

Jeśli chodzi o zagadnienia **AUTOTHROTTLE VS AUTOHRUST**, to nie ma między nimi większej różnicy. Zasada działania jest niemal identyczna - jest to system automatycznego zarządzania ciągiem silników. Sprawa polega na tym, że **AUTOTHROTTLE** są tworem **Boeing'a**, a **AUTOTHRUST** **Airbus'a**.

Modułem wykonawczym jest oczywiście **FADEC** (Full Authority Digital Engine Control computer). **Z ciekawostek** - **AUTOTHROTTLE** poruszają się fizycznie, tzn sygnalizują aktualne, fizyczne położenie przepustnic, natomiast w Airbusie dźwignia przepustnicy pozostaje w jednym położeniu, niezależnie aktualnej nastawy ciągu.

In **Boeing**, there is Auto throttle concept in which, throttle lever will move in case of thrust is automatic.

In **Airbus**, Thrust lever is based on "fixed throttle" concept; there's no motorised movement of throttle levers. Means, In case of Auto thrust active, thrust lever won't move.

„As far as Autothrust is concerned it has following detents/stops or in simple language thrust limits. Pilots demand the required thrust through these detents. FADEC or full authority digital engine control computer demands the required thrust from the engines depending upon the thrust lever positions”