

○ 依据国际民航组织英语标准编写
In Accordance With ICAO Standard

国际航线 飞行英语

Aviation English
for International Flight

**Listening
Practice**

(配光盘) 听力训练



吴土星 / 主编

陈艾莎 陈 方 何均洪 黄大勇 / 副主编

四川出版集团 · 四川科学技术出版社

◎据国际民航组织英语标准编写
In Accordance with ICAO Standard

国际航线 飞行英语

Aviation English (配光盘)
for International Flight

Listening Practice

听力训练

吴土星 / 主 编
陈艾莎 陈 方 何均洪 黄大勇 / 副主编

四川出版集团·四川科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际航线飞行英语·听力训练/吴土星主编. - 成都:
四川科学技术出版社, 2006. 9
ISBN 7 - 5364 - 6062 - 7

I. 国... II. 吴... III. 民用航空 - 英语
IV. H31

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 104373 号

国际航线飞行英语·听力训练

主 编 吴土星
组稿编辑 周红君
责任编辑 陈敦和
封面设计 韩健勇
版面设计 杨璐璐
责任校对 尧汝英
责任出版 邓一羽
出版发行 四川出版集团·四川科学技术出版社
成都市三洞桥路 12 号 邮政编码 610031
成品尺寸 297mm × 210mm
印张 62.75 字数 1 500 千
印 刷 成都东江印务有限公司
版 次 2006 年 9 月成都第一版
印 次 2006 年 9 月成都第一次印刷
定 价 228.00 元(全五册)
ISBN 7 - 5364 - 6062 - 7 (配光盘)

■ 版权所有·翻印必究 ■

■ 本书如有缺页、破损、装订错误,请寄回印刷厂调换。

■ 如需购本书,请与本社邮购组联系。

地址/成都市三洞桥路 12 号 电话/(028)87734081
邮政编码/610031

国际航线飞行英语·听力训练

顾 问 郑孝雍 陈布科 马 涛 李 健 佟国照
江 平 吴玉林 陈志勇 刘 纤 邢 彦
主 编 吴土星(中国民航飞行学院)
副主编 陈艾莎(中国民航飞行学院)
陈 方(中国民航飞行学院)
何均洪(中国民航飞行学院)
黄大勇(中国民航飞行学院)
编 著 陈艾莎 陈方 吴土星 何均洪 黄大勇
审 校 Dr. Susan Thomas 徐修开

民航总局飞行标准司,中国民航飞行学院,中国东方航空公司,中国国际航空公司,中国南方航空公司,以及国内外其他单位和个人对本书成书给予了热情的支持和帮助,美籍专家 Susan Thomas 博士和我国民航资深飞行报务专家徐修开对本书进行了审定。作者在此向上述单位和个人致敬并表示衷心的感谢!

序

语言影响飞行安全,这不是一个学术命题,而是血的教训。世界航空史上最惨烈的空难是由飞行机组与空管人员之间英语沟通的问题造成的(Tenerife 1977)。根据 ICAO 统计,全球各种飞行事故或事故征候的主要原因约有 70% 与通话不畅通有关。为此 ICAO 颁发了《ICAO 语言熟练要求执行手册》(DOC9835/AN453)并在相关附件 1、附件 2、附件 6、附件 11 等有关条款中要求从事国际飞行服务的飞行人员、管制人员要达到相应的英语通话标准。有关附件规定:2008 年 3 月 5 日以后,全球与国际航空活动相关的民航飞行员和管制员必须达到规定的语言等级标准。同时在附件 1“人员执照标准”中也规定飞行员和空中交通管制员,以及航空电台话务员等执照人员必须达到无线电通话语言能力要求,即必须达到 ICAO 英语等级 4 级以上标准,并对于低于 6 级的人员定期测试。

中国是一个崛起的大国,我国民航,正由民航大国向民航强国迈进。要实现这样一个量到质的转变,影响的因素很多,最重要的是人的因素。提高飞行人员的英语水平,从信息转换的技术环节上保证飞行安全,是一不可以回避的问题。民航总局十分重视我国飞行人员的英语提高问题,于 20 世纪 90 年代中期发起了英语工程,建立了有效的飞行人员英语培训与测试体系,并按照国际惯例,把飞行人员的英语考核结果纳入飞行执照管理。此举全面而有效地促进了我国民航飞行人员的整体英语水平的提升,受到了国际社会的称赞。不过,我们的飞行人员现有英语水平距 ICAO 出台的相关英语标准还有一定的距离。

如何缩短这个差异?民航总局已进行并采取了各种措施。由民航特聘专家吴土星教授主编的这套“国际航线飞行英语”丛书及时为飞行人员学习和培训提供了较好的材料。我与土星教授相识 20 年,他本是学英语出生,并无民航知识,可他毅力坚强,做学问犹如做人,不屈不挠,自学了飞行和空管的所有专业课程,还曾考取过管制员执照。他就像一个不会水的人,自己在岸边扑腾学游泳,一旦会游了,就向深水游去,激起朵朵浪花。他已出版了 4 部飞行和空管英语的教材和书籍,发表了 20 多篇论文,还是 ICAO 英语研究组的成员。这套教材的编写采用了语言学上的三 P 原则,即 PRESENTATION(准备和陈述),PRACTICE(练习和学习),PRODUCE(巩固和掌握)。其实飞行英语的特征就是听和说,这种对症下药的编写路数正好对应了实际飞行的语言需要;在内容选用上尤其令人叫好。书

中选择了过去 20 年全球空难和事故报告相关的英语通话内容,这样不仅有助于帮助飞行员提高英语水平,还对他们今后飞行中应对相同或类似的情况提供了可行的语言支持。相信这套按照 ICAO 的具体语言要求和标准编写的丛书不仅对飞行员们学习和掌握航空英语有极大的帮助,同时供飞行员朋友们参加英语考试参考。

马涛

2006 年 5 月 8 日于北京

编写说明

为了帮助我国民航飞行人员提高英语水平并使之达到 ICAO(国际民航组织)相关英语标准,我们按照 ICAO 的具体语言要求和标准编写了这套“国际航线飞行英语”丛书。本套丛书包括 5 本既独立又相关的书,分别是:《无线电通话(学生用书)》、《无线电通话(教师用书)》、《听力训练》、《口语训练》和《核心进阶词汇》。

《无线电通话》是基于 ICAO 关于飞行人员英语熟练程度的合格要求编写的,编写时我们考虑了三 P 原则,即 Presentation 准备和陈述,Practice 练习和学习,Produce 巩固和掌握。本书结构合理,共 9 个单元,1 个练习总汇。每单元设两课,每一课有 4 个部分,Part I 含 Warm-up Activities,和 Vocabulary,是为 Presentation; Part II 是 Practice,共有 5 段对话和 1 篇听力材料;Part III Plain Language Learning 是设计的笔头练习 Part IV Interview 是设计的口语练习,第三和第四部分包括练习总汇是为 Produce。本书内容十分充实,在选材上我们充分考虑了飞行实际工作需要,同时结合 ICAO 的英语要求难度,选择了过去 20 年全球空难和事故报告里相关的英语通话内容,这样不仅有助于帮助飞行员提高英语水平,还对他们今后飞行中应对相同或近似的情况提供了可行的语言支持。为了使飞行员们在学习时有较好的练习线索,我们在书中设计了 Interview 的练习形式。在这个模拟通话练习中,我们向学习者提供必须的航行资料和空管信息,只要两人就可以对练。通过这个练习,飞行员们还可以熟悉口语考试的形式。

ICAO 对飞行人员的英语要求是结合工作实际而提出来的,其中,听力是重要部分。《听力训练》的编写把 ICAO 要求与飞行实际密切结合起来。本书共 5 个部分。第一部分是对 ICAO 相关英语标准的英语介绍,第二部分是听力技巧介绍和听力考试实践技巧介绍,第三部分是 15 套听力测试练习,第四部分是测试练习的答案和难题详解,第五部分是测试练习的录音原文。

英语口语教材编写一直是比较困难的,其主要难点在于设计口语练习的场景,尤其难于设计模拟对话。《口语训练》克服了这些困难。本书完全按照飞行实际工作条件而设计,全书有 5 个单元,共 10 课。每课含 Warm-up Activities, Read Aloud, Readback Drills, Communicating With ATC: Normal Procedure, Communicating With ATC: Abnormal Procedure, Narration Practice, Interview And Aviation

Humors。本书的主线是模拟正常和非正常条件以及飞行中的特情,每一课中设计的 Interview 是模拟的飞行英语测试口语部分;为了活跃口语练习,增加学习兴趣,我们在 Warm-up Activity 里特意编排了一首与飞行为主题的英文诗歌并在每课编进了 Aviation Humors。本书最后是 Plain Language Practice,为飞行员提供日常英语练习的学习材料。

《核心进阶词汇》一书是在我们正在开发的民航英语语料库基础之上编撰的。本书 5,000 飞行英语词汇是从 200 万民航英语语料库中筛选出来的。本书按字母顺序编排,对重要词汇标出该词汇的出现频率,对所有词汇进行日常英语和民航尤其是飞行专业英语释义。本书的词汇涵盖 ICAO 英语标准对词汇的要求。

吴土星

2006 年 5 月于中国民航飞行学院

提高陆空通话听力的技巧

一、听力的训练

陆空通话英语能力的高低是由基础英语听力水平所决定的。基础英语听力水平的培养是提高陆空通话听力能力的基础,如要具备良好的陆空通话英语能力,切不可片面地追求考试的结果而忽视基础英语的听力训练。

常识告诉我们,陆空通话英语能力只能通过大量的练习和实践方可增强。在作听力练习时,要放松情绪,保持自然和稳定的心态。建立自信心和培养良好的心理品质在听力训练中有着至关重要的作用。在作听力练习时,我们可以作些简单的笔记,例如呼号、地名、时间、频率、航路点和跑道等以便更好地理解材料。针对不同的练习可采用不同的技巧。就无线电陆空通话的听力练习而言,应该注意每一个词的发音,不可有遗漏;而在作另一些练习,比如 PASSAGE(段落)听力材料时,要注重材料大意,而不要力求听懂每个词,不要在单个词上浪费太多时间。

在听力练习的过程中要注重过程而不应该急功近利,也就是说在没有达到应试水平的时候,切不可为了早日通过考试而走捷径。基础因人而异,要根据自己的情况而由浅入深,由表及里。脱离自己的基础而专攻实际难度高于自己水平的应试材料,这样只能适得其反。一定要采取先易后难的策略,先听简单一些的、慢一些的,再进入较难一些的、快一些的。在这个过程中,在听同一个内容的时候,刚开始的时候听不懂也不要着急,反复听,先听出主要意思,再听出更多的信息,直到听懂每一个词,最后达到能够复述或听写。需要说明的是,这个过程是非常枯燥甚至是痛苦的,但是确实十分有效并且可以使你真正达到你想要达到的水平。

当然也许你会发现你不管怎么练,好像永远也达不到和汉语同样的轻松。对此,你一点也用不着担心,因为英语终究是你的外语,不是你的母语;而且只要能达到国际民航组织和中国民航总局所要求的语言标准能确保飞行安全,并且在相关的考试中顺利通过,这就够了。

二、一些应对考试的方法

大家可能有这样的感觉,一篇材料或一段对话,拿在手上看好像没有太大的问题,但是用耳朵听好像就困难多了。这是因为大多数国人学习外语主要以阅读

作为知识输入的主要途径,而不是通过听的输入造成的。解决这个难题主要还是要通过艰苦的基础训练来解决。首先,了解听力词汇量的概念对实质性提高听力有很大帮助。听力词汇量,就是指不用眼睛,而用耳朵能辨识的单词数目。一般来讲,我们母语的听力词汇量和阅读词汇量差不多,有许多时候还可能超过阅读词汇量。对于大多数人,尤其是飞行员朋友来说,由于上面提到的学习环境等原因,在英语中,听力词汇量远远小于阅读词汇量,因此很多单词看着认识,但别人说给你听,可能就要思考许久才能反应过来,或者根本就不知道。由此可见,努力增加自己所储备的听力词汇量是提高能力,也是对付听力考试的最重要、最关键的一点。

日常生活和工作中使用的英语,毕竟不完全与考试那样的语言完全一致。考试是通过测试的形式来达到检测能力的目的,因此必须了解考试的形式和测试手段。通常听力考试最常见的方式是以多项选择方式出现的,陆空通话考试也不例外。在这样的考试里除了要有胜任考试所需要的知识和足够的听力词汇量以外,最重要的就是排除听力陷阱了。下面介绍一些常见的听力陷阱。

1. 替换陷阱

替换陷阱在每套题中都会频繁出现。所谓替换也就是出现在题目中的关键词和关键词组不会在你听到的录音中直接出现,而是以同义或近义的表达出现,这样就对做题人定位关键词造成了障碍。应对替换陷阱,关键是要了解替换的规律,最常见的替换有:

(1)同意词或近义词替换,如 pressure 和 stress 之间的替换, city 和 urban, town 之间的替换, altitude 替换 height, but 替换 however, 等等。

(2)同义词组的替换: cope with 替换 deal with, because of 替换 due to, 等等。

(3)主动与被动说法的替换,如把 The significant weather change has delayed the flight to New York, 换成 The flight to New York has been delayed by the significant weather change。

(4)相近句式的改写替换,比如 Meal times can not be changed, 可以说成 No changes should be made to meal times。

(5)加减关系的逻辑替换,如 Every year he is out flying for 7 months, 说成是 He stays at home for 5 months per year。

总之,我们在做题时,不能只是去寻找录音中跟题目关键词一样的词,对于其替换词也要十分敏感。要识别替换陷阱,必须扩大自己的词汇储备和运用能力;同时有意识地多作复述练习,也有利于从根本上提高我们的语言能力。

2. 改变主意陷阱

在陆空通话过程中,由于种种原因,人们常常会修改甚至反复更正自己已说出的信息,这种交流特点也可能会成为听力测试的考核重点,即设置所谓的“改变主意陷阱”。比如飞行员在进行位置高度报告的时候,先说,“Over GHF, flight level 390”但是接下来可能又说“No, it's 410”。诚然,如果“Correction”这样的标记出现可能就不会有问题,但在实际通话的过程中,这个词不说也是有可能的。

等到大家醒过神来,已经是悔之晚矣,白白丢了一道题。针对这种陷阱,要求做题人对说话人可能改变注意做好心理准备,切忌抓到题目相关信息后一相情愿地下结论,而应该多留一个“心眼”。

特别提醒:留意 but, however, although 这样的转折连词,说话人常常用它们引出主意的改变。

3. 信息轰炸陷阱

在听力考试以及平时的飞行过程中,我们常常会遇到连续多个信息同时出现的情形。在实际飞行中,由于清楚联络时上下文的语境我们可能要觉得容易一些,可是在考试的时候,当听力内容后的提问中提到你前面不是注意力最集中的那一部分时,你感觉就像转了一个弯或过了一个坎;更糟糕的是,为了增加难度,连续给你两个或多个题目的选项,是很平常的。这时你被迫要连转两个或多个弯,也就是连续回答多个题目时,就有可能措手不及了,这就是所谓的“信息轰炸陷阱”。要避免这个陷阱,要做好充分的心理准备,随时预备连续作战;当然手也要快,适当地做一些笔记也是必要的。

比如:在下列的一段通话中:“Proceed directly northeast to the MUH VOR. Then follow airway Victor 475 by flying outbound on the MUH 097 degrees radial. Passing over Morle, direct to the POI VOR, and track inbound on the 236 degrees radial.”在这道题中,涉及到的 VOR 台有两个,同时还有两条径向线度数,另外还涉及到一条航路、两个方向、一个向台和一个背台飞行的信息。如果要考的话,信息点非常多,在没有航路背景的情况下,对考生于其中一个信息进行考核,于考生而言其难度是非常大的。如果这样的试题连续出现,如果考生对这样的题答的又不够理想,势必考生对后面答题的信心造成严重的打击。对于这样的题,注意力一定要非常集中,当然同时要学习注意力分配。这样的试题可以比较客观地反映一个飞行人员的实际工作能力和英语水平。单纯的考试技巧和考前复习都是有一定局限的,关键还在于平时多听,多练,多熟悉通话和飞行的程序,同时培养这些连续的信息记忆和记录能力。从这个意义上说,职业能力的培养和应试能力其实是统一的。

4. 部分对应陷阱

这个陷阱常常出现在选择题的选项中,即出题人故意把录音中的部分信息作为选项给出,这就让那些“听风就是雨”的考生,尤其是听力基础薄弱,只能抓住只言片语的人上当。避免这个陷阱的方法无非是尽量听懂整个句子,而不是仅靠几个单词的对应去判断。比如:

PIL: ABCDE Blueyard Tower, our right main landing gear is jammed.

CTL: ADE, what are your intentions?

PIL: Request proceed to holding area to carry out a complete check.

CTL: Roger, ADE. Climb to 2,000 feet and turn left heading 330 to KEF.

Question: What is the crew's intention?

a. Landing gear is jammed.

b. The crew is going around.

c. A check is going to be done.
climb.

d. The crew is proceeding to

在该题中,首先出现的信息是起落架故障,然后是管制员询问飞行员意图,接着是飞行员提出等待检查的请求,然后是管制员给出等待航线指令。这个题中,这几个内容都可以被作为考点使用,关键是问题是什么。如果考生没有听出来问题,那么这4个选项中的任何一个都可能被选中,因为4个选项的内容都在题中出现了。

5. 关于听力中的数字陷阱

在陆空通话中,数字是出现最多,同时也往往是最为关键的信息。涉及数字的信息包括:高度、航向、频率、风力、风向、上升及下降率和空速等等。在比较简短的通话过程中,往往只有比较少的数字信息出现,所以比较好判断;在一些程序化的通讯过程中,虽然数字信息比较多,但根据程序,只要熟悉该程序就可以比较容易的记忆或记录,比如 ATIS。然而在一些比较复杂的通话环境中,数字可能比较长或期间可能没有更多的逻辑上的联系时,对数字的听读可能就比较困难了。在听力考试中,如果要考核考生更高的听力和记忆记录能力的时候,就会使用这样的方式。比如:

P: ACD Panpan, Panpan, Panpan, Blueyard approach, encountered severe windshear just now. And, er, we got about 26 passengers injured, and 4 of them are serious injured. Request left turn heading 340 and then intercept 270 BGH VOR radial for runway 26 right for priority landing. .

C: ACD, roger Pan. Negative 340, turn right heading 150, maintain 34 miles FFD DME then cut in 250 PGL VOR radial for direct approach runway 26 right.

在这段通话中,出现多个数字,有人数、航向、径向线和 DME 距离等。如果不是飞行员熟悉的程序,这些多个数字同时出现的时候,对于飞行员来说要全部记录肯定是困难的,因此对其中某个数字作为考点的时候,考生很难使用程序和经验来帮助判断,而是需要比较强的听力。

对于这样的能力的培养,需要飞行员不应该只满足平时大多数情况下,对计划航路和正常程序的了解。应加强特殊情况下、非逻辑联系情况下的听力训练,也就是说对没有任何背景的复杂的数字组合的听力练习。



Contents

Part I Tests	1
Test One	1
Test Two	6
Test Three	11
Test Four	16
Test Five	21
Test Six	26
Test Seven	31
Test Eight	36
Test Nine	41
Test Ten	45
Test Eleven	50
Test Twelve	55
Test Thirteen	60
Test Fourteen	65
Test Fifteen	70
Part II Keys	75
Part III Tape-Scripts	92
Appendix The New Requirements of ICAO Radiotelephone on Listening	
Comprehension	170



Part I Tests

Test One

● Section I

Directions: In this part you will hear ten ATC clearances\instructions or statements, each ATC clearances\instructions or statements will be spoken only once. A question will be asked after each ATC clearances\instructions or statements, there are four answers marked a,b,c, and d, choose the most appropriate answer from the four choices according to what you have heard .

1.
 - a. Bekol two seven.
 - b. Bekol one Charlie.
 - c. Charlie two seven.
 - d. Bekol two Charlie.
2.
 - a. All aircrafts are avoiding fuel dumping.
 - b. ADC8 is dumping fuel.
 - c. All aircrafts are flying below dumping area.
 - d. ADC8 is flying below dumping area.
3.
 - a. Danair 432 is a few minutes late.
 - b. Danair 432 is ready is takeoff.
 - c. Danair 432 has taken off.
 - d. Danair 432 has a tow bar problem.
4.
 - a. To exit the runway on 180 fast rapid exit.
 - b. To exit the runway on 08 rapid exit by turning round.
 - c. To turn off on backtrack.
 - d. To turn off after the fire truck.
5.
 - a. Lights can be counted from the threshold.



- b. Visibility can be measured from the threshold.
 - c. Lights on the runway can be used to measure visibility.
 - d. Visibility can be checked from the threshold.
- 6.
- a. Descend to FL170.
 - b. Descend to FL210.
 - c. Climb to FL170.
 - d. Climb to FL210.
- 7.
- a. 10 o'clock, 6 miles 2,000 feet above.
 - b. 6 o'clock, 10 miles, 1,500 feet above.
 - c. 10 o'clock, 6 miles, 1,000 feet above.
 - d. 6 o'clock, 10 miles, 1,500 feet above.
- 8.
- a. Highwind.
 - b. Severe turbulence.
 - c. Gusty surface winds.
 - d. Squall line.
- 9.
- a. Change the flight route.
 - b. Maintain the flight route.
 - c. Resume level 253.
 - d. Resume level 390.
- 10.
- a. Turbulence avoidance.
 - b. Passenger assistance.
 - c. Diversion instruction.
 - d. Ambulance ready.

● Section II

Directions: In this section, there are five exchanges. Listen to the exchanges and then choose a correct answer from the four choices marked A, B, C and D according to what you hear.

- 1.
- a. The pilot expects the controller to provide the information about the windshear.
 - b. The controller hopes the pilot to describe the windshear.
 - c. The pilot hopes the controller to describe the windshear.
 - d. The controller wants the pilot to describe the windshear encountered by the previous plane.
- 2.
- a. To make another straight in approach.
 - b. To go around to find what the trouble is.
 - c. To go around and contact approach on 121.65.
 - d. To go around and try to solve the problem.
- 3.



- a. Resume to the reporting point.
 - b. Resume to the planned alternate.
 - c. Resume to the planned destination.
 - d. Resume to flightlevel 120.
- 4.
- a. Can not climb to 130.
 - b. Can not cross Bekol.
 - c. Can not reach the assigned level due wait.
 - d. Can not reach the assigned level due loading.
- 5.
- a. Fuselage damage.
 - b. Both elevator lost.
 - c. Right fuselage damage.
 - d. Both flaps lost.

● Section .III

Directions : In this section you will hear two passages. Listen to the recording and choose the best answer of each question according to what you have heard.

Passage I

The following questions are based on the passage you have just heard.

- 1.
- a. The crew initiated the TCAS.
 - b. The captain reported to the controller.
 - c. The captain found no indication on the radar screen.
 - d. The captain instructedat once.
- 2.
- a. He found an indication on the screen.
 - b. He instructed the crew to descend to a lower altitude.
 - c. He found no indication on the screen.
 - d. He instructed the crew to turn right to avoid.
- 3.
- a. FL290.
 - b. FL294.
 - c. FL523.
 - d. FL253.
- 4.
- a. To avoid conflict.
 - b. To disengage the autopilot.
 - c. To descend to a lower altitude.
 - d. To resume to own navigation.
- 5.
- a. Report to the controller.
 - b. Resume to own navigation.
 - c. Descend to the original altitude.
 - d. Maintain heading.

Passage II

The following questions are based on the passage you have just heard.



1.
 - a. Wet.
 - b. Sandy.
 - c. Dry.
 - d. Unavailable.
2.
 - a. Runway surface wet.
 - b. Traffic congestion.
 - c. Work in progress.
 - d. Time limit.
3.
 - a. QNH 1001.
 - b. QFE1001.
 - c. QHN1010.
 - d. QFE1010.
4.
 - a. 30 left.
 - b. 36 left.
 - c. 30 right.
 - d. 36 right.
5.
 - a. 03606.
 - b. 03506.
 - c. 30050.
 - d. 35050.

●Section IV

Directions: In this section there are some ATC clearances\instructions or pilot's reports\requests. These statements are spoken only once. In each spoken part some words are missing. Listen carefully and fill the blanks with what you have just heard.

1. GBHJU, an Airbus is becoming about _____ o'clock twelve miles now, another pilot reports the airbus is really looking pretty bad there ahead and to _____, do you see him?
2. Air China 101 is reporting _____. We have just _____ that crossed our course about 100 feet below.
3. GACSD, cleared from B airport to S airport _____ flight planned route, climb and maintain _____, for departure squawk 4356.
4. GOP, code changed and identification _____. Cross BIPOP at 7,200 meters, when ready descend and maintain _____.
5. All stations, B Control. _____ in progress over DACFP at 9,000 meters by Airbus, heading 210 inbound, left traffic. All aircraft below 10,000 meters within _____ avoid this area.

●Section V

Directions: In this section there is an exchange between pilots and controllers. The exchange will be spoken only once. Listen carefully and then complete the table below.

1. East Flight 121 was leaving FL _____.
2. The trouble of East Flight 121 was _____.
3. ATC issued the block levels to East Flight 121 between _____ and _____.