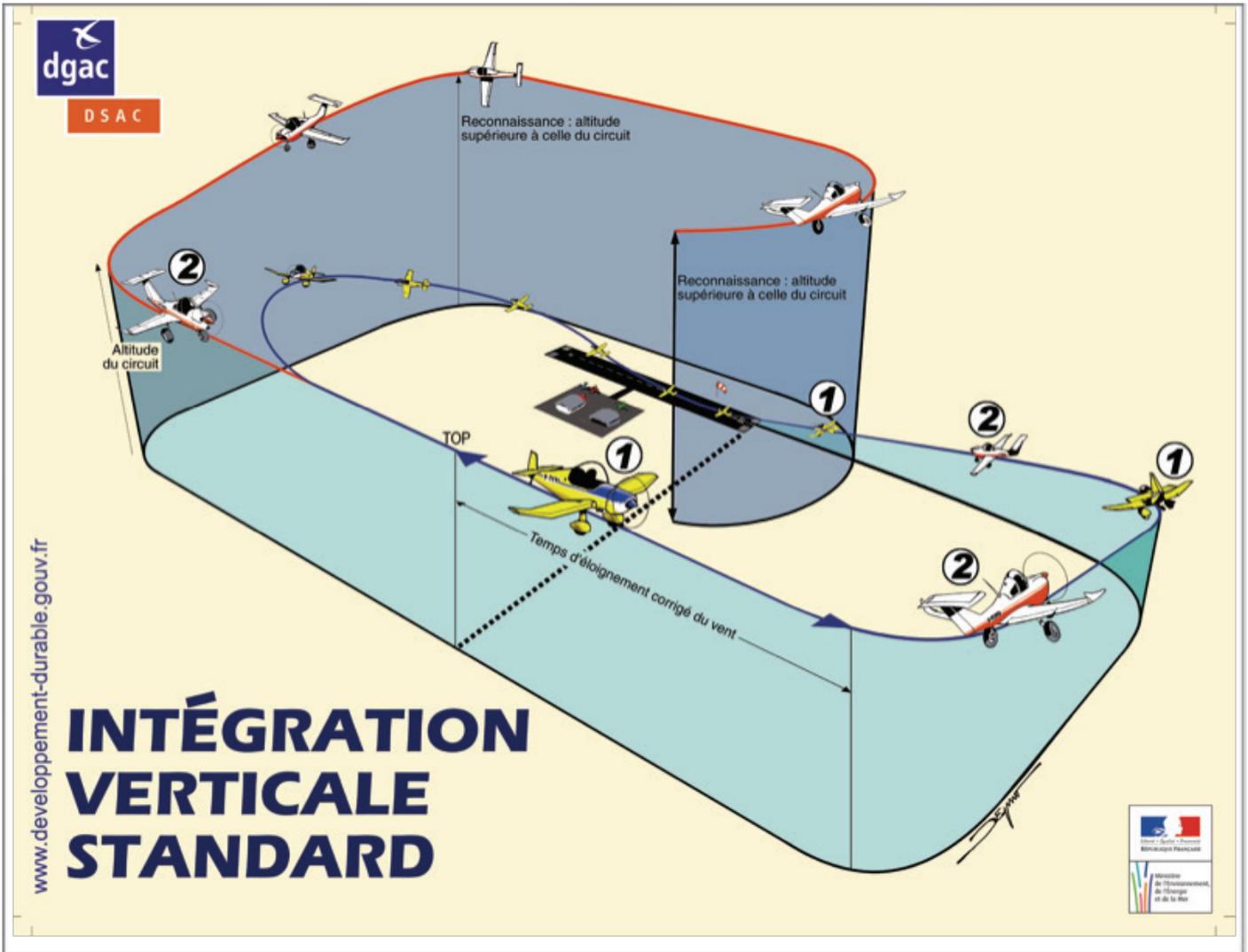


# L'intégration verticale standard



Critères	Explications et critères supplémentaires	+	-
Les <b>trajectoires</b> sont tendues.	Les trajectoires sont lissées, des droites et des courbes sans «bosses», le pilotage n'est pas heurté.		
	Par exemple, une variation de vitesse ne devrait pas se traduire par un écart à la trajectoire, d'autant plus si elle est inintentionnelle.		
	Un changement de trajectoire ne devrait pas entraîner de variation de vitesse, si elle n'est pas souhaitée ou souhaitable.		
	Tout écart doit être corrigé. On ne veut pas d'écart constant.		
	La correction d'un écart n'en entraîne pas un autre.  Typiquement en palier, l'avion descend de 100 ft, le pilote en remontant perd de la vitesse, il redescendra donc probablement de 100 ft...  <b>Si ce type de problème de pilotage est rencontré, il faut le résoudre par un briefing ciblé et du travail dans le « secteur ».</b>		

La <b>vitesse</b> recherchée est «annoncée» par le pilote, il la rejoint et la tient.	L'annonce préalable de la recherche d'une trajectoire, d'une inclinaison, d'une vitesse, d'une altitude, augmentent la capacité du pilote à déterminer, acquérir, puis à tenir les paramètres afférents à ses décisions.		
La <b>vitesse</b> est <b>adaptée</b> aux évolutions requises.	Voir la campagne « vitesse d'évolution et marges de sécurité », penser à consulter le guide ( <a href="#">pdf</a> ) de cette campagne.		
Les <b>inclinaisons</b> recherchées sont <b>en rapport</b> de la vitesse tenue.	Idem ci-dessus.		
Chaque virage est précédé de la vérification de <b>sécurité anticollision</b> .	Le caractère automatique de cette vérification risque de la rendre inopérante. S'attacher à évaluer la réalité de la vérification de sécurité anticollision.		
La manœuvre de <b>reconnaissance verticale</b> permet une bonne observation du terrain.	La reconnaissance peut se faire sur des segments de ligne droite, ou bien sur un virage à faible inclinaison, facilitant le pilotage, pour laisser au pilote une disponibilité suffisante pour la reconnaissance terrain.		
	Le pilote prend mal en compte le vent, ce qui complique l'observation du terrain. Idéalement le pilote devrait utiliser le vent, ce qui peut grandement faciliter l'observation du terrain. Réfléchir à la façon de faire.		
	Le pilote observe la piste,		
	les abords de la piste, taxiways et points d'arrêts,		
	l'aire à signaux,		
	ne fait pas d'erreurs de lecture, notamment de la manche à air.		
	Le pilote observe aussi le circuit, méthodiquement. Montée initiale, vent traversier, vent arrière, étape de base et finale.		
<b>Intégration du circuit / intégration au trafic.</b>	L'intégration ne gêne pas les aéronefs dans le circuit.		
	La trajectoire d'intégration donne une visibilité suffisante sur la montée initiale et la position vent traversier, et garantit le risque d'interférence avec ces positions.		
	Les évolutions n'interfèrent pas avec le circuit de piste, avant l'entrée en début de vent arrière.		
	Le pilote gère bien l'espacement aux autres trafics.		
	L'écartement à la piste en vent arrière est adapté.		
	Les corrections pour obtenir un écartement à la piste satisfaisant sont efficaces. Il est fréquent qu'un pilote prenne un cap de correction, mais n'attende pas suffisamment pour obtenir un résultat concluant.		
<b>Configuration.</b>	La machine est configurée dans le respect des vitesses structurales.		

	La sortie des volets provoque généralement une variation de portance, et un couple qui, s'ils ne sont pas contrés, risquent d'altérer la trajectoire.		
	L'augmentation de traînée consécutive à la modification de la configuration est anticipée par le pilote, et n'entraîne pas de variation indésirable de vitesse, ou d'altitude (dispositifs autres que hypersustentateurs, trains, phares mobiles, ...).		