

**TOULOUSE BLAGNAC**  
**STAR CONV RWY 32**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR 32	Points caractéristiques <i>Characteristic points</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	Remarques <i>Remarks</i>
NARAK 7N	▲ NARAK ▲ NETRO RDL 026° D 9 NM TOU ▲ LASBO ▲ ADIMO (IAF)	Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4 43 48 46 N - 001 24 11 E Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4	FL 190 MAX  FL 080 MNM IAF FL 080 MNM
ORBIL 7N FIR	▲ ORBIL ▲ SALSI ▲ ADIMO (IAF)	Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4	IAF FL 080 MNM

**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.
- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 142° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 322° 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 PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aéroports situés dans les limites latérales de la TMA.

**Radiocommunication failure**

- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.
- Overflight the IAF at latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.
- Perform this holding pattern till the latest time of :
  - EAT
  - 10 minutes after the time entering in pattern.
- Descend within the pattern to FL 080.
- Leave IAF in order to perform the approach procedure.
- If the pilot does not know what QFU is in use he should consider that QFU 142° is in use (eventually followed by a circling if the wind determined by the pilot shows the QFU 322° is in use).

**Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure**

If it is impossible to land complying to the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the alternate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to the FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.