



SERVICES CULTURE ÉDITIONS
RESSOURCES POUR
L'ÉDUCATION NATIONALE

**Ce document a été numérisé par le CRDP de Montpellier pour la
Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

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 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 1/14

1. **Le robinet coupe-feu dans un circuit hydraulique est situé :**
 - A. après la pompe
 - B. avant le sélecteur
 - C. avant la pompe

2. **Dans un circuit hydraulique, le filtre haute pression se trouve :**
 - A. après le régulateur
 - B. après la pompe
 - C. avant la pompe

3. **Avant des opérations de maintenance sur un circuit hydraulique, il faut :**
 - A. dépressuriser le circuit
 - B. pressuriser le circuit
 - C. vidanger le circuit

4. **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

5. **Les fluides hydrauliques sont, en général, d'origine :**
 - A. animale et synthétique
 - B. végétale et synthétique
 - C. minérale et synthétique

6. **Un vérin hydraulique est commandé par un :**
 - A. accumulateur
 - B. détendeur
 - C. distributeur

7. **Les principaux types d'extincteurs portatifs utilisés dans un avion sont :**
 - A. l'extincteur à eau mouillante et l'extincteur à poudre
 - B. l'extincteur CO² et l'extincteur à eau mouillante
 - C. l'extincteur au fréon et l'extincteur à neige carbonique

8. **Le dispositif de percussion des bouteilles des extincteurs moteurs est :**
 - A. pyrotechnique
 - B. mécanique
 - C. électromagnétique

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 2/14

9. **Les sondes pitots sont dégivrées par :**
- A. pulvérisation de liquide dégivrant
 - B. résistances électriques
 - C. air chaud prélevé sur le moteur
10. **L'élément associé à une pompe carburant basse pression est :**
- A. un filtre haute pression
 - B. une sonde de température
 - C. un manocontact de chute de pression carburant
11. **En cas de doute, la quantité de carburant peut être contrôlée à l'aide :**
- A. de débitmètre d'extrados
 - B. de jauges mécaniques d'intrados et/ou d'extrados
 - C. de manomètres d'intrados
12. **Les pompes immergées des réservoirs carburant sont de type :**
- A. à barillet
 - B. autorégulatrice
 - C. centrifuge
13. **Dans les soutes, les charges (fret) sont :**
- A. Fixées par des systèmes d'accrochage devant résister à des facteurs de charge importants.
 - B. Rangées dans les compartiments de la cellule.
 - C. Fixées par des vis dans les planchers
14. **Les ailerons sont des gouvernes :**
- A. hyper sustentatrices
 - B. primaires
 - C. secondaires
15. **Avant de pouvoir déplacer ou enlever un siège monté sur un rail il faut :**
- A. Démonter le système de verrouillage du siège
 - B. Démonter les rails
 - C. Placer le loquet « quick release device » en position haute.

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 3/14

- 16. Le principe d'exploitation des toboggans est :**
- A. Les toboggans sont gonflés par une pompe à main après l'ouverture de l'issue de secours puis largués.
 - B. Les toboggans sont gonflés par leur bouteille à l'ouverture de l'issue de secours puis largués manuellement pour servir d'embarcation.
 - C. les toboggans sont gonflés par un prélèvement pneumatique sur le moteur après l'ouverture de la porte passagère puis largués automatiquement.
- 17. Les matériaux sandwichs :**
- A. sont légers et résistent à la compression,
 - B. sont obtenus par soudage et rivetage,
 - C. sont utilisés pour les parties chaudes.
- 18. Les portes plaquées dans leur encadrement par la pression cabine, sont :**
- A. des portes de sécurité
 - B. des portes de visite
 - C. des portes type bouchon
- 19. L'anémomètre est :**
- A. gradué en nœuds ou kilomètres par heure
 - B. une indication de vitesse sol
 - C. gradué en Nautique Miles
- 20. L'avertisseur de décrochage fonctionne lorsque l'angle d'incidence :**
- A. est égal à zéro
 - B. diminue
 - C. atteint une valeur limite
- 21. Dans chaque PSU (Passenger Service Unit) on retrouve :**
- A. le bouton d'appel hôtesse, les masques à O₂, les pictogrammes (ceintures et cigarettes)
 - B. le bouton d'appel hôtesse, les haut-parleurs, les buses d'air conditionné
 - C. le bouton d'appel hôtesse, les masques à O₂, les buses d'air conditionné
- 22. La communication entre le pilote et la tour de contrôle se fait avec :**
- A. le DME
 - B. la VHF
 - C. le gyrocompas
- 23. L'alternateur est un générateur entraîné :**
- 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

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 4/14

24. **En maintenance embarquée Le système « BITE » signifie :**
- A. Broche Interne
 - B. Built In Test Equipement
 - C. Built In Terminal Extension
25. **La conception « Failsafe » :**
- A. Permet à la structure de se comporter normalement, même après une amorce de rupture
 - B. Impose le remplacement systématique de certaines pièces
 - C. Est utilisée pour le suivi d'équipements vitaux
26. **L'interface de communication avec le CMS utilisée par l'équipage et le personnel de maintenance est : l**
- A. le MCDU (Multipurpose Control and Display Unit)
 - B. le MDDU (Multi Drive Disk Unit)
 - C. l'ACARS (Aircraft Communication Addressing and Reporting System)
27. **Les cloisons pare-feu, isolant le groupe turboréacteur de l'aile, sont réalisées en :**
- A. titane
 - B. matériaux composites
 - C. alliage d'aluminium
28. **Les sources d'air sont régulées en :**
- A. vitesse, pression et température
 - B. pression, débit et température
 - C. tension, pression et débit
29. **Un pack de conditionnement comprend :**
- A. un échangeur, un compresseur et une turbine
 - B. un groupe utilisant le fréon
 - C. un moteur électrique entraînant une turbine
30. **Dans le circuit d'oxygène, le régulateur / détendeur permet de détendre la pression :**
- A. allant vers les générateurs chimiques
 - B. sortant des bouteilles d'oxygène
 - C. à l'arrivée de l'O² aux masques
31. **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

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 5/14

32. **Un variomètre permet de mesurer :**
- A. l'altitude de l'avion
 - B. la vitesse verticale de l'avion
 - C. l'orientation de la trajectoire de l'avion
33. **Le redressement du courant alternatif en continu se fait par :**
- A. un pont de diodes
 - B. un transformateur
 - C. un collecteur/commutateur
34. **Les tests de résistances structurales pour le Certificat de navigabilité permettent :**
- A. De déterminer la résistance ou charge maximum de l'avion.
 - B. Mesurer le poids de l'avion.
 - C. Mesurer la longueur de la structure.
35. **Le transformateur/redresseur est un équipement qui délivre du :**
- A. 115 V alternatif
 - B. 28 V alternatif
 - C. 28 V continu
36. **La tension nominale d'un circuit de génération continue sur un avion est de :**
- A. 24 volts
 - B. 28 volts
 - C. 115 volts
37. **Le principe de la protection des aéronefs contre la foudre est :**
- A. Capter la foudre et la stocker dans l'avion.
 - B. Offrir à la foudre un chemin privilégié à l'extérieur de la cellule et dimensionné en fonction du risque.
 - C. Isoler électriquement chaque partie de l'avion pour éviter son passage.
38. **En vol, le prélèvement d'air, en fonctionnement NORMAL, s'effectue à partir :**
- A. de l'APU
 - B. des réacteurs
 - C. des échangeurs
39. **Le gonflage des pneus est effectué avec :**
- A. de l'air comprimé
 - B. de l'oxygène
 - C. de l'azote

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 6/14

- 40. 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
- 41. Les hublots sont généralement montés entre deux :**
- A. couples du fuselage et un encadrement de renforts
 - B. cadres forts du fuselage et un encadrement de longerons
 - C. nervures fortes du fuselage et un encadrement de lisses
- 42. Dans une aile l'élément qui détermine la forme du profil est :**
- A. la nervure
 - B. le longeron
 - C. le revêtement travaillant
- 43. Un générateur de tourbillons permet de :**
- A. plaquer la couche limite
 - B. redresser l'écoulement d'air
 - C. créer des tourbillons marginaux
- 44. Les dispositifs hypersustentateurs :**
- A. plaquent l'avion au sol lors de l'atterrissage
 - B. augmentent le coefficient de portance
 - C. sont installés sur le plan fixe horizontal
- 45. Les masses d'équilibrage des gouvernes assurent la compensation :**
- A. d'évolution
 - B. de régime
 - C. statique
- 46. Le pré refroidisseur, situé après les vannes de soutirage, est alimenté 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
- 47. Le remplissage du réservoir d'eau potable s'interrompt lorsque :**
- A. le clapet de surpression s'ouvre
 - B. le niveau choisi sur le panneau de sélection est atteint
 - C. la vanne de trop plein se ferme

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 7/14

- 48. Le but du CMC (Calculateur de Maintenance Centralisé) est de collecter :**
- A. les informations des équipements en panne
 - B. les paramètres des réacteurs
 - C. les données du vol
- 49. L'utilisation de l'imprimante de bord est possible :**
- A. uniquement en vol
 - B. uniquement au sol
 - C. en vol et au sol
- 50. Au sol les « Runway turn light » permettent :**
- A. un éclairage latéral de l'avant de l'avion lors des manœuvres
 - B. de signaler sa position à un autre appareil
 - C. l'éclairage de la dérive
- 51. Le circuit oxygène est nécessaire en cas :**
- A. de dépressurisation de la cabine
 - B. de perte de puissance des turboréacteurs
 - C. d'échauffement sur la génération électrique
- 52. Un générateur chimique d'oxygène est un système :**
- A. utilisé uniquement pour le poste de pilotage
 - B. irréversible
 - C. à utilisation réversible
- 53. Le circuit pneumatique est protégé d'une augmentation importante de pression par :**
- A. une vanne de régulation
 - B. un distributeur
 - C. un clapet de surpression
- 54. Dans une mise en virage à gauche :**
- A. L'aileron droit monte, le gauche descend
 - B. Seul l'aileron droit monte
 - C. L'aileron droit descend, le gauche monte
- 55. Le prélèvement d'air sur un réacteur représente une perte de puissance de :**
- A. 0% à 10%
 - B. 10% à 20%
 - C. 20% à 30%

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 8/14

56. Le système qui permet d'éviter les oscillations de la roue du train auxiliaire est:

- A. l'anti-shimmy
- B. le compas
- C. l'antiskid

57. Le circuit secours d'atterrisseurs assure :

- A. la sortie des trains
- B. la rentrée des trains
- C. la sortie et la rentrée des trains

58. Les volets de type « FOWLER » sont :

- A. des hypersustentateurs de bord d'attaque
- B. des destructeurs de portance
- C. des hypersustentateurs de bord de fuite

59. Les feux anti-collisions sont situés :

- A. à l'extrémité des ailes
- B. sur la partie inférieure et supérieure du fuselage
- C. sur les trains d'atterrissage

60. 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

61. Un système antigivrage est un système :

- A. curatif
- B. préventif
- C. expéditif

62. Le nombre de mach est :

- A. la différence entre la vitesse vraie de l'avion et la célérité de l'air
- B. la différence entre la célérité de l'air et la vitesse vraie de l'avion
- C. le rapport entre la vitesse vraie de l'avion et la célérité de l'air qu'il traverse

63. Les amortisseurs de train ont pour but :

- A. d'absorber les chocs et les efforts à la rentrée du train d'atterrissage
- B. d'amortir les chocs et les efforts à l'atterrissage
- C. de maintenir l'avion en ligne de vol au décollage

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 9/14

- 64. L'entrée d'air des réacteurs est chauffée pour :**
- A. augmenter la vitesse d'écoulement des filets d'air
 - B. ne pas modifier les caractéristiques aérodynamiques de l'entrée d'air
 - C. augmenter la résistance mécanique de l'entrée d'air
- 65. Les commandes de vol électriques agissent sur les gouvernes :**
- A. à l'aide de moteurs électriques
 - B. par l'intermédiaire d'un calculateur électronique et d'une servocommande
 - C. grâce à une servocommande hydraulique
- 66. 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
- 67. On équipe un avion d'un plan horizontal réglable afin de contrôler l'avion :**
- A. en tangage
 - B. en lacet
 - C. en roulis
- 68. Les principaux éléments constitutifs d'une structure d'aile sont :**
- A. les cadres, les nervures et le revêtement
 - B. les longerons, les cadres et le revêtement
 - C. les longerons, les nervures et le revêtement
- 69. Les détecteurs de fumées existants sont :**
- A. physiologique ou olfactif uniquement
 - B. photoélectrique et physiologique ou olfactif
 - C. piézo-électrique
- 70. Sur les avions modernes, les réservoirs sont :**
- A. structuraux
 - B. en caoutchouc synthétique
 - C. en alliage léger, soudé.
- 71. Dans un circuit carburant, les pompes basse pression sont entraînées :**
- A. hydrauliquement
 - B. mécaniquement
 - C. électriquement

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 10/14

- 72. Pour repérer plus facilement un équipement sur un avion de transport commercial il faut :**
- A. identifier les stations ou zones de la cellule
 - B. identifier les points d'attache des équipements
 - C. identifier les structures primaires, secondaires et tertiaires de la cellule
- 73. Sur une aile, les gouvernes sont fixées sur :**
- A. le longeron avant uniquement
 - B. le longeron arrière ou les nervures
 - C. les cadres
- 74. Les sièges passagers sont généralement tous équipés d'une trappe où est logé :**
- A. le parachute
 - B. le masque à oxygène
 - C. le gilet de sauvetage
- 75. 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
- 76. Le dispositif de sensation musculaire est un système, qui permet de :**
- A. reproduire artificiellement un effort sur le manche
 - B. diminuer l'effort du pilote sur les commandes
 - C. fournir un effort pilote indépendant des paramètres de vol
- 77. L'apparition du mach critique se produit sur :**
- A. le bord d'attaque de l'aile
 - B. l'extrados de l'aile
 - C. le bord de fuite de l'aile
- 78. Le principe « SAFE-LIFE », c'est :**
- A. étudier la naissance des criques et leur développement
 - B. le fait 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
- 79. Les toboggans / embarcations peuvent être situés :**
- A. dans les « packboard assembly »
 - B. dans le galley
 - C. dans la soute de fret

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 11/14

- 80. Dans un fuselage coque :**
- A. les longerons et les cadres participent à la rigidité de l'ensemble
 - B. il n'y a plus de longerons
 - C. les longerons encaissent la totalité des efforts
- 81. Les prélèvements de la génération d'air sont effectués :**
- A. sur le premier étage du compresseur
 - B. sur l'entrée d'air du fan pour de l'air chaud
 - C. sur des étages intermédiaires du compresseur
- 82. Les déprédateurs de potentiel d'un avion de transport commercial sont disposés :**
- A. à l'extrémité du bord de fuite des voilures.
 - B. à la pointe avant d'un radôme de radar.
 - C. à l'extrémité d'une antenne VHF.
- 83. Le « DME » mesure :**
- A. la direction oblique de l'avion par rapport à une station au sol
 - B. la distance de l'avion par rapport à une station en vol
 - C. la distance de l'avion par rapport à une station au sol
- 84. L'évacuation de l'eau de condensation du fuselage est permise par :**
- A. évaporation.
 - B. des purges de fond de coque.
 - C. la ventilation de l'ensemble de la structure du fuselage.
- 85. Dans la fixation du réacteur au mât, l'attache avant assure la transmission des efforts :**
- A. de poussée
 - B. de traction
 - C. de flexion
- 86. La vitesse avion est déterminée à partir de :**
- A. la pression totale et la pression statique
 - B. la pression statique
 - C. la pression totale
- 87. La régulation de la pression cabine est obtenue en vol de croisière par un débit d'air :**
- A. d'entrées constantes et un débit de sortie adapté
 - B. d'entrées adaptées et un débit de sortie constant
 - C. d'entrées et de sorties adaptées aux mouvements de l'avion

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 12/14

- 88. La pression d'eau dans les lavabos et offices est obtenue par :**
- A. pressurisation des réservoirs d'eau
 - B. gravité, le réservoir d'eau se trouvant en haut du plan fixe
 - C. le vent relatif de l'avion
- 89. 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 suffisante pour le confort des personnes
- 90. Une installation ILS comprend :**
- A. le localizer, le glide, les markers.
 - B. le glide, les markers uniquement.
 - C. le localizer uniquement.
- 91. 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
- 92. L'altitude est déterminée par :**
- A. la pression totale et la pression statique
 - B. la pression totale
 - C. la pression statique
- 93. 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
- 94. L'anodisation est une méthode de protection des :**
- A. alliages de titanes.
 - B. alliages légers type "duralumin"
 - C. aciers
- 95. Les conditions pour coupler 2 alternateurs de bord sont :**
- A. même fréquence, même tension, même intensité des phases
 - B. même ordre de phases, même fréquence, même tension
 - C. même fréquence, même intensité, ordre des phases indifférent

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 13/14

96. **En vol horizontal stabilisé la voilure d'un avion de transport commercial subit des efforts :**
- A. de compression sur le bord d'attaque et de traction sur le bord de fuite
 - B. de traction sur le bord d'attaque et de compression sur le bord de fuite
 - C. de compression sur l'intrados et de traction sur l'extrados
97. **Les karmans sont des parties :**
- A. travaillantes de raccordement de liaison des éléments principaux
 - B. non travaillantes de liaison aérodynamique entre les éléments principaux.
 - C. travaillantes de raccordement des ailes au fuselage
98. **Le système de vidange en vol permet :**
- A. d'éjecter vers l'extérieur le carburant d'alimentation d'un moteur en feu
 - B. de permettre un meilleur équilibrage de l'avion
 - C. de diminuer rapidement la masse maximale d'un avion par délestage de carburant
99. **L'échelle de corde permet :**
- A. aux passagers d'évacuer l'avion
 - B. aux pilotes d'évacuer l'avion
 - C. aux pilotes de monter dans l'avion
100. **La fonction des cadres forts est :**
- A. d'être le premier et le dernier cadre de la structure
 - B. encaisser tous les efforts localisés et concentrés pour les répartir dans la structure
 - C. encaisser tous les efforts localisés et concentrés, et se déformer pour protéger la structure

SUJET			
CAP MAINTENANCE SUR SYSTÈMES D'AÉRONEFS	Code : 50 25304	Session 2013	
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. : 3	Page : 14/14

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 2013
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 2013
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 2013
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 2013
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 2013
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 2013
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 2013
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 2013
Épreuve : EP1 Technologie 1 ^{ère} Partie	Durée : 9h30	Coef. 1 ^{ère} Partie : 3	Page : 8/8