

# Utilisation de l'ACMS Alpha Menu sur Boeing 737

## ACMS Alpha Menu

Guide des Codes Utiles - Boeing 737



## Introduction :

Aujourd'hui on va parler de l'**ACMS** (**Aircraft Condition Monitoring System**). C'est le système qui permet d'aller chercher rapidement des paramètres dans le FMC via le **Alpha Menu**. C'est un outil très puissant pour les pilotes et les mécaniciens.

### 1. Comment entrer dans l'Alpha Menu ?

1. Va dans le FMC → Menu ACMS
2. Sélectionne **Alpha Menu / Display**
3. Tape le code désiré et appuie sur EXECUTE (ou Line Select)

#### **Important sur les vieilles versions :**

- Essaie d'abord le code **sans point** (ex. : N11 au lieu de N1.1)
- Si ça ne marche pas, essaie juste le code de base (ex. : N1)

## 2. Codes les plus utiles

### A. Température de Cabine (le plus demandé)

- **TEMP** → Températures globales (si ça marche)
- **DUCT** → Températures dans les conduits (le plus fiable sur vieilles versions)
- **ZONE** → Températures par zone (Cockpit, Forward, Aft)
- **PACK1 / PACK2** → État et température des packs

#### Astuce pilote :

Quand un passager se plaint d'avoir froid ou chaud, entre **DUCT** ou **ZONE**. Tu vois immédiatement la température réelle vs la consigne. Tu peux ensuite ajuster la température de la zone sur le panneau de climatisation.

## B. Atterrissage (Hard Landing)

- **VGTD** → G vertical au toucher des roues (le code le plus utilisé)
- **VGMX** → G maximum latéral

### Interprétation :

- Moins de 1.5 G → Atterrissage doux/normal
- 1.6 – 1.8 G → Ferme
- 2.0 G et plus → Inspection probable

**Règle d'or :** Le jugement du pilote (ce que tu ressens dans tes fesses) prime sur le chiffre.

## C. Paramètres Moteurs

- **N11 / N12** → Régime Fan (N1)
- **EGT1 / EGT2** → Température d'échappement
- **VIB1 / VIB2** → Niveau de vibrations
- **FF1 / FF2** → Fuel Flow (consommation)

## D. Surfaces de vol (Contrôle)

- **FLAP** → Position des volets
- **SLAT** → Position des slats
- **AIL** → Position ailerons
- **RUD** → Position gouvernail
- **ELEV** → Position élévateurs

## E. Autres codes très utiles

- **AOA** → Angle d'attaque (essaie aussi **AOA1** et **AOA2**)
- **STAR** → Vérifie s'il y a eu des dépassements de limites (« **NO EXCEEDANCES** » = tout est bon)
- **BP1 / BP2** → Pression Bleed Air

## Conseils pratiques

### 1. Si un code ne marche pas :

- Essaie sans chiffre
- Essaie avec 1 ou 2 (ex. N1, N11, N12)
- Essaie la version avec point (si ta version le permet).

### 2. Pour voir les deux moteurs/sondes : La plupart du temps, il faut entrer **N11** et **N12**, **AOA1** et **AOA2**, etc.

### 3. Utilisation en vol :

- Plainte de température → **DUCT** ou **ZONE**
- Atterrissage ferme → **VGTD**
- Vibration ou problème moteur → **VIB1**, **EGT1**, **N11**

## Conclusion :

L'ACMS Alpha Menu est un outil rapide et puissant. Le plus important, c'est de connaître les bons codes selon la version de ton FMC. Le jugement du pilote reste toujours prioritaire sur les chiffres.

## **Voici la liste complète et améliorée des codes Alpha ACMS pour Boeing 737 NG, triée par ordre alphabétique du Code.**

Chaque entrée est sur une seule ligne au format :

**CODE — Description courte** : explication plus détaillée (Primary Bus / Comment)

**ACAR** — ACARS Status Label 270 : Indique l'état de la liaison ACARS (communication avion-sol par radio ou satellite).

**ACID** — Aircraft Identification : Identifiant unique de l'aéronef (numéro de série ou immatriculation).

**ACID.1** — Aircraft Ident from DFDAU - LSP : Identifiant avion extrait du DFDAU en mode LSP.

**ACID.2** — Aircraft Ident from DFDAU - MSP : Identifiant avion extrait du DFDAU en mode MSP.

**ACMS** — ACMS Fault : Indique une faute dans le système ACMS lui-même.

**ACPN** — ACMS Application Code Software Part Number : Numéro de pièce du logiciel d'application ACMS.

**ACTP** — Aircraft Type : Type d'aéronef configuré (ex. : 737-800).

**ACTP.1** — Aircraft Type from DFDAU - LSP : Type avion extrait DFDAU LSP.

**ACTP.2** — Aircraft Type from DFDAU - MSP : Type avion extrait DFDAU MSP.

**AG** — Air/Ground : Statut avion en vol ou au sol (détection par train d'atterrissage ou pression).

**AIL.1** — Aileron Position - Left : Position du aileron gauche (en degrés ou pourcentage).

**AIL.2** — Aileron Position - Right : Position du aileron droit.

**AILR.1** — Aileron Position Left - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute synchro de l'aileron gauche.

**AILR.2** — Aileron Position Right - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute synchro de l'aileron droit.

**ALID** — Airline Identification : Code compagnie aérienne (ex. : Air Inuit).

**ALT** — Pressure Altitude : Altitude pression corrigée (standard pour navigation et performances).

**ALTH** — Altitude Hold Mode : Mode maintien d'altitude activé sur l'autopilote.

**AOA** — Indicated Angle of Attack : Angle d'attaque indiqué (critique pour le décrochage).

**AP** — Autopilot On/Off : État de l'autopilote (engagé ou désengagé).

**APPM** — Approach Mode (FCC) : Mode approche activé sur le Flight Control Computer.

**APUC** — APU Cycles : Nombre de cycles de démarrage de l'APU (suivi maintenance).

**APUH** — APU Operating Hours : Heures de fonctionnement totales de l'APU.

**APUV** — APU Bleed Valve : Position de la vanne de prélèvement d'air de l'APU.

**ASD** — APU Protective Shutdown : Arrêt automatique protecteur de l'APU (surchauffe, etc.).

**ASDC** — APU Protective Shutdown Code : Code détaillé de la raison de l'arrêt protecteur APU.

**ASN** — APU Serial Number : Numéro de série de l'APU.

**ASNR** — APU Serial Number Raw BCD Bits : Valeur brute BCD du numéro de série APU.

**AT** — Autothrottle Engaged : État de la manette des gaz automatique.

**AW1** — APU Discrete Word 1 : Mot discret 1 de l'APU (bits d'état internes).

**AW2** — APU Discrete Word 2 : Mot discret 2 de l'APU.

**AW3** — APU Discrete Word 3 : Mot discret 3 de l'APU.

**BALT** — Baro Corrected Altitude : Altitude corrigée par la pression barométrique locale.

**BATD** — Battery Dead : Batterie principale ou APU considérée déchargée.

**BATL** — Battery Low : Niveau de batterie bas (alerte).

**BCPN** — ACMS Boot Software Part Number : Numéro de pièce du logiciel de boot ACMS.

**BLV.1** — Bleed Air Valve - Eng 1 : Position vanne de prélèvement air moteur 1.

**BLV.2** — Bleed Air Valve - Eng 2 : Position vanne de prélèvement air moteur 2.

**BPAL** — Alternate Brake Pressure - Left : Pression frein alternatif gauche.

**BPAR** — Alternate Brake Pressure - Right : Pression frein alternatif droit.

**BPML** — Main Brake Pressure - Left : Pression frein principal gauche.

**BPMR** — Main Brake Pressure - Right : Pression frein principal droit.

**BQE** — Best Quality Number for Performance : Indicateur de qualité des données pour rapports performance.

**CALT** — Cabin Altitude Warning >10000ft : Alerte altitude cabine supérieure à 10 000 ft.

**CAS** — Computed Airspeed : Vitesse air calculée (corrigée).

**CAUT** — Flight Recorder Caution Indication : Indication de mise en garde sur l'enregistreur de vol.

**CCP** — Control Column Position : Position du manche (avant/arrière).

**CCPR** — Control Column Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute synchro du manche.

**CMD.1** — Command - A : Commande canal A du système de contrôle de vol.

**CMD.2** — Command - B : Commande canal B du système de contrôle de vol.

**CWP** — Control Wheel Position : Position du volant (roulis).

**CWPR** — Control Wheel Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute synchro du volant.

**CWS.1** — Control Wheel Steering - A : Commande manuelle via volant canal A.

**CWS.2** — Control Wheel Steering - B : Commande manuelle via volant canal B.

**DA** — Drift Angle : Angle de dérive (écart entre cap et trajectoire).

**DATE** — Date, MMDD : Date du vol au format mois/jour.

**DAYT** — Day Tens Place : Chiffre des dizaines du jour (horloge).

**DAYU** — Day Units Place : Chiffre des unités du jour.

**DBID** — Customer Database Version ID 6 Char : Version base de données client (6 caractères).

**DBPN** — ACMS Database Part Number : Numéro de pièce de la base de données ACMS.

**DFDR** — DFDR BITE Indication : Auto-test (BITE) de l'enregistreur de données de vol.

**DME.1** — DME Distance 1 : Distance au DME côté gauche.

**DME.2** — DME Distance 1 : Distance au DME côté droit.

**DTG** — Distance To Go : Distance restante jusqu'à la destination (FMC).

**DVER** — Customer Database Version ID 2 LSC : Version base de données client (format LSC).

**EAI.1** — Engine Anti Ice - Eng 1 : État anti-givrage moteur 1.

**EAI.2** — Engine Anti Ice - Eng 2 : État anti-givrage moteur 2.

**ECO.1** — Fuel Shutoff Valve - Eng 1 : Vanne d'arrêt carburant moteur 1.

**ECO.2** — Fuel Shutoff Valve - Eng 2 : Vanne d'arrêt carburant moteur 2.

**ECYC.1** — Engine Cycles - Eng 1 : Nombre de cycles moteur 1 (suivi maintenance).

**ECYC.2** — Engine Cycles - Eng 2 : Nombre de cycles moteur 2.

**EDIV** — EGT Divergence Value : Valeur d'écart de température EGT entre moteurs.

**EGT.1** — Exhaust Gas Temperature - Eng 1 : Température des gaz d'échappement moteur 1.

**EGT.2** — Exhaust Gas Temperature - Eng 2 : Température des gaz d'échappement moteur 2.

**EGTA** — APU Temperature T5 : Température T5 (turbine) de l'APU.

**EGTK.1** — Corrected EGT - Eng 1 : EGT corrigée (normalisée) moteur 1.

**EGTK.2** — Corrected EGT - Eng 2 : EGT corrigée moteur 2.

**EGTM.1** — EGT Margin - Eng 1 : Marge restante avant limite EGT moteur 1.

**EGTM.2** — EGT Margin - Eng 2 : Marge restante avant limite EGT moteur 2.

**EHR.1** — Engine Flight Hours - Eng 1 : Heures de vol moteur 1.

**EHR.2** — Engine Flight Hours - Eng 2 : Heures de vol moteur 2.

**ELER.1** — Elevator Position Left - Raw (Synchro Angle) : Position brute élévateur gauche.

**ELER.2** — Elevator Position Right - Raw (Synchro Angle) : Position brute élévateur droit.

**ELEV.1** — Elevator Position - Left : Position élévateur gauche.

**ELEV.2** — Elevator Position - Right : Position élévateur droit.

**EREF** — EGT Divergence Reference Value : Valeur de référence pour l'écart EGT.

**ESN.1** — Engine Serial Number - Eng 1 : Numéro de série moteur 1.

**ESN.2** — Engine Serial Number - Eng 2 : Numéro de série moteur 2.

**ESNL.1** — ESN LSP - Eng 1 : Numéro série LSP moteur 1 (EEC).

**ESNL.2** — ESN LSP - Eng 2 : Numéro série LSP moteur 2.

**ESNM.1** — ESN MSP - Eng 1 : Numéro série MSP moteur 1.

**ESNM.2** — ESN MSP - Eng 2 : Numéro série MSP moteur 2.

**EW01.1** — Engine Discrete Word 01 - Eng 1 : Mot discret moteur 1 (bits d'état).

**EW01.2** — Engine Discrete Word 01 - Eng 2 : Mot discret moteur 2.

**EW02.1** — Engine Discrete Word 02 - Eng 1 : Mot discret moteur 1.

**EW02.2** — Engine Discrete Word 02 - Eng 2 : Mot discret moteur 2.

**EW03.1** — Engine Discrete Word 03 - Eng 1 : Mot discret moteur 1.

**EW03.2** — Engine Discrete Word 03 - Eng 2 : Mot discret moteur 2.

**FDAU** — DFDAU BITE Indication / Fault Dispatch Level : Auto-test et niveau de dispatch du DFDAU.

**FD.1** — Flight Director - A : État du Flight Director canal A.

**FD.2** — Flight Director - B : État du Flight Director canal B.

**FMV.1** — Fuel Metering Valve Position - Eng 1 : Position vanne de dosage carburant moteur 1.

**FMV.2** — Fuel Metering Valve Position - Eng 2 : Position vanne de dosage carburant moteur 2.

**FQCT** — Fuel Quantity Center Tank : Quantité carburant réservoir central.

**FQT1** — Fuel Quantity Tank 1 : Quantité carburant réservoir 1 (gauche).

**FQT2** — Fuel Quantity Tank 2 : Quantité carburant réservoir 2 (droit).

**FROM** — Departure Station : Aéroport de départ (code ICAO ou IATA).

**FTR1** — Flap 1 In Transit : Volet 1 en mouvement.

**FTR2** — Flap 2 In Transit : Volet 2 en mouvement.

**FTR3** — Flap 3 In Transit : Volet 3 en mouvement.

**FTR4** — Flap 4 In Transit : Volet 4 en mouvement.

**FUEL.1** — Fuel On - Eng 1 (1=On) : Carburant alimenté au moteur 1.

**FUEL.2** — Fuel On - Eng 2 (1=On) : Carburant alimenté au moteur 2.

**GA** — Go-Around Mode : Mode remise de gaz activé.

**GDL** — Landing Gear Position - Left : Position train gauche.

**GDN** — Landing Gear Position - Nose : Position train avant.

**GDR** — Landing Gear Position - Right : Position train droit.

**GLS** — Glideslope Deviation : Déviation de la pente de descente ILS.

**GLSE** — Glideslope Engaged : Pente de descente ILS engagée.

**GMT** — UTC, HHMM : Heure UTC (heures/minutes).

**GPDS** — GPWS - Don't Sink : Alerte GPWS « Ne pas descendre ».

**GPDS** — GPWS - Glideslope : Alerte GPWS déviation pente.

**GPLF** — GPWS - Too Low Flaps : Alerte GPWS volets trop bas.

**GPLG** — GPWS - Too Low Gear : Alerte GPWS train non sorti.

**GPLT** — GPWS - Too Low Terrain : Alerte GPWS trop bas terrain.

**GPPU** — GPWS - Pull-Up Warning : Alerte GPWS « Redressez ».

**GPSR** — GPWS - Sink Rate : Alerte GPWS taux de descente excessif.

**GPTW** — GPWS - Terrain Warning : Alerte GPWS terrain proche.

**GPWC** — Ground Prox Warnings : Système d'alerte proximité sol (GPWS).

**GPWW** — GPWS - Windshear Warning : Alerte cisaillement de vent.

**GS** — Groundspeed : Vitesse sol.

**GSEN** — Glideslope Engaged : Pente ILS engagée (variante).

**HF.1** — HF Keying No. 1 : Émission sur radio HF 1.

**HF.2** — HF Keying No. 2 : Émission sur radio HF 2.

**HYDP.1** — Hydraulic Oil Pressure - System 1 : Pression hydraulique système 1.

**HYDP.2** — Hydraulic Oil Pressure - System 2 : Pression hydraulique système 2.

**HYDQ.1** — Hydraulic Oil Quantity - System 1 : Quantité huile hydraulique système 1.

**HYDQ.2** — Hydraulic Oil Quantity - System 2 : Quantité huile hydraulique système 2.

**IGVA** — APU IGV Position : Position Inlet Guide Vanes de l'APU.

**ISOV** — Isolation Valve : Vanne d'isolation pneumatique.

**IVV** — Inertial Vertical Velocity : Vitesse verticale inertielle.

**LATG** — Lateral Acceleration (G) : Accélération latérale en G.

**LATP** — Lateral Position : Position latérale (FMC).

**LMG** — Left Main Gear (1=Ground) : Train principal gauche au sol.

**LOC** — Localizer Deviation : Déviation du localizer ILS.

**LOCC** — Localizer Capture : Localizer capturé.

**LONG** — Longitudinal Acceleration (G) : Accélération longitudinale en G.

**LONP** — Longitude Position : Position longitude (FMC).

**LTIM.1** — LPT Imbalance Angle - Eng 1 : Angle de déséquilibre turbine basse pression moteur 1.

**LTIM.2** — LPT Imbalance Angle - Eng 2 : Angle de déséquilibre turbine basse pression moteur 2.

**MC** — Master Caution : Maître alerte (lumière jaune).

**MH** — Magnetic Heading +/-180 Deg : Cap magnétique  $\pm 180^\circ$ .

**MHDG** — Magnetic Heading 0-360 Deg : Cap magnétique 0-360°.

**MN** — Mach Number : Nombre de Mach.

**N1.1** — Engine Speed Fan - Eng 1 : Vitesse ventilateur (N1) moteur 1.

**N1.2** — Engine Speed Fan - Eng 2 : Vitesse ventilateur (N1) moteur 2.

**N1A** — APU Rotor Speed : Vitesse rotor APU.

**N1C.1** — N1 Command - Eng 1 : Commande N1 moteur 1.

**N1C.2** — N1 Command - Eng 2 : Commande N1 moteur 2.

**N1D.1** — N1 Derate - Eng 1 : Réduction de puissance N1 moteur 1.

**N1D.2** — N1 Derate - Eng 2 : Réduction de puissance N1 moteur 2.

**N1IM.1** — Fan Imbalance Angle - Eng 1 : Angle déséquilibre ventilateur moteur 1.

**N1IM.2** — Fan Imbalance Angle - Eng 2 : Angle déséquilibre ventilateur moteur 2.

**N1K.1** — Corrected N1 - Eng 1 : N1 corrigée moteur 1.

**N1K.2** — Corrected N1 - Eng 2 : N1 corrigée moteur 2.

**N1RF.1** — N1 Reference - Eng 1 : Référence N1 moteur 1.

**N1RF.2** — N1 Reference - Eng 2 : Référence N1 moteur 2.

**N2.1** — Engine Speed Core - Eng 1 : Vitesse corps (N2) moteur 1.

**N2.2** — Engine Speed Core - Eng 2 : Vitesse corps (N2) moteur 2.

**N2K.1** — Corrected N2 - Eng 1 : N2 corrigée moteur 1.

**N2K.2** — Corrected N2 - Eng 2 : N2 corrigée moteur 2.

**NSQT** — Nose Air/Ground : Train avant air/sol.

**OATL.1** — OAT Limit - Eng 1 : Limite température air extérieure moteur 1.

**OATL.2** — OAT Limit - Eng 2 : Limite température air extérieure moteur 2.

**OIP.1** — Oil Pressure - Eng 1 : Pression huile moteur 1.

**OIP.2** — Oil Pressure - Eng 2 : Pression huile moteur 2.

**OIQ.1** — Oil Quantity - Eng 1 : Quantité huile moteur 1.

**OIQ.2** — Oil Quantity - Eng 2 : Quantité huile moteur 2.

**OIT.1** — Oil Temperature - Eng 1 : Température huile moteur 1.

**OIT.2** — Oil Temperature - Eng 2 : Température huile moteur 2.  
**OITA** — APU Oil Temperature : Température huile APU.  
**P0.1** — Selected P0 - Eng 1 : Pression totale entrée moteur 1 (sélectionnée).  
**P0.2** — Selected P0 - Eng 2 : Pression totale entrée moteur 2.  
**PACK.1** — ECS Pack On/Off No. 1 : Pack climatisation 1 activé.  
**PACK.2** — ECS Pack On/Off No. 2 : Pack climatisation 2 activé.  
**PCAV** — PC Card Available for Writing : Carte PC disponible pour enregistrement.  
**PCCF** — PC Card Full (Less Than 5% Free) : Carte PC presque pleine.  
**PCCL** — PC Card Low (Less Than 25% Free) : Carte PC faible capacité restante.  
**PCCV** — PC Card Valid : Carte PC valide.  
**PCKH.1** — ECS Pack High/Low No. 1 : Pack 1 haute/basse pression.  
**PCKH.2** — ECS Pack High/Low No. 2 : Pack 2 haute/basse pression.  
**PH** — Flight Phase : Phase de vol actuelle (décollage, croisière, etc.).  
**PRTS** — Printer Label 350 Status : État imprimante étiquettes.  
**PS** — Static Pressure (Inch-Hg) : Pression statique.  
**PS3.1** — Selected P3 - Eng 1 : Pression compresseur moteur 1.  
**PS3.2** — Selected P3 - Eng 2 : Pression compresseur moteur 2.  
**PT** — Total Pressure (Inch-Hg) : Pression totale.  
**PT2.1** — Selected PT2 - Eng 1 : Température totale entrée moteur 1.  
**PT2.2** — Selected PT2 - Eng 2 : Température totale entrée moteur 2.  
**PTA** — APU Total Pressure : Pression totale APU.  
**PTCH** — Pitch Attitude (deg) : Assiette tangage (pitch).  
**PTHR** — Body Pitch Rate (deg/s) : Vitesse de tangage.  
**PTRM** — Pitch Trim Position : Position trim de tangage.  
**PTRR** — Pitch Trim Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute trim tangage.  
**QARF** — QAR Fail : Échec enregistreur rapide (QAR).  
**QARL** — QAR Tape Low : Bande QAR faible.

**QART** — QAR Record Control Trigger : Déclencheur enregistrement QAR.

**QE** — Quality Number for Performance Repo : Numéro qualité données performance.

**RADN** — TCAS Resolution Advisory Down : Résolution TCAS descendante.

**RALT** — Radio Altitude : Altitude radio (hauteur sol).

**RAUP** — TCAS Resolution Advisory Up : Résolution TCAS ascendante.

**RMG** — Right Main Gear (1=Ground) : Train principal droit au sol.

**ROLL** — Roll Attitude : Assiette roulis.

**RPP** — Rudder Pedal Position : Position pédales direction.

**RPPR** — Rudder Pedal Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute pédales.

**RTL** — APU Ready To Load Signal : Signal APU prêt à charger.

**RUDD** — Rudder Position : Position gouvernail.

**RUDR** — Rudder Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute gouvernail.

**SAT** — Static Air Temperature : Température air statique.

**SAV.1** — Engine Start Valve - Eng 1 : Vanne démarrage moteur 1.

**SAV.2** — Engine Start Valve - Eng 2 : Vanne démarrage moteur 2.

**SBRK** — Speed Brake Position : Position aérofreins.

**SBRR** — Speed Brake Position - Raw (Synchro Angle) : Valeur brute aérofreins.

**SCPN** — ACMS System Code Software Part Number : Numéro pièce logiciel système ACMS.

**SCVA** — APU SCV Position : Position vanne contrôle APU.

**SHAK** — Stick Shaker : Stick shaker activé (alerte décrochage).

**SHNT.1** — Shunt Discretes 1-12 : Discrets shunt 1-12.

**SHNT.2** — Shunt Discretes 13-24 : Discrets shunt 13-24.

**SLAT** — Slat Position : Position slats.

**SLF1 à SLF8** — Slat 1 à 8 Full Extend : Slats 1-8 entièrement sortis.

**SLM1 à SLM8** — Slat 1 à 8 Mid Extend : Slats 1-8 mi-sortis.

**SLT1 à SLT8** — Slat 1 à 8 In Transit : Slats 1-8 en mouvement.

**SPLL** — Spoiler Position Number 4 (Left) : Position spoiler 4 (gauche).

**SPLR** — Spoiler Position Number 9 (Right) : Position spoiler 9 (droit).

**STOL** — Stability In Tolerance : Stabilité dans les tolérances.

**T25.1** — Selected T25 - Eng 1 : Température T25 moteur 1.

**T25.2** — Selected T25 - Eng 2 : Température T25 moteur 2.

**T2A** — APU Temperature T2 : Température T2 APU.

**T3.1** — Selected T3 - Eng 1 : Température T3 moteur 1.

**T3.2** — Selected T3 - Eng 2 : Température T3 moteur 2.

**TAS** — True Airspeed : Vitesse air vraie.

**TAT** — Total Air Temperature : Température air totale.

**TFC** — Total Fuel Consumption : Consommation carburant totale.

**TFQ** — Total Fuel Quantity : Quantité carburant totale.

**TH** — True Heading +/-180 Degrees : Cap vrai  $\pm 180^\circ$ .

**THDG** — True Heading 0-360 Degrees : Cap vrai 0-360°.

**TO** — Arrival Station : Aéroport d'arrivée.

**TOGA** — Takeoff/Go-Around : Mode décollage / remise de gaz.

**TRA.1** — Throttle Resolver Angle - Eng 1 : Angle manette gaz moteur 1.

**TRA.2** — Throttle Resolver Angle - Eng 2 : Angle manette gaz moteur 2.

**TRD.1** — Thrust Reverser Deployed - Eng 1 : Inverseur poussée déployé moteur 1.

**TRD.2** — Thrust Reverser Deployed - Eng 2 : Inverseur poussée déployé moteur 2.

**TRL.1** — Thrust Reverser Locked - Eng 1 : Inverseur poussée verrouillé moteur 1.

**TRL.2** — Thrust Reverser Locked - Eng 2 : Inverseur poussée verrouillé moteur 2.

**TRT.1** — Thrust Reverser In Transit - Eng 1 : Inverseur poussée en mouvement moteur 1.

**TRT.2** — Thrust Reverser In Transit - Eng 2 : Inverseur poussée en mouvement moteur 2.

**TSPD** — Target Airspeed : Vitesse cible.

**TSPD.1** — Target Airspeed System 1 : Vitesse cible système 1.

**TSPD.2** — Target Airspeed System 2 : Vitesse cible système 2.

**UTC** — UTC HH.MM.SS : Heure UTC complète.

**V1** — On Runway Decision Speed : Vitesse de décision décollage.

**V2** — Engine Out Safety Speed : Vitesse sécurité un moteur en panne.

**VBV.1** — Variable Bypass Valve Position - Eng 1 : Position vanne by-pass variable moteur 1.

**VBV.2** — Variable Bypass Valve Position - Eng 2 : Position vanne by-pass variable moteur 2.

**VGMN** — Vertical G Minimum During Flight : G vertical minimum pendant le vol.

**VGMX** — Vertical G Maximum During Flight : G vertical maximum pendant le vol.

**VGTD** — Vertical G At Touchdown : G vertical à l'atterrissage.

**VHF.1** — VHF 1 Keying : Émission VHF 1.

**VHF.2** — VHF 1 Keying : Émission VHF 2 (variante).

**VHF.3** — VHF 1 Keying : Émission VHF 3.

**VMO** — Maximum Allowable Airspeed : Vitesse maximale autorisée.

**VN1C.1** — Vibration CN1 Fan - Eng 1 : Vibration ventilateur N1 moteur 1.

**VN1C.2** — Vibration CN1 Fan - Eng 2 : Vibration ventilateur N1 moteur 2.

**VN1T.1** — Vibration TN1 LPT - Eng 1 : Vibration turbine basse pression N1 moteur 1.

**VN1T.2** — Vibration TN1 LPT - Eng 2 : Vibration turbine basse pression N1 moteur 2.

**VN2C.1** — Vibration CN2 HPC - Eng 1 : Vibration compresseur haute pression N2 moteur 1.

**VN2C.2** — Vibration CN2 HPC - Eng 2 : Vibration compresseur haute pression N2 moteur 2.

**VN2T.1** — Vibration TN2 HPT - Eng 1 : Vibration turbine haute pression N2 moteur 1.

**VN2T.2** — Vibration TN2 HPT - Eng 2 : Vibration turbine haute pression N2 moteur 2.

**VNAV** — Vertical Nav Mode : Mode navigation verticale.

**VR** — Rotation Speed : Vitesse de rotation (décollage).

**VRLF** — Landing Speed for Flap Settings : Vitesse atterrissage selon configuration volets.

**VRTG** — Vertical Acceleration : Accélération verticale.

**VSPD** — Vertical Speed Mode : Mode vitesse verticale.

**VSV.1** — Variable Stator Vane Position - Eng 1 : Position aubes stator variables moteur 1.

**VSV.2** — Variable Stator Vane Position - Eng 2 : Position aubes stator variables moteur 2.

**WAI** — Wing Anti Ice : Anti-givrage ailes.

**WCA** — APU Corrected Flow : Débit corrigé APU.  
**WD** — Wind Direction 0-360 Degrees : Direction vent 0-360°.  
**WDR** — Wind Direction +/-180 Degrees : Direction vent  $\pm 180^\circ$ .  
**WS** — Wind Speed : Vitesse du vent.  
**YEAR** — Date, YYMMDD : Date complète année/mois/jour.  
**YY** — Date - Year Part : Partie année de la date.  
**YYR** — Year Raw Value : Valeur brute année.