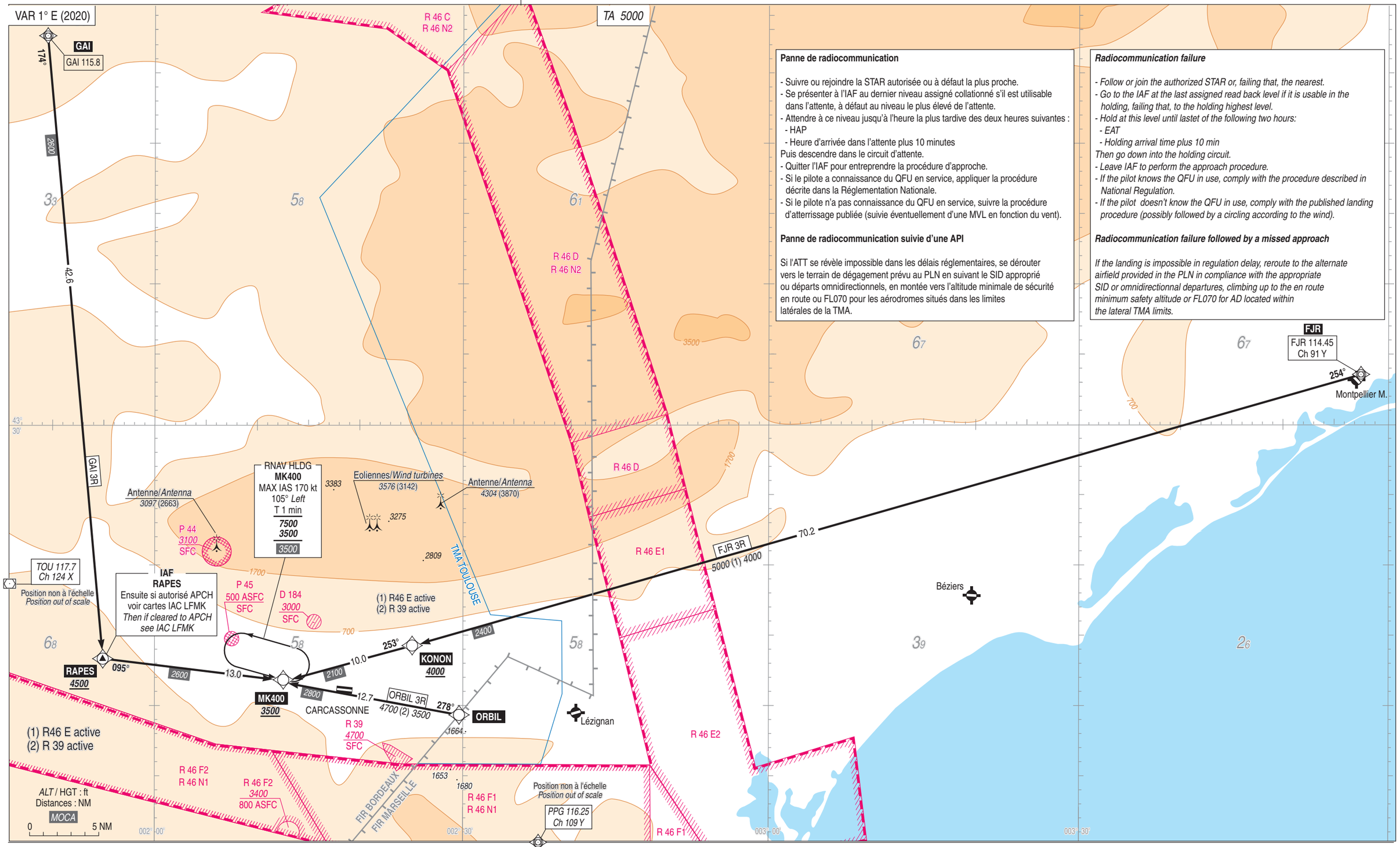
CARCASSONNE SALVAZA
STAR RNAV RWY ALL

(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS	CARCASSONNE	120.030	
TWR :	CARCASSONNE Tour / *Tower*	134.500	
APP :	TOULOUSE Approche / *Approach*	123.850	129.305

RNAV 1
GNSS requis / *required*



Panne de radiocommunication

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :
  - HAP
  - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes

Puis descendre dans le circuit d'attente.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote a connaissance du QFU en service, appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service, suivre la procédure d'atterrissage publiée (suivie éventuellement d'une MVL en fonction du vent).

Panne de radiocommunication suivie d'une API

Si l'ATT se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

Radiocommunication failure

- Follow or join the authorized STAR or, failing that, the nearest.
- Go to the IAF at the last assigned read back level if it is usable in the holding, failing that, to the holding highest level.
- Hold at this level until lastet of the following two hours:
- EAT
- Holding arrival time plus 10 min
Then go down into the holding circuit.
- Leave IAF to perform the approach procedure.
- If the pilot knows the QFU in use, comply with the procedure described in National Regulation.
- If the pilot doesn't know the QFU in use, comply with the published landing procedure (possibly followed by a circling according to the wind).

Radiocommunication failure followed by a missed approach

If the landing is impossible in regulation delay, reroute to the alternate airfield provided in the PLN in compliance with the appropriate SID or omnidirectionnal departures, climbing up to the en route minimum safety altitude or FL070 for AD located within the lateral TMA limits.

© SIA