

Catégories	QUESTIONS	REPONSES DCI
1 -Documentation	votre document Annexe 6.6 commence à la page 2. la Page 1 contient-elle des informations?	La page 1 de l'annexe 6.6 Détails techniques est une page de garde, il n'y a pas d' informations.
1 -Fournisseurs/sous-traitants	Concernant la sous-traitance, il est attendu que les sous-traitants remplissent les mêmes critères d'éligibilité. Nous comprenons que les sous-traitants doivent fournir les 5 documents suivants : NDA signé, question anti-corruption complété-signé, certificat de non mise en procédure de redressement judiciaire, attestation responsabilité civile, attestation non présence dans la liste des sanctions de l'UE	Les sous-traitants doivent en effet remplir les mêmes critères notamment la non présence dans la liste des sanctions UE, l'éligibilité de nationalité (pays CML si applicable à l'équipement) et le respect de la confidentialité (à ce titre un NDA devra être signé par vos soins avec eux préalablement à toute communication d'information). En revanche, il n'est pas obligatoire de joindre les documents que vous citez dès le stade de l'offre, il reviendra au prestataire sélectionné de garantir, sous sa responsabilité, cette éligibilité pendant toute la durée du contrat et de fournir ces éléments au moment de contractualiser (notamment un certificat de nationalité des sous-traitants).
1-Fournisseurs/sous-traitants	Nous avons besoin de faire confirmer par nos fournisseurs (avec qui nous travaillons sous NDA) que leurs équipements ISR/comms sont bien conformes à vos exigences. Sommes-nous autorisés à leur transmettre un extrait des exigences (uniquement celles qui concernent leurs équipements) sans préciser le "end-user" ? L'identité du end-user et le cadre (mesure assistance UE) leur sera fourni dans un 2e temps au moment de leur demander une quotation afin de s'assurer qu'il n'y a pas de restriction "export control",	Oui pour leur transmettre un extrait (limité aux exigences qui les concernent directement ) avec les précautions mentionnées dans votre question, dès lors que cette transmission est réalisée sur une base strictement confidentielle (NDA) et exclusivement pour les besoins de l'élaboration de votre offre.
2 -aéronef	Quand vous parlez de potentiel moteur au 2/3, quel moyen mettez-vous en place pour vérifier le potentiel moteur? Y a-t-il une expertise et/ou boroscopie du constructeur moteur ?	Prise en compte du temps entre overhaul
2 -aéronef	On ne parle jamais du nombre d'heures de vols maximum que doit avoir l'avion au moment de la livraison à Cotonou. Est-ce qu'un avion d'occasion vieux de plusieurs années reste éligible ?	Oui, l'aeronef doit être à jour de maintenance mais sera différenciant
2 -aéronef	Y a-t-il des limites quant au nombre de cycles ? Y a-t-il une limite concernant la cellule, le train d'atterrissage, l'hélice... ? au moment de la livraison	Pas de limite chiffrée mais sera différenciant
2 -aéronef	L'avion peut-il être livré sans un suivi de navigabilité fait selon les règles de l'EASA ? Les avions proposés doivent ils avoir fait l'objet d'une procédure de suivi de navigabilité selon les règles Européennes, règles EASA ?	L'avion doit être certifié et suivi EASA
2 -aéronef	Transfère de suivi de navigabilité, tred monitoring --> avez-vous un process ?	A ce jour, il n'y a pas de process pré-défini
2 -aéronef	L'avion peut-il être livré sans une certaine visibilité sur les obsolescences programmées ?	Si des obsolescences programmées existent, elles doivent être décrites
2 -aéronef	L'avion doit-il être certifié EASA dans une configuration technique à terminaison particulière (STC) ? Les travaux d'intégrations des équipements à l'avion doivent-ils être conformes aux normes Européennes (STC EASA).	L'avion doit être certifié EASA. Le STC EASA également.
2 -aéronef	Le type d'avion souhaité est le Cessna 208 ou le Kodiak 100. Ces 2 types d'avion sont produits aux USA. Comment devons comprendre la règle du §5.2 sur les équipements des pays de la CML. Cette règle s'applique-t-elle uniquement aux capteurs ou moyens de coms ?	L'avion souhaité est un avion "de type" grand Caravan ou Kodiak 100. cette règle du § 5.2 s'entend pour les équipements militaires, l'avion est de la gamme civile
2 -aéronef	Performances attendues de l'avion en fonction du besoin opérationnel du pays ? information sur l'autonomie requise, le range min / max requis en fonction des conditions opérationnelles et la configuration ? Quel est le play time demandé une fois l'avion sur zone et à quelle vitesse, quelle altitude et dans quelle configuration ?	Les performances attendues sont celles d'un aéronef de "type" Caravan ou kodiak 100.
2 -aéronef	Y-a-t-il des exigences sur le système de navigation de l'avion ? Garmin 500 ? Garmin 1000 ? Garmin 1000 NXI ? Pendules ? Qualités et performances du pilote automatique ?	L'avion doit être qualifié IFR avec EFIS mais sera différenciant
3 -accessoires	Les équipements proposés doivent-ils être neufs ou d'occasions ? Garanties ? Outillages spécifiques de maintenance ?	Equipements neufs, garantie et MCO supplémentaire jusqu'à la fin de la mesure d'assistance
3 -accessoires	Boule optronique, y-a-t-il des performances minimales (critères de DRI, critères de Johnson) à tenir face à des cibles répertoriées OTAN (char ou homme), de jour et de nuit, a une certaine altitude, dans certaines conditions de visibilité ?	Les champs de chaque capteur optronique sont définis dans le cahier des charges.
3 -accessoires	Pouvez-vous clarifier le terme « gamme » 15 pouces ?	Pour exemple Trakka 375, Wescam MX15CMOS, Euroflir 410
5-maintenance	Quid du soutien des équipements dans le temps ? Y a-t-il des exigences dans ce domaine ?	Garantie + MCO à compter de la livraison et jusqu'à la fin de la mesure d'assistance
3 -accessoires	Quelle est la configuration à terminaison de l'avion souhaitée par le client final ?	Sans objet
3 -accessoires	Faut-il prévoir l'intégration et la certification EASA d'autres équipements comme un radar SAR qui pourrait être livré et monté sur l'avion dans un deuxième temps ?	Ces éléments sont decrits dans le cahier des charges
3 -accessoires	Système de mission, Y a-t-il des exigences sur la console de mission ? Y A-t-il des exigences sur le C2 (command & control) ? Faut-il prévoir des réserves pour des intégrations d'équipements futurs ?	Système de préférence en langue française avec réserves pour intégration des futures données radar
3 -accessoires	Transmission de données air-sol. La portée optique dépendant de l'altitude de vol, à quelle altitude doit-on calculer la distance à laquelle le système doit porter ? Y a-t-il une distance minimum ?	A niveau de vol 120 et à une distance de 200km

<b>3 -accessoires</b>	Protection de la Transmission de données : Y a-t-il des exigences ?	Il revient au candidat de faire des propositions
<b>3 -accessoires</b>	Système de réception au sol. Y a-t-il des exigences ?	Il revient au candidat de faire des propositions
<b>3 -accessoires</b>	Système de stockage : Y a-t-il des exigences ? Durée du stockage, type de moyen de stockage ? Faut-il prévoir une possibilité de détruire les données enregistrées en cas d'urgence ?	Il revient au candidat de faire des propositions
<b>3 -accessoires</b>	Comment extraire les données une fois au sol ?	Il revient au candidat de faire des propositions
<b>3 -accessoires</b>	Pouvez-vous éclaircir l'exigence concernant les dispositif de transmission air-sol. Nous comprenons qu'il faut fournir un dispositif d'émission sur l'avion, 2 dispositifs de réception au sol pour 2 centres de commandement et 10 tablettes tactiques de réception du flux vidéo à proximité de l'avion. est-ce correct ?	A niveau de vol 120 et à une distance de 200km et les tablettes en LOS ( line of sight)
<b>4-livraison</b>	Contraintes des autorités ANAC du Benin lors de l'intégration/transfert de propriété sur Cotonou?	L'avion sera immatriculé au Benin par les autorités beninoises conformément à leur réglementation.
<b>4-livraison</b>	Pour des raisons de sécurité/discrétion, l'avion doit-il être "resilhouetté", apparence civil, capteurs,...?	Cela ne fait pas partie des exigences; le candidat peut faire des propositions
<b>4-livraison</b>	Concernant le processus de contrôle export pour le prestataire retenu, l'acquéreur est-il DCI (qui a son tour fera un processus de cession aux FAB) ou les FAB ?	Non, l'UE a confié la mise en œuvre de l'assistance à DCI qui organise l'acquisition par les FAB : la propriété passera directement du prestataire retenu aux FAB à la signature du certificat de livraison
<b>5-Maintenance</b>	Kit de maintenance de pièces rechanges pour 1000h de vols. Type de documents libératoires requis ? Dans le cadre d'équipements, quel type de "release" sont demandés (new, repair, overhaull, inspection, ...) ? y a-t-il des recommandations sur la date des tags ? Il n'y a pas de notion d'ingrédients (fluide, graisse, ...), outillages ? GSE ?	Les maintenances préventives et curatives doivent être réalisées jusqu'à la fin de la mesure d'assistance. Le Kit de maintenance, de pièces de rechange, les ingrédients et outillages doivent être fournis, jusqu'à 1000h de vol.
<b>5-Maintenance</b>	Concernant le MCO de l'avion et des équipements ISR: nous comprenons que le prestataire doit fournir un lot de rechanges pour l'avion conforme à la spécification détaillée. Ce point est bien clair. Nous comprenons que le prestataire doit assurer le MCO des capteurs ISR jusqu'au 13/12/2025. Est-ce correct ? Nous comprenons que le prestataire doit assurer la maintenance (hors moteur, hélice, avionique majeure) de l'avion pour 5 cycles de 200h ?	Les maintenances préventives et curatives de l'avion équipé doivent être réalisées (y compris pour les équipements ISR, le moteur, l'hélice et l'avionique majeure) jusqu'à la fin de la mesure d'assistance. Le Kit de maintenance, de pièces de rechange, les ingrédients et outillages doivent être fournis, jusqu'à 1000h de vol.
<b>6 -garanties</b>	Transfère de garanties souhaitez (avion, moteur, capteurs) ?	Garantie minimum d'1 an (sur l'Avion, le moteur, les équipements ISR) avec transfert de toutes les garanties constructeurs qui seraient supérieures à 1 an / MCO jusqu'à la fin de la mesure d'assistance
<b>7 -formation</b>	Besoins en formations des personnels. Pilotes, opérateurs de missions, mécaniciens. Comment va se passer la transition une fois l'avion au Bénin ? Faut-il prévoir une période de transfert compétence / formation ?	Les formations ne sont pas demandées dans le Cahier des charges
<b>7 -formation</b>	Aucune exigence sur la formation initiale des personnels sur l'avion et son système de mission n'est mentionnée : Y a-t-il des demandes particulières ?	Les formations ne sont pas demandées dans le Cahier des charges
<b>7 -formation</b>	Faut-il assurer une formation opérationnelle une fois l'avion livré et les formations initiales réalisées ? Si oui, combien de temps faut-il prévoir cette formation opérationnelle ?	Les formations ne sont pas demandées dans le Cahier des charges
<b>7 -formation</b>	Vous confirmez que la seule prestation de formation attendue est celle "train the trainer" de la camera 15 pouces ?	Nous attendons des formations " train the trainer " pour la boule optronique et initiale pour les systèmes de missions, comint VUHF et l'IMS/catcher.