

AVC Saint-Gaudens Juillet 2013





# *ASSOCIATION VELIVOLE COMMINGEOISE*

## SOMMAIRE

1. Bienvenue à Elodie et Thibaut .....p 3
2. Virée Belge en Comminges.....p 4
3. Compétitions d'Eva.....p 5
4. Stage en Espagne.....p 10
5. La plancha .....p 14
6. Week-end Féminines.....p 15
7. Quiz !.....p 16
8. Petites blagues, Réponses quiz.....p 18

Le journal est vivant grâce à vos articles, infos, récits. Aussi,  
n'hésitez pas à les envoyer à : [prathelene@gmail.com](mailto:prathelene@gmail.com)



## Elodie et Thibault nous accompagnent jusqu'à l'automne !!!



Elodie arrivée le 15 avril dernier à été recrutée dans le cadre d'un service civique, engagement volontaire au service de l'intérêt général ouvert à tous les jeunes de 16 à 25 ans. Il peut être effectué auprès d'une association, d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public.

Sa formation professionnelle, secrétaire médicale, est un sérieux atout pour notre association. Ainsi, sa présence est l'opportunité de développer, des projets liés entre autre à la communication, à l'image, permettant de nous associer avec d'autres partenaires d'activités différentes.

Elle c'est très vite intégrée à notre association, n'ayant pourtant aucune connaissance du milieu aéronautique à son arrivée. S'adaptant vite, elle connaît déjà bien les rouages de notre club.

En tous cas, Elodie sait ce que veut dire accueillir, si vous ne l'avez pas encore vue, vous le comprendrez vite à son sourire.

Avec Thibault ils font la paire.

Thibault notre pilote professionnel nous accompagne pour la saison. Il est diplômé de l'école Aéro Pyrénées. Pendant son temps libre, il est instructeur à Oloron, et a passé son brevet de pilote planeur l'an dernier au club. Polyvalent, il est qualifié golfette et tondeuse. Il envisage maintenant de passer sa qualification Boeing 737.

Nous sommes ravis de les avoir à nos côtés. Sympathiques et efficaces, ils ont aussi beaucoup d'humour et sont nos rayons de soleil de ce début de saison.

# Virée Belge en Comminges !



Notre Association a accueilli durant la première semaine d'avril une délégation de jeunes pilotes belges.

En effet durant l'hiver dernier, Pierre DE BROQUEVILLE nous avait proposé d'accueillir l'équipe junior de Belgique de Vol à Voile pour leur faire découvrir le vol en montagne dans les Pyrénées.

C'est donc avec joie que nous avons répondu favorablement a cette proposition.

Du 31 mars au 7 avril nous accueillîmes donc quatre juniors Belges à Saint-Gaudens.

Sous la direction de Robert PRAT aidé par Pierre DE BROQUEVILLE, DEIJGERS NIELS, DE BRUYN THOMAS, SOFFERS JORICK et KENENS DIDIER ont pu malgré une météo capricieuse et des conditions de vol assez moyennes, réaliser une semaine de vol intéressante.

Après des Briefings quotidiens sur le vol en montagne ou le vol d'onde, nos jeunes invités Belges ont alterné des vols en biplaces et monoplaces (ils avaient même amené un libelle de Belgique !)

# Championnat de France féminin à Buno (4-11 mai 2013)

La saison de ski s'est terminée tard pour moi, et je n'ai donc pas beaucoup volé avant ce premier championnat. Une semaine d'entraînement début avril sous la pluie, et une semaine à Issoudun humide aussi (un seul vol, une vache...). Après un vol de reconnaissance à Buno, le championnat démarre enfin !



**Samedi 4 :** La prévision météo semble bonne, avec peut-être des cirrus en fin de journée. Je mets du temps à prendre le départ, le plafond tarde à monter, et je pars finalement à 800m, avec 2 standard de l'équipe de France. Malheureusement les conditions se dégradent beaucoup plus tôt que prévu et les points bas commencent... Les standards tombent avant moi, je me retrouve seule dans du pur pas terrible. Je raccroche une première fois à 200m, après 20 minutes de survie sous les cirrus... J' ai l'impression que les conditions s'améliorent, je m'emballe un peu et retombe à 200m au point de virage. Un planeur est vaché juste en dessous, quelques kms plus loin, un autre est en finale, mais ça remonte pour moi ! La branche vent arrière se passe presque bien (avec même un plafond exceptionnel à 1000m !). Je rallume la radio pour apprendre qu'on n'est plus que 4 en l'air rapidement plus que 3, et je finis moi aussi par terre... un beau champ de betteraves ! Le dépannage se fera rapidement à 2 (malgré tous les efforts de ma dépanneuse pour arrêter les motards qui passaient sur la route !!). Je suis à la 4ième place avec mes 122kms...



**Dimanche 5** : La météo doit être bonne. Très stressée, je prends un départ très tôt. Seules les filles de la classe club sont parties devant moi. « Elles me baliseront les premiers varios ! » Pas très utile finalement puisque je passe devant dès la première pompe. Je fais donc mon circuit seule. Ça marche plutôt bien jusqu'au deuxième secteur : Les cumulus sont au nord, proches de la Classe A de Paris et au sud il n'y a que des nuées dans le bleu. Je me fais avoir et raccroche dans un 0,6m/s. Ma moyenne chute et je termine 7ième (mais à seulement 60 points de la première, les écarts sont faibles).

**Lundi 6** : Bonnes prévisions, mais avec un risque de pluie le soir. Je pars de nouveau avec les standards de l'équipe ; le petit pégase accroche les LS8 et discus (il en a agacé plus d'une, et j'ai souvent entendu « il marche bien ce pégase ! »). Je les perds, les rattrape, les double, elles me redoublent... et on vole à plus de 80 km/h de moyenne. En arrivant au troisième point, un grain est là... impossible de contourner : au nord la zone de Paris, et il se déplace vers le sud donc ça serait fou de passer devant. Une solution aurait été de traverser juste après la pluie, en espérant tirer une bonne finesse dans de l'air mort, et que le soleil ne soit pas trop loin pour raccrocher de l'autre côté du grain. Les ventus, LS8, discus le tentent, moi non. (Si je les avais vu partir j'aurais sûrement tenté, mais avec des si...). Je n'ose pas avancer, et me retrouve « en attente », le temps que ça se reforme après la pluie. Je perds beaucoup de temps, je m'énerve, m'impatiente, trouvant injuste d'être arrêtée par un grain alors que j'ai bien tourné : les filles qui ont volé beaucoup moins vite arriveront au moment où ça se reforme, donc ça ne les gênera pas... Je ne garde pas le dernier vario assez longtemps, et je me mets en arrivée en espérant que ça passe. C'est une arrivée sur cercle, à 5 km, 400m QNH (les 4 derniers kms sont invachables). Je chemine mal à la fin, et passe le cercle à 302m (ce qui me coûtera 98 points de pénalité !). Une fois le cercle franchi, je sors mon train, la forêt ne passera jamais donc je choisis un champ. En fin de vent arrière ça pousse, 0,6, ça remonte et ça rentre. Une



septième place au goût amer : 100 points et quelques places gâchées parce que je me suis énervée. Avec un peu de patience j'aurais perdu beaucoup moins... Je suis alors 6ième au général.



Préparation et « plissage » du pégace qui est si fort !

**Mardi 7** : « Les cirrus vont se faire manger par le soleil » bonne nouvelle ! Mais de la pluie est encore prévue en fin de journée. La première branche n'est pas très engageante, donc on est beaucoup à patienter au départ (les 18m ont le même circuit que nous). Juste avant le départ les standards me rejoignent dans ma pompe, je les accroche. Dans le premier secteur je les perds. Des 18m qui me doublent me motivent et m'aident. Le deuxième secteur n'est pas joli. Il y a de la pluie au nord, et un morceau de rue au sud. Je fais demi-tour au bout, la dernière branche est passée à l'ombre... Un petit 0,9m/s au km 30 me permet de me lancer sur mon arrivée. En me posant je me suis fait plaisir ! une belle 2ième place sur l'épreuve. Je passe 4 au général.

**Mercredi 8** : sans surprise la journée est annulée. Grasse matinée, visite de Fontaine en forêt et balade en forêt !



Les  
montagnes  
parisiennes  
!

**Jedi 9** : On met en piste sous un sale temps. Le front doit s'évacuer pour laisser place à des étalements, du vent et peu de plafond ! On prend le départ à 4 planeurs, et on se retrouve vite par terre..... Les varios dépassent à peine un mètre, ils sont difficile à centrer, et on se bat contre 30 km/h de vent....C'est pourri, mais paradoxalement on avance dans le premier

secteur : on cherche le soleil ! Je suis un LS8, de plus en plus bas, on se sépare. A 200m sol, je travaille un petit vario, et le flarm m'indique un planeur en dessous « il doit être mal lui » ! C'est le LS8 en finale pour son champs.... Je remonte un peu, avance en rampant, mais le vent est plus fort que le pégase, je me vache après le deuxième secteur. Encore de la betterave et une dépanneuse toujours très efficace ! 3 filles tournent le circuit, le ventus est vaché mais il fait plus de distance que moi, je suis donc 5 ième de la journée, et 5 ième au général.



**Vendredi 10** : mise en piste, petit circuit annoncé, puis circuit de secours en piste. Ils décollent les 18m, plusieurs se reposent, le créneau a duré 30minutes, c'est annulé.

Il reste potentiellement une épreuve. Je suis 5 ième à 17 points du podium, et derrière moi les filles sont loin, j'ai donc rien à perdre. Forcément ça donne envie d'y croire ! La 4 ième est en cirrus, je ne peux donc pas faire grand-chose stratégiquement, à part voler plus vite qu'elle ! La 3 ième est en LS8, une seule chose à faire, l'accrocher. Oui, mais entre filles les stratégies pour gagner sont mal perçues donc j'ai un peu peur de jouer.....





Pégazou au camping sous un ciel bien triste...

**Samedi 11** : Je ne supporte vraiment pas l'ambiance de ce dernier jour. C'est tendu au sol et très agressif en l'air. Je suis mal et ça se répercute sur ma façon de voler... je tourne péniblement, ne respectant pas ma stratégie car je suis trop déstabilisée. J'aurais pu gagner simplement une place au général, mais dans tous les cas le cirrus a bien mieux volé que nous, donc le podium s'échappe ! Je termine sur ma pire place : 10 ième à l'épreuve !

Au général je reste 5 ième. Jutta, championne de France, a 160 points d'avance sur la seconde... Mais entre la deuxième et moi il n'y a que 80 points d'écart ! Les filles derrière moi sont à plus de 200 points. J'ai donc atteint mon objectif : être dans les 6, et voler au niveau des pilotes de l'équipe de France !

Prochain rdv : le championnat de France classe club à Romorantin du 27 juillet au 3 août.

# I viva Cerdanya !!!



Les trois articles qui suivent, relatent des moments marquant du séjour à Alp, selon la sensibilité de leurs auteurs...

## **I viva Cerdanya !!!**

La première semaine de juillet, nous sommes allés à Alp, Sud-est des Pyrénées. Nous étions environ dix pilotes à profiter de ce petit paradis espagnol.

Apprentissage, pédagogie, mais aussi bonne humeur et joie de vivre étaient au rendez-vous.

Notre arrivée s'est faite sous des trombes d'eau et de la grêle, mais la météo s'est améliorée rapidement.

Le DG 500 Orion, le Pégase SU, l'Apis, l'Arcus M étaient du voyage, sans oublier les DG 600, SG et JV, le planeur de Bernard Mengin DY, qui nous ont rejoints pour le week-end.

Le premier jour, montage, démontage des planeurs, ainsi qu'un peu de mécanique. Ensuite, place aux vols.

J'ai été marquée par mon lâcher spectaculaire en LS6, semblable à une mise en orbite.

J'ai beaucoup aimé voler sur cette superbe machine, très maniable et prêté gentiment par un membre du club de Alp. Mais aussi intéressée par la situation météo, avec son flux de nord, plus ou moins important. Décoiffée par un vent de travers à plus de 30 nœuds qui a valu aux monoplaces de rester cloués au sol une journée. Ravie par la confluence, et vivifiée par l'eau de la piscine à 17°.

Par-dessus tout, j'étais heureuse de passer plus de temps avec les camarades, opportunité d'apprendre à mieux se connaître, l'occasion de créer une connivence. Aussi un grand merci.

Merci, également, aux permanents qui sont restés pour faire vivre le club, entre autre, Pierrot, Louis, Elodie et Thibault.

Hélène.

## Décollage mouvementé a Alp !

Cet article a pour but de raconter brièvement la journée du 4 juillet 2013 sur l'aérodrome d'Alp, lors du stage organisé par notre association. L'objectif était de faire découvrir à ses pilotes une plate-forme Vélivole située à l'extrémité Est des Pyrénées côte Espagnol à une dizaine de kilomètres de la frontière Française et de la ville de Bourg-Madame.

Une dizaine de pilotes se sont succédé au cours de la semaine, au gré des emplois du temps de chacun. Robert supervisait l'organisation générale des vols, aidé de Laurent, Eva et Sébastien qui se sont relayés sur le JK.

Le mercredi 4 juillet, nous sommes tous motivés dès le matin car à Alp, le paysage est sublime. Le Nord offre la proximité des premiers contreforts Pyrénéens et la vue sur le Carlit, quant au Sud Ouest du terrain, la présence d'une très belle barrière naturelle : La Sierra de Cadi. Nous nous préparons donc le matin pour être prêts à décoller vers 13h au début de la convection. Equipage du JK : Laurent et Sébastien pour une découverte de l'aérodrome et du grand local pour Laurent qui décolle ici pour la première fois. Les conditions météo sont très changeantes. Ici sur cet aérodrome situé à près de 1100 mètres d'altitude. Le matin petit vent modéré d'Ouest avec grand ciel bleu. Tout s'annonçait bien ! Soudain vers 12h, le vent passe brusquement à l'Est et la manche d'air se dresse brusquement et se stabilise à plus de 25 nœuds !!!

Robert qui connaît bien la région décolle le premier avec l'Arcus pour tester les conditions et nous renseigner. Malgré un fort vent à 20 degrés de l'axe, le décollage se passe bien. Une fois en l'air, malgré un fort vent et des turbulences prononcées, l'accrochage a lieu sans trop de soucis toutefois, Robert préconise de ne décoller que les biplaces pour l'instant.

Nous nous préparons au décollage avec Laurent. Les ceintures sont bien serrées! On ne sait jamais...



L'avion remorqueur s'aligne devant nous et c'est parti avec un bon vent de travers au décollage. Laurent est aux commandes. L'attelage prend de la vitesse et le planeur décolle tant bien que mal un peu avant l'avion. Soudain, sans s'y attendre, le JK reprend brusquement contact avec la piste et nous nous faisons balloter sans pouvoir interrompre le décollage. Laurent maîtrise l'appareil et nous redécollons en étant brassés comme si nous étions un fétu de paille! Le remorqué durant les premières minutes ressemble à une machine à laver : Nous avons même plusieurs fois un vario négatif! En fait, la piste est brassée par des rouleaux et nous nous faisons remuer dans les basses couches.

Au dessus de 300m/sol, cela se calme un peu et le remorqueur peut nous amener dans une zone ascendante (station de ski de la Molina) ou nous larguons dès que nous sommes sur la pente qui donne bien avec ce vent de Nord Est (de l'ordre de 20 à 25 nœuds). Le reste du vol se déroulera sans problème, si ce n'est un atterrissage sportif avec toujours un vent de Nord Est établi à 25 nœuds.

Par mesure de sécurité, aucun monoplace n'aura décollé ce jour là. Ni aucun autre biplace d'ailleurs ; le pilote remorqueur ayant eu aussi chaud que nous lors du décollage, le chef pilote Sergi préférera arrêter tout décollage supplémentaire.

Pour une découverte plate-forme Laurent a été servi : je pense qu'il se souviendra de ce décollage! Moi aussi d'ailleurs, j'étais content d'être en biplace ce jour et non dans un petit monoplace !!!

Sébastien

## UN WE FORT SYMPATHIQUE

On est jeudi soir. La météo nous annonce un beau we sur les Pyrénées. Poil o nez. Ca tombe bien, une partie des membres du club sont en stage vol à voile à la Cerdanya. Poil o doigts.

J'envisage le "WE FORT SYMPATHIQUE", poil o zygomatique.

Explication :

Pour ce WE exotique il vous faut:

- une belle météo (c'est mieux), poil o dos.
- un lâché montagne et quelques circuits d'entraînement, poil o dents.
- brosse à dents
- duvet
- T-shirt, chaussettes et caleçon de rechange, poil o phalanges.
- CB
- Un planeur...

Pour le déodorant, la trousse de maquillage, le gel douche et autres... laissez tomber il n'y a plus de place dans le planeur ;-)

Et voilà tout est prêt pour décoller de St Go samedi midi, tenter un 500Km, se poser volontairement en Espagne à Alp et retrouver les copains pour une bonne soirée apéro resto sympa. Poil o doigts.

Pour les 500km c'est râpé.

Par contre pour la soirée sympa c'est très réussi!!! Poil o zizi.

Dimanche décollage à 12h30. Les conditions sont meilleures que la veille.

On profite avec Eva et Cyril d'une belle confluence sur la crête du Carlit. Ensuite on fait route vers l'ouest. Les pompes sont matérialisées et donnent bien.

Ce n'était pas garanti car la veille tous les planeurs qui ont tentés les cumulus à l'ouest du San Mauricio ont sorti le moteur...

On ira jusqu'à la collarada, ou j'y retrouve Bernard et Joan Anton. Poil o menton, Posé à St Go dimanche fin d'aprèm.

Ca c'était un WE exotique! Poil o zygomatique.

A refaire!!

Ludo, poil o dos.

Retravaillé par Stéf

# La Plancha !!!!



Samedi 4 mai nous avons après une belle journée de vol, inauguré la plancha fraîchement acquise par le club.

La bonne ambiance, la bonne humeur étaient au rendez-vous.

La plancha est à votre disposition, simple d'utilisation elle permettra d'animer nos belles soirées d'été et plus si affinité !!!



## Week-end féminine du 29 et 30 juin 2013



**Cette année nous organisons un week-end dédié aux filles !**

Malheureusement, le samedi la météo n'était pas avec nous. Le ciel est resté couvert, et les candidates dissuadées par le temps, rares.

Même si le plafond n'était pas très haut, 1100 mètres maximum, nous avons pu voler. Hélène me proposa de m'amener faire un tour, j'étais ravie ! Nous sommes partis cela s'est très bien passé, nous avons spiralé avec Renaud et Michel. Depuis là haut nous pouvions voir les dégâts faits par l'inondation quelques jours auparavant.

Le dimanche le ciel se dégagait vers 13h30, de ce fait nous avons eu du monde et les biplaces JK et YC étaient de sortie; pour faire les VI nous avons Laurent Guerlou, Hélène Prat et David Ayma sans oublier notre remorqueur Thibault vêtu d'une belle jupe et d'un collier à fleurs ! Pour immortaliser ce moment nous avons fait une photo de groupe. Les passagers ainsi que les accompagnateurs étaient contents

Elodie

# Quiz !!!

1. Quelle est la principale caractéristique d'un planeur dont le centrage se situe au-delà de la limite arrière ?
  - a. Il est lourd à manier
  - b. Il est instable et dangereux
  - c. Il est très stable
  
2. Le flarm
  - a. Le flarm vous indique la correction de trajectoire à effectuer pour éviter la collision.
  - b. Le flarm vous indique une information du trafic, ou la direction d'un planeur « dangereux ».
  - c. Le flarm vous indique une correction de trajectoire à effectuer pour éviter la collision sur info trafic.
  
3. La check-list VERDO signifie ?
  - a. Visibilité, Etat, Rabattants, Dimension, Ombres.
  - b. Vent, Extension, Radio, Dépannage, Obstacles.
  - c. Vent, Etat, Relief, Dimensions, Obstacles
  
4. Vous êtes en courte finale et vous vous apercevez qu'un avion est aussi en finale ?
  - a. Vous insistez à la radio pour prendre la priorité
  - b. Vous poursuivez, les planeurs sont prioritaires à l'atterrissage
  - c. Vous vous décalez sur le côté nord de la piste
  
5. Vous êtes contraint d'atterrir sur un aérodrome voisin non contrôlé, lieu d'activité d'un aéroclub « vol moteur ». Le trafic en tour de piste est assez important. Sur Quelle fréquence VHF devez-vous transmettre vos messages de positions durant la prise de terrain ?
  - a. 121.5 fréquence de détresse.
  - b. 122.5 fréquence « vol à voile ».
  - c. 123.5 fréquence « auto-information »

6. A Saint-Gaudens au roulage, durant le décollage, le remorqueur annonce à la radio « panne moteur » :
- Vous larguez et dégagez côté nord.
  - Vous larguez et dégagez côté sud.
  - Vous larguez et freinez au maximum
7. En préparant l'atterrissage, vous constatez l'existence d'un fort vent dans l'axe. Quelles corrections apportez-vous à la prise de terrain sans vent ?
- Arrivée plus basse car le vent est moins fort dans les très basses couches.
  - Dernier virage plus près de la piste à hauteur normale, VOA majorée.
  - Il n'est pas utile de modifier la prise de terrain.
8. Vous êtes en vol depuis 30 minutes on vous demande de faire une vérification radio, vous donnez :
- Immatriculation, verticale X, altitude X, en montée 2m/s, intentions
  - Vous ignorez cet appel
  - Nom du pilote, je suis au dessus de la maison de Dupont
9. Un développement orageux important se rapproche de votre terrain. Vous êtes en vol local dans les environs. Quelle conduite adoptez-vous ?
- Vous prévoyez un atterrissage bien avant son arrivée.
  - Vous vous éloignez du terrain pour maintenir un écart suffisant par rapport à ce développement orageux.
  - Vous vous dirigez vers le « front d'orage » pour profiter au maximum des vastes et puissantes ascendances qu'il provoque et vous atterrissez avant le rideau de pluie arrive en bordure de l'aérodrome
10. Vous travaillez finesse 25 aux alentours de Saint Gaudens à 1000m de hauteur (1400m QNH).
- Vous pouvez être à 15km
  - Vous pouvez être à 25km
  - Vous pouvez être à 30km



# Petites blagues !

A quoi sert une hélice dans un avion ?

A rafraîchir le pilote en vol, si vous ne me croyez pas, arrêtez-là et regardez comme il transpire.



Un photographe travaillant pour Paris-Match devait faire des photos d'un gigantesque incendie de forêt dans le midi.

Il appelle l'aéroport de Nice et demande un pilote.

On lui répond qu'un Cessna avec son pilote seront prêts à l'emmener sur place dans deux heures.

Deux heures plus tard, le photographe est sur le tarmac et trouve le Cessna et son pilote qui l'attendent. Il monte dans l'avion et crie :

- Allons-y !

Alors le pilote du Cessna met le moteur en marche, va se mettre face au vent et décolle.

En l'air, le photographe dit :

- Vous voyez les fumées là-bas, allez voler au plus près en vous plaçant au Nord. Ensuite, vous effectuerez plusieurs passages à basse altitude.

À ce moment- là le pilote demande nerveusement :

- Mais pourquoi?

- Ben, parce que je veux prendre des photos tiens ! Je suis photographe à Match, pas marin pêcheur !!

Après une pause dans un silence pesant le pilote répond :

- Allez c'est une blague, hein ?! Vous êtes mon instructeur ???...



Il est très tôt le matin. Un homme prend le téléphone et appelle pour qu'un taxi passe le prendre et l'amène à l'aéroport.

L'homme patiente environ une demi-heure, puis comme le taxi n'est toujours pas là, il rappelle la compagnie de taxis.

Là on lui répond que le taxi est sur la route...

Mais 15 minutes plus tard, c'est toujours pareil alors l'homme appelle la compagnie de taxis pour la troisième fois en hurlant presque :

- J'ai besoin d'un taxi de toute urgence, je dois prendre le vol 714 de la SABENA pour Sydney et il décolle dans 30 minutes !

La standardiste lui répond :

- Je suis désolée pour le retard. Votre taxi devrait être là dans quelques secondes maintenant.

Mais ne vous en faites pas, vous ne manquerez pas votre avion parce que ce vol décolle toujours avec du retard !

- Oui, c'est sûr qu'il décollera en retard aujourd'hui en tous cas, parce que c'est moi le pilote !



Roissy. 29 Juin. Un passager arrive à la pesée des bagages d'Air France. Il dispose de 3 grosses valises sur son chariot.

- J'aimerais que cette valise aille à New-York, que celle-ci aille à Rome, et que celle-ci aille à Hong-Kong !

- Je suis désolée Monsieur, répond poliment l'hôtesse, j'ai bien peur que cela soit impossible !

- Impossible ? C'est pourtant ce qui s'est passé la dernière fois que j'ai pris un vol sur cette compagnie !!

## Réponse du Quiz :

1.b / 2.b / 3.c / 4.c / 5.c / 6.a / 7.b / 8.a / 9.a / 10.a