

Nội dung hỏi	Chọn	Nội dung trả lời
2.1. Tên các đoạn dây nối từ móc khoá (Carabiner) đến những sợi dây dù là gì ? Kể tên ?	2.1.a	Nhóm dây (Risers). Nhóm dây A1, A2, B, C.
	2.1.b	Nhóm dây (Risers). Nhóm dây A1, A2, B, C, D.
	2.1.c	Nhóm dây (Risers). Nhóm dây A, B, C, D.
	2.1.d	Câu a, b, c đúng.
2.2. Chúng ta gọi cạnh phía trước cánh dù lượn là gì ?	2.2.a	Thành tiến cánh dù (Leading Edge).
	2.2.b	Thành thoái cánh dù (Trailing Edge).
	2.2.c	Đầu cánh dù (Tip).
	2.2.d	Trục trước cánh dù (Chor).
2.3. Những phần dây dù sau cùng được nối đến cánh dù gọi là dây gì ?	2.3.a	Các dây lái (Control Lines).
	2.3.b	Các dây D (D Lines)
	2.3.c	Các dây B (B Lines).
	2.3.d	Các dây A (A Lines).
2.4. Kể tên 3 loại nguồn gây nguy hại đến cánh dù ?	2.4.a	Tia cực tím (UV), Nhiệt độ, độ ẩm.
	2.4.b	Nhiệt độ, giạt mạnh đột ngột khi điều khiển, ẩm ướt.
	2.4.c	Tia cực tím (UV), ẩm ướt, mòn do ma sát.
	2.4.d	Ẩm ướt, giạt mạnh đột ngột khi điều khiển, mòn do ma sát.
2.5. Kích thước cánh dù sẽ ảnh hưởng như thế nào cho một chuyến bay ?	2.5.a	Cánh dù nhỏ hơn sẽ bay tốc độ nhanh hơn.
	2.5.b	Cánh dù lớn hơn sẽ không ổn định.
	2.5.c	Cánh dù nhỏ hay lớn không ảnh hưởng.
	2.5.d	Câu a, c đúng.
2.6. Hai đầu cánh dù (Tip) gồm các Cell không có cửa mở đón gió, công dụng để làm gì ?	2.6.a	Không cho khí nén động bên trong cánh dù thoát ra ngoài .
	2.6.b	Luôn luôn giữ căng hai đầu cánh dù (Tip) như một túi khí .
	2.6.c	Luôn luôn giữ ổn định hướng bay thẳng (Stabilizer).
	2.6.d	Câu a và b đúng.
2.7. Cơ bản có mấy nhóm dây cho một bên cánh dù. Kể tên các nhóm dây.	2.7.a	3 nhóm dây. A, B, C
	2.7.b	4 nhóm dây. A1, A2, B, C
	2.7.c	4 nhóm dây. A, B, C, D
	2.7.d	Câu a, b, c đúng.
2.8. Thiết bị đo độ cao và tốc độ leo (bằng phương pháp đo áp suất không khí) gọi là gì ?	2.8.a	Baro-meter.
	2.8.b	Vario-meter.
	2.8.c	Alti-meter.
	2.8.d	Airspeed-indicator.
2.9. Một yên ngồi cơ bản dành cho dù lượn (Harness) là một cái rọ khép kín được liên kết bằng các dây đai và các khoá nào ?	2.9.a	2 khoá đùi, 2 khoá hông và dây đai ngồi/ mông.
	2.9.b	2 khoá vai, 2 khoá hông và dây đai ngồi/ mông.
	2.9.c	2 khoá vai, 2 khoá hông và 1 khoá ngực.
	2.9.d	2 móc khoá (Carabiner), 2 khoá hông và 1 khoá ngực.
2.10. Sải cánh dù lượn (Span) được tính như thế nào ?	2.10.a	Là khoảng cách giữa 2 đầu cánh dù (2 Tip).
	2.10.b	Là khoảng cách trung bình giữa 2 đầu cánh dù (2 Tip).
	2.10.c	Là khoảng cách giữa 2 đầu cánh dù (2 Tip) trong khi bay.
	2.10.d	Là khoảng cách giữa trục cánh dù (Chord Line) đến đầu cánh dù (Tip).
2.11. Trục cánh dù (Chord Line) là gì ?	2.11.a	Là khoảng cách trung bình giữa thành tiến (Leading Edge) và thành thoái (Trailing Edge).
	2.11.b	Là chiều dài arifoil tại giữa cánh dù .
	2.11.c	Là chiều dài trung bình của tất cả các airfoil trên cánh dù.
	2.11.d	Là chiều dài arifoil tại 1/4 cánh dù .

3.1. Trong khi bay xuôi gió (Down wind), tốc độ gió thổi vào người phi công như thế nào so với bay ngược gió (Up wind)?	3.1.a	Thối mạnh hơn.
	3.1.b	Thối nhẹ hơn.
	3.1.c	Thối như nhau.
	3.1.d	Thối mạnh hoặc nhẹ hơn tùy vào tốc độ gió mặt đất.
3.2. Một khái niệm rất quan trọng cho môn dù lượn là mối quan hệ giữa tốc độ bay (Air-Speed), tốc độ gió (Wind-Speed) và tốc độ di chuyển (Ground-Speed). Khi bay ngược gió tốc độ di chuyển như thế nào so với tốc độ bay ?	3.2.a	Lớn hơn.
	3.2.b	Nhỏ hơn.
	3.2.c	Nhỏ hơn không (bay lùi) khi tốc độ gió lớn hơn tốc độ bay.
	3.2.d	Câu b, c đúng.
3.3. Trong trường hợp gió thổi từ phía sau tới (Tail Wind). Tốc độ bay như thế nào so với không có gió thổi ?	3.3.a	Lớn hơn.
	3.3.b	Nhỏ hơn
	3.3.c	Bằng.
	3.3.d	Bằng hoặc lớn hơn nếu tốc độ gió lớn hơn tốc độ bay.
3.4. Trong trường hợp gió thổi từ phía sau tới (Tail Wind). Tốc độ di chuyển sẽ như thế nào ?	3.4.a	Tốc độ di chuyển = tốc độ bay + tốc độ gió
	3.4.b	Tốc độ di chuyển = tốc độ bay - tốc độ gió
	3.4.c	Tốc độ di chuyển = tốc độ bay
	3.4.d	Tốc độ di chuyển không thay đổi.
3.5. Cánh dù luôn luôn căng phồng trong khi bay là nhờ yếu tố nào ?	3.5.a	Áp suất không khí bên trong và bay ngược gió.
	3.5.b	Áp suất không khí động bên trong và những đường cong hình dạng Air-foil cánh.
	3.5.c	Áp suất không khí bên trong do lực cản tạo nên.
	3.5.d	Áp suất không khí động bên trong và lực cản.
3.6. Cách thông thường để thay đổi tốc độ bay ?	3.6.a	Thay đổi áp lực kéo trên 2 dây lái (Brake)
	3.6.b	Thay đổi áp lực đạp trên thanh tăng tốc (Speed Bar).
	3.6.c	Thay đổi cùng lúc 2 dây lái và thanh tăng tốc.
	3.6.d	Thay đổi lần lượt 2 dây lái và thanh tăng tốc.
3.7. Trường hợp nào xuất hiện chòng chành cánh dù dẫn đến hiện tượng STALL trong khi bay?	3.7.a	Hai tay lái quá cao làm cho AOA nhỏ và tốc độ bay cao.
	3.7.b	Hai tay lái quá thấp làm cho AOA quá lớn và tốc độ bay quá nhỏ.
	3.7.c	Khi bay qua vùng gió nâng bên vách núi (Ridge Lift).
	3.7.d	Không có trường hợp nào.
3.8. Hiện tượng STALL nguy hiểm như thế nào ?	3.8.a	Mất điều khiển
	3.8.b	Mất cao độ.
	3.8.c	Mất hình dạng cánh dù.
	3.8.d	Câu a, b, c đúng.
3.9. Cho ví dụ tốc độ bay của dù là 20mph, tốc độ gió là 10mph.	3.9.a	Khi bay xuôi gió thì tốc độ di chuyển sẽ là 10mph.
	3.9.b	Khi bay ngược gió thì tốc độ di chuyển sẽ là 10mph.
	3.9.c	Khi bay xuôi gió thì tốc độ di chuyển sẽ là 30mph.
	3.9.d	Câu b, c đúng
3.10. Áp suất khí động bên trong cánh dù phụ thuộc vào những yếu tố nào ?	3.10.a	Bay tốc độ nhanh và số lượng Cell mở và hướng đón gió của các cell mở.
	3.10.b	Bay tốc độ chậm và số lượng Cell mở và hướng đón gió của các cell mở.
	3.10.c	Kích thước cánh dù và kích thước cell mở đón gió.
	3.10.d	Trong lượng Phi công và kích thước cell mở đón gió.
3.11. Góc tấn hoặc góc cánh (Angle Of Attack - AOA) được định nghĩa như thế nào là đúng ?	3.11.a	Góc tạo bởi trục cánh (Chord Length) với trục tầm lượn (Flight Path).
	3.11.b	Góc tạo bởi trục cánh (Chord Length) với phương nằm ngang.
	3.11.c	Góc tạo bởi trục cánh (Chord Length) với trục tầm lượn không đổi.
	3.11.d	Góc tạo bởi trục cánh (Chord Length) với hướng bay
3.12. Bạn hiểu tốc độ Trim-Speed và áp dụng nó như thế nào ?	3.12.a	Là tốc độ nhanh, khi muốn bay tốc độ này cần nâng cao 2 tay (lực kéo dây lái = 0)
	3.12.b	Là tốc độ bình thường, khi muốn bay tốc độ này cần kéo dây lái với 2 tay ngang tai/ mắt.
	3.12.c	Là tốc độ nhanh nhất đối với dù cấp độ cao, khi muốn bay tốc độ này cần nâng cao 2 tay (lực kéo dây lái = 0).
	3.12.d	Câu a, c đúng.

4.1. Khi trải cánh dù chuẩn bị bay phải trải như thế nào so với hướng gió ?	4.1.a	Cánh dù vuông góc với hướng gió
	4.1.b	Cánh dù song song với hướng gió
	4.1.c	Không cần thiết phải song song hay vuông góc với hướng gió.
	4.1.d	Chỉ khi gió mạnh thì trải cánh dù vuông góc với hướng gió.
4.2. Lỗi xảy ra trong quá trình bơm cánh dù có thể dẫn đến sự cố nghiêm trọng cho một chuyến bay, đó là những lỗi gì ?	4.2.a	Dây dù bị thắt nút, xoắn lẫn nhau, có nhánh câ nhỏ rơi và vướng vào.
	4.2.b	Một hoặc hai đầu cánh dù (Tip) bị gấp lại.
	4.2.c	Có một đường rách 10 đến 20Cm trên cánh.
	4.2.d	Câu a, b đúng
4.3. Nên sử dụng phương pháp cất cánh nào trong điều kiện gió khác nhau ?	4.3.a	0 - 3 mph nên dùng kỹ thuật cất cánh thuận (Forward Inflation)
	4.3.b	5 - 10 mph nên dùng kỹ thuật cất cánh ngược (Reverse Inflation)
	4.3.c	5 - 10 mph chỉ dùng kỹ thuật cất cánh ngược (Reverse Inflation)
	4.3.d	Câu a, b đúng & c sai.
4.4. Sau khi bơm dù ngược, bạn nên xoay lại theo hướng nào cho đúng ?	4.4.a	Hướng gió.
	4.4.b	Hướng xuống dốc đồi.
	4.4.c	Vuông góc hướng gió.
	4.4.d	Hướng cần cất cánh.
4.5. Mô tả cách dựng bức tường dù và yêu cầu của bức tường dù tốt nhất trước khi cất cánh bay?	4.5.a	Nâng nhẹ 2 nhóm dây A để đưa cánh dù lên, đồng thời kiểm tra dây dù tốt, sẵn sàng nâng dù lên đỉnh đầu và cất cánh.
	4.5.b	Nâng 2 nhóm dây A để đưa cánh dù lên, kéo/ ðe 2 nhóm dây C để hạ cánh dù xuống.
	4.5.c	Di chuyển bước chân sang bên cánh dù (nếu cần) sao cho cánh dù vuông góc hướng gió, các cell đều mở đón gió, tất cả dây dù được kiểm tra tốt.
	4.5.d	Câu b, c đúng.
4.6. Khi bơm dù thuận (Forward Inflation), bạn nên làm thế nào ?	4.6.a	Nắm giữ các nhóm dây A và các nhóm dây C
	4.6.b	Nắm giữ các nhóm dây A
	4.6.c	Khi gió nhẹ chỉ cần nắm một nhóm dây A trên tay.
	4.6.d	Câu b, c đúng.
4.7. Cách điều khiển để hạ cánh dù xuống khi có gió mạnh	4.7.a	Kéo 1 dây lái để cánh dù đổ về một bên tránh kéo lê trên mặt đất
	4.7.b	Kéo 2 nhóm dây sau cùng (Rear Risers).
	4.7.c	Kéo 2 dây lái nhanh và mạnh để cánh dù đổ sập xuống mặt đất nhanh chóng
	4.7.d	Câu b, c đúng.
4.8. Trường hợp nào được phép tháo cánh dù ra khỏi đai ngồi (tháo ra khỏi 2 móc khoá Carabiner) ?	4.8.a	Trèo lên đồi.
	4.8.b	Đợi đến lượt cất cánh.
	4.8.c	Chỉ tháo khi gió thổi xuôi.
	4.8.d	Chỉ tháo khi rời khỏi đai ngồi.
4.9. Móc khoá (Carabiner) cho dù lượn hiện nay gồm bao nhiêu loại ?	4.9.a	Loại khoá bằng tay
	4.9.b	Loại khoá bán tự động
	4.9.c	Loại khoá tự động
	4.9.d	Câu a, b, c đúng.
4.10. Có 5 bước kiểm tra trước khi bay là gì ?	4.10.a	Harness: Tất cả các khoá, Carabiner, Riser, quick link, dây dù.
	4.10.b	Dù phụ: Tay nắm kéo, vị trí gắn, dây nối dù phụ với harness, nắp dù phụ, các chốt cài.
	4.10.c	Dây dù: Không bị xoắn hoặc vướng nhau, dây lái, cánh dù không rách, không chui lọt vào dây dù. Nón bảo hiểm
	4.10.d	Câu a, b, c đúng.
4.11. Cách giữ cánh dù trên mặt đất trong khi dựng tường dù như thế nào ?	4.11.a	Khi gió mạnh và giạt phải nắm và kéo hết 2 dây lái.
	4.11.b	Khi gió mạnh và giạt hơn và cánh dù bay lên khỏi mặt đất hơn 1 m thì nắm các nhóm dây sau cùng (nhóm C) kéo xuống.
	4.11.c	Khi gió mạnh và giạt hơn và cánh dù bay lên khỏi mặt đất hơn 1 m thì nắm 2 dây lái kéo nhanh và mạnh.
	4.11.d	Câu a, b đúng.
4.12. Cảm nhận cánh dù khi kiting trên đỉnh đầu bằng cách gì ?	4.12.a	Áp lực 2 dây lái và mức độ kéo của cánh dù.
	4.12.b	Áp lực 2 dây lái và ngược nhìn độ nghiêng cánh dù.
	4.12.c	Áp lực 2 dây lái và lực kéo của cánh dù tác động vào 2 Carabiner trên Harness.
	4.12.d	Luôn luôn nhìn cánh dù trên đỉnh đầu.

4.13. Có mấy phương pháp cơ bản kiting cánh dù trên mặt đất ?	4.13.a	Điều khiển thuận đu đưa (trước - sau) bằng 2 dây lái.
	4.13.b	Điều khiển nghịch lắc lư (trái - phải) bằng 2 dây lái.
	4.13.c	Điều khiển thuận và nghịch đu đưa và lắc lư bằng nhóm dây
	4.13.d	Câu a, b, c đúng.
4.14. Khi nâng cánh dù, ta sẽ nâng phần nào lên trước.	4.14.a	Phần giữa cánh dù (Center).
	4.14.b	Cả 2 đầu cánh dù (Tip).
	4.14.c	Cùng lúc toàn bộ cánh dù.
	4.14.d	Câu a, b, c sai.
4.15. Mục đích trải cánh dù hình vòm móng ngựa (horse shoe) để làm gì ?	4.15.a	Nâng phần giữa cánh dù (Center) lên trước.
	4.15.b	Gió lùa vào các cell giữa.
	4.15.c	Ít bị lệch cánh dù.
	4.15.d	Câu a, b, c đúng.
4.16. Khi đeo đai ngồi vào chuẩn bị bay, để tránh sai sót bạn cần thực hiện và lưu ý điểm gì trước tiên ?	4.16.a	2 Carabiner
	4.16.b	2 dây vai
	4.16.c	2 dây khoá đùi
	4.16.d	Dây ngực
4.17. Sau khi triển khai cánh dù và đã kiểm tra mọi thứ hoàn tất, bạn nên gắn nhóm dây vào carabiner thao tác thế nào là phù hợp ?	4.17.a	Xoay người về hướng bay, gắn nhóm dây trái vào carabiner trái, tương tự cho bên phải.
	4.17.b	Xoay người về hướng bay, gắn nhóm dây trái vào carabiner trái sao cho mặt nhóm dây A hướng về phía trước và bên ngoài, tương tự cho bên phải.
	4.17.c	Không xoay người về hướng bay, gắn nhóm dây trái vào carabiner trái, tương tự cho bên phải.
	4.17.d	Câu b, c phù hợp.

5.1. Chọn câu trả lời đúng liên quan đến bơm dù ngược và phóng bay thuận ?	5.1.a	Bơm dù ngược có thể thực hiện với gió nhỏ hơn 5mph.
	5.1.b	Cất cánh thuận có thể thực hiện với gió bằng không.
	5.1.c	Phi công nên học cả 2 phương pháp phóng bay.
	5.1.d	Câu a, b, c đúng.
5.2. Khi phóng bằng phương pháp cất cánh thuận ta sẽ gặp trường hợp nào ?	5.2.a	Khó cất cánh khi gió lớn hơn 5mph
	5.2.b	Khó cất cánh khi gió bằng không.
	5.2.c	Nắm nhóm dây A quá lâu sẽ bị tăng tốc và gấp phía trước cánh dù.
	5.2.d	Thả rời nhóm A quá sớm tạo lực kéo ra phía sau lớn sẽ không cất cánh được.
5.3. Để đặt cánh dù xuống đất trong khi đang kiting, bạn nên làm như thế nào ?	5.3.a	Kéo 1 dây lái cho dù đổ về một phía.
	5.3.b	Kéo 2 nhóm dây C.
	5.3.c	Kéo 2 nhóm dây phía sau cùng.
	5.3.d	Kéo 2 dây ngoài cùng của nhóm A (dây Fold Tip).
5.4. Trong khi bay nên giữ và kéo dây lái như thế nào là vừa đủ ?	5.4.a	Giữ 10Cm lỏng tay, kéo ít nhẹ nhàng 0.5 - 3kg.
	5.4.b	Giữ 10Cm lỏng tay, kéo ít nhẹ nhàng 1 - 6kg.
	5.4.c	Giữ 10Cm lỏng tay, kéo ít nhẹ nhàng 1 - 6kg.
	5.4.d	Cả 3 trường hợp trên.
5.5. Khi chân chuẩn bị tiếp đất (cao độ 0 - 0,6m), Hai tay nắm 2 dây lái thao tác thế nào?	5.5.a	Phải nâng cao 2 tay.
	5.5.b	Phải giữ tốc độ bay bình thường (ngang tầm mắt).
	5.5.c	Phải giữ tốc độ bay chậm nhất (ngang eo).
	5.5.d	Phải hạ thấp và giữ 2 tay xuống phía dưới thực hiện FLARE.
5.6. Trong một chuyến bay khi chúng ta ngồi vào ghế trước sẽ có kết quả thế nào ?	5.6.a	An toàn khi phóng bay ra khỏi vách núi.
	5.6.b	Áp tải trọng vào cánh dù quá sớm bạn sẽ không cảm nhận tình trạng cánh dù đang ở phía trên.
	5.6.c	Áp tải trọng vào cánh dù sớm sẽ giữ cánh dù tự động ổn định (giống quả lắc).
	5.6.d	Áp tải trọng vào cánh dù sớm sẽ không đủ lực nâng bay lên.
5.7. Trong khi kiting cánh dù tại khu vực hạ cánh, bạn nên kiểm tra cái gì trước tiên ?	5.7.a	Điểm an toàn để đặt cánh dù xuống đất.
	5.7.b	Hướng gió và tốc độ gió.
	5.7.c	Lưu thông, Pilot nào sắp hạ cánh.
	5.7.d	Những cánh dù đang cùng Kiting.
5.8. Sau khi đã quan sát hướng bên trái trống trải, mô tả cách hiệu chỉnh lái chuyển hướng sang trái?	5.8.a	Kéo nhẹ nhàng dây lái trái và nâng dây lái phải, quan sát hướng bên trái.
	5.8.b	Kéo nhẹ nhàng dây lái trái và nâng dây lái phải, nghiêng người sang bên trái.
	5.8.c	Kéo nhẹ nhàng dây lái trái và nâng dây lái phải, nghiêng người sang bên trái và quan sát hướng bên trái.
	5.8.d	Kéo nhẹ nhàng dây lái trái và nâng dây lái phải, kiểm tra tốc độ bay cẩn thận.
5.9. Tình huống khẩn cấp khi gặp gió mạnh hay gió giật, chúng ta phải làm gì ?	5.9.a	Nhanh chóng xoay về phía cánh dù và kéo thu 01 dây lái cho đến khi nắm chặt cánh dù.
	5.9.b	Kéo và giữ 2 dây lái cho đến khi cánh dù hạ xuống đất.
	5.9.c	Kéo và giữ 2 nhóm dây sau cùng (nhóm C) cho đến khi cánh dù hạ xuống đất.
	5.9.d	Câu b, c đúng.
5.10. Kỹ thuật PLF (Parachute Landing Fall) khi nào thì nên áp dụng ?	5.10.a	Khi tiếp đất xuôi gió .
	5.10.b	Khi tiếp đất ngang gió .
	5.10.c	Khi gặp tình huống khẩn cấp.
	5.10.d	Câu a, b, c đúng.
5.11. Nếu chúng ta kéo 2 dây lái mạnh đột ngột trong lúc bay, hiện tượng gì xảy ra đầu tiên ?	5.11.a	Xuất hiện đu đưa .
	5.11.b	Cánh dù đổ ra phía sau đồng thời hát bổng người bạn lên phía trước .
	5.11.c	Hạ độ cao nhanh chóng .
	5.11.d	Câu a, b, c đúng.

6.1. Khi có gió mạnh thường kèm theo gió giật (Gust), Hãy nêu 3 thuộc tính của gió giật ảnh hưởng đến an toàn bay ?	6.1.a	Tốc độ gió, hướng gió, biên độ đỉnh gió (Differential).
	6.1.b	Tốc độ gió, góc của hướng gió thay đổi, biên độ đỉnh gió (Differential).
	6.1.c	Biên độ đỉnh gió (Differential); Thời gian đỉnh gió (Sharpness); Tầng xuất đỉnh gió (Frequency)
	6.1.d	Hướng gió, Biên độ đỉnh gió(Differential); Thời gian đỉnh gió (Sharpness).
6.2. Nhiễu động khí (Turbulence) thường hình thành nhiều nhất vào thời điểm nào trong ngày ?	6.2.a	Từ buổi trưa đến cuối buổi chiều
	6.2.b	Từ khi có tia nắng mặt trời đến giữa trưa.
	6.2.c	Trong thời điểm giữa trưa.
	6.2.d	Trong thời điểm đầu buổi chiều.
6.3. Nhiễu động khí cơ học (Mechanical Turbulence) sẽ bị ảnh hưởng như thế nào so với sức gió ?	6.3.a	Khi gió mạnh hơn sẽ làm yếu đi nhiễu động khí cơ học.
	6.3.b	Khi gió mạnh hơn sẽ làm mạnh thêm nhiễu động khí cơ học.
	6.3.c	Khi gió yếu hơn sẽ làm mất đi nhiễu động khí cơ học.
	6.3.d	Câu b và c đúng.
6.4. Thông thường gió thổi lên (Upslope) hay gió thổi xuống (Downslope) được thiết lập tại vùng đồi núi trong ngày theo chu kỳ mặt trời như thế nào ?	6.4.a	Gió thổi lên khi mặt trời lên.
	6.4.b	Gió thổi xuống khi mặt trời xuống.
	6.4.c	Gió ngừng thổi khi giữa trưa.
	6.4.d	Câu a, b đúng.
6.5. Trong điều kiện không gió hoặc gió nhẹ, Loại mây nào sẽ xuất hiện cùng với hiện tượng nhiễu động khí được hình thành ?	6.5.a	Mây tích (Cumulus).
	6.5.b	Mây tầng (Stratus).
	6.5.c	Mây tích (Cumulus) vào buổi sáng và mây tầng (Stratus) vào buổi chiều.
	6.5.d	Câu a, c đúng.
6.6. Kể tên 3 loại nhiễu động khí (Turbulence) mà chúng ta có thể chạm trán khi bay trên không ? - Thermal; - Nhiễu động khí trượt (Shear); - Nhiễu động khí cơ học (Mechanical); - Gió cuộn (Vortex).	6.6.a	Thermal; Nhiễu động khí trượt; Gió cuộn.
	6.6.b	Thermal; Nhiễu động khí cơ học; Gió cuộn.
	6.6.c	Nhiễu động khí trượt; Nhiễu động khí cơ học; Gió cuộn.
	6.6.d	Thermal; Nhiễu động khí trượt; Nhiễu động khí cơ học.
6.7. Nơi nào bạn cho rằng có gió quạt (Rotor) tìm ẩn trong những ngày nhiễu gió ?	6.7.a	Phía khuất gió của rặng cây cao và lớn như cánh rừng.
	6.7.b	Phía trước gió và dưới thấp của một vách núi đứng.
	6.7.c	Phía khuất gió của một vật thể cứng như ngọn núi, căn nhà.
	6.7.d	Câu b, c đúng.
6.8. Khí áp nào sẽ hình thành mây trên diện rộng và mưa ?	6.8.a	Khí áp thấp.
	6.8.b	Khí áp cao.
	6.8.c	Khí áp thấp kèm theo gió giật.
	6.8.d	Khí áp cao kèm theo gió giật.
6.9. Gió được tạo bởi ?	6.9.a	Sự chênh lệch áp suất không khí.
	6.9.b	Sự chênh lệch nhiệt độ trên bề mặt mặt đất.
	6.9.c	Là sự chuyển động của không khí từ vùng lạnh đến vùng ấm.
	6.9.d	Câu a, b, c đúng.
6.10. Gió địa phương (Local Wind) được tạo bởi ?	6.10.a	Sự chênh lệch nhiệt độ trong khu vực nhỏ 15km - 30km.
	6.10.b	Do chu kỳ mặt trời lúc ban ngày.
	6.10.c	Một phần của gió toàn cầu (Global Wind).
	6.10.d	Câu a, b đúng.
6.11. Tại vùng đồi núi, gió được chia làm bao nhiêu loại cơ bản ? Kể tên ?	6.11.a	2 loại. Gió thổi lên (Upslope), gió thổi xuống (Downslope).
	6.11.b	3 loại. Gió thổi lên (Upslope), gió thổi xuống (Downslope), gió mùa.
	6.11.c	4 loại. Gió thổi lên (Upslope), gió thổi xuống (Downslope), gió mùa, gió địa phương (Local Wind).
	6.11.d	2 loại. Gió mùa, gió địa phương (Local Wind)
6.12. Gió biển (Sea Breeze) do những yếu tố cơ bản nào tạo thành ?	6.12.a	Do mặt trời sưởi ấm không khí trên đất liền nhanh hơn ngoài biển.
	6.12.b	Do không khí trên đất liền loãn hơn ngoài biển.
	6.12.c	Do vùng sa mạc gần bờ biển tạo nên.
	6.12.d	Do ảnh hưởng của gió địa phương (Local Wind).

6.13. Vào buổi chiều, sườn núi phía Tây sẽ có gió như thế nào ?	6.13.a	Gió hướng lên (Upslope, Anabatic).
	6.13.b	Gió hướng xuống (Downslope, Catabatic).
	6.13.c	Không có gió.
	6.13.d	Câu b, c đúng.
6.14. Tóm tắt hiện tượng gió thổi lên (Upslope) và gió thổi xuống (Downslope) trong ngày như thế nào ?	6.14.a	Vào ban ngày, vùng trên cao sẽ đón nhận mặt trời sớm hơn, Không khí sẽ ấm hơn và sẽ loãng hơn vùng thấp hoặc thung lũng nên gió sẽ thổi từ vùng thấp lên vùng cao, hình thành gió thổi lên (Upslope).
	6.14.b	Vào cuối ngày, vùng trên cao sẽ nhanh chóng nguội lạnh hơn, không khí sẽ lạnh hơn và sẽ đậm đặc hơn vùng thấp (vùng thấp lúc này đã được bão hoà khí ẩm) nên gió sẽ thổi từ vùng cao xuống vùng thấp, hình thành gió thổi xuống (Downslope).
	6.14.c	Núi cao thì hiện tượng gió thổi lên (Upslope) và thổi xuống (Downslope) có tốc độ gió không đổi.
	6.14.d	Câu a, b đúng và câu c sai.
6.15. Kể tên 3 nhân tố của gió để đáp ứng điều kiện bay dù lượn là gì ?	6.15.a	Sức gió, hướng gió, loại gió thổi lên.
	6.15.b	Sức gió, hướng gió, mức độ nhiễu động khí (Turbulence).
	6.15.c	Sức gió, mức độ nhiễu động khí (Turbulence), loại gió thổi lên.
	6.15.d	Hướng gió, mức độ nhiễu động khí (Turbulence), loại gió thổi lên.
6.16. Gió quẩn (Rotor) là một dạng đặc biệt của hiện tượng gì mà chúng ta không được phép bay vào ?	6.16.a	Gió cuộn (Vortex).
	6.16.b	Đối lưu (Thermal).
	6.16.c	Nhiều động khí - cơ học (Mechanical).
	6.16.d	Nhiều động khí trượt (Shear)
6.17. Có mấy loại nhiễu động khí (Turbulence)? Kể tên ?	6.17.a	4 loại. Nhiều động khí - cơ học (Mechanical); Nhiều động khí - nhiệt động (Thermal); Nhiều động khí - trượt (Shear); Gió cuộn (Vortex).
	6.17.b	4 loại. Gió quẩn (Rotor); Nhiều động khí - nhiệt động (Thermal); Nhiều động khí - trượt (Shear); Gió cuộn (Vortex).
	6.17.c	3 loại. Gió quẩn (Rotor); Nhiều động khí - nhiệt động (Thermal); Gió cuộn (Vortex).
	6.17.d	3 loại. Nhiều động khí - cơ học (Mechanical); Nhiều động khí - nhiệt động (Thermal); Gió cuộn (Vortex).
6.18. Nhìn đàn chim bay lượn trên bầu trời, nó cho ta biết điều gì để an toàn bay ?	6.18.a	Bay lượn với đôi cánh gấp nhỏ lại.
	6.18.b	Bay lượn với đôi cánh duang rộng ra.
	6.18.c	Bay vòng tròn và đang trôi.
	6.18.d	Câu b, c đúng.
6.19. Có bao nhiêu nguồn tạo thành khối khí thăng để bay dù lượn ? Kể tên ?	6.19.a	2 nguồn. Khí nâng bên vách (Ridge Lift); khí đối lưu (Thermal).
	6.19.b	4 nguồn. Khí nâng bên vách (Ridge Lift); Khí đối lưu (Thermal); Khí hội tụ (trong quá trình gió thổi xuống - Downslope hay phía sau ngọn núi lớn); Khí pháp phối (Wave) (khí đi qua những ngọn núi).
	6.19.c	3 nguồn. Khí nâng bên vách (Ridge Lift); Khí đối lưu (Thermal); Khí hội tụ (trong quá trình gió thổi xuống - Downslope hay phía sau ngọn núi lớn).
	6.19.d	3 nguồn. Khí nâng bên vách (Ridge Lift); Khí đối lưu (Thermal); Khí đối lưu (Conversion) trong quá trình đảo ngược vào cuối buổi chiều.
6.20. Có mấy yếu tố ảnh hưởng đến mật độ không khí? Ví dụ ảnh hưởng đến mật độ không khí thấp (khí áp thấp).	6.20.a	3. Cao độ; Nhiệt độ ẩm; Độ ẩm cao.
	6.20.b	3. Cao độ; Nhiệt độ thấp; Độ ẩm cao.
	6.20.c	4. Cao độ; Nhiệt độ ẩm; Độ ẩm cao; áp suất bề mặt thấp.
	6.20.d	4. Cao độ; Nhiệt độ thấp; Độ ẩm cao; áp suất bề mặt thấp.
6.21. Thermal là gì ? Cách hình thành nó ?	6.21.a	Là khối không khí ấm bốc bay lên, nó được hình thành bởi sự nung nóng của mặt đất bên dưới khối không khí đó.
	6.21.b	Là khối không khí ấm bốc bay lên, nó được hình thành bởi sự nung nóng của mặt trời lên khối không khí đó.
	6.21.c	Là khối không khí ấm bốc bay lên, nó được hình thành bởi sự hút lên của mây tích (Cumulus Clud).
	6.21.d	Là khối không khí ấm bốc bay lên, nó được hình thành bởi sự tuần hoàn không khí trong khí quyển.

7.1. Khi đang chạy phóng đi – để cất cánh, bạn nên nhìn hướng nào?	7.1.a	Xuống chân.
	7.1.b	Hướng đường chân trời và một khắc cánh dù.
	7.1.c	Nhìn lên cánh dù.
	7.1.d	Bên trái và bên phải.
7.2. Kiểm tra vòm dù sau khi dựng dù là cần thiết trong trường hợp nào?	7.2.a	Chỉ cất cánh thuận.
	7.2.b	Chỉ cất cánh ngược.
	7.2.c	Cả hai trường hợp cất cánh thuận và ngược.
	7.2.d	Không phải lúc cất cánh thuận hay ngược.
7.3. Cất cánh xuôi gió là nguy hiểm vì sao ?	7.3.a	Vì phải chạy rất nhanh xuống dốc để đạt được vận tốc bay (Air Speed).
	7.3.b	Vì gió thổi xuôi và đè cánh dù xuống đồi.
	7.3.c	Vì gió không thổi vào CELL làm mất áp lực căng trong cánh dù.
	7.3.d	Câu a, b, c đúng.
7.4. Trong trường hợp gió lệch hướng so với mặt dốc của đồi, bạn trải cánh dù như thế nào để cất cánh?	7.4.a	Trải cánh dù song song với hướng gió.
	7.4.b	Trải cánh dù hướng đến hướng gió.
	7.4.c	Trải cánh dù hướng xuống mặt dốc đồi cất cánh.
	7.4.d	Câu b, c đúng.
7.5. Khả năng hoặc trường hợp đổ cánh dù (Collapse) khi cất cánh trong điều kiện nhiễu động gió (Turbulence) xảy ra như thế nào?	7.5.a	ÍT khi
	7.5.b	NHIỀU
	7.5.c	Không xảy ra đối với loại dù cấp độ Beginner (Standar, DHV1)
	7.5.d	Câu b, c đúng.
7.6. Cùng với khả năng xảy ra nhiễu động, mối nguy hiểm nào khi phóng đi trong gió mạnh ?	7.6.a	Không bơm được cánh dù.
	7.6.b	Bị kéo lê.
	7.6.c	Phải chạy nhanh.
	7.6.d	Câu b, c đúng.
7.7. Đại khái, điều kiện nào cất cánh an toàn trên một sườn đồi ?	7.7.a	Dốc sau đó thoải.
	7.7.b	Thoải thoải sau đó dốc.
	7.7.c	Càng dốc càng an toàn.
	7.7.d	Càng thoải thoải (theo tầm lượn) càng an toàn.
7.8. Trường hợp gió lệch hướng so với mặt dốc đồi (ví dụ lệch trái), Bạn xử lý phóng bay đi như thế nào ?	7.8.a	Theo chiều gió thổi tới.
	7.8.b	Lái trái để giữ hướng bay trực diện với hướng gió (bay song song với đồi)
	7.8.c	Lái phải một ít trong khi chạy để hướng dù xuống đồi.
	7.8.d	Lái phải nhiều để chuyển hướng bay xuôi gió nhanh rời khỏi điểm cất cánh.
7.9. Đồi cất cánh mặt dốc lớn, gió lệch hướng (ví dụ lệch trái), Sau khi trải dù theo hướng gió, cánh dù nghiêng so với phương nằm ngang, Bạn xử lý phóng bay như thế nào ?	7.9.a	Lái phải một ít trong khi chạy để hướng dù xuống đồi.
	7.9.b	Lái trái để giữ hướng bay trực diện với hướng gió (bay song song với đồi)
	7.9.c	Nhanh chóng phóng bay đi khi cánh dù vừa cân bằng.
	7.9.d	Di chuyển bên dưới cánh dù và lái để luôn ở trục cánh dù.
7.10. Đồi cất cánh từ thoải đến dốc đứng hoặc vách đứng, khi chạy phóng bay đi cần kéo dây lái như thế nào ?	7.10.a	Giữ nguyên áp lực khi chạy từ đỉnh dốc đến gần dốc đứng hoặc vách đứng.
	7.10.b	Giảm bớt áp lực khi chạy từ đỉnh dốc đến gần dốc đứng hoặc vách đứng.
	7.10.c	Nâng cao tay để tăng tốc độ khi gần tới dốc đứng hoặc vách đứng.
	7.10.d	Tăng áp lực khi gần dốc đứng hoặc vách đứng để cất lên cao thoát ra khỏi vùng nhiễu động khí (Turbulence) nếu có.
7.11. Cất cánh từ đồi dốc đến đoạn thoải, cần xử lý như thế nào ?	7.11.a	Giữ nguyên áp lực khi chạy từ điểm dốc đến hết dốc và đến đoạn thoải.
	7.11.b	Giảm bớt áp lực khi chạy từ đến đoạn thoải để tăng tốc.
	7.11.c	Tăng thêm áp lực khi chạy dốc đứng đến đoạn thoải để tăng lực nâng cất lên khỏi mặt dốc.
	7.11.d	Nâng cao tay để tăng tốc độ khi gần tới đoạn thoải.
7.12. Khi có gió, phải cẩn thận điều gì tại nơi gần vách đứng ?	7.12.a	Nhiều động khí (Turbulence).
	7.12.b	Gió quạt (Rotor).
	7.12.c	Gió nâng mạnh.
	7.12.d	Câu a, b đúng.

8.1. Đoạn đường đáp cuối cùng (Final Approach) chia làm mấy giai đoạn ? Kể tên từng giai đoạn đó ?	8.1.a	2 giai đoạn. Bay bằng; Ngừng bay (Flare).
	8.1.b	3 giai đoạn. Bay nhanh; Bay bằng; Ngừng bay (Flare).
	8.1.c	3 giai đoạn. Bay bằng; Giảm tốc độ cùng cao độ; Ngừng bay (Flare).
	8.1.d	4 giai đoạn. Bay nhanh; Bay bằng; Giảm tốc độ cùng cao độ; Ngừng bay (Flare).
8.2. Có mấy cách chính thiết lập đường hạ cánh ? Kể tên ?	8.2.a	2 cách. DBF (Down wind, Base, Final leg); Hình số 8.
	8.2.b	3 cách. DBF, Hình số 8; Lệch gió (Crosswind Landing).
	8.2.c	4 cách. DBF, Hình số 8, Lệch gió, Suôi gió (Downwind Landing).
	8.2.d	5 cách. DBF, Hình số 8, Lệch gió, Đỉnh núi (Top Landing), Bên sườn đồi (Side-Hill Landing).
8.3. Cách hạ cánh nào là tốt nhất cho chuyến bay cao đầu tiên của bạn ?	8.3.a	DBF (Down wind, Base, Final leg)
	8.3.b	Hạ cánh lệch gió (Crosswind Landing)
	8.3.c	Hạ cánh hình số 8.
	8.3.d	Câu a, c đúng.
8.4. Cách hạ cánh nào phù hợp với gió lớn hơn 8mph (13km/h)?	8.4.a	DBF (Down wind, Base, Final leg)
	8.4.b	Hạ cánh hình số 8.
	8.4.c	Hạ cánh lệch gió (Crosswind Landing)
	8.4.d	Câu b, c đúng.
8.5. Cách hạ cánh nào linh hoạt nhất ?	8.5.a	Hạ cánh hình số 8.
	8.5.b	Hạ cánh trên đỉnh đồi (Top Landing).
	8.5.c	Hạ cánh bên sườn đồi (Side-Hill Landing).
	8.5.d	DBF (Down wind, Base, Final leg)
8.6. Trong trường hợp phải đánh giá độ cao và vị trí khi đang bay, chúng ta phải học cách đánh giá từ cái gì ?	8.6.a	Tốc độ bay.
	8.6.b	Tốc độ di chuyển.
	8.6.c	Góc nhìn 45° .
	8.6.d	Góc cánh (AOA).
8.7. Khi hạ cánh trong gió, bạn sẽ gặp những mối nguy hiểm tiềm tàng nào ?	8.7.a	Nhiều động khí (Turbulence), nơi khuất gió.
	8.7.b	Gió giật (Gust), kéo lê.
	8.7.c	Biến thiên tốc độ gió theo cao độ (Wind Gradient), chướng ngại.
	8.7.d	Câu a, b đúng.
8.8. Hạ cánh trong gió mạnh, chúng ta nên FLARE khi tiếp đất như thế nào ?	8.8.a	Kéo 1/4 Dây lái hay 1/2 dây lái.
	8.8.b	Kéo 3/4 Dây lái.
	8.8.c	Kéo hết tầm dây lái.
	8.8.d	Đủ để dừng tốc độ di chuyển.
8.9. Để hạ cánh an toàn trong gió lệch (Cross wind) đến phút cuối cùng phải lái như thế nào ?	8.9.a	Lái xoay cánh dù theo hướng đáp.
	8.9.b	Giữ nguyên hướng di chuyển đến khi tiếp đất.
	8.9.c	Lái xoay cánh dù về hướng gió.
	8.9.d	Câu a, b đúng.
8.10. Hạ cánh hướng lên đồi thoải thoải (Uphill landing) khó, dễ hay không nên thực hiện ? Vì sao ?	8.10.a	Dễ. Vì gió thổi nâng cánh dù và giảm lực tiếp đất.
	8.10.b	Khó. Vì gió thổi bạn vào vách đồi và lực tiếp đất lớn.
	8.10.c	Không nên. Vì không có tốc độ để duy trì cánh dù bay song song sườn đồi.
	8.10.d	Câu b, c đúng.
8.11. Khi hạ cánh bên sườn dốc (Slope Landing) cần phải kéo -FLARE dây lái như thế nào ?	8.11.a	Kéo Flare dây lái sát bên sườn dốc nhiều hơn.
	8.11.b	Kéo Flare dây lái phía xa sườn dốc nhiều hơn.
	8.11.c	Không kéo Flare vì sẽ nâng bạn cao hơn sườn dốc.
	8.11.d	Kéo đều 2 dây lái (3/4 control) để giảm tốc độ thấp nhất.
8.12. BIG EAR nên thao tác như thế nào trong quá trình đáp?	8.12.a	Có thể thoát khỏi Big-Ear khi cách mặt đất 10m để hãm tốc độ tiếp đất và tăng tầm lượn.
	8.12.b	Không được bỏ ra khi đang ở độ cao từ 01m đến 100m.
	8.12.c	Thoát khỏi Big-Ear ở giai đoạn "giảm tốc độ và cao độ" (gần sắp Flare).
	8.12.d	Câu b, c đúng
8.13. Trường hợp Flare quá sớm (trên cao độ ...m), bạn nên làm tiếp điều gì để giảm thiểu lỗi.	8.13.a	Không được nâng 2 tay lái lên cao trở lại.
	8.13.b	Chỉ nâng 2 tay lái lên tầm 3/4 (ngang eo).
	8.13.c	Chuẩn bị tư thế tiếp đất khẩn cấp PLF.
	8.13.d	Câu a, b, c đúng.

Paragliding Training - Test

8.14. Khi hạ cánh hướng xuống đồi (Down-Hill Landing), mọi người thường mắc lỗi gì ?	8.14.a	Kéo Flare 2 dây lái quá sớm
	8.14.b	Không kéo Flare vì sẽ nâng bạn cao hơn sườn dốc.
	8.14.c	Để tốc độ bay quá nhanh hơn mức bình thường.
	8.14.d	Điều chỉnh tốc độ bay quá chậm (3/4 Control).
8.15. Khi bay trong điều kiện gió 10mph, bạn xác định điểm hạ cánh như thế nào khi bay xuôi gió/ Ngược gió/ ngang gió ?	8.15.a	Điểm hạ cánh gần hơn khi bay ngược gió.
	8.15.b	Điểm hạ cánh xa hơn khi bay xuôi gió.
	8.15.c	Điểm hạ cánh không đổi khi bay ngang gió.
	8.15.d	Câu a, b, c đúng.
8.16. Khi hạ cánh xuôi gió có nguy hiểm hay không ? Cần yêu cầu gì trước tiên ?	8.16.a	Nguy hiểm khi gió lớn. Cần giữ tốc độ nhỏ nhất (3/4 Control) để lực tiếp đất nhỏ nhất.
	8.16.b	Không nguy hiểm khi gió nhẹ. Cần giữ tốc độ bay nhỏ (1/2 Control) để lực tiếp đất nhỏ nhất có thể.
	8.16.c	Không nguy hiểm khi gió nhẹ. Cần chuẩn bị tư thế chạy nhanh khi tiếp đất.
	8.16.d	Nguy hiểm. Không nên thực hiện.

9.1. Làm cách nào để khi bay luôn giữ được áp lực trong cánh dù ?	9.1.a	Nâng cao 2 dây lái để tăng tốc độ bay.
	9.1.b	Bay chậm với áp lực dây lái trên tay.
	9.1.c	Bay nhanh với áp lực dây lái trên tay.
	9.1.d	Bay với tốc độ cực chậm với lực căng lớn trên 2 dây lái (3/4 dây lái - ngang hông).
9.2. Tay cầm dây lái ở vị trí nào để bay được tốc với tầm lượn xa nhất (Best Glide Speed)?	9.2.a	Ngang eo (3/4 dây lái).
	9.2.b	Ngang vai (1/2 dây lái).
	9.2.c	Ngang tai hoặc mắt (1/4 dây lái)
	9.2.d	Ngang đỉnh đầu (0 kéo dây lái).
9.3. Những nguy hiểm có thể xảy ra khi bay với dây lái kéo quá sâu hay quá căng (3/4 dây lái - ngang hông) ?	9.3.a	Chỉ bị STALL
	9.3.b	Chỉ bị SPIN
	9.3.c	STALL hoặc SPIN
	9.3.d	Không xuất hiện nếu là phi công nhiều kinh nghiệm.
9.4. Làm thế nào để ngăn cản cánh dù bay vọt phía trước sau khi phục hồi tình trạng FULL STALL ?	9.4.a	Nâng cao tay không kéo 2 dây lái.
	9.4.b	Kéo và giữ 2 dây lái ngang tai/ mắt (1/4 dây lái) để giảm tốc độ bay và giảm dần đu đưa.
	9.4.c	Kéo và giữ 2 dây lái ngang vai (1/2 dây lái) để giảm tốc độ bay chậm nhất và giảm dần đu đưa.
	9.4.d	Kéo thêm 2 dây lái tại thời điểm thích hợp lúc cánh dù bay vọt ra phía trước 30° hay hơn.
9.5. Thể hiện dấu hiệu nào cho thấy sắp xảy ra tình trạng FULL STALL?	9.5.a	Tốc độ bay nhỏ, rung động cánh dù, mất áp lực dây lái, cảm giác lặng người.
	9.5.b	Tốc độ bay nhỏ, mất áp lực dây lái, rơi bật ngựa.
	9.5.c	Tốc độ bay nhỏ, mất áp lực dây lái, rơi thẳng đứng.
	9.5.d	Tốc độ bay nhỏ, mất áp lực dây lái, rung động cánh dù, rơi bật ngựa.
9.6. Những dấu hiệu của DEEP STALL là gì ?	9.6.a	Rơi xoắn ốc, cánh dù không căng.
	9.6.b	Tăng tốc độ rơi, không có tốc độ bay.
	9.6.c	Rơi thẳng đứng, cánh dù bay và lắc lư trên đỉnh đầu.
	9.6.d	Rơi thẳng đứng, cánh dù bay xoắn ốc trên đỉnh đầu.
9.7. Điều quan trọng nhất trước khi xoay chuyển hướng bay (trái/ phải) là gì?	9.7.a	Phải kéo dây lái trước.
	9.7.b	Phải kết hợp kéo dây lái một bên và nâng dây lái bên còn lại.
	9.7.c	Phải kết hợp kéo dây lái một bên và nâng dây lái bên còn lại và nghiêng người bên cần xoay chuyển hướng.
	9.7.d	Hướng cần xoay phải trống trải.
9.8. Chuyển hướng hiệu quả (Efficient Turn) được thực hiện như thế nào để không rơi vào tầm STALL ?	9.8.a	Thực hiện kéo và nhả dây lái chậm.
	9.8.b	Thực hiện kéo và nhả dây lái ít.
	9.8.c	Thực hiện kéo dây lái ít và nhả bên dây lái nhiều.
	9.8.d	Câu b, c đúng.
9.9. Tình huống nguy hiểm khi một bên cánh dù bị STALL, lúc này cánh dù quay nhanh đột ngột được gọi là gì ?	9.9.a	SPIN
	9.9.b	SPIRAL
	9.9.c	DEEP STALL
	9.9.d	FULL STALL
9.10. SPIRAL là dạng nào khi dù bay trên không ?	9.10.a	SPIRAL là một dạng của SPIN.
	9.10.b	SPIRAL là một dạng lái chuyển hướng hiệu quả với góc nghiêng nhiều và tốc độ cao hay gọi là "xoắn bổ nhào" (Diving Turn).
	9.10.c	SPIRAL là một dạng của STALL nhưng với tốc độ chậm.
	9.10.d	Câu a, b đúng.
9.11. Khi bay trên cao, bạn cần phải quan sát cẩn thận những gì?	9.11.a	Vị trí và hiện tượng xung quanh.
	9.11.b	Vị trí và những cánh dù đang bay cùng.
	9.11.c	Vị trí và tốc độ bay.
	9.11.d	Vị trí và tình trạng cánh dù.
9.12. Trong lúc đang bay (có nhiều người) hay gần vách đồi, khi cánh dù bị gấp một bên bạn cần phải làm gì trước tiên ?	9.12.a	Điều chỉnh để khống chế bay lệch hướng.
	9.12.b	Kéo dây lái nhiều và nhanh (PUMP) bên cánh dù bị gấp để phục hồi cánh dù.
	9.12.c	Nghiêng người nhiều sang phía cánh dù không bị gấp để nó bung ra trở lại.
	9.12.d	Kéo dây lái bên không bị gấp để giữ hướng bay thẳng.

9.13. Mô tả BIG-EAR, và mục đích sử dụng ?	9.13.a	2 Đầu cánh gấp lại, để nhanh chóng giảm cao độ.
	9.13.b	2 Đầu cánh gấp lại, để tăng tốc độ bay.
	9.13.c	2 Đầu cánh gấp lại, để tăng tốc độ bay thoát ra khỏi vùng nhiễu động khí (Turbulence).
	9.13.d	2 Đầu cánh gấp lại, để nhanh chóng giảm cao độ thoát ra khỏi vùng khí thẳng quá mức độ.
9.14. Khi cánh dù bay ra phía sau, để nhận biết xu hướng đó bạn nên cảm nhận từ yếu tố gì ?	9.14.a	Luôn luôn ngược nhìn lên trên cánh dù.
	9.14.b	Quan sát đường chân trời.
	9.14.c	Từ áp lực 2 dây lái căng hơn vì lúc đó góc tấn (Angle Of Attack - AOA) lớn.
	9.14.d	Câu b, c đúng.
9.15. Khi cánh dù bay ra phía trước, để nhận biết xu hướng đó bạn nên cảm nhận từ yếu tố gì ?	9.15.a	Từ áp lực 2 dây lái lỏng hơn vì lúc đó góc tấn (Angle Of Attack - AOA) nhỏ.
	9.15.b	Luôn luôn ngược nhìn lên trên cánh dù.
	9.15.c	Quan sát đường chân trời.
	9.15.d	Câu a, c đúng.
9.16. Mô tả 2 cách điều khiển giảm và ngừng hiện tượng đu đưa (trước - sau) ?	9.16.a	Cách 1: Bay tốc độ nhanh, nâng cao dây lái (0 dây lái); Cách 2: Kéo dây lái khi cánh dù bay vọt ra phía trước hoặc thả dây lái khi cánh dù bay ngược ra phía sau.
	9.16.b	Cách 1: Bay tốc độ chậm, kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái); Cách 2: Kéo dây lái khi cánh dù sắp bay vọt ra phía trước hoặc thả dây lái khi cánh dù sắp bay ngược ra phía sau.
	9.16.c	Cách 1: Bay tốc độ chậm, kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái); Cách 2: Kéo dây lái khi cánh dù bay vọt ra phía trước hoặc thả dây lái khi cánh dù bay ngược ra phía sau.
	9.16.d	Cách 1: Bay tốc độ bình thường, kéo dây lái ngang tai/ mắt (1/4 dây lái); Cách 2: Kéo dây lái khi cánh dù bay vọt ra phía trước hoặc thả dây lái khi cánh dù bay ngược ra phía sau.
9.17. Khi bay vào nhiễu loạn khí (Turbulence) hay sau khi lái chuyển hướng quá gấp sẽ bị tình trạng lắc lư hai bên (trái - phải). Trình bày cách khống chế hiện tượng này ?	9.17.a	Bay tốc độ chậm, kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái) sẽ giảm dần lắc lư.
	9.17.b	Nghiêng người sang bên cánh dù cao.
	9.17.c	Kéo dây lái bên cánh dù cao để đưa cánh dù về vị trí cân bằng.
	9.17.d	Kéo dây lái bên cánh dù thấp khi ta vừa di chuyển về điểm dưới cánh dù.
9.18. Cách bay tốc độ chậm (Slow Speed) hay thường gọi ... (Minimum Sink Speed) ?	9.18.a	Không kéo dây lái (0 dây lái).
	9.18.b	Kéo dây lái ngang tai/ mắt (1/4 dây lái).
	9.18.c	Kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái).
	9.18.d	Kéo dây lái ngang hông (3/4 dây lái).
9.19. Cách bay tốc độ nhanh (Fast Speed) ?	9.19.a	Không kéo dây lái (0 dây lái) đối với dù thể hệ trước hoặc phải đạp Speed Bar đối với dù thể hệ sau.
	9.19.b	Kéo dây lái ngang tai/ mắt (1/4 dây lái).
	9.19.c	Kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái).
	9.19.d	Kéo dây lái ngang hông (3/4 dây lái).
9.20. Cách bay tốc độ với tầm lượn tốt nhất (Best Glide Speed) ?	9.20.a	Không kéo dây lái (0 dây lái).
	9.20.b	Kéo dây lái ngang tai/ mắt (1/4 dây lái).
	9.20.c	Kéo dây lái ngang vai (1/2 dây lái).
	9.20.d	Kéo dây lái ngang hông (3/4 dây lái).
9.21. Khi FULL STALL xảy ra, cần đặc biệt lưu ý vấn đề gì trong quá trình phục hồi cánh dù ?	9.21.a	Đầu cánh dù chui vào dây dù (Caravat).
	9.21.b	Hiện tượng đu đưa.
	9.21.c	Cánh dù sẽ không căng phồng trở lại.
	9.21.d	Không được nâng cao 2 tay để lấy lại áp lực dây lái.
9.22. DEEP STALL là tình trạng cánh dù căng phồng và rơi thẳng đứng. Cách thoát khỏi tình trạng đó ?	9.22.a	Kéo nhóm dây phía trước (A Risers) hoặc đạp Speed Bar để cánh dù bay vọt ra phía trước.
	9.22.b	Nâng cao dây lái tăng tốc độ để cánh dù bay vọt ra phía trước.
	9.22.c	Kéo và nhả dây lái làm biến động tốc độ để cánh dù bay vọt ra phía trước.
	9.22.d	Sử dụng dù phụ ngay khi xảy ra tình trạng Deep Stall.

9.23. Kể ra các nguyên nhân có thể gây ra tình trạng DEEP STALL ?	9.23.a	Khi lái chuyển hướng kéo dây lái chậm và quá nhiều.
	9.23.b	Thả lực căng quá chậm các dây nhóm B khi thoát khỏi tình trạng B-Lines STALL..
	9.23.c	Khôi phục cánh dù khi BIG EAR không đúng cách.
	9.23.d	Câu a, b, c đúng.
9.24. Khi dù rơi vào SPIN sẽ mất độ cao đột ngột, trường hợp nào bạn phải triển khai dù dự phòng ?	9.24.a	Độ cao 150m
	9.24.b	Mất phương hướng.
	9.24.c	Các nhóm dây bị xoắn do cánh dù xoay đột ngột.
	9.24.d	Câu a, b, c đúng.
9.25. Sau khi đã quan sát hướng bên trái không có chướng ngại vật. Có mấy cách lái chuyển hướng ? Cách nào là hiệu quả nhất ?	9.25.a	1 cách. Kéo dây lái bên trái là hiệu quả nhất.
	9.25.b	2 cách. Cách kéo dây lái bên trái và nâng dây lái bên phải là hiệu quả nhất
	9.25.c	3 cách. Cách kéo dây lái bên trái và nâng dây lái bên phải và nghiêng người sang bên trái là hiệu quả nhất.
	9.25.d	3 cách. Cách kéo dây lái bên trái và nâng dây lái bên phải là hiệu quả nhất.
9.26. Khi dây lái mất tác dụng (bị rơi khỏi tay lái hay bị đứt), bạn có mấy cách để điều khiển lái cánh dù về điểm hạ cánh an toàn ?	9.26.a	Lái nghiêng người (Weight Shift).
	9.26.b	Kéo nhóm dây phía trước (A Risers).
	9.26.c	Kéo nhóm dây phía sau (C/ D Risers).
	9.26.d	Kết hợp nhóm dây phía sau (C/ D Risers) và nghiêng người (Weight Shift).
9.27. Lần đầu tiên thực hiện xoay 360° (Circle) với cánh dù nghiêng ít (20°), cần quan tâm đến vấn đề gì ?	9.27.a	Chóng mặt.
	9.27.b	Trời dạt khi có gió.
	9.27.c	Mất tầm nhìn đến vùng hạ cánh.
	9.27.d	Câu a, b, c đúng.
9.28. Mục tiêu của kỹ thuật bay Crabbing được áp dụng trong trường hợp bay lệch gió là gì ?	9.28.a	Bay thẳng đến điểm cần đến.
	9.28.b	Bay tránh vách đồi hoặc núi (Ridge Soaring).
	9.28.c	Hạ cánh trong gió lệch (Crosswind Landing).
	9.28.d	Cả 3 câu a, b, c đúng.
9.29. Có 2 mối nguy hiểm khi bay trong điều kiện gió mạnh.	9.29.a	Khó thâm nhập và bị thổi lùi vào vùng nguy hiểm.
	9.29.b	Khó thâm nhập và khó điều khiển do nhiễu loạn khí (Turbulence).
	9.29.c	Tốc độ quá nhanh khi bay xuôi gió và bị thổi lùi khi bay ngược gió.
	9.29.d	Lúc cất cánh và hạ cánh.
9.30. Nơi nào trên dãy núi có hiện tượng Venturis thì nơi đó gió sẽ mạnh hơn rất nhiều ?	9.30.a	Trên đỉnh núi.
	9.30.b	Tại mặt đón gió phía trước dãy núi.
	9.30.c	Tại vùng thoát gió của dãy núi như eo núi (giữa 2 đỉnh núi), ngoài bìa dãy núi.
	9.30.d	Câu a, c đúng.
9.31. Khi bay vào vùng nhiễu động khí (Turbulence), dễ bị gấp đầu cánh dù và rơi vào vướng Cravat. Bạn nên làm thế nào ngoài việc nghiêng người và kéo dây lái bên không vướng để giữ hướng bay hoặc giảm tốc độ xoay ?	9.31.a	Kéo bơm dây lái phía bên đầu cánh bị vướng.
	9.31.b	Kéo sợi dây dù phía bên đầu cánh bị vướng (Dây B ngoài cùng).
	9.31.c	Nếu không khôi phục được đầu cánh dù bị vướng thì kéo gấp bên cánh dù còn lại để tránh xoay vòng tròn .
	9.31.d	Câu a, b, c đúng.

10.1. Lỗi nguy hiểm nhất khi cất cánh là quên cài khóa dù. Quá trình nào bị bỏ quên để xảy ra tình huống này?	10.1.a	Quá trình kiểm tra trước khi bay
	10.1.b	Quá trình mang harness trước khi trải cánh dù.
	10.1.c	Quá trình tháo harness trong khi đợi gió cất cánh.
	10.1.d	Câu a, b, c đúng.
10.2. Nên thử bao nhiêu trường hợp trên cùng 1 chuyến bay khi có dù mới, điểm bay mới, điều kiện bay mới ?	10.2.a	Nên thử 01 trường hợp.
	10.2.b	Chỉ được phép thử 01 trường hợp.
	10.2.c	Thời tiết thuận lợi có thể thử 2 trường hợp cùng lúc.
	10.2.d	Câu a, b, c sai.
10.3. Sắp xếp thứ tự từ ít nguy hiểm đến nguy hiểm nhất trong trường hợp phải hạ cánh khẩn cấp: a. Mặt nước (sông/ hồ). b. Dây điện. c. Cây rụng lá. d. Công trình, toà nhà. e. Mặt biển có sóng. f. Cây thông ./.	10.3.a	c a f d e b
	10.3.b	c e a d f b
	10.3.c	c e a f d b
	10.3.d	c a e f b d
10.4. Khi sử dụng dù dự bị trong trường hợp nguy hiểm. Tình huống nguy hiểm sẽ qua khi dù dự bị bung ra và mở hoàn toàn. Đúng/ Sai, Giải thích ?	10.4.a	Sai, Vì phải thu hết dù chính thì mới an toàn.
	10.4.b	Đúng, Vì dù phụ sẽ giúp hãm bớt tốc độ rơi khi tiếp đất còn lại (-1m/s) đến (-3m/s)
	10.4.c	Đúng, Vì dù phụ sẽ giúp hãm bớt tốc độ rơi khi tiếp đất còn lại (-4m/s) đến (-6m/s)
	10.4.d	Đúng, Vì dù phụ sẽ giúp hãm bớt tốc độ rơi khi tiếp đất còn lại (-4m/s) đến (-6m/s) và luôn luôn theo chiều thẳng đứng.
10.5. Phi công khi bay vào cùng một cột khí đối lưu (Thermal) thì luật ưu tiên như thế nào ?	10.5.a	Là phi công dù lượn có quyền ưu tiên khi nào anh ta còn thấp.
	10.5.b	Tất cả có quyền ưu tiên khi nào anh ta còn thấp.
	10.5.c	Câu a đúng và b sai.
	10.5.d	Câu a, b đúng.
10.6. Khi muốn vượt qua một dù khác khi bay trong điều kiện Ridge-Soaring, ta sẽ bay như thế nào đúng luật ?	10.6.a	Luôn luôn bay vượt bên trái.
	10.6.b	Bay vượt bên phía sườn đồi Ridge-Soaring vì dù kia có thể đột ngột chuyển hướng xoay ra ngoài.
	10.6.c	Bay vượt bên ngoài sườn đồi Ridge-Soaring vì bên trong không đủ khoảng cách an toàn.
	10.6.d	Câu b, c đúng.
10.7. Phi công dù lượn hoạt động bay lượn trong những không phận nào ?	10.7.a	Được phép bay trong vùng E, F, G.
	10.7.b	Không được phép bay trong vùng A, B, C, D, Vùng giới hạn và cấm bay.
	10.7.c	Chỉ được phép bay trong vùng E, F, G.
	10.7.d	Câu a, b đúng
10.8 Luật ưu tiên cho dù lượn khi bay trên không như thế nào ?	10.8.a	Ưu tiên cho dù nào ra dấu hiệu chọn hướng bay trước.
	10.8.b	Ưu tiên cho dù bay từ bên phải tới khi bay cắt nhau (giống luật giao thông đường bộ).
	10.8.c	Ưu tiên cho dù bay thấp (vì họ không nhìn thấy phi công đang bay bên trên).
	10.8.d	Câu b, c đúng.
10.9. Luật lưu thông của dù lượn ? (nói tóm lược)	10.9.a	Lái tránh bên phải khi bay đối đầu nhau (giống luật giao thông đường bộ).
	10.9.b	Bay vượt bên phải khi bay song song nhau (Ngược với luật giao thông đường bộ)
	10.9.c	Không bay trực tiếp bên trên hoặc bên dưới dù khác trong khoảng cách nhỏ hơn 10m.
	10.9.d	Cả 3 câu a, b, c Đúng và 2 luật ưu tiên cho dù bên phải và bên dưới.
10.10. Khi bay Thermal-Soaring, trình bày luật ưu tiên như thế nào ?	10.10.a	Ưu tiên cho dù nào tìm và bắt được thermal (vì họ chỉ bay xoay vòng nên không theo đúng giao thông).
	10.10.b	Ưu tiên cho dù bay ở bên dưới (vì họ không nhìn thấy phi công đang bay bên trên).
	10.10.c	Ưu tiên cho dù tìm được thermal và thiết lập chiều xoay vòng cố định.
	10.10.d	Câu a, b đúng.

10.11. Khi bay Ridge-Soaring, trình bày luật ưu tiên như thế nào ?	10.11.a	Ưu tiên cho dù bay bên trong vách Ridge (vì họ không có đường tránh nếu mất độ cao).
	10.11.b	Ưu tiên cho dù nào đang bay mà bên phải là vách Ridge.
	10.11.c	Ưu tiên cho dù bay ở bên dưới (vì họ không nhìn thấy phi công đang bay bên trên).
	10.11.d	Câu a, b, c đúng.
10.12. Trong lúc bay Ridge-Soaring gặp trường hợp gió mạnh bạn không thể bay về phía trước, quyết định của bạn như thế nào để hạ cánh an toàn ?	10.12.a	Nếu trên núi có điểm hạ cánh an toàn, giữ nguyên hướng bay ngược gió, hạ thấp độ cao và đáp trên đỉnh núi.
	10.12.b	Nếu trên núi không có điểm hạ cánh an toàn, Thực hiện tăng tốc độ bay bằng cách BIG-EAR hay đạp Speed bar và đáp trên đỉnh núi.
	10.12.c	Nếu trên núi không có điểm hạ cánh an toàn, bay xuôi gió với tốc độ chậm với áp lực trên dây lái 2kg ngang vai (1/2 dây lái) để bay ra xa núi nhất và tìm điểm hạ cánh an toàn.
	10.12.d	Câu a, b, c đúng.
10.13. Khi dù phụ đã bung và căng phồng nhưng dù chính vẫn còn tác dụng bay tốt, chúng ta nên xử lý thế nào an toàn nhất ?	10.13.a	Tiếp tục bay bằng dù chính trong khi kéo và thu dù phụ về .
	10.13.b	Tiếp tục bay bằng dù chính trong khi vẫn để dù phụ phía sau .
	10.13.c	Lái dù chính ra xa dù phụ, kéo nhóm dây B hoặc C làm đổ cánh dù và thu nó về.
	10.13.d	Không xử lý, giữ nguyên tình trạng cho đến khi tiếp đất .

11.1. Liệt kê ít nhất 3 yếu tố sẽ thay đổi khi sử dụng cánh dù bay nhiều giờ:	11.1.a	Vải thấp khí; Vải dẫn; Dây dù dẫn .
	11.1.b	Vải thấp khí; Vải dẫn; Vải bạt màu .
	11.1.c	Vải thấp khí; Vải dẫn; Các đường may dẫn .
	11.1.d	Vải thấp khí; Dây dẫn; Các đường may dẫn .
11.2. Bạn có thể thực hiện sửa chữa những hư hỏng đơn giản nào trên cánh dù ?	11.2.a	May vá vách Rib khi nó rách rời .
	11.2.b	Thắt nổi vải dây dù bị đứt .
	11.2.c	Dán vết rách nhỏ hơn 10 Cm bằng vải keo .
	11.2.d	May vá vết rách dài hơn 20 Cm.
11.3. Khi nào nên kiểm tra hoặc thay dây dù?	11.3.a	Sau 50 giờ bay (phơi ngoài nắng), bị dẫn, thấm nước biển.
	11.3.b	Sau 100 giờ bay (phơi ngoài nắng), bị dẫn, thấm nước biển.
	11.3.c	Bị dẫn và thấm nước biển.
	11.3.d	Không thay.
11.4. Vật rơi bên trong cánh dù sẽ động lại phía sau gây ảnh hưởng thế nào (ví dụ mỗi bên có 1 Kg) ?	11.4.a	Tăng tải trọng nên bay nhanh hơn .
	11.4.b	Chia phần sức nặng kéo dây lái nên bay chậm hơn .
	11.4.c	Thay đổi hình dạng airfoil nên không ổn định khi bay .
	11.4.d	Không ảnh hưởng vì gia tăng trọng lượng không đáng kể .
11.5. Vấn đề quan trọng nhất khi mua dù là: a. Giá tiền. b. Nước sản xuất. c. Kích thước (Size). d. Cấp độ kỹ năng (Skill).	11.5.a	Kích thước và cấp độ kỹ năng.
	11.5.b	Kích thước và giá tiền.
	11.5.c	Cấp độ kỹ năng và nước sản xuất.
	11.5.d	Cấp độ kỹ năng và giá tiền.
11.6. Nếu kích thước dù phụ nhỏ hơn nhiều so với trọng lượng của bạn, chuyện gì sẽ xảy ra khi bạn sử dụng nó ?	11.6.a	Hạ độ cao rất chậm và tiếp đất nhẹ nhàng.
	11.6.b	Hạ độ cao rất đột ngột và tiếp đất rất nặng.
	11.6.c	Lắc lư mạnh và không ổn định.
	11.6.d	Câu b, c đúng.
11.7. Dù phụ nên gấp lại sau thời gian mấy tháng: 3 tháng, 6 tháng, 9 tháng, 12 tháng ?	11.7.a	12 tháng
	11.7.b	9 tháng
	11.7.c	6 tháng
	11.7.d	3 tháng
11.8. Khi dù phụ đã căng phồng, bạn phải làm gì trước tiên ?	11.8.a	Dù chính không vướng vào dù phụ thì để nguyên tình trạng đến khi tiếp đất.
	11.8.b	Dù chính vướng vào dù phụ tìm cách tháo và lái dù chính ra .
	11.8.c	Thu thật nhanh dù chính về bằng mọi cách.
	11.8.d	Câu a và b đúng .
11.9. Sau khi ném dù phụ ra khỏi tay cách xa dù chính, bạn phải làm gì tiếp theo để dù phụ căng phồng ?	11.9.a	Nắm và giật mạnh dây liên kết dù phụ với harness.
	11.9.b	Thu thật nhanh dù phụ về và ném lại lần nữa.
	11.9.c	Thu thật nhanh dù chính về bằng mọi cách.
	11.9.d	Câu a, b đúng .
11.10. Sau mỗi lần tập ném dù phụ bằng hệ thống mô phỏng (Simulator), bạn nên ghi nhận những điểm gì ?	11.10.a	Thời gian tháo và néo dù phụ ra khỏi tay.
	11.10.b	Khoảng cách ném dù phụ.
	11.10.c	Thời gian dù phụ căng phồng.
	11.10.d	Câu a, b đúng .
11.11. Đối với cánh dù sơ cấp (Beginer) có ít hơn 30 Cell trong khi cánh dù cao cấp (Advance) có hơn 70 cell. Mục đích làm nhiều cell trên cánh dù cao cấp ?	11.11.a	Vạch rõ và giữ ổn định hình dạng airfoil tốt hơn.
	11.11.b	Giữ đều áp lực khí động trong cánh dù.
	11.11.c	Giữ hình dạng cánh dù thon hơn (tỉ số AR lớn).
	11.11.d	Câu a và c đúng.
11.12. Thời hạn sử dụng cánh dù ?	11.12.a	300 giờ bay phải bỏ.
	11.12.b	300 giờ bay, tùy vào điều kiện bay.
	11.12.c	300 giờ bay, tùy vào điểm bay cao hay thấp (nhiều tia cực tím UV).
	11.12.d	300 giờ bay, tùy vào thời gian phơi cánh dù ngoài tia nắng mặt trời.
11.13. Để kiểm tra độ thấm khí trên cánh dù sau thời gian sử dụng, chúng ta nên làm thế nào ?	11.13.a	Sử dụng máy đo độ thấm khí tại vị trí 1/2 phía trước giữa cánh dù .
	11.13.b	So sánh độ thấp khí (bằng cách thổi/ hút hơi) tại vị trí mặt trên phía sau đầu cánh dù với vị trí 1/2 phía trước mặt trên giữa cánh dù .
	11.13.c	So sánh độ thấp khí (bằng cách thổi/ hút hơi) tại 2 vị trí mặt trên và mặt dưới 1/2 phía trước giữa cánh dù .
	11.13.d	Câu a, b đúng .

12.1. Hình dạng Airfoil của cánh dù được đặt tại vị trí nào trên cánh dù ?	12.1.a	Mặt trên cánh dù.
	12.1.b	Mặt dưới cánh dù.
	12.1.c	Giữa cánh dù.
	12.1.d	Vách ngăn từng cell (Rib).
12.2. Lực nâng (LIFT) của một airfoil như thế nào ?	12.2.a	Vuông góc với luồng không khí thổi qua nó.
	12.2.b	Vuông góc với phương nằm ngang.
	12.2.c	Song song với luồng không khí thổi qua nó.
	12.2.d	Vuông góc với trục airfoil (Chord Line).
12.3. Lực cản (DRAG) của một airfoil như thế nào ?	12.3.a	Vuông góc với luồng không khí thổi qua nó.
	12.3.b	Vuông góc với phương nằm ngang.
	12.3.c	Song song với luồng không khí thổi qua nó.
	12.3.d	Vuông góc với trục airfoil (Chord Line).
12.4. Tỉ số giữa lực nâng và lực cản (L/D) thì luôn luôn bằng với ?	12.4.a	Tầm lượn (Khoảng cách bay/ độ cao) trong điều kiện không gió.
	12.4.b	Tốc độ phương ngang / Tốc độ phương dọc.
	12.4.c	Tốc độ bay / Tốc độ dọc.
	12.4.d	Câu a, b, c đúng.
12.5. Trên cánh dù lượn có bao nhiêu loại lực cản (DRAG) ? Kể tên ?	12.5.a	2 loại. Lực cản ký sinh (do ma sát không khí lên bề mặt cánh dù và do lực cản hình dạng như harness, pilot, dây dù, ...); Và lực cản khí động học phía 2 bên đầu cánh dù (Vortex).
	12.5.b	1 loại. Lực cản khí động học phía 2 bên đầu cánh dù (Vortex).
	12.5.c	2 loại. Lực cản ký sinh (do ma sát không khí lên bề mặt cánh dù Và lực cản khí động học phía 2 bên đầu cánh dù (Vortex).
	12.5.d	1 loại. Là hợp lực của các vector có chiều ngược với luồng khí .
12.6. Tỉ số AR là tỉ số của thành phần nào ?	12.6.a	LIFT / DRAG (L/D).
	12.6.b	Bình phương sải cánh dù / diện tích cánh dù (Span ² / Area)
	12.6.c	Độ thon hình dạng của cánh dù.
	12.6.d	Câu b, c đúng.
12.7. Dù lượn có mấy trục có thể điều khiển ?	12.7.a	2 trục. Yaw, Roll .
	12.7.b	3 trục. Yaw, Pitch.
	12.7.c	3 trục. Roll, Pitch.
	12.7.d	3 trục. Yaw, Roll, Pitch.
12.8. Trạng thái ổn định - Pitch phụ thuộc vào yếu tố nào ?	12.8.a	Hình dạng airfoil và điều kiện bay (khí hậu, địa hình, ...).
	12.8.b	Hình dạng airfoil và hiệu ứng quả lắc (trọng lượng pilot).
	12.8.c	Hiệu ứng quả lắc (trọng lượng pilot) và điều kiện bay (khí tượng, địa hình, ...).
	12.8.d	Hiệu ứng quả lắc (trọng lượng pilot) và điều kiện gió, nhiễu động khí .
12.9. Yếu tố nào sẽ ảnh hưởng khi cánh dù nghiêng do lái chuyển hướng hay xoay vòng 360 ?	12.9.a	G sẽ tăng càng nhiều khi cánh dù nghiêng càng nhiều.
	12.9.b	Bán kính xoay vòng càng nhỏ khi cánh dù nghiêng càng nhiều.
	12.9.c	Thời gian xoay càng ngắn khi cánh dù nghiêng càng nhiều.
	12.9.d	Câu a, b, c đúng.
12.10. Khi lái chuyển hướng với tốc độ bay quá chậm thì hiện tượng gì sẽ xảy ra ?	12.10.a	Stall cánh dù phía ngoài và sau đó sẽ vào trạng thái SPIN.
	12.10.b	Stall cánh dù phía trong và sau đó sẽ vào trạng thái SPIN.
	12.10.c	Stall cánh dù phía trong và bị Collapse cánh bên trong.
	12.10.d	Stall cánh dù phía ngoài và sau đó sẽ vào trạng thái SPIRAL.
12.11. Dù lượn có mấy trục có thể điều khiển cùng một lúc ?	12.11.a	2 trục. Yaw, Roll .
	12.11.b	3 trục. Yaw, Pitch.
	12.11.c	3 trục. Roll, Pitch.
	12.11.d	3 trục. Yaw, Roll, Pitch.

GIẢI ĐÁP

2.1.c	3.1.c	4.1.a	5.1.d	6.1.c	7.1.b	8.1.d	9.1.b	10.1.a	11.1.a	12.1.d
2.2.a	3.2.d	4.2.d	5.2.c	6.2.a	7.2.c	8.2.a	9.2.c	10.2.a	11.2.c	12.2.a
2.3.b	3.3.c	4.3.d	5.3.c	6.3.b	7.3.a	8.3.c	9.3.c	10.3.a	11.3.b	12.3.c
2.4.a	3.4.a	4.4.d	5.4.a	6.4.d	7.4.b	8.4.b	9.4.d	10.4.a	11.4.b	12.4.d
2.5.d	3.5.b	4.5.d	5.5.d	6.5.a	7.5.b	8.5.d	9.5.a	10.5.c	11.5.a	12.5.a
2.6.b	3.6.a	4.6.b	5.6.b	6.6.a	7.6.b	8.6.c	9.6.b	10.6.b	11.6.b	12.6.d
2.7.a	3.7.b	4.7.b	5.7.c	6.7.c	7.7.b	8.7.d	9.7.d	10.7.d	11.7.c	12.7.d
2.8.b	3.8.d	4.8.d	5.8.d	6.8.a	7.8.c	8.8.d	9.8.a	10.8.d	11.8.c	12.8.b
2.9.b	3.9.d	4.9.d	5.9.a	6.9.d	7.9.d	8.9.b	9.9.a	10.9.d	11.9.d	12.9.d
2.10.c	3.10.a	4.10.d	5.10.c	6.10.d	7.10.b	8.10.c	9.10.b	10.10.d	11.10.d	12.10.b
2.11.b	3.11.a	4.11.d	5.11.b	6.11.a	7.11.c	8.11.a	9.11.c	10.11.d	11.11.a	12.11.d
	3.12.d	4.12.c		6.12.a	7.12.a	8.12.d	9.12.a	10.12.d	11.12.d	
		4.13.d		6.13.a		8.13.d	9.13.b	10.13.c	11.13.d	
		4.14.a		6.14.d		8.14.a	9.14.c			
		4.15.a		6.15.b		8.15.d	9.15.a			
		4.16.c		6.16.c		8.16.c	9.16.c			
		4.17.b		6.17.a			9.17.d			
				6.18.d			9.18.c			
				6.19.b			9.19.a			
				6.20.c			9.20.b			
				6.21.a			9.21.d			
							9.22.a			
							9.23.d			
							9.24.d			
							9.25.d			
							9.26.d			
							9.27.d			
							9.28.a			
							9.29.b			
							9.30.d			
							9.31.d			