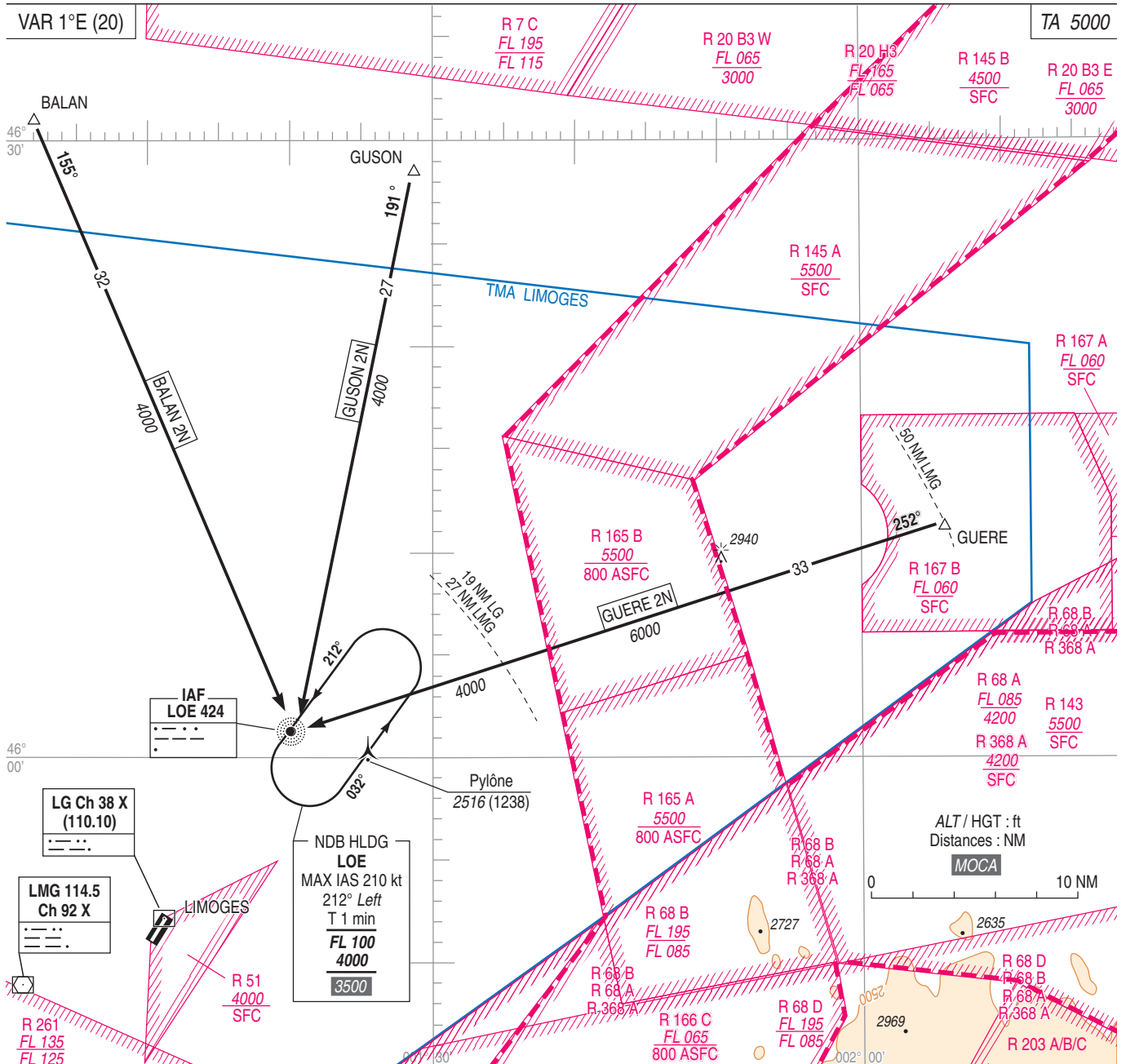


LIMOGES BELLEGARDE
STAR CONV NORD RWY 21

APP : LIMOGES Approche / Approach 118.080
TWR : LIMOGES Tour / Tower 119.550



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION A L'ARRIVEE

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.
Descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale 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 : considérer que le QFU 212° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 032° est en service).

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se diriger vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE ON ARRIVAL

Follow or join the authorized STAR or failing this, the nearest.
Arrive at the IAF at the last collated assigned level if it is usable in holding, failing this at the highest level of holding.
Wait at this level until the latest of the two following hours :
- ETA,
- time of arrival in holding plus 10 minutes.
Descend in the holding pattern to holding minimum altitude.
Leave the IAF to begin the approach procedure.
If the pilot knows of the QFU in service : apply the procedure described in the National Regulation.
If the pilot does not know of the QFU in service : consider that the QFU 212° is in service (circling is possible if the wind determined by the pilot indicates that the QFU 032° is in use).

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY MISSED APPROACH

If the landing appears impossible within the prescribed times, divert to the alternate airfield planned in the FPL while following the adapted SID, climbing towards the minimal en route safety altitude.