

# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

28 जुलाई 2017

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन संख्या 24 रक्षा  
सेवाएं (वायुसेना) आज संसद में प्रस्तुत

## प्रतिवेदन के संबंध में

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन वायु सेना, सैन्य अभियांत्रिक सेवाओं के लेनदेन तथा रक्षा मंत्रालय के संबंधित अभिलेखों की नमूना लेखापरीक्षा से उद्भूत हुए मामलों से संबंधित है। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के उपरांत ₹21.57 करोड़ की राशि वसूली की गई। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उल्लिखित कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्षों का विवरण अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है -

### I 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटजिक मिसाइल प्रणाली का स्थापन

खतरे की अनुभूति को ध्यान में रखते हुए, भारत सरकार ने आवश्यक प्रतिरोध प्रदान करने के लिए 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटजिक मिसाइल का स्थापन अनुमोदित किया। 2013 तथा 2015 के मध्य मिसाइल प्रणाली छः निर्धारित स्थलों पर स्थापित की जानी थी। किन्तु अब तक कोई भी मिसाइल प्रणाली स्थापित नहीं हुई है। ₹3,619.25 करोड़ में मैसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड से अधिप्राप्त मिसाइल प्रणाली के स्थापन में विलम्ब का मुख्य कारण स्थलों पर सिविल कार्यों में विलम्ब था।

(पैराग्राफ 2.1)

### II 'एस' क्षेत्र में रेकि क्षमता की सीमाबद्धता

'एस' क्षेत्र में सर्वेक्षण (रेकि) तथा निगरानी क्षमता वायुसेना स्टेशन 'बीबी' में सहयोग तथा अनुरक्षण सुविधाओं के निर्माण में विलम्ब के कारण प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, 2011-16 के

दौरान ₹34.40करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ क्योंकि 'एस'क्षेत्र में रेकि मिशन वायु सेना स्टेशन 'सीसी'से कार्यान्वित करने पड़े।

(पैराग्राफ 2.5)

### III जगुआर वायुयान पर ऑटोपायलटों का स्थापन

1997 में 108 जगुआर वायुयान हेतु भारतीय वायुसेना (आईएएफ) द्वारा परियोजित 108 ऑटोपायलटों की आवश्यकता के विपरीत अगस्त 1999 में निर्धारित अनुबंध के माध्यम से 2006 तथा 2008 के मध्य मात्र 35 ऑटोपायलट अधिप्राप्त किए गए। 95 ऑटोपायलटों हेतु पुनरावृत्त अनुबंध मार्च 2014 में निर्धारित किया जा सका। पहले अधिप्राप्त 35 ऑटोपायलटों में से मार्च 2017 तक मात्र 18 ऑटोपायलट जगुआर वायुयान से एकीकृत किए जा सके। एकीकृत ऑटोपायलट भी उनके महत्वपूर्ण घटक अर्थात् ऑटोपायलट इलैक्ट्रॉनिक यूनिट (एपीईयू) की खराबी के कारण यथासंभव सर्वोत्तम कार्य नहीं कर रहे थे। पुनरावृत्त अनुबंध के माध्यम से प्राप्त 30 ऑटोपायलट अभी एकीकृत किए जाने हैं। इस प्रकार, 1997 में आईएएफ द्वारा जगुआर वायुयान के लिए परिकल्पित उड़ान सहायक क्षमता 20 वर्षों के उपरांत भी अधिकांशतः यथार्थ रूप ग्रहण न कर सका।

(पैराग्राफ 2.2)

### IV भारतीय वायुसेना में अधिकारियों द्वारा विदेशों हेतु उनके निजी दौरों के दौरान एलटीसी का अनियमित उपभोग

भारतीय वायुसेना में अधिकारी व्यक्तिगत आधारों पर अवकाश पर विदेश जाने के लिए सक्षम अधिकारी से अनुमोदन ले रहे थे। यद्यपि, वे संस्वीकृत अवकाश की अवधि के दौरान विदेश की यात्रा पर गये, उसी अवधि में उन्हें भारतीय शहरों के लिए अवकाश यात्रा रियायत (एलटीसी) का उपयोग करने दिया गया, जहाँ का दौरा उन्होंने नहीं किया था। संबंधित प्राधिकारियों द्वारा विदेशी गंतव्य की यात्रा हेतु एलटीसी की अनुमति तथा ₹82.58 लाख का भुगतान अनियमित था तथा रक्षा यात्रा विनियमों में समाविष्ट एलटीसी के प्रावधान का पूरी तरह से उल्लंघन था।

(पैराग्राफ 2.9)

## V आईएल श्रृंखला वायुयान की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण

भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के आईएल फ्लीट की सेवायोग्यता कम थी जिसके कारण, सर्विसिंग तथा मरम्मत में विलम्ब था। पुर्जों की कम उपलब्धता तथा मूल उपस्कर निर्माताओं (ओईएम) के साथ अनुरक्षण सहयोग अनुबंध हस्ताक्षर करने में आईएएफ द्वारा विलम्ब था। आईएल फ्लीट की वैमानिकी को उन्नत नहीं किया गया है, परिणामस्वरूप, वे 1985 की पुरानी वैमानिकी के साथ उड़ रहे हैं। आईएल-76 वायुयान की पहली तथा दूसरी ओवरहॉल संचालित करने में विलम्ब था, जिसका अभिप्राय है कि वायुयान, ओवरहॉल हेतु नियत तिथि के बहुत बाद तक, ओवरहॉल के बिना उड़ रहे थे। युद्ध के साथ-साथ शांति कालीन परिचालनों, दोनों के दौरान वायु से वायु में पुनः ईंधन भरना (एएआर) एक महत्वपूर्ण क्षमता है। आईएल-78 वायुयान इस प्रयोजन हेतु समर्पित हैं। तथापि, अपर्याप्त आधारिक अवसंरचना तथा सहयोगी सुविधाओं के कारण, वायु से वायु में पुनः ईंधन भरने की क्षमता बाधित हुई थी।

(पैराग्राफ 2.7)