

MODULE N° 11
Aérodynamique avion,
structures & systèmes

Durée : 125 minutes

100 questions

Consignes : Sur la feuille réponse, vous complétez l'anonymat.

Ce dossier est à rendre après l'épreuve. Ne rien inscrire dessus.
Porter vos résultats sur la feuille réponse.

Pour chacune des questions de cette épreuve, il vous est proposé plusieurs solutions.

Vous devez : **Sélectionner la bonne réponse.**

Exemple Question N° 1 :

Vous pensez que la bonne réponse est « A », vous cochez la lettre :

01	A	B	C
-----------	--------------	----------	----------

En cas d'erreur, pour corriger votre réponse, vous devez :

- Mettre une croix sur l'une des deux autres lettres.
- Noircir la case de la mauvaise réponse.
- Préciser votre nouveau choix en écrivant sur la ligne de la nouvelle réponse la phrase suivante : « *Je dis (la lettre)* »

Exemple :

Vous pensez que la bonne réponse est « B », vous cochez la lettre correspondante et vous noircissez la case « A » de la façon suivante :

01		B	C	<i>« Je dis réponse B »</i>
-----------	--	--------------	----------	-----------------------------

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2011	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 1/14

1. **L'équipement qui peut stocker sur avion de l'énergie électrique est :**
 - A. le convertisseur de tension
 - B. le transformateur de tension
 - C. la batterie

2. **Les ailerons « différentiels » ont la particularité :**
 - A. d'être levés plus que baissés
 - B. de dépasser à l'intrados de l'aile
 - C. d'être baissés plus que levés

3. **Le braquage de la gouverne de direction a pour effet secondaire de provoquer :**
 - A. un lacet inverse
 - B. un roulis inverse
 - C. un roulis induit

4. **Un générateur de tourbillons permet de :**
 - A. plaquer la couche limite
 - B. redresser l'écoulement d'air
 - C. créer des tourbillons marginaux

5. **Les dispositifs hypersustentateurs :**
 - A. plaquent l'avion au sol lors de l'atterrissage
 - B. augmentent le coefficient de portance aux faibles vitesses
 - C. sont installés sur le plan fixe horizontal

6. **Une des fonctions du train d'atterrissage principal est de :**
 - A. diriger l'avion
 - B. mouvoir l'avion
 - C. freiner l'avion

7. **Le pré refroidisseur situé après les vannes de soutirage est alimenté en air par :**
 - A. de l'air provenant de la prise dynamique
 - B. un prélèvement effectué sur le FAN
 - C. le collecteur froid des groupes de conditionnement d'air

8. **Lorsque l'on fait le plein d'eau potable dans le réservoir d'eau potable :**
 - A. le plein s'arrête dès que le clapet de surpression est ouvert
 - B. la vanne de remplissage se ferme grâce au niveau choisi sur le panneau de sélection
 - C. la vanne de trop plein se ferme d'abord arrêtant ainsi le plein

9. **Le but du CMC (Calculateur de Maintenance Centralisé) est :**
- A. de collecter les informations des équipements en panne
 - B. d'enregistrer les tendances des réacteurs
 - C. d'enregistrer les données du vol
10. **Le train tricycle est défini par :**
- A. un train principal avant et une béquille de queue
 - B. un train avant de nez et un train principal de queue
 - C. un train de nez et un train principal
11. **La couleur du feu de navigation sur l'aile gauche est :**
- A. rouge
 - B. verte
 - C. blanc
12. **Le circuit oxygène est nécessaire en cas :**
- A. de dépressurisation de la cabine à une altitude supérieure à 14000 pieds
 - B. de perte de puissance des turboréacteurs
 - C. d'échauffement sur la génération électrique
13. **Le fluide hydraulique « SKYDROL » est d'origine :**
- A. minérale
 - B. synthétique
 - C. un mélange minérale et synthétique
14. **Le circuit pneumatique sera protégé d'une augmentation importante de pression par :**
- A. une vanne de régulation
 - B. un distributeur
 - C. un clapet de surpression
15. **Les spoilers peuvent être associés à la chaîne de commande de vol de :**
- A. profondeur
 - B. direction
 - C. gauchissement (roulis)
16. **Les circuits de génération pneumatique sont surveillés par :**
- A. des boucles de détection surchauffe de type « graviner »
 - B. un ensemble de sondes reliées à des indicateurs au poste
 - C. des bandes de détection thermo-chimique

17. **Afin d'éviter les oscillations de la roue du train auxiliaire :**
- A. un système d'asservissement hydraulique est installé, appelé : anti-shimmy
 - B. le pilote les contrôle au moyen du palonnier
 - C. un système de compensation à ressort est installé, appelé : antiskid
18. **Le circuit secours d'atterrisseurs doit obligatoirement assurer :**
- A. la sortie des trains
 - B. la rentrée des trains
 - C. la sortie et la rentrée des trains
19. **Les volets FOWLER sont :**
- A. des hypersustentateurs de bord d'attaque
 - B. des destructeurs de portance
 - C. des hypersustentateurs de bord de fuite
20. **Le feu de navigation de couleur verte se trouve sur l'extrémité :**
- A. de l'aile gauche
 - B. de l'aile droite
 - C. du plan fixe vertical
21. **Afin de faciliter l'évacuation de l'eau sur un pare-brise lors de fortes pluies, il faut :**
- A. augmenter la vitesse de l'essuie glace
 - B. activer la résistance chauffante du dégivrage pare-brise
 - C. utiliser un produit qui limite l'adhérence de l'eau
22. **Un système antigivrage est un système :**
- A. curatif
 - B. préventif
 - C. expéditif
23. **Un système amortisseur de lacets (YAW DAMPER) est destiné à :**
- A. éviter le roulis hollandais (Dutch Roll)
 - B. augmenter l'efficacité de la profondeur pour éviter le moment à piquer à Mach > à 0,8
 - C. augmenter l'efficacité de la gouverne de profondeur
24. **Les amortisseurs ont pour but :**
- A. d'absorber les chocs et les efforts dus à la rentrée du train d'atterrissage
 - B. d'absorber les chocs et les efforts dus à l'atterrissage
 - C. de maintenir l'avion en ligne de vol au décollage et à l'atterrissage

25. **Sur une jante de roue d'aéronef, le rôle d'un fusible thermique est de :**
- A. mesurer la température des freins
 - B. dégonfler le pneu en cas d'échauffement excessif
 - C. mesurer la pression des pneus
26. **Les commandes de vol électriques permettent de commander :**
- A. directement les gouvernes par des moteurs électriques
 - B. les gouvernes par l'intermédiaire d'un ordinateur électronique et d'une servocommande
 - C. directement les gouvernes par une servocommande électro-hydraulique
27. **L'empennage vertical est composé :**
- A. de la dérive et de la gouverne de direction
 - B. du stabilisateur et des gouvernes de profondeur
 - C. du volet et des spoilers
28. **On équipe un avion d'un plan horizontal réglable afin de contrôler l'avion :**
- A. en tangage lorsque le nombre de mach est élevé
 - B. en lacet lorsque le nombre de mach est élevé
 - C. en roulis lorsque le nombre de mach est élevé
29. **Sur un avion à commandes de vol électriques, les gouvernes sont actionnées par :**
- A. des servocommandes électriques
 - B. des câbles électriques
 - C. des servo-commandes électro-hydrauliques
30. **Le rôle principal d'une pompe électro hydraulique est de :**
- A. transformer l'énergie hydraulique en énergie mécanique
 - B. distribuer et orienter l'énergie hydraulique
 - C. transformer l'énergie électrique en énergie hydraulique
31. **Pour annuler l'effort sur la commande, le pilote doit :**
- A. actionner la commande de compensation de régime
 - B. agir sur le tiroir de distribution de la servocommande
 - C. actionner la commande de compensation d'évolution
32. **Sur les avions modernes les réservoirs sont :**
- A. en alliage léger, soudé
 - B. en caoutchouc synthétique
 - C. structuraux.

33. **Pour un carburant, le point éclair est la température à laquelle :**
- A. le combustible doit être maintenu pour que la combustion se poursuive après au moins 5 secondes
 - B. le combustible émet de la vapeur qui prend feu au contact d'une flamme et s'éteint aussitôt
 - C. le combustible s'enflamme spontanément même en l'absence de flamme ou de point chaud
34. **Le robinet intercom de carburant basse pression a pour fonction :**
- A. de transférer le carburant en vol entre les réservoirs
 - B. d'alimenter un moteur avec n'importe quel réservoir de l'avion
 - C. d'alimenter le trim tank
35. **Les organes permettant d'induire un mouvement autour des 3 axes sont :**
- A. les commandes
 - B. les servocommandes
 - C. les gouvernes
36. **Le mach limite est caractérisé par l'apparition :**
- A. d'une onde de choc droite
 - B. d'une zone sonique
 - C. d'une onde de choc oblique
37. **Le dispositif de sensation musculaire, sur avion à commandes de vol non électriques, est un système qui permet :**
- A. reproduire artificiellement un effort, au niveau des commandes pilote, sur un avion équipé de servocommandes irréversibles
 - B. diminuer l'effort du pilote sur les commandes, lors d'un atterrissage
 - C. fournir un effort pilote indépendant des paramètres de vol
38. **L'apparition du mach critique ce produit :**
- A. sur le bord d'attaque de l'aile
 - B. à l'extrados de l'aile
 - C. sur le bord de fuite de l'aile
39. **Le principe « SAFE-LIFE », c'est :**
- A. étudier la naissance des criques et leur vitesse de développement
 - B. qu'une défaillance partielle de la structure ne doit pas compromettre la sécurité
 - C. le remplacement systématique des pièces au bout d'un certain nombre d'heures de fonctionnement
40. **Les gouvernes secondaires comprennent :**
- A. les aérofreins, spoilers, volets et becs.
 - B. les aérofreins, spoilers, volets et becs et le PHR.
 - C. les ailerons, la profondeur, la direction

41. **La structure primaire d'un fuselage comprend :**
- A. Les ailes.
 - B. Les cadres principaux
 - C. La pointe arrière
42. **Les prélèvements de la génération d'air sont effectués :**
- A. sur le premier étage du compresseur BP
 - B. à l'entrée d'air du fan pour de l'air chaud
 - C. sur des étages intermédiaires du compresseur HP
43. **Une voilure est composée d'éléments rigidifiant qui sont :**
- A. les cadres
 - B. les lisses
 - C. les longerons
44. **La partie mobile d'un empennage horizontal est appelée :**
- A. gouverne de gauchissement
 - B. gouverne de profondeur
 - C. plan horizontal
45. **L'équilibrage statique d'une gouverne est réalisé par une masse placée :**
- A. en avant de l'axe l'articulation
 - B. en arrière de l'axe d'articulation
 - C. sur l'axe d'articulation
46. **Dans la fixation du réacteur au mât, l'attache avant assure :**
- A. la transmission des efforts de poussée
 - B. la transmission des efforts de traction
 - C. la transmission des efforts de flexion
47. **Les avantages de l'énergie pneumatique sont :**
- A. le diamètre des tuyauteries et les pressions plus faibles qu'en hydraulique
 - B. la compressibilité de l'air et la localisation des fuites
 - C. l'énergie disponible sur avion et moins de risque d'inflammabilité
48. **La régulation de la pression cabine est obtenue en vol de croisière par :**
- A. un débit d'air d'entrée constant et un débit de sortie adapté
 - B. un débit d'air d'entrée adapté et un débit de sortie constant
 - C. des débits d'air d'entrée et de sortie adaptés au mouvement de l'avion

49. **A quel moment peut-on évacuer les eaux usées ?**
A. au sol uniquement
B. en vol uniquement
C. au sol et en vol
50. **La pressurisation de la cabine consiste à :**
A. ventiler et réchauffer la cabine et le poste de pilotage
B. maintenir une pression égale à la pression atmosphérique à toutes les altitudes
C. maintenir une pression ambiante suffisante pour la vie des personnes
51. **Le rôle de la génération pneumatique est :**
A. d'alimenter en air différentes servitudes pour un fonctionnement normal secours
B. d'alimenter exclusivement les bouches d'aération cabines
C. de gonfler exclusivement les toboggans d'évacuation des passagers en cas d'urgence
52. **Le contrôle de la vitesse verticale cabine se fait par l'intermédiaire :**
A. d'un altimètre cabine
B. d'un variomètre cabine
C. d'un indicateur de pression différentielle
53. **L'alarme « altitude cabine » entraîne généralement :**
A. réduire la vitesse de l'avion
B. l'ouverture des « OUT FLOW VALVES »
C. la chute des masques O² et une annonce automatique en cabine
54. **A partir d'une tension de 115 V AC pour obtenir du 26 V AC, il faut utiliser :**
A. un transformateur/abaisseur
B. un transformateur/redresseur
C. un transformateur d'intensité
55. **L'assemblage des éléments composant la cellule d'un avion s'effectue très majoritairement par :**
A. collage
B. rivetage
C. brasage
56. **Les conditions de fonctionnement à respecter pour coupler 2 alternateurs de bord sont :**
A. même fréquence, même tension, même intensité des phases
B. même ordre des phases, même tension, même fréquence des phases
C. même fréquence, même intensité, ordre des phases indifférent

57. **Pour éviter le flottement, une gouverne doit être équilibrée :**
- A. aérodynamiquement à piquer
 - B. statiquement
 - C. aérodynamiquement
58. **Pendant sa décharge, une batterie de bord est :**
- A. un démarreur
 - B. un récepteur
 - C. un générateur
59. **L'accumulateur hydraulique a pour but :**
- A. d'augmenter la pression du circuit
 - B. d'éviter les coups de « bélier » et de constituer une réserve d'énergie
 - C. de distribuer le liquide hydraulique aux servitudes
60. **La fonction d'un groupe de transfert (PTU) est de :**
- A. contenir le liquide nécessaire au fonctionnement du circuit
 - B. stocker de l'énergie hydraulique en cas de panne des pompes hydrauliques
 - C. transmettre une puissance hydraulique d'un circuit à un autre sans intercommunication de fluide
61. **Sur un train d'atterrissage, le compas est prévu pour :**
- A. verrouiller le train principal en position sortie
 - B. absorber les oscillations du balancier au sol
 - C. éviter toute rotation de l'amortisseur par rapport au fût
62. **Dans un circuit hydraulique, le filtre haute pression se trouve :**
- A. après le régulateur
 - B. après la pompe
 - C. avant la pompe
63. **Avant des opérations de maintenance sur un circuit hydraulique, on doit absolument :**
- A. dépressuriser le circuit
 - B. pressuriser le circuit
 - C. vidanger le circuit
64. **La pressurisation du réservoir hydraulique est importante pour :**
- A. générer l'énergie hydraulique
 - B. alimenter la pompe hydraulique correctement
 - C. filtrer des impuretés solides, dures et abrasives

- 65. Les fluides hydrauliques sont, en général, d'origine :**
- A. animale et synthétique
 - B. végétale et synthétique
 - C. minérale et synthétique
- 66. Un vérin hydraulique est commandé par un :**
- A. accumulateur
 - B. détenteur
 - C. distributeur
- 67. Les filtres « basse pression » d'une génération hydraulique sont équipés :**
- A. d'un mano-contact à pression différentielle pour indiquer un givrage
 - B. d'un clapet by-pass fonctionnant automatiquement en cas de colmatage
 - C. d'une sonde de température pour l'alarme « temp hi »
- 68. La formation du givre dépend :**
- A. de la température et de l'humidité de l'air
 - B. uniquement de la température extérieure
 - C. la température de l'air et de la vitesse de l'avion
- 69. Les pales d'hélices, les antennes pitots seront dégivrées par :**
- A. pulvérisation de liquide dégivrant
 - B. résistances électriques chauffantes
 - C. air chaud prélevé sur le moteur
- 70. Sur les ailes, le givre se forme en premier sur :**
- A. le bord de fuite à cause de la dépression qui y règne
 - B. les gouvernes à cause de la surpression qui y règne quand elles sont actionnées
 - C. le bord d'attaque soumis au vent relatif
- 71. L'élément associé automatiquement à une pompe à carburant basse pression est :**
- A. un filtre haute pression
 - B. une sonde de température en cas de givrage
 - C. un mano-contact de chute de pression
- 72. En plus du jaugeage électrique des réservoirs, le mécanicien peut contrôler la quantité de carburant à l'aide :**
- A. de débitmètre d'extrados
 - B. de jauges mécaniques d'intrados et/ou d'extrados
 - C. de manomètres d'intrados

73. **Les pompes immergées des réservoirs carburant sont de type :**
- A. à barillet et entraînée par un moteur électrique 115 V / 400 Hz
 - B. autorégulatrice et entraînée par un moteur électrique 28 V DC
 - C. centrifuge et entraînée par un moteur électrique 115 V / 400 Hz
74. **Une pompe autorégulée ou autorégulatrice est une pompe :**
- A. à capacité ou cylindrée variable
 - B. à débit constant
 - C. manuelle
75. **Un revêtement qui peut encaisser diverses contraintes est un revêtement :**
- A. structural
 - B. travaillant
 - C. non travaillant
76. **Le contrôle de la symétrie du fuselage (dièdre et angle d'incidence des ailes) est une opération qui sera effectuée systématiquement après :**
- A. Une utilisation de 200 heures de vol
 - B. des atterrissages durs ou à la suite de vols où l'avion a subi des charges anormales
 - C. Une utilisation de 2000 heures de vol
77. **Dans l'assemblage du revêtement extérieur, le soyage est :**
- A. l'assemblage des tôles du revêtement bout à bout
 - B. la déformation d'une des deux tôles du revêtement par chaudronnerie ou à la presse
 - C. le lamage de la tôle la plus épaisse afin d'assurer l'assemblage
78. **Les éléments de la structure d'un avion sont généralement assemblés par :**
- A. rivetage et collage
 - B. collage uniquement.
 - C. soudure par point uniquement
79. **Les portes qui en position fermée sont plaquées dans leur encadrement par la pression cabine sont du type :**
- A. porte de sécurité
 - B. porte de visite
 - C. porte bouchon
80. **L'anémomètre est :**
- A. gradué en nœuds ou kilomètre par heure
 - B. une indication de vitesse sol
 - C. gradué en Nautique Miles

- 81. Le rôle du pack de conditionnement d'air est de :**
- A. conditionner l'air pour le dégivrage
 - B. réchauffer l'air pour alimenter la cabine
 - C. refroidir l'air pour alimenter la chambre de mélange
- 82. Le « DME » mesure :**
- A. La distance de l'avion par rapport à une station en vol
 - B. La distance oblique de l'avion par rapport à une station au sol
 - C. La direction de la balise sol
- 83. La communication entre le pilote et la tour de contrôle se fait avec :**
- A. le DME
 - B. la VHF
 - C. le gyrocompas
- 84. L'alternateur est une machine tournante entraînée :**
- A. par le réacteur pour fournir du 115 V 400 Hz
 - B. par le réacteur pour fournir du 220 V 50 Hz
 - C. directement par l'APU pour fournir du 28 V DC
- 85. Après la fermeture d'une porte de soute, le mécanicien doit contrôler :**
- A. l'extinction du voyant et la présence des témoins mécaniques
 - B. l'extinction du voyant d'alarme uniquement
 - C. l'absence de fuites de pressurisation
- 86. Les avantages de l'énergie hydraulique sont :**
- A. le rapport poids encombrement
 - B. l'absence de circuit retour
 - C. l'ininflammabilité
- 87. A l'impact, lors de l'atterrissage, les trains entraînent :**
- A. des efforts de compression à l'emplanture des ailes
 - B. des efforts de flexion à l'emplanture des ailes
 - C. des efforts de cisaillement à l'emplanture des ailes
- 88. L'avantage d'une huile synthétique sur une huile minérale est :**
- A. une faible variation de la viscosité en fonction de la température
 - B. un prix de revient faible
 - C. une forte variation de la viscosité en fonction de la température

- 89. Les sources d'air sont régulées en :**
- A. vitesse, pression et température
 - B. pression, débit et température
 - C. tension, pression et débit
- 90. Le rôle d'un distributeur est de :**
- A. alimenter un vérin hydraulique
 - B. limiter la pression du circuit hydraulique
 - C. donner une information de la pression hydraulique
- 91. Sur les « petits avions » équipés de turbopropulseurs, la climatisation peut être assurée par :**
- A. fluide frigorigène uniquement
 - B. un prélèvement d'air autour de la tuyère de chaque moteur
 - C. fluide frigorigène et air chaud prélevé sur le compresseur du moteur
- 92. L'air froid sortant du groupe de conditionnement est obtenu par l'intermédiaire :**
- A. du séparateur d'eau
 - B. de la turbine du pack
 - C. des échangeurs thermiques du pack
- 93. L'horizon artificiel permet de connaître l'assiette :**
- A. latérale
 - B. longitudinale et l'inclinaison latérale
 - C. de l'inclinaison verticale
- 94. Dans un générateur de redressement électronique, le redressement du courant alternatif en continu se fait par :**
- A. un pont de diodes
 - B. un transformateur
 - C. un collecteur/commutateur
- 95. Dans la génération électrique alternative nous pouvons trouver :**
- A. l'alternateur, le convertisseur
 - B. l'alternateur, la batterie
 - C. les génératrices, le conjoncteur disjoncteur différentiel
- 96. Le transformateur/redresseur est un équipement qui permet d'obtenir du :**
- A. 115 V alternatif
 - B. 28 V alternatif
 - C. 28 V continu

- 97. La tension nominale d'un circuit de génération continue sur un avion est de :**
- A. 24 volts
 - B. 28 volts
 - C. 115 volts
- 98. Pour les besoins en oxygène de premiers secours en vol, les PNC utilisent :**
- A. un équipement d'oxygène portatif équipé d'un générateur chimique
 - B. le circuit d'oxygène fixe de l'avion
 - C. un équipement d'oxygène portatif équipé d'une bouteille
- 99. Le prélèvement d'air sur un réacteur est utilisé pour:**
- A. l'alimentation de l'APU
 - B. le dégivrage
 - C. la propulsion de l'appareil
- 100. Le rôle du régulateur hydraulique est de :**
- A. commander un vérin hydraulique
 - B. de donner l'information de la pression hydraulique
 - C. limiter la pression du circuit hydraulique

DANS CE CADRE	Académie :	Session :	Modèle E.N.
	Examen :	Série :	
	Spécialité/option :	Repère de l'épreuve :	
	Epreuve/sous épreuve :		
	NOM		
	<i>(en majuscule, suivi s'il y a lieu, du nom d'épouse)</i>		
Prénoms :	n° du candidat		
Né(e) le :	<i>(le numéro est celui qui figure sur la convocation ou liste d'appel)</i>		
NE RIEN ÉCRIRE	<u>Appréciation du correcteur</u>		
	<i>Il est interdit aux candidats de signer leur composition ou d'y mettre un signe quelconque pouvant indiquer sa provenance.</i>		

Module N° 11

Nombre de réponses justes :

/ 100

Aérodynamique avion, structures & systèmes

01	A	B	C
02	A	B	C
03	A	B	C
04	A	B	C
05	A	B	C
06	A	B	C
07	A	B	C

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 1/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

08	A	B	C
09	A	B	C
10	A	B	C
11	A	B	C
12	A	B	C
13	A	B	C
14	A	B	C
15	A	B	C
16	A	B	C
17	A	B	C
18	A	B	C
19	A	B	C
20	A	B	C

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 2/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

21	A	B	C	
22	A	B	C	
23	A	B	C	
24	A	B	C	
25	A	B	C	
26	A	B	C	
27	A	B	C	
28	A	B	C	
29	A	B	C	
30	A	B	C	
31	A	B	C	
32	A	B	C	
33	A	B	C	
34	A	B	C	

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 3/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

35	A	B	C
36	A	B	C
37	A	B	C
38	A	B	C
39	A	B	C
40	A	B	C
41	A	B	C
42	A	B	C
43	A	B	C
44	A	B	C
45	A	B	C
46	A	B	C
47	A	B	C

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 4/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

48	A	B	C
49	A	B	C
50	A	B	C
51	A	B	C
52	A	B	C
53	A	B	C
54	A	B	C
55	A	B	C
56	A	B	C
57	A	B	C
58	A	B	C
59	A	B	C
60	A	B	C

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 5/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

61	A	B	C
62	A	B	C
63	A	B	C
64	A	B	C
65	A	B	C
66	A	B	C
67	A	B	C
68	A	B	C
69	A	B	C
70	A	B	C
71	A	B	C
72	A	B	C
73	A	B	C

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 6/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

74	A	B	C	
75	A	B	C	
76	A	B	C	
77	A	B	C	
78	A	B	C	
79	A	B	C	
80	A	B	C	
81	A	B	C	
82	A	B	C	
83	A	B	C	
84	A	B	C	
85	A	B	C	
86	A	B	C	
87	A	B	C	

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 7/8

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

88	A	B	C	
89	A	B	C	
90	A	B	C	
91	A	B	C	
92	A	B	C	
93	A	B	C	
94	A	B	C	
95	A	B	C	
96	A	B	C	
97	A	B	C	
98	A	B	C	
99	A	B	C	
100	A	B	C	

FEUILLE RÉPONSE MODULE N° 11

CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS		Code : 50 25304	Session 2011
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 8/8