____.

Recommend paragraph _____ on page _____ be changed as follows:

In a future change to this AC, please cover the following subject:
(Briefly describe what you want added.)

Other comments:

I would like to discuss the above. Please contact me.

Submitted by: _____

Date: _____

本文由中国民用航空飞行学院钱伟翻译，四川航空王鑫、山东航空骆剑和中国民用航空飞行学院李飞完成校对。受限于译者知识结构，有翻译不当之处，请留言回复。

本文内容仅用于行业技术交流，不得用于商业目的。本文内容仅供参考。