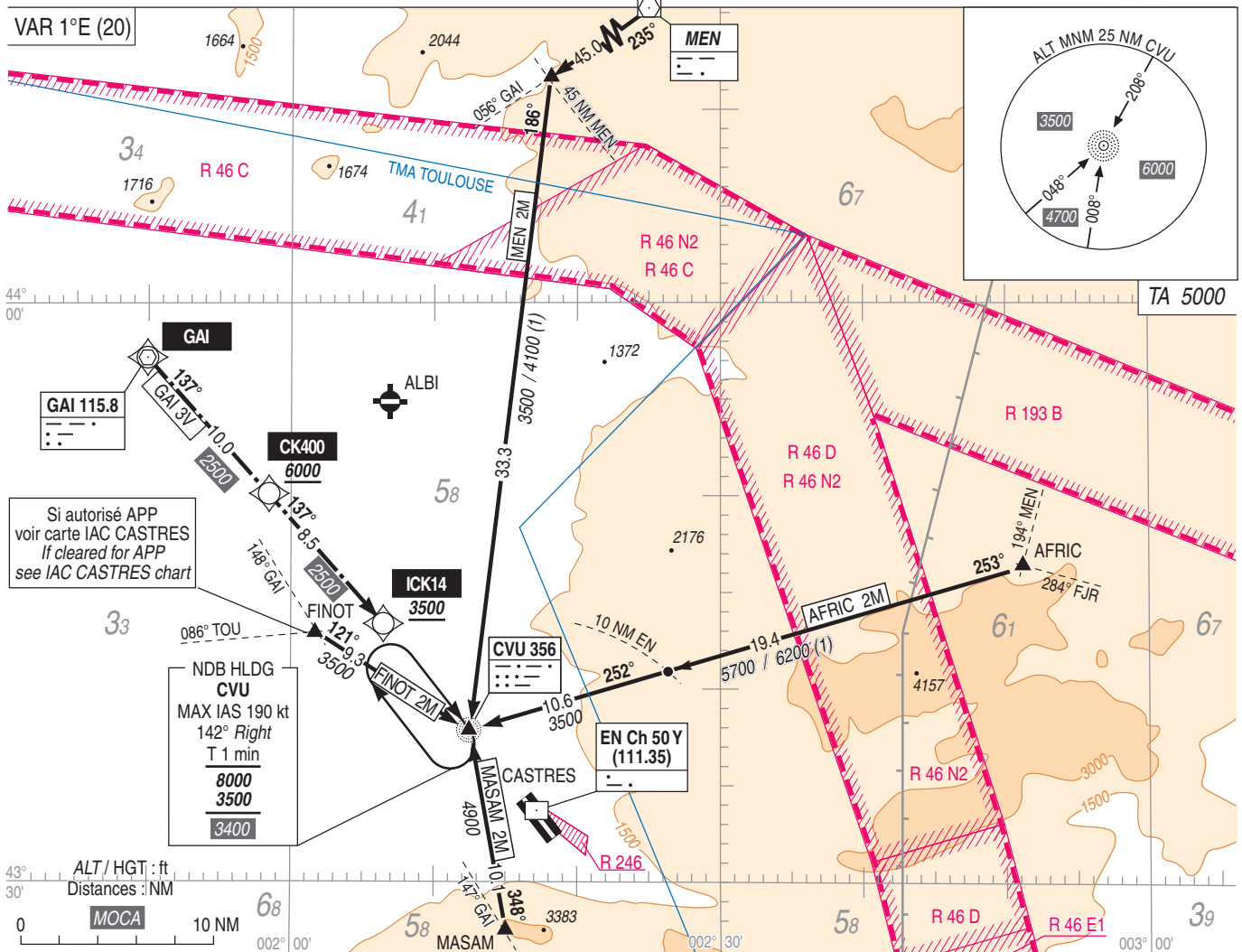


CASTRES MAZAMET
STAR RNAV CONV RWY 14
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

AFIS : CASTRES Information 118.500
APP : TOULOUSE Approche/Approach 129.305 - 123.850

← RNAV 1
(1) LF-R 46C et 46D actives
LF-R 46C and 46D active



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.
- 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'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se diriger vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- Join or follow the assigned STAR or the very next one by default.
- Fly over the IAF at the latest assigned FL and read back, if 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 entering in holding pattern time.
- Descend within the holding pattern.
- Leave IAF in order to perform the approach procedure.
- If the pilot knows about which QFU is in use : comply with the procedure described in National Regulations.
- If the pilot doesn't know about which QFU is in use : comply with the published procedure (possibly followed by circling, according to the wind direction).

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APCH

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