

अध्याय-II वायु सेना

2.1 'ए ए' का परिचालन एवं अनुरक्षण

रक्षा मंत्रालय ने 1108 एम यू एस डी (₹5,042 करोड़) की लागत पर तीन 'ए ए' तथा इसकी उप-प्रणालियों की प्राप्ति हेतु एक अनुबंध सम्पन्न किया (मार्च 2004)। प्राप्त किए गए उड़ान कार्य के परिप्रेक्ष्य में 'ए ए' की परिचालन क्षमताओं का मुख्यतया 'ए ए' की अप्रयोज्यता के बावत कम-श्रेष्ठ प्रयोग हुआ था। इसके अतिरिक्त, 'ए ए' वायुयान की परिचालनात्मक कार्यक्षमता बढ़ाने हेतु कार्यक्षेत्र वायु सेना कर्मीदल को वायु से वायु पुनः ईंधन भरने (ए ए आर) पर प्रशिक्षण के अभाव तथा वायु सेना स्टेशन 'एस-3' में रनवे लंबाई के विस्तार हेतु अतिरिक्त भूमि की अधिप्राप्ति न होने के बावत बाधित हुआ।

कार्य सेवाओं की योजना में यथोचित कर्मठता की कमी के बावत अभीष्ट स्थल (एस-1) में ग्राउंड एक्सप्लॉइटेशन स्टेशन (जी ई एस) के अधिष्ठापन में विलंब हुआ था। वायु सेना कर्मीदल की कमी थी जिससे युद्धस्थितियों के दौरान 'ए ए' वायुयान का संचालन प्रभावित हो सकता है। 'ए ए'; जो अंतरिम रखरखाव सेवाएँ अनुबंध के साथ व्यवस्थित किया जा रहा था; की मरम्मत व रखरखाव हेतु कोई दीर्घ-कालिक प्रबंध विद्यमान नहीं था। संचार प्रणाली हेतु त्रुटिपूर्ण स्वचालित परीक्षण उपकरण की आपूर्ति, मित्र अथवा शत्रु (आई एफ एफ) प्रणाली की पहचान हेतु 'आई' स्तरीय सुविधा की गैर-आपूर्ति तथा स्टोर्स/रीटेबल्स के लघु प्रावधान ने 'ए ए' की प्रयोज्यता पर विपरीत प्रभाव डाला।

कुछ मूलभूत ढाँचागत सुविधाएँ 'ए ए' के अधिष्ठापन के साथ समकालिक नहीं थीं क्योंकि परिवर्तित हैंगर्स, स्वतंत्र भंडार-सुविधा तथा ए एफ स्टेशन 'एस-3' में पृथक् प्रशिक्षण-सह-आवास केंद्र हेतु कार्य सेवाओं के समापन में विलंब था, जिसने 'ए ए' की निर्बाध क्रियाशीलता को प्रभावित किया।

2.1.1 प्रस्तावना

'ए ए' निश्चित हवाई क्षेत्र के अंतर्गत वायु व सतही निगरानी करता है। यह निगरानी खण्ड के अंतर्गत शत्रु वायुयान द्वारा हमले की पूर्व चेतावनी देता है। 'ए ए' आक्रामक एवं

रक्षक हवाई प्रक्रिया का संचालन करने हेतु विमानवाहित चेतावनी व नियंत्रण केन्द्र के रूप में संचालन में सक्षम है।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने तीन 'ए ए' व इसकी उप-प्रणालियों को 1,108 एम यू एस डी¹ (₹5,042 करोड़)² की लागत पर प्राप्त किया (मार्च 2004)। 'ए ए' दो भागों यानी विमानवाहित भाग व सतह भाग में विभाजित है। विमानवाहित भाग, एक मिशन प्रणाली वैमानिकी (एम एस ए³) है जो 'ए' वायुयान⁴ (प्लेटफॉर्म) पर लगा हुआ है, 'ए ए' वायुयान कहलाता है। एम एस ए विरोधियों की सिग्नल गुप्त सूचना एकत्रित करने एवं प्रसारण कर्त्ताओं की स्थिति निश्चित करने में सहायता करता है। एकत्रित आँकड़ों को बोर्ड पर विश्लेषित किया जाता है तथा सतही स्टेशनों को प्रसारित कर दिया जाता है। सतह पर स्थित प्रणाली को सतह उपयोग स्टेशन (जी ई एस) कहते हैं। जो एम एस ए द्वारा एकत्रित आँकड़ों को प्राप्त एवं क्रियान्वित करता है।

मई 2009 व मार्च 2011 के बीच तीनों 'ए ए' वायुयान भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) में अधिष्ठापित कर दिए गए थे तथा सितंबर 2009 व फरवरी 2012 के मध्य छः जी ई एस आई ए एफ की छः इकाईयों में स्थापित किए गए थे। मंत्रालय ने ए एफ स्टेशन, 'एस-3' में 'ए ए' के संचालन के लिए 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन (संचालक इकाई) को स्थापित किया (जून 2007)। 'एस-3' में 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन, वायु सेना मुख्यालय (एच क्यू) के कार्यात्मक नियंत्रण तथा 'डब्ल्यू-2' विंग के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन, मुख्यालय केंद्रीय वायु कमान (सी ए सी) के माध्यम से निर्धारित परिचालन कार्य के संपादन, 'ए ए' वायुयानों के रखरखाव, परिचालन प्रशिक्षण व समस्त संबंधित क्रियाओं की व्यवस्था के लिए उत्तरदायी है।

¹ मिलियन यू एस डॉलर।

² 1 यू एस डी = ₹45.50।

³ विक्रेता (मैसर्स 'वी-1') के द्वारा विकसित एम एस ए प्रमुख रडार, गौण निगरानी रडार, इलैक्ट्रॉनिक आधारित मापक यंत्र, संचार आधारित मापक यंत्र, मिशन संचार प्रणाली, डाटा लिंक, संकरित दिशाज्ञान प्रणाली, मिशन कंप्यूटर प्रणाली तथा परिचालन कार्य स्टेशनों से समाविष्ट होता है।

⁴ परिवर्तित वायुयान एम एस ए के प्रतिष्ठापन के लिए रि-इंजिनींग व ढाँचागत परिवर्तन के साथ भारत सरकार (आई ए एफ), इज़रायल व रशियन फेडरेशन के मध्य त्रिपक्षीय समझौते के अनुसार नव-निर्मित 'ए' वायुयान है।

लेखा परीक्षा यह देखने के लिए किया गया कि क्या 'ए ए' का श्रेष्ठतम उपयोग किया गया क्योंकि 'ए ए' एक उच्च मूल्य राष्ट्रीय सम्पत्ति है जो युद्ध की स्थिति में निर्णायक कारक हो सकता था। लेखा परीक्षा में 2011-12 से 2013-14 की अवधि तक वायु सेना मुख्यालय व परिचालन इकाईयों में रखे जा रहे 'ए ए' से संबंधित दस्तावेजों के नमूना परीक्षण समाविष्ट थे। इन वर्षों के आगे के दस्तावेजों की भी, जहाँ कहीं भी आवश्यक समझा गया, जाँच की गई।

वायु सेना मुख्यालय को जारी (नवंबर 2014) मामले के विवरण (एस ओ सी) का उत्तर जनवरी 2015 में दिया गया। मंत्रालय को ड्राफ्ट लेखा परीक्षा प्रतिवेदन जनवरी 2015 में भी जारी किया गया। इस प्रतिवेदन में वायु सेना मुख्यालय से प्राप्त उत्तरों को उपयुक्त रूप से समाविष्ट किया गया है। बाद के परीक्षण के आधार पर संशोधित ड्राफ्ट मंत्रालय को जारी किया गया था (जुलाई 2015); प्रारंभिक ड्राफ्ट रिपोर्ट अथवा संशोधित ड्राफ्ट रिपोर्ट पर मंत्रालय का उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2015)।

लेखा परीक्षा जाँच के परिणामों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

2.1.2 परिचालन

2.1.2.1 उड़ान कार्यों में गिरावट

मंत्रालय द्वारा 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन को जारी नीति पृष्ठ⁵ (जून 2007) के अनुसार, परिचालन इकाई को सभी तीनों 'ए ए' वायुयानों के साथ 1500 उड़ान घंटे प्रतिवर्ष का संचालन करना था। वायु सेना मुख्यालय ने सूचित किया (मई 2015) कि 'ए ए' परिचालन इकाई के लिए मासिक उड़ान कार्य विविध कमान मुख्यालयों द्वारा मासिक परियोजित प्रशिक्षण व अन्य विशिष्ट आवश्यकताओं के आधार पर निर्धारित है, जो फिर निदेशालय विमानवाहित संवेदक तथा नेटवर्किंग (ए एस ए एन) में सुविचारित व प्राथमिकता पर है।

⁵ भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी नीति पृष्ठ एक इकाई द्वारा निष्पादित भूमिका एवं कार्य को परिभाषित तथा इसके कार्यान्वयन हेतु मानव शक्ति को संस्वीकृत करता है।

नीतिपृष्ठ में अनुबंधित स्थापित कार्य के विरुद्ध, उड़ान घंटों के संबंध में योजित व प्राप्त किए गए उड़ान कार्य के वर्षवार विवरण निम्न प्रकार से दिए गए हैं:-

तालिका 2.1: योजनाबद्ध एवं प्राप्त किए गए उड़ान कार्य

वर्ष	योजित कार्य	वास्तविक उड़ान	प्रतिशतता में कमी के संबंध में	
			योजित उड़ान कार्य	1500 उड़ान घंटों का वार्षिक कार्य
	(घंटे)	(घंटे)	(%)	(%)
2011-12	895	855	4	43
2012-13	1088	926	15	38
2013-14	844	766	9	49
कुल	2827	2547	10	43

इस प्रकार, औसतन 1500 उड़ान घंटे प्रति वर्ष के स्थापित कार्य के संबंध में 43 प्रतिशत की कमी आई थी। यहाँ तक कि घटाया गया योजित कार्य किसी भी वर्ष में प्राप्त नहीं किया जा सका।

स्क्वाड्रन के लिए निर्धारित स्थापित कार्य के विपरीत निम्न उड़ान कार्य योजना निश्चित करने के संबंध में वायु सेना मुख्यालय ने बताया (जनवरी 2015) कि 'ए ए' वायुयान के लिए अभियोजित कार्य इसकी 75 प्रतिशत उपलब्धता पर आधारित था जबकि इसकी वास्तविक उपलब्धता लगभग 66 प्रतिशत मात्र रही थी, जिसके परिणामस्वरूप निम्न कार्य अभियोजित किया गया था। इसके अतिरिक्त, वायु सेना मुख्यालय ने मिशन लॉन्च के ठीक पूर्व 'ए ए' के किसी एक अथवा अधिक सह-प्रणालियों की अप्रयोज्यता, प्रतिभागी बल⁶ के अभाव तथा खराब मौसम, पक्षी सक्रियता, इत्यादि जैसे पर्यावरणीय कारकों के बावत वायुयान की निम्न उपलब्धता को उड़ान कार्य में गिरावट का उत्तरदायी माना (जनवरी 2015)।

⁶ 'ए ए' वायुयान आई ए एफ के अन्य टुकड़ियों के समान सदैव एकांत में नहीं उड़ते। मिशन अन्य स्क्वाड्रनों से लड़ाकू वायुयानों की भागीदारी के साथ किए जाते हैं।

वायु सेना मुख्यालय के प्रत्युत्तर को निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में देखा जा सकता है:-

- मंत्रालय द्वारा निर्धारित 1500 घंटे⁷ किसी प्रतिबंध के साथ सीमित नहीं किए गए थे तथा किसी शर्त के प्रभाव में नहीं थे। प्रारंभिक वर्षों में 'ए ए' वायुयान की निम्न उपलब्धता स्वयं मुख्य रूप से सीमित जीवन काल सहित मूल्यवान राष्ट्रीय सम्पत्ति हेतु चिंता का एक कारण है।
- इसके अतिरिक्त, 2011-12 व 2013-14 हेतु योजनाबद्ध कार्य 1500 उड़ान घंटों के नियत कार्य के 66 प्रतिशत (990 घंटे)⁸ से भी कम था जैसा कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा दावा किया गया था।
- प्रतिभागी बलों के अनुपलब्धता के बावत उड़ान कार्य की अप्राप्ति 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन तथा आई ए एफ की प्रतिभागी इकाईयों के मध्य समन्वय में कमी को दर्शाता है।

अतः तथ्य यह है कि 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन को इसके नीति पृष्ठ में नियुक्त कार्य 1500 उड़ान घंटे प्रति वर्ष से योजित व प्राप्त कार्य बहुत कम था, जिससे 'ए ए' के इसके प्रारंभिक वर्षों स्वयं में परिणामतः उप-सर्वोत्कृष्ट उपयोग हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप आई ए एफ बहुमूल्य राष्ट्रीय सम्पत्ति से पूरी तरह से दोहन कर अभीष्ट लाभ प्राप्त करने में असमर्थ रही। जैसा कि 'ए ए' प्रौद्योगिकी व वायुयान दोनों का सीमित व निश्चित जीवन काल है, निर्धारित कार्य में कमी विशेष रूप से इसके प्रारंभिक वर्षों में चिंता का विषय है।

2.1.2.2 'ए ए' वायुयानों में वायु से वायु में पुनः ईंधन भरने (ए ए आर) की क्षमता का अनुपयोग

भारत सरकार, इजरायल व रशियन फेडरेशन के मध्य त्रिपक्षीय समझौते (अक्टूबर 2003) के अनुसार नव-निर्मित 'ए' वायुयान को रशियन ऐजेंसियों द्वारा पी एस-90 ए इंजनों के

⁷ नीति पृष्ठ में विनिर्दिष्ट 1500 उड़ान घंटे प्रति वर्ष के निर्धारण का आधार वायु सेना मुख्यालय से मांगा गया था (मार्च 2015), किन्तु 1500 उड़ान घंटे प्रतिवर्ष के आँकड़ों के परिकलन का विवरण लेखा परीक्षा में उपलब्ध नहीं कराया गया था। इसकी अनुपस्थिति में, लेखा परीक्षा उड़ान घंटों के निर्धारण के उस कार्य को शर्तों से रहित मानने हेतु बाध्य है।

⁸ 1500 x 66/100

साथ ढाँचागत परिवर्तित तथा इजरायल में निर्मित मिशन प्रणाली वैमानिकी (एम एस ए) के साथ युक्त करना था। कार्य क्षेत्र के अनुसार, भारतीय वायु सेना कर्मचारियों, एम एस ए संचालकों व रखरखाव कर्मचारियों को आवश्यकता अनुसार प्रशिक्षण देने का उत्तरदायित्व प्रमुख विक्रेता मैसर्स 'वी-1' का था।

'ए ए' के लिए अनुबंध (मार्च 2004) 'ए ए' वायुयान के लिए ढाँचागत परिवर्तन उपलब्ध कराता है जिसमें वायु से वायु में पुनः ईंधन भरने (ए ए आर) से संबंधित विशिष्ट परिवर्तन यथा विंग एयर रिफ्यूलिंग इन्सर्टॉलेशन्स, एयर रिफ्यूलिंग बूम तथा इन-फ्लाइट रिफ्यूलिंग प्रॉब क्षमता शामिल थे। तीन 'ए ए' वायुयानों के ढाँचागत परिवर्तनों की कुल लागत (ए ए आर क्षमता समेत) व समाकलित संभार-तंत्र सहयोग (आई एल एस) 143.75 एम यू एस डी (₹654.06 करोड़) थी।

वायु सेना मुख्यालय के दस्तावेजों के माध्यम से यह प्रकट हुआ (जून 2014) कि ए ए आर कार्य पर समय⁹ में अर्थपूर्ण ढंग से वृद्धि कर सकता था तथा ग्रीष्म महीनों के दौरान अत्यधिक क्षम्य उड़ान भार पर प्रतिबंध के बावत आवश्यक है जिससे वायुयान की उच्च परिवेशी तापमान पर ईंधन क्षमता में कटौती होती है। इसके अतिरिक्त, जब कभी बेस से दूर उत्तरदायित्व के क्षेत्र (ए ओ आर) में 'ए ए' वायुयान के लंबे उड़ान की आवश्यकता होती है या एक भिन्न ए ओ आर में 'ए ए' वायुयान की तैनाती की मांग होती है, ए ए आर पुनः ईंधन भरने के लिए उतरने से संबंधित देरी को मिटा कर 'ए ए' वायुयान के प्रभावी संचालन की अनुमति देता है। इसके अतिरिक्त, हवाई मार्ग में पुनः ईंधन भराव एयरफ्रेम घंटों तथा इंजन जीवन चक्रों को संरक्षित करता है तथा उड़ान घंटों से उड़ानों के अनुपात में कमी करता है जिसके फलस्वरूप उड़ान भरने व उतरने की स्थिति से जुड़े खतरों से अरक्षितता में कमी आती है। इस प्रकार ए ए आर 'ए ए' वायुयान की परिचालन क्षमता में वृद्धि करता है।

यद्यपि, लेखा परीक्षा में जाँचा गया (जून 2014) कि ए ए आर की 'ए' वायुयान में सुधारों के माध्यम से उपलब्ध कराई गई क्षमता, का परिचालनात्मक उपयोग अभी तक

⁹ कार्य पर समय वह अवधि है जिसके दौरान 'ए ए' वायुयान अपना मिशन पूरा करने के लिए हवा में रहता है।

नहीं किया जा सका क्योंकि ओ ई एम¹⁰ द्वारा इस उद्देश्य के लिए 'ए ए' वायुयान के हवाई कर्मियों को कोई ए ए आर प्रशिक्षण प्रदान नहीं किया गया।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (अक्टूबर 2014) कि ए ए आर प्रशिक्षण 'ए ए' अनुबंध का हिस्सा नहीं था। फिर भी, आई ए एफ के प्रत्यायन पर मैसर्स 'वी-1' ने दीर्घकालीन वार्ताओं के पश्चात प्रशिक्षण देने हेतु सहमति दे दी तथा प्रशिक्षण संभवतः नवंबर 2014 में होना था। ए ए आर प्रशिक्षण की स्थिति के संबंध में वायु सेना मुख्यालय ने सूचित किया था (मई 2015) कि मंत्रालय द्वारा रशिया में दो पायलटों व दो फ्लाईट इंजीनियरों के प्रशिक्षण के लिए अनुमोदन प्राप्त हो गया था तथा मई/जून 2015 में ओईएम द्वारा प्रशिक्षण संचालित किया जा रहा था।

उत्तर पुष्टि करता है कि यद्यपि 'ए ए' वायुयान को ए ए आर की क्षमता रखने हेतु नवीनीकृत किया गया था, मंत्रालय ने अनुबंध (मार्च 2004) में उपलब्ध कराए गए अन्य आनुपातिक प्रशिक्षणों समेत ए ए आर प्रशिक्षण का प्रावधान सुनिश्चित नहीं किया। वास्तव में, अहम् ए ए आर क्षमता के दोहन हेतु महत्वपूर्ण ए ए आर प्रशिक्षण के अनिवार्य प्रावधान के बिना अनुबंध का सम्पन्न किया जाना गंभीर भूल थी जिसके परिणामस्वरूप 'ए ए' वायुयान के मई 2009 में इसके अधिष्ठापन से अब तक (जुलाई 2015) पूर्ण क्षमता की अनुपलब्धि हुई परिणामतः आई ए एफ की सुरक्षात्मक व आक्रामक क्षमता प्रतिबंधित हुई। ओ ई एम द्वारा 'ए ए' के वायु सेना कर्मिंदल के ए ए आर प्रशिक्षण की स्थिति पर लेखा परीक्षा प्रश्न (जुलाई 2015) पर वायु सेना मुख्यालय की प्रतिक्रिया भी अपेक्षित थी (सितम्बर 2015)।

2.1.2.3 रनवे की लंबाई कम होने के बावत 'ए ए' वायुयान के परिचालन पर प्रतिबंध

नवंबर 2007 में 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन (परिचालन इकाई) में प्रथम 'ए ए' के निर्धारित अधिष्ठापन सहित 'ए ए' की अधिप्राप्ति हेतु मार्च 2004 में अनुबंध सम्पन्न किया गया। परिचालन इकाई ने वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस) 'एस-3' में रनवे के विस्तार हेतु मामले का विवरण 'एस ओ सी' (जुलाई 2005) प्रारंभ किया क्योंकि 'ए ए' वायुयान का

¹⁰ मूल उपकरण निर्माता

ऑल-अप-वेट (ए यू डब्ल्यू) 195 टन था, जिसके लिए विद्यमान 9000 फीट की तुलना में लगभग 15000 फीट लंबाई का रनवे इसके अबाधित संचालन हेतु आवश्यक था।

एस ओ सी (जुलाई 2005) में 253.67 एकड़ की गैर-सरकारी ज़मीन का अधिग्रहण आवश्यकता में सम्मिलित किया गया था, इसमें यह भी इंगित किया कि 15000 फीट से अधिक रनवे के विस्तार को सक्षम बनाने के लिए मई 2004 में कार्यवाही आरंभ की जा चुकी थी। एस ओ सी (जुलाई 2005) ने व्यवहार्य विकल्प के तौर पर, पहले उपलब्ध रक्षा भूमि के साथ, 10500 फीट की लंबाई तक रनवे के विस्तार हेतु तथा ए एफ स्टेशन 'एस-3' में 'ए ए' के परिचालन हेतु तात्कालिक अंतरिम मापदंड के रूप में विस्तार आरंभ किया जाना प्रस्तावित किया था।

लेखा परीक्षा ने एस ओ सी (जुलाई 2005) से पाया (जुलाई 2014) कि ए एफ स्टेशन 'एस-3' 'बी' बेड़े का भी बेस है, जो योद्धा बेड़ों को वायु से वायु में ईंधन भरने (ए ए आर) की सुविधा प्रदान करता है तथा 210 टन का अधिकतम ए यू डब्ल्यू रखता है। 210 टन के ए यू डब्ल्यू हेतु, एस ओ सी (जुलाई 2005) में विविध तापमानों पर आवश्यक न्यूनतम रनवे की लंबाई इस प्रकार बताई गई-11480 फीट (15° सें.), 11874 फीट (20° सें.), 12464 फीट (25° सें.), 13120 फीट (30° सें.), 13940 फीट (35° सें.) तथा 15022 फीट (40° सें.)। इसके अतिरिक्त, एस ओ सी (जुलाई 2005) के अनुसार, 10500 फीट लंबे रनवे पर 'बी'/'ए ए' वायुयान का ए यू डब्ल्यू 199 टन, 194 टन व 183 टन पर क्रमशः 20° सें., 30° सें. व 40° सें. पर निर्धारित किया गया था, क्योंकि वायुयान की पे लोड क्षमता रनवे की लंबाई के तापमान में वृद्धि के साथ कम हुई तथा 'एस-3' हवाई-क्षेत्र में मध्यमान हवाई क्षेत्र तापमान अप्रैल-सितंबर के दौरान 36° सें. तथा अक्टूबर-मार्च के दौरान 22° सें. बताया गया।

लेखा परीक्षा में जाँचा गया¹¹ कि औसतन एक वर्ष में, वायु सेना स्टेशन 'एस-3' में तापमान 236 दिनों हेतु 30° सें. से तथा 48 दिनों हेतु 40° सें. से अधिक था। इसलिए, 'ए ए' वायुयान का अधिकतम ए यू डब्ल्यू बाधित रनवे लंबाई के कारण वर्ष के वृहत् भाग के लिए प्रतिकूल रूप से प्रभावित हो रहा था।

¹¹ लेखा परीक्षा में वायु सेना स्टेशन, 'एस-3' का पत्र सं. 4 डब्ल्यू/813/2/1/मेट दिनांक 22 जून 2015 तथा सम सं. दिनांक 24.08.2015 के तहत दिए गए आँकड़े।

लेखा परीक्षा में आगे यह पाया गया (जुलाई 2014) कि 10500 फीट तक रनवे विस्तार किए जाने हेतु कार्य सेवाएँ, रक्षा कार्य पद्धति (डी डब्ल्यू पी)-1986 के अनुच्छेद 11¹² के तहत सितम्बर 2006 में संस्वीकृति की गई तथा ठीक प्रथम 'ए ए' वायुयान के अधिष्ठापन (मई 2009) से पूर्व ₹20.38 करोड़ की लागत में मार्च 2009 में पूरा कर लिया गया।

लेखा परीक्षा में यह भी पाया गया (अक्टूबर 2014) कि रनवे की लंबाई 10500 फीट तक रही तथा इसे 15000 फीट से अधिक तक के वांछित रनवे तक विस्तृत नहीं किया गया।

लेखा परीक्षा में अतिरिक्त भूमि की प्राप्ति में विलंब तथा 'बी'/'ए ए' वायुयान के संचालन पर इसके प्रभाव के मामले को उठाया गया (नवंबर 2014)। वायुसेना मुख्यालय ने बताया (जनवरी 2015) कि 'ए ए' वायुयान अधिक शक्तिशाली इंजनों के साथ अधिक आधुनिक अधिप्राप्ति होने के नाते विद्यमान रनवे पर अपने समग्र आयभार के साथ संचालित किया जबकि 'बी' सीमित आयभार (अधिकतम 180 टन तक) के साथ संचालित किया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रनवे विस्तार का मामला 'ए ए' वायुयान के हेतु अनुबंध के अधिनिर्णय (मार्च 2004) के उपरांत प्रारंभ किया गया (जुलाई 2005), जब आई ए एफ इंजनों के विन्यास से पहले से ही अवगत था। इस प्रकार, 15000 फीट से अधिक की रनवे लंबाई हेतु आवश्यकता, तदनुसार, आई ए एफ द्वारा 'ए ए' के निर्बाध संचालन हेतु परियोजित की गई थी (जुलाई 2005)।

वायु सेना मुख्यालय ने आगे सूचित किया (जून 2015) कि भूमि की अधिप्राप्ति हेतु मामला मई 2004 में आरंभ किया गया, समीक्षा हेतु वायु सेना अध्यक्ष (सी ए एस) के निर्देशों (सितंबर 2006) का अनुपालन करते हुए बंद कर दिया गया तथा क्योंकि भूमि

¹² डी डब्ल्यू पी 1986 के अनुच्छेद 11 के तहत- अप्रत्याशित परिचालन आवश्यकताओं या आकस्मिक चिकित्सा आधारों, प्राकृतिक आपदाओं से उत्पन्न अनापेक्षित परिस्थितियों में कोई भी स्थानीय कमांडर कार्यों के आरंभ करने हेतु आदेश दे सकता है जो सामान्य प्रक्रिया का पथ लघु करने के लिए इसे अनिवार्य कर देता है तथा जब उपयुक्त सक्षम प्राधिकारी को संदर्भित किया जाए तो यह खतरनाक ढंग से विलंब कर देगा ।

की अधिप्राप्ति हेतु प्रस्ताव एक समय लेने वाली प्रक्रिया थी तथा अधिक लागत प्रभावी नहीं थी, उसे छोड़ दिया गया।

भूमि अधिप्राप्ति के मूल्य प्रभावकारिता के संबंध में उत्तर को 'ए ए' परियोजना की समग्र लागत में ₹5,000 करोड़ की अधिकता में देखे जाने की जरूरत है, मई 2009 व मार्च 2011 के मध्य आई ए एफ में अधिष्ठापित किए गए तीन कालप्रभावित 'ए ए', तथा 'ए ए' की ए यू डब्ल्यू को वहन करने की क्षमता पर कालप्रभावन के असर ने श्रेष्ठतम रनवे से कम की उपलब्धता दी।

तथ्य यह है कि रनवे लंबाई का 15000 फीट से अधिक तक विस्तार न होने से, 'ए ए' के परिचालन को उतारे बिना साढ़े सात घंटे के वैयक्तिक मिशन तक सीमित कर दिया। वर्ष के वृहत् भाग हेतु यह परिचालन/वायु अवधि 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन/वायु सेना स्टेशन, 'एस-3' में उच्च तापमान के बावत बाधित हुआ है। इसके अतिरिक्त, जैसा कि पैराग्राफ 2.1.2.2 में चर्चा की गई है 'बी' वायुयान भविष्य में 'ए ए' को वायु-से-वायु में ईंधन भरने की सुविधा प्रदान करेगा, ए एफ स्टेशन 'एस-3' में रनवे लंबाई कम होने के बावत 'बी' पर सीमित पे लोड बाध्यता 'ए ए' के संचालन को बाधित करने की क्षमता रखता है।

2.1.2.4 'एस-1' में जी ई एस की स्थापना के लिए कार्यसेवाओं में देरी

भूमि दोहन स्टेशन (जी ई एस) प्रमाणित आँकड़ों व ध्वनि संपर्क में सहायता तथा 'ए ए' वायुयान के साथ परिचालन आँकड़ों का आदान-प्रदान करता है। लेखा परीक्षा में पाया गया (जुलाई 2014 से सितंबर 2014) कि सितंबर 2009 तथा फरवरी 2012 के मध्य छः इकाईयों¹³ में जी ई एस स्थापित व संचालित था। इन जी ई एस में से एक का स्थान सितंबर 2009 तक 'एस-22' में स्थापित करने हेतु प्रारंभिक योजना की गई थी, यद्यपि तकनीकी आधार पर 'एस-4' में परिवर्तित (फरवरी 2009) कर दी गई तथा बाद में (जुलाई 2010) परिचालन आवश्यकता के परिप्रेक्ष्य में 'एस-1' में परिवर्तित कर दिया गया।

¹³ 'एस-6', 'एस-3', 'एस-7', 'एस-8', 'एस-1' ('एस-5' में अस्थायी रूप से स्थापित) तथा 'एस-9'।

इसके अतिरिक्त, यह जाँचा गया कि 'एस-1' के लिए जी ई एस अप्रैल 2011 में 'एस-5' में प्राप्त किया गया तथा इसे चलायमान करने तथा अधिकतम वारंटी अवधि प्राप्त करने हेतु अस्थाई आधार पर 'एस-5' में स्थापित किया गया (फरवरी 2012)। जी ई एस के प्राप्त होने के छः माह पश्चात् नवंबर 2011 में ₹3.07 करोड़ की लागत पर 'एस-1' में कार्य सेवाओं के लिए प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) दिया गया। ए ए में विनिर्दिष्ट 102 सप्ताह की अर्थात् नवंबर 2013 तक पी डी सी समाप्त हो गई थी तथा कार्य प्रगति पर था।

वायु सेना मुख्यालय ने उत्तर में कहा (जून 2015) कि जून 2014 में अपने दौरे के बाद ओ ई एम द्वारा परियोजित अतिरिक्त आवश्यकताओं के बावत जुलाई 2015 तक संशोधित पी डी सी सहित ₹3.67 करोड़ के लिए अप्रैल 2015 में एक संशोधित प्रशासनिक अनुमोदन जारी किया गया था तथा कार्य सेवाओं की प्रगति 82% थी (जून 2015)।

अतः 'एस-1' में कार्य सेवाओं की योजना/कार्यान्वयन में आकस्मिकता की कमी थी, जिससे जी ई एस की स्थापना में इसकी प्राप्ति से (अप्रैल 2011) चार वर्षों से अधिक (जून 2015 तक) का विलंब हुआ। इस प्रकार, 'एस-1' में जी ई एस हेतु परिचालनात्मक आवश्यकता (जुलाई 2010) अब तक (जून 2015) कार्यान्वित किया जाना था।

2.1.2.5 वायु सेना कर्मीदल की कमी

मंत्रालय ने ए एफ स्टेशन 'एस-3' में 'ए ए' हेतु 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन के वायुसेना कर्मीदल (अर्थात् पायलट, पथ-प्रदर्शक व वायुयान अभियंता) के संस्वीकृत स्थापना का निर्धारण करने हेतु नीति-पृष्ठ जारी किया (जून 2007)। न्यूनतम मानव शक्ति की आवश्यकता को निश्चित करने हेतु आवधिक पुनर्विचार किया जाता है, जो 'मानवयुक्त कराया जाना (टी बी एम)¹⁴ कहलाता है।

¹⁴ टी बी एम एक संस्था को चलाने हेतु आवश्यक मानव शक्ति का न्यूनतम स्तर है।

लेखा परीक्षा ने स्क्वाड्रन के क्यू एफ टी आर¹⁵ से पाया (जुलाई 2014) कि वायु सेना कर्मिंदल की वास्तविक क्षमता 2011-12 से 2013-14 के दौरान संस्वीकृत क्षमता से कम थी जो नीचे दी गई है:-

तालिका 2.2 : वायु सेना कर्मिंदल की कमी

वायु सेना कर्मी	संख्या	2011-12			2012-13			2013-14		
		औसत क्षमता	कमी		औसत क्षमता	कमी		औसत क्षमता	कमी	
		संख्या	संख्या	%	संख्या	संख्या	%	संख्या	संख्या	%
पायलट	12	8.25	3.75	31.25	7	5	41.66	6.25	5.75	47.92
पथ - प्रदर्शक	6	4.5	1.5	25	4	2	33.33	4	2.0	33.33
फ्लाईट अभियंता	7	6	1.0	14.29	6	1	14.29	6.25	0.75	10.71

जैसा कि तालिका से दृष्टिगत है, पायलटों के संबंध में कमी 31.25 प्रतिशत व 47.92 प्रतिशत के मध्य तक थी तथा पथ-प्रदर्शकों के संबंध में 25 प्रतिशत व 33.33 प्रतिशत के मध्य थी। इसके अतिरिक्त, 2011-12 से 2013-14 तक पायलटों व पथ-प्रदर्शकों में कमी बढ़ते हुए प्रचलन में थी।

लेखा परीक्षा में वायु सेना कर्मियों की कमी के कारणों व 'ए ए' वायुयान के परिचालन पर इसके प्रभाव के विषय में पूछताछ की गई (जुलाई 2014)। उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने बताया (जनवरी 2015) कि शान्त समय की कार्यवाहियों के दौरान वायुसेना कर्मियों में कमी का कोई महत्त्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ा था, क्योंकि सामान्य परिस्थितियों के तहत उपलब्ध क्षमता ने कर्मिंदल के दो सैट्स की अनुमति दी तथा दो मिशन दैनिक आधार पर प्रारंभ किए जा सकते थे; तथापि, युद्धस्थिति के दौरान बढ़े हुए कार्यों के मद्देनजर इसका प्रभाव पड़ा होता। उत्तर में कमी के कारणों तथा युद्धस्थितियों के परिणामस्वरूप उत्पन्न आकस्मिकता में वायु सेना कर्मियों की कमी से किस प्रकार निपटा जाएगा, इस विषय पर भी कुछ नहीं कहा गया। वायु सेना मुख्यालय ने भी बताया (22 जनवरी 2015) कि उनके दस्तावेजों के अनुसार 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन 'एस-3' में

¹⁵ त्रैमासिक उड़ान प्रशिक्षण प्रतिवेदन।

लड़ाकू वर्ग से पायलटों जिन्हें स्क्वाड्रन की वास्तविक क्षमता में नहीं दर्शाया गया, को ध्यान में रखने के पश्चात्, इन वर्षों के दौरान 12 की निर्धारित संख्या के विरुद्ध पायलटों की औसत संख्या 2011-12 में 11.5, 2012-13 में 11.25 व 2013-14 में 10.75 थी। पथ-प्रदर्शकों की संख्या में कमी के संबंध में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जनवरी 2015) कि 4 संख्या के अनुमोदित टी बी एम स्तर के साथ लाइन में क्षमता की औसत संख्या 4 से 4.5 है।

उत्तर 'एस यू-7' स्क्वाड्रन के नीति-पृष्ठ के साथ समन्वित नहीं था जिसमें यह निर्धारित नहीं है कि 12 पायलटों के स्थापना में योद्धा श्रेणी से पायलटों को सम्मिलित किया जाएगा। इस प्रकार, वायु सेना मुख्यालय का उत्तर (जनवरी 2015) ना तो नीति-पृष्ठ द्वारा और ना ही वायु एवं सतही निगरानी हेतु अभिप्रेत प्रणाली की तुलना में योद्धा पायलट की भूमिका द्वारा पुष्ट किया गया है।

2.1.3 अनुरक्षण

'ए ए' के लिए आई ए एफ में अनुरक्षण निम्नलिखित का सम्मिश्रण है:-

- प्रथम पंक्ति सर्विसिंग ('ओ' स्तरीय अनुरक्षण),
- द्वितीय पंक्ति सर्विसिंग ('आई' स्तरीय अनुरक्षण), तथा
- तृतीय व चतुर्थ पंक्ति सर्विसिंग ('डी' स्तरीय अनुरक्षण)।

'ओ' स्तरीय अनुरक्षण वायुयान फ्लाईट लाईन पार्किंग क्षेत्र में निष्पादित किया जाता है तथा त्रुटि अभिज्ञान व लाईन रिप्लेसिएबल इकाई (एल आर यू)¹⁶ स्तर तक पृथक्करण एवं त्रुटिपूर्ण एल आर यू को हटाना व बदलाव व त्रुटिपूर्ण एल आर यू को और अधिक परीक्षण व मरम्मत हेतु 'आई' स्तर तक अग्रोषण समाविष्ट होता है। 'आई' स्तरीय अनुरक्षण सैनिक वायुयानों के लिए हवाई अड्डा प्रयोगशाला/ दुकान में निष्पादित होता है तथा त्रुटि अभिज्ञान व त्रुटिपूर्ण शॉप रिप्लेसिएबल इकाई (एस आर यू)¹⁷ का एल आर यू की सीमा के भीतर उपयुक्त परीक्षण उपकरण के प्रयोग से पृथक्करण समाविष्ट होता है।

¹⁶ एल आर यू किसी उपकरण का एक वैकल्पिक भाग है जो कि एक परिचालन स्थल पर बदलने के लिए डिज़ाइन किया जाता है।

¹⁷ शॉप रिप्लेसिएबल इकाई लाईन रिप्लेसिएबल इकाई (एल आर यू) का उप - भाग है।

'डी' स्तरीय अनुरक्षण में मरम्मत योग्य एस आर यू की मरम्मत अथवा पूरी जाँच समाविष्ट होती है, जो या तो आई ए एफ के विक्रेता या बेस मरम्मत डिपो (बी आर डी) द्वारा की जाती है। वार्षिक अनुरक्षण अनुबंधों (ए एम सी), 'ए ए' के सब-सिस्टमों की मरम्मत करने हेतु भी सम्मिलित किया जाता है।

2.1.3.1 'ए ए' का अनुरक्षण

लेखा परीक्षा ने 'ए ए' के अनुरक्षण का मूल्यांकन किया तथा निम्न प्रकार से पाया:-

(ए) 'ए ए' - एम एस ए¹⁸:- सुरक्षा पर मंत्रिमंडल समिति (सी सी एस) ने दो वर्ष की अवधि हेतु 10.6 एम यू एस डी (₹48.23 करोड़) प्रति वर्ष की लागत पर एम एस ए हेतु व्यापक ए एम सी (जनवरी 2004) तथा उसके बाद नाजुक मर्दों, जैसे संप्रेषण/प्राप्त (टी आर) इकाईयों व रेडियो संप्रेषण सैट्स हेतु 15.5 एम यू एस डी (₹70.52 करोड़) की लागत पर 'डी' स्तर सुविधा के स्थापना के साथ-साथ सीमित ए एम सी (नाजुक मर्दों के अतिरिक्त) 8.5 एम यू एस डी (₹38.67 करोड़) की लागत पर अनुमोदित किया था।

'ए ए' हेतु अनुबंध (मार्च 2004), यद्यपि, 'डी' स्तरीय अनुरक्षण सुविधा' हेतु मात्र एक विकल्प प्रदान किया तथा एम एस ए के संबंध में ए एम सी तथा विकल्प को प्रथम 'ए ए' हेतु वारंटी की समाप्ति से पूर्व ही लागू किया जाना था। यह सी सी एस द्वारा अनुमोदित अनुरक्षण व्यवस्था से महत्वपूर्ण रूप से भिन्न था। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि अनुबंध में प्रदान किए गए विकल्प को आई ए एफ द्वारा इस्तेमाल नहीं किया गया, जिसकी वैधता दिसंबर 2011 में समाप्त हो गई।

(बी) 'ए ए'-वायुयान (प्लेटफॉर्म):- सी सी एस ने विक्रेता द्वारा अंतिम मूल्य के भीतर प्रस्तावित समेकित संभार-तंत्र सहयोग (आई एल एस) के अनुसार 300 घंटों तक वायुयान के अनुरक्षण हेतु (अर्थात् इकाई तथा बेस स्तरीय मरम्मत) अनुमोदित किया (जनवरी 2004)। इसके अतिरिक्त, 'ए ए' वायुयान तथा आई ए एफ के साथ पहले से अधिकृत 'ए' प्लेटफॉर्म के मध्य कुछ असमान मर्दों हेतु, 300 घंटों से आगे अनुरक्षण एक एम यू एस डी तक के व्यय हेतु विक्रेता द्वारा निःशुल्क प्रदान किया जाना था तथा एक

¹⁸ 'ए ए' मिशन प्रणाली वैमानिकी अर्थात् वायुयान पर स्थापित प्रणाली।

एम यू एस डी से अधिक व्यय हेतु निर्णय आई ए एफ व विक्रेता के मध्य पारस्परिक परामर्श द्वारा किया जाना था।

आई एल एस हेतु 300 घंटों तक वायुयान के अनुरक्षण हेतु अनुबंध में प्रावधान किया गया (मार्च 2004) तथा सी सी एस अनुमोदन के अनुसार वायुयान की असमान मर्दों के अनुरक्षण हेतु एक खण्ड रखा गया। तथापि, सी सी एस अनुमोदन के अनुसार 300 घंटों से अधिक 'ए ए' वायुयान के असमान मर्दों के अनुरक्षण हेतु एम ओ डी/आई ए एफ द्वारा पृथक् व्यवस्था नहीं की गई, क्योंकि अनुबंध को अंतिम रूप दिए जाने तक रूस की ओर से रूसी उपकरण व प्रणालियों पर सम्पूर्ण विवरण उपलब्ध नहीं कराए गए।

'ए ए' कार्यक्रम की जटिलताएँ, विद्यमान 'ए' वायुयान सहित 'ए ए' वायुयान प्लेटफॉर्म की मुख्य प्रणालियों¹⁹ की असमानता, 'ए ए' परिचालन अनुभव, इत्यादि के लिए वैकल्पिक अनुरक्षण व्यवस्थाओं हेतु खोज को अनिवार्य बना दिया जैसा कि आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

दीर्घकालिक अनुरक्षण समझौता (एल टी एम ए):- जैसा वायु सेना मुख्यालय द्वारा लेखा परीक्षा को सूचित किया गया (जुलाई 2015) कि प्रथम वायुयान की वारंटी अवधि के दौरान, आई ए एफ ने मंत्रालय को 'ए ए'-एम एस ए (जुलाई 2009) तथा 'ए ए'-वायुयान (सितंबर 2009) हेतु क्रमशः दो पृथक् अनुरक्षण अनुबंधों हेतु प्रस्ताव किया। मंत्रालय ने एम एस ए हेतु 'डी' स्तरीय सुविधा स्थापित करने का परामर्श दिया (जनवरी 2010)। यद्यपि, विक्रेताओं (चार देशों से ओ ई एम) की बहुलता के मामले को ध्यान में रखते हुए, मंत्रालय ने व्यापक अनुरक्षण समझौते की व्यवहार्यता के अन्वेषण का परामर्श दिया (फरवरी 2010)। उसके बाद, वायु सेना मुख्यालय ने पूरे 'ए ए' (एम एस ए व वायुयान) समाविष्ट करते हुए एल टी एम ए हेतु एक मामला प्रस्तुत किया (सितंबर 2010)। रक्षा मंत्री ने एल टी एम ए हेतु 12 दिसंबर 2011 में 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान किया। यद्यपि, एल टी एम ए को अन्तिम रूप नहीं दिया गया तथा सी सी एस को अब तक (जुलाई 2015) इसके अनुमोदित अनुरक्षण व्यवस्था के कार्यान्वयन न होने की सूचना नहीं दी गई थी।

¹⁹ मुख्य प्रणालियाँ जैसे सहायक विद्युत इकाई (ए पी यू), विद्युत प्रणाली, संचार प्रणाली, मौसम रडार, तरल शीतलन प्रणाली इत्यादि।

अंतरिम अनुरक्षण सेवाएँ (आई एम एस) अनुबंध:- जैसा कि सी सी एस द्वारा अनुमोदित अनुरक्षण व्यवस्थाओं को मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय द्वारा लागू नहीं किया गया तथा एल टी एम ए के तौर पर प्रस्तावित वैकल्पिक अनुरक्षण व्यवस्था को भी अंतिम रूप नहीं दिया गया, आई ए एफ द्वारा आई एल एस पुर्जों के माध्यम से 'ए ए' की प्रयोज्यता प्रथम 'ए ए' की दिसंबर 2011 में वारंटी अवधि के समाप्त होने तक पूरी की गई। यद्यपि, अंतरिम उपाय के तौर पर एक वर्ष की अवधि के लिए 98 एम यू एस डी (₹607 करोड़) की वार्षिक लागत पर 19 सितंबर 2013 में मैसर्स 'वी-1' के साथ 'ए ए' (वायुयान व एम एस ए) के रखरखाव के लिए एक आई एम एस अनुबंध संपन्न किया गया। आई एम एस अनुबंध छः माह के लिए बढ़ा दिया गया। जुलाई 2015 में वायु सेना मुख्यालय द्वारा सूचना के अनुसार, एल टी एम ए संपन्न नहीं किया जा सका तथा इसलिए आई एम एस अनुबंध मार्च 2016 तक बढ़ाया गया।

इस प्रकार, मरम्मत व अनुरक्षण की लागत जो सी सी एस टिप्पणी के अनुसार एम एस ए हेतु ₹50 करोड़ (लगभग) प्रतिवर्ष थी, आई एम एस अनुबंध के तहत ₹607 करोड़ (लगभग) प्रतिवर्ष हो गई।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (जुलाई 2015) कि आई एम एस की लागत (98 एम यू एस डी प्रति वर्ष) में पूरे प्लेटफॉर्म का रखरखाव, एम एस ए, ए टी ई, मिशन सहयोगी खंड (एम एस एस), मिशन सहयोगी सुविधा (एम एस एफ) तथा भारतवर्ष में विक्षेपित स्थानों में फैले हुए छः जी ई एस समाविष्ट थे। वायु सेना मुख्यालय ने आगे बताया कि आई एम एस ओ ई एम को विशेषज्ञ कवर, समस्त असफल मर्दों की मरम्मत, समस्त नियत व अनियत क्रियाओं के उपभोज्य वस्तुओं की आपूर्ति व पूरे बेड़े का नित्य स्वास्थ्य परीक्षण उपलब्ध कराता था।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर सी सी एस अनुमोदित व्यवस्थाओं (जनवरी 2004) के प्रकाश में देखा जा सकता है जिसके अनुसार:-

- ए एम सी एम एस ए की समस्त उप-प्रणालियों को, उन मर्दों के अतिरिक्त जिनके लिए मैसर्स 'वी-1' द्वारा डी स्तरीय अनुरक्षण सुविधा स्थापित की जाएगी, आच्छादित करता था;
- एम एस एस, एम एस एफ व जी ई एस, एम एस ए की उप-प्रणालियाँ हैं तथा सी सी एस द्वारा अनुमोदित 'ए ए'-एम एस ए की लागत (750 एम यू एस डी) में समाविष्ट थीं। ए टी ई की आपूर्ति 'ए ए'-एम एस ए तथा 'ए ए'-वायुयान के भाग के रूप में की गई तथा इसके लिए कोई पृथक् लागत नहीं दी गई;
- समस्त असफल मर्दों की मरम्मत, उपभोज्य वस्तुओं के पुनः स्थापन व एम एस ए हेतु विशेषज्ञ आवरण भी सी सी एस द्वारा अनुमोदित ए एम सी के भाग थे तथा 'ए ए' हेतु अनुबंध के वैकल्पिक खंड में सम्मिलित किया गया;
- प्लेटफॉर्म हेतु, मात्र असमान मर्दों हेतु रखरखाव पृथक् रूप से व्यवस्थित किया जाना था।

इस प्रकार, अनुरक्षण व्यवस्थाओं; जैसा सी सी एस द्वारा अनुमोदित किया गया था; से हटना था। इसके अतिरिक्त, एल टी एम ए जो व्यवस्थाओं को लागू न करने हेतु वैकल्पिक रूप से प्रस्तावित था जैसा सी सी एस द्वारा अनुमोदित था, दिसंबर 2011 में इसके सैद्धांतिक रूप में आर एम द्वारा अनुमोदन के बावजूद भी पूरा नहीं किया गया। आई एम एस अनुबंध के माध्यम से अंतरिम व्यवस्था सितंबर 2013 से अनुपालन की जा रही थी।

2.1.3.2 अनुपयोगी स्वचालित परीक्षण उपकरण (ए टी ई)

संचार स्वचालित परीक्षण उपकरण (ए टी ई)²⁰ संचार प्रणाली के 'आई' स्तरीय अनुरक्षण के लिए प्रयुक्त, अर्थात् एस आर यू स्तर तक संचार प्रणाली के एल आर यू में परीक्षण एवं त्रुटि पृथक्करण हेतु परीक्षण उपकरण होते हैं। संचार प्रणाली की लागत जिसके लिए

²⁰ ए टी ई रैंक आरूढ़ मानक परीक्षण उपकरण व समर्पित परीक्षण उपकरण से समाविष्ट एक कंप्यूटर नियंत्रित प्रणाली है। ए टी ई आवश्यक स्तर पर एल आर यू दोष निवारण व परीक्षण हेतु एक सुविधाजनक रखरखाव उपकरण प्रदान करता है।

‘ए ए’ हेतु अनुबंध (मार्च 2004) के अंतर्गत संचार ए टी ई प्राप्त किया गया, 43.4 एम यू एस डी (₹197.47 करोड़²¹) थी।

लेखा परीक्षा में पाया गया (मई 2014) कि ‘एस क्यू-7’ स्क्वाड्रन ‘एस-3’ में स्थापित किया गया (मार्च 2011) संचार ए टी ई प्रारंभ से ही अप्रयोज्य था जैसा कि परीक्षित²² 130 एल आर यू में से, 94 एल आर यू ए टी ई नमूना परीक्षण से मेल नहीं खाए, यद्यपि एल आर यू प्रयोज्य थे।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (मई 2014) कि विक्रेता (मैसर्स ‘वी-1’) ने सुझाव दिया कि ए टी ई परीक्षणों की परीक्षण सीमाएँ कठोर थीं तथा ए टी ई को प्रयोज्य बनाने हेतु ओ ई एम (मैसर्स ‘वी-4’) के साथ परामर्श से पुनः परिभाषित किए जाने की आवश्यकता थी। उसी रूप में ए टी ई, ‘ए ए’ की संचार प्रणाली के एल आर यू में एस आर यू स्तर तक त्रुटि का पृथक्करण करने व परीक्षण करने में सक्षम नहीं था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा (जून 2014) कि संचार प्रणाली के एल आर यू की वायुयान में एस आर यू के परिवर्तन द्वारा पता लगाया जा रहा था, तथा वह समग्र एल आर यू मरम्मत के लिए भेजा जाना आवश्यक था जैसा कि यह प्रायः संभव नहीं था कि ‘आई’ स्तरीय अनुरक्षण सुविधा के बिना त्रुटि का एस आर यू स्तर तक अलग किया जा सके।

ए टी ई के वर्तमान स्टेटस पर लेखा परीक्षा के प्रश्न के उत्तर में (मार्च 2015) वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मई 2015) कि मैसर्स ‘वी-1’ ने सूचित किया था कि उनके द्वारा मैसर्स ‘वी-4’ के साथ एक अनुबंध हस्ताक्षरित किया गया था तथा संचार ए टी ई को अगस्त 2015 तक अनुकूल बनाया जाना था। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी सूचित किया था (मई 2015) कि ‘ए ए’ के अधिष्ठापन के प्रारंभ से ही (वारंटी अवधि के पश्चात) ओ ई एम द्वारा संचार प्रणाली के आठ एल आर यू की 19,37,640 यू एस डी

²¹ 1 यू एस डी = ₹45.50

²² वायु सेना मुख्यालय द्वारा दी गई सूचना के अनुसार (मई 2015), अधिकतर परीक्षण आई एल एस स्पेयर्स की स्वीकृति के दौरान किए गए तथा/अथवा परीक्षण अनुसार ठीक प्रारंभिक मूल्यों को समझने में ओ ई एम को तथा/या ए टी ई सुधारों व अप्रयोज्यता हेतु गैर - आवश्यकता के लिए अनिवार्य सीमाओं को सुगम बनाने के लिए किये गये।

(₹11.63 करोड़²³) की कुल लागत पर मरम्मत की गई तथा 15 एल आर यू अप्रयोज्य पड़े हुए थे।

इस प्रकार ए टी ई 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन में इसकी स्थापना से (मार्च 2011) अब तक (जुलाई 2015) ठीक नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, ए टी ई की अप्रयोज्यता के कारण, आई ए एफ एल आर यू में एस आर यू स्तर तक त्रुटि की सीमा को निश्चित करने में ओ ई एम पर निर्भर रहा था। इसके अतिरिक्त, मरम्मत के लिए मात्र त्रुटिपूर्ण एस आर यू के स्थान पर सम्पूर्ण एल आर यू को परीक्षण व मरम्मत हेतु ओ ई एम (मैसर्स 'वी-4') को भेजा जाना था जिसके परिणामतः सर्विसिंग में दीर्घकालिक तैयारी समय (टी ए टी)²⁴ लगा, फलस्वरूप संचार प्रणाली के अनुरक्षण में परिचालन संकटों को आवश्यक बना दिया।

2.1.3.3 आई एफ एफ प्रणाली के लिए 'आई' स्तरीय अनुरक्षण सहयोग

मित्र अथवा शत्रु की पहचान (आई एफ एफ) प्रणाली पूछताछ के उत्तर के आधार पर शत्रु अथवा मित्रवत् वायुयान की पहचान उपलब्ध कराती है, साथ ही साथ उनकी स्थितिगत व ऊँचाई संबंधी आँकड़े भी निश्चित करती है। आई एफ एफ प्रणाली की भूमिका अपने विस्तार क्षेत्र में विविध ट्रांसपॉन्डर्स से पूछताछ करना है।

'ए ए' अनुबंध (मार्च 2004) के अनुसार 'ए ए' वायुयान में स्थापित आई एफ एफ प्रणाली के लिए 'आई' स्तरीय रखरखाव सुविधा मैसर्स 'वी-1' द्वारा स्थापित की जानी थी। अनुबंध (2004) के तहत आई एफ एफ प्रणाली की लागत 22.2 एम यू एस डी²⁵ (₹122.10 करोड़) थी।

लेखा परीक्षा में पाया गया (मई 2014) कि मैसर्स 'वी-1' ने यह कहते हुए आई एफ एफ प्रणाली के लिए 'आई' स्तरीय अनुरक्षण सुविधा को तैयार करने के लिए अक्षमता व्यक्त

²³ 1 यू एस डी = अनुमानित आधार पर ₹60।

²⁴ इकाई द्वारा अप्रयोज्य मद/उपकरण को ओ ई एम को भेजे जाने की तिथि से तथा मरम्मत उपरांत इसकी प्राप्ति तक प्रयोग में लाई जाने वाली समयावधि।

²⁵ 1 यू एस डी = ₹45.50।

की (जुलाई 2013) कि निर्माता (उप-विक्रेता मैसर्स 'वी-3') विशिष्ट परीक्षण उपकरण के डिज़ाइन व निर्माण हेतु, जो कि 'आई' स्तरीय सुविधा को तैयार करने के लिए अनिवार्य थी, अत्यधिक उच्च मूल्य की मांग कर रहा था। बजाय मैसर्स 'वी-1' ने इसके लिए आजीवन सहयोग (अनुबंध के प्रभावी होने की तिथि से 30 वर्ष) का सुझाव दिया था तथा अनुबंध में संशोधन का प्रस्ताव किया। हालाँकि, मंत्रालय प्रस्ताव से सहमत नहीं हुआ (जुलाई 2013) तथा वास्तविक अनुबंध के अनुसार 'आई' स्तरीय सुविधा की आपूर्ति पर बल दिया।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (मार्च 2015) कि आई एफ एफ हेतु 'आई' स्तरीय टेस्टर के लिए मैसर्स 'वी-1' (विक्रेता) व मैसर्स 'वी-3' (ओ ई एम) के मध्य एक अनुबंध हस्ताक्षरित किये जाने की संभावना थी एवं 'आई' स्तरीय रखरखाव सुविधा के अगस्त 2015 तक कार्यात्मक होने की संभावना थी।

वायु सेना मुख्यालय ने आगे बताया (मई 2015) कि तीन आई एफ एफ जाँचकर्ताओं जिन्हें 'ए ए' के अधिष्ठापन से ही परीक्षण की आवश्यकता थी तथा वारंटी अवधि के भीतर होने के नाते ओ ई एम द्वारा निःशुल्क परीक्षण व मरम्मत किए गए तथा प्रत्येक वायुयान में एक अतिरिक्त आई एफ एफ प्रश्नकर्ता उपलब्ध था जिसका आई एफ एफ जाँचकर्ता की अप्रयोज्यता के दौरान प्रयोग किया गया।

इस प्रकार आई एफ एफ प्रणाली के लिए 'आई' स्तरीय रखरखाव सुविधा नहीं बनाई गई थी (जुलाई 2015) जो कि अनुबंधित प्रावधानों के उल्लंघन में था। इससे उच्च टर्न-अराउंड-टाईम के शामिल होने के कारण, परिचालन संकटों को बढ़ावा मिला था क्योंकि एस आर यू स्तर तक एल आर यू, में गलती की सीमा तय करने में ओ ई एम के उपर निर्भरता के बजाय मरम्मत के लिए केवल एस आर यू के स्थान पर संपूर्ण एल आर यू को ओ ई एम (मैसर्स 'वी-1') को भेजे जाने थे।

2.1.3.4 अतिरिक्त पुर्जों के अपर्याप्त प्रावधान के परिणामस्वरूप 'ए ए' की कम उपयोगिता

पुर्जे उपकरण की एक वस्तु, विशेषतया उस वस्तु या उस प्रकार की वस्तु के घटकों के बदले प्रयोग में लाने वाले भाग हैं। पुर्जे जो मरम्मत होने अथवा पुनः प्रयोग में लाने में सक्षम हों वे रोटबल्स कहलाते हैं। किसी उपकरण अथवा प्रणाली की सर्वश्रेष्ठ उपयोगिता को कायम रखने के लिए पुर्जों के उपयुक्त भंडारण की आवश्यकता है।

'ए ए' के लिए अनुबंध (2004) के तहत समेकित संभार-तंत्र सहयोग (आई एल एस) पुर्जों की आपूर्ति होनी थी। इसके अतिरिक्त, 'ए ए' के लिए रोटबल्स का मानदंड ओ ई एम प्रशिक्षित विशेषज्ञों द्वारा व्यावसायिक मूल्यांकन के आधार पर निश्चित किया तथा वर्ष 2010 में वायुसेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित किया गया। तीन वर्षों के लिए रोटबल्स की प्राधिकरण व वास्तविक संपत्ति नीचे तालिकाबद्ध है:-

तालिका 2.3 : पुर्जों का प्राधिकरण व वास्तविक स्वामित्व

वर्ष	रोटेबल्स का प्राधिकरण	रोटेबल्स संपत्ति	कमी	
			मर्दे (संख्या)	(%)
2011-12	1827	130	1697	92.88
2012-13	1827	826	1001	54.78
2013-14	1827	773	1054	57.69

इस प्रकार, रोटबल्स के अनुमोदित मानदंड के विरुद्ध, 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान रोटबल्स को रखने में अत्यधिक कमी थी।

एक लेखा परीक्षा पूछताछ के उत्तर में (मार्च 2015), वायु सेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (मई 2015) कि रोटबल्स की कमी ने 'ए ए' की प्रयोज्यता को प्रभावित किया तथा रोटबल्स की कमी के कारण एक वायुयान धरातल पर (ए ओ जी) था। लेखा परीक्षा में

भी जाँचा गया (जून 2014) कि रोटेबल्स/पुर्जों के अपर्याप्त प्रावधान ने 'ए ए' की उपयोगिता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था जैसा कि परिचालन इकाई ('एक्स क्यू-7' स्क्वाड्रन 'एस-3') द्वारा रखरखाव के गंभीर मसलों पर वायुसेना मुख्यालय को लिखे गए पत्र (मई 2014) से स्पष्ट था, जिससे चिन्ताएँ उत्पन्न हुईं कि:-

- पुर्जों के अपर्याप्त बैक-अप के कारण स्क्वाड्रन को वायुयान के रखरखाव व सर्विसिंग में कठिनाईयाँ झेलनी पड़ रहीं थीं।
- 'एक्स' उपकरण डिपो (ई डी) में पुर्जों की अनुपलब्धता तथा 'ए'/'बी' वायुयान के साथ असमानता के बावत स्क्वाड्रन को 'ए ए' की उपयोगिता के लिए किसी अन्य के भागों का मरम्मत के लिए प्रयोग के विकल्प का सहारा लेना पड़ा था।
- कुछ आई एल एस पुर्जे (सात प्लेटफॉर्म की मर्दे व एम एस ए की 45 मर्दे) अब तक विक्रेता द्वारा आपूर्त होनी थीं हालाँकि ये पुर्जे रखरखाव के लिए नाजुक थे तथा प्राथमिकता से चाहिए थे।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (जुलाई 2014) कि रोटेबल्स के मानदंड पुनः विचाराधीन थे तथा आगे बताया कि 'ए ए' परिचालन व रखरखाव 'ए ए' अनुबंध (2004) के विरुद्ध प्राप्त रोटेबल्स (आई एल एस पुर्जों) के माध्यम से अनवरत किया जा रहा था, रोटेबल्स की अतिरिक्त आवश्यकता की प्राप्ति बाद के अनुबंधों तथा अंतरिम रखरखाव सेवाएँ (आई एम एस) अनुबंध के माध्यम से कायम रखी जा रही थीं।

उत्तर वायु सेना मुख्यालय के स्वीकृति (जनवरी 2015) के परिप्रेक्ष्य में देखा जा सकता है कि कम उपयोगिता कारणों में से एक था जिससे 'ए ए' की उपलब्धता व इसके उड़ान कार्य प्रभावित हुए जैसा कि पैराग्राफ 2.1.2.1 में चर्चा की गई है।

तथ्य है कि पुर्जों/रोटेबल्स के उपयुक्त प्रावधानों की व्यवस्था में वायु सेना प्राधिकारी असफल रहे, फलस्वरूप 'ए ए' वायुयान की उपयोगिता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

2.1.3.5 बुनियादी ढाँचे की विद्यमानता

लेखा परीक्षा में जाँचा गया (मई-जुलाई 2014) कि निम्नलिखित मामलों में इन परियोजनाओं की संस्वीकृति व क्रियान्वयन में विलंब के कारण बुनियादी ढाँचे को स्थापित करने का कार्य 'ए ए' की प्राप्ति के साथ समकालिक नहीं किया गया।

(ए) हैंगर्स के सुधार में विलंब:-

'एस-3' में विद्यमान दो हैंगर्स को सुरक्षित पार्किंग व 'ए ए' वायुयान के रखरखाव के योग्य बनाने के लिए सुधार किए जाने की आवश्यकता थी। इसलिए सुधार कार्य, वायुयान के अधिष्ठापन से पूर्व (मई 2009) इसकी सुरक्षा की पुष्टि हेतु पूरा हो जाने की उम्मीद थी।

'ए ए' की अधिप्राप्ति के लिए अनुबंध मार्च 2004 में सम्पन्न हुआ था तथा प्रथम 'ए ए' वायुयान की आपूर्ति की निर्धारित तिथि नवंबर 2007 थी। इसलिए वायु सेना अधिकारी कमांडिंग (ए ओ सी) ए एफ स्टेशन, 'एस-3' द्वारा दो विद्यमान हैंगर्स के सुधार के लिए कार्य सेवाएँ अप्रैल 2007 में रक्षा कार्य प्रक्रिया-1986 के अनुच्छेद-11²⁶ के तहत संस्वीकृत की गई थीं। अप्रैल 2009 को पूरा होने की संभावित तिथि (पी डी सी) के साथ अनुबंध ₹11.98 करोड़ के लिए मार्च 2008 में सम्पन्न हुआ। कार्य केवल जनवरी 2011 तक पूर्ण हो सका था।

इस दौरान ए एफ स्टेशन 'एस-3' में मई 2009 व मार्च 2010 में प्राप्त दो 'ए ए' वायुयान को, इस खतरे के बावजूद कि वायुयान को खुले में खड़ा करना रेडोम²⁷ सतह के चिकनाहट पर प्रतिकूल प्रभाव से रडार के निष्पादन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता था, कपड़े से ढककर खुले में खड़े करने पड़े थे।

²⁶ अप्रत्याशित परिस्थितियों के तहत कार्य के आरंभ की प्रक्रिया।

²⁷ रेडोम वायुयान पर एक प्रमुख ढाँचा है, जिस पर एंटेना स्थापित होता है।

लेखा परीक्षा में वायु सेना मुख्यालय के दस्तावेजों से पाया गया (मई 2014) कि मई 2010 में ए एफ स्टेशन 'एस-3' में वर्षा के साथ बहुत तेज़ आँधी-तूफ़ान आया व एक वायुयान के चारों वायुयान इंजनों के कपड़े के कवर फट गये एवं बाहरी पदार्थ जिसमें कवर के टुकड़े, तारकोल के टुकड़े व छोटे कंकड़ वायुयान इंजनों के अंदर पहुँच गए। इनमें से एक वायुयान इंजन को परिचालन हेतु 20 अगस्त 2010 को बाहरी पदार्थों द्वारा टूट-फूट को हटाने के उपरांत अनुमति दी गयी तथा अन्य तीन वायुयान इंजनों को 'ए ए' अनुबंध के तहत आपूरित अतिरिक्त इंजनों द्वारा प्रतिस्थापित किया गया। इसलिए परिचालन हेतु 7 मई से 25 अगस्त 2010 तक यह वायुयान उपलब्ध नहीं था। नुकसान ग्रस्त वायुयान इंजनों को फरवरी 2011 में ओ ई एम द्वारा वारंटी बाध्यता के तहत सेवा योग्य बनाया गया।

लेखा परीक्षा ने 'ए ए' वायुयान की पार्किंग के लिए कार्य-सेवाओं की संस्वीकृति व निष्पादन में विलंब के कारणों के बारे में पूछा (मई 2014)। वायु सेना मुख्यालय ने उत्तर में बताया (जनवरी 2015) कि बहुत तेज़ आँधी-तूफ़ान के दौरान वायुयान को निर्माण सामग्री के द्वारा नुकसान होने की संभावना को देखते हुए, जैसा कि हैंगर्स पूर्णता के अंतिम चरण में थे, 'ए ए' की हैंगर के बाहर पार्किंग को प्रमुखता दी। हैंगर्स के सुधार के लिए कार्य - सेवाओं की संस्वीकृति व कार्यान्वयन में विलंब के कारणों के विषय में उत्तर मौन था।

तथ्य बने हुए हैं कि हैंगर्स के सुधार में विलंब परिहार्य था परिणामतः एक 'ए ए' वायुयान तीन माह से अधिक के लिए अनुपयोगी रहा। इसके साथ ही, डी डब्ल्यू पी के पैराग्राफ 11 के तहत कार्य-सेवाओं में कार्यान्वयन का अत्यंत प्रमुख उद्देश्य फलदायी नहीं हो सका।

(बी) 'ए ए' उपकरण हेतु भंडारण सुविधा तैयार करने में विलंब

ए एफ स्टेशन 'एस-3' में 'एक्स' उपकरण डिपो (ई डी) में 'ए ए' वायुयान के उपकरण स्टोर किए जाते थे। सुधारा हुआ वायुयान प्लेटफॉर्म, रडार डोम व सहयोगी उपकरणों के भंडारण उद्देश्य हेतु विशेष बुनियादी ढाँचे की आवश्यकता थी।

ए एफ स्टेशन 'एस-3' में 'ए ए' उपकरण हेतु भंडारण सुविधा के प्रावधान के लिए कार्य-सेवाओं की आवश्यकताओं का निर्धारण करने के लिए जुलाई 2005 में अधिकारियों का एक दल (बी ओ ओ) एकत्रित हुआ, जिसने कुछ अस्थायी इमारतों को नष्ट करने तथा एक-मंजिला वातानुकूलित इमारत खड़ी करने की अनुशंसा की। कार्य-सेवाओं की संस्वीकृति हेतु बोर्ड कार्यवाहियों (बी पी) को मार्च 2006 में मुख्यालय सी ए सी को अग्रेषित कर दिया गया। हालाँकि वायु सेना मुख्यालय ने जनवरी 2009 में ₹2.68 करोड़ के लिए 120 सप्ताह यानी मई 2011 की पी डी सी के साथ कार्यसेवाएँ संस्वीकृत की थी। रक्षा कार्य पद्धति (डी डब्ल्यू पी) में निर्धारित 28 सप्ताह (7 माह) के नियत टाइम फ्रेम के विरुद्ध बोर्ड कार्यवाहियों के अंतिम निर्णय से प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) जारी करने में इस प्रकार 34 माह की अवधि ली गई थी यानी ए ए के अनुमोदन में 27 माह का विलंब था।

इसके अतिरिक्त, मुख्य अभियंता (ए एफ), इलाहाबाद के प्रस्ताव के आधार पर (मई 2010) वायु सेना मुख्यालय ने पहले त्रुटि से अंगीकृत किए गए मार्च 2007 के स्थान पर दिसंबर 2008 की बाज़ार विभिन्नता (एम वी) के आधार पर प्रशासनिक अनुमोदन के लिए फरवरी 2011 में शुद्धिपत्र जारी किया, फलस्वरूप जून 2013 के तौर पर पी डी सी के साथ संस्वीकृत मूल्य में ₹3.21 करोड़ तक का संशोधन किया। मुख्य अभियंता (ए एफ) इलाहाबाद ने सितंबर 2012 की पी डी सी के साथ ₹2.57 करोड़ के लिए अगस्त 2011 में एक अनुबंध सम्पन्न किया। वास्तव में कार्य मार्च 2013 में पूरा हुआ।

उपकरण डिपो (ई डी) ने अप्रैल 2009 से आगे तक 'ए ए' पुर्जे प्राप्त करने आरंभ किए थे तथा इस तरह प्राप्त पुर्जों को अन्य प्रणालियों जैसे 'ए/बी' के भंडारों के साथ पुराने हेंगर में अंतरिम उपाय के तौर पर रखा जाना था, क्योंकि संवेदनशील 'ए ए' उपकरण हेतु कोई अलग भंडारण उपलब्ध नहीं था। इससे न केवल उपलब्ध भंडारण में स्थान की कमी के बावत तंगी आई अपितु भंडारणों को एक से अधिक स्टोरकीपर के लिए सुगम बना दिया।

'ए ए' के लिए पृथक् भंडारण सुविधा की पूर्णता में विलंब के प्रभाव पर लेखा परीक्षा आपत्ति (नवंबर 2014) के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने बताया (जनवरी 2015) कि

'ए ए' के पुर्जों को 'एक्स' ई डी के उपलब्ध भंडारों में रखा गया तथा इस बात की पुष्टि हेतु, यद्यपि स्थान सीमित था, आवश्यक सावधानियाँ रखी गई कि पुर्जों को कोई क्षति न पहुँचे।

इस प्रकार, प्रशासनिक अनुमोदन के जारी होने में तथा ए ई की तैयारी में त्रुटिपूर्ण एम वी के इस्तेमाल किए जाने के बावत शुद्धि पत्र जारी करने में तीन वर्ष तक का विलंब हुआ, जिसके कारण भंडारण स्थान के निर्माण में विलंब हुआ। परिणामतः 'ए ए' उपकरण के लिए लगभग चार वर्षों (अप्रैल 2009 से मार्च 2013) तक स्वतंत्र भंडारण स्थान उपलब्ध नहीं था।

(सी) 'ए ए' से संबंधित प्रशिक्षण गतिविधियों हेतु मूलभूत ढाँचा तैयार करने में विलंब

ए एफ स्टेशन 'एस-3' में 'ए'/'बी' वायुयान पर परिचालन व रखरखाव कर्मियों को प्रशिक्षण देने हेतु तकनीकी प्रकार का प्रशिक्षण (टी ई टी टी आर ए) विद्यालय विद्यमान है। 'ए ए' के अधिष्ठापन के साथ विद्यालय को 'ए ए' प्लेटफॉर्म पर प्रशिक्षण आयोजित करने की अतिरिक्त जिम्मेदारी दी गई (मई 2009) तथा 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन को मिशन प्रणाली वैमानिकी (एम एस ए) पर प्रशिक्षण देने की जिम्मेदारी दी गई। मई 2013 में 'ए ए' के एम एस ए पर प्रशिक्षण हेतु जिम्मेदारी भी 'एस क्यू-7' स्क्वाड्रन से टी ई टी टी आर ए विद्यालय को सौंप दी गई।

टी ई टी टी आर ए विद्यालय को 'ए ए' के लिए एक गुणवत्ता उन्मुख प्रशिक्षण संस्थान बनाने के क्रम में तथा स्थायी ढाँचे में प्रशिक्षण-सह-प्रशासनिक आवास उपलब्ध कराने के लिए, अधिकारियों का मंडल (बी ओ ओ) एकत्रित हुआ था तथा बी पी अंतिम रूप दिया गया (फरवरी-मार्च 2006) एवं जुलाई 2011 की पी डी सी के साथ कार्यसेवाओं हेतु ₹3.48 करोड़ के लिए अनुमोदन (ए ए) दिया गया (जनवरी 2009)। ए ए को ₹3.80 करोड़ तक संशोधित किया गया (जून 2010) क्योंकि निम्नतर टेंडर राशि संस्वीकृत राशि से 10 प्रतिशत से अधिक उच्च थी। अनुबंध ₹2.84 करोड़ की राशि के लिए किया गया

(जून 2010) तथा कार्य सितंबर 2013 में पी डी सी से दो वर्षों से अधिक के विलंब के उपरांत पूरा किया गया।

इस प्रकार बी पी के निश्चयात्मकता से 'ए ए' हेतु स्वतंत्र प्रशिक्षण सुविधाओं के लिए कार्य-सेवाओं के कार्यान्वयन में प्रत्येक पड़ाव पर विलंब हुआ था।

वायु सेना मुख्यालय ने उत्तर में कहा (जनवरी 2015) कि 'ए ए' की प्रशिक्षण आवश्यकताएँ विद्यमान टी ई टी टी आर ए विद्यालय के माध्यम से नियमित रूप से पूरी की जा रही थीं तथा 'ए ए' के लिए प्रशिक्षण कभी प्रभावित नहीं था। हालाँकि वायु सेना मुख्यालय ने कार्य-सेवाओं की संस्वीकृति/कार्यान्वयन में विलंब के कारणों को प्रस्तुत नहीं किया।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि समर्पित प्रशिक्षण बुनियादी ढाँचे के सृजन हेतु कार्य-सेवाएँ 'ए ए' के परिचालन व रखरखाव कर्मीदल को उत्कृष्ट प्रशिक्षण देने हेतु संस्वीकृत की गई (जनवरी 2009) तथा जुलाई 2011 की पी डी सी के संदर्भ में कार्य-सेवाओं के पूरा होने में दो वर्षों से अधिक विलंब था (सितंबर 2013)।

2.1.4 निष्कर्ष

मुख्यतया 'ए ए' की अप्रयोज्यता के कारण प्राप्त उड़ान कार्य के रूप में 'ए ए' की परिचालन क्षमताओं की कम उत्कृष्ट उपयोगिता हुई। साथ ही साथ 'ए ए' वायुयान की बढ़ती हुई संचालन दक्षता का कार्य क्षेत्र वायु कर्मीदल को वायु से वायु में पुनः ईंधन भरने (ए ए आर) के प्रशिक्षण न दिए जाने तथा ए एफ स्टेशन 'एस-3' में रनवे लंबाई के विस्तार हेतु अतिरिक्त भूमि की प्राप्ति न होने के कारण सीमित हुआ।

कार्य-सेवाओं की योजना में उपयुक्त कर्मठता के अभाव के कारण अभीष्ट स्थान ('एस-1') में जमीनी उपयोग स्टेशन की स्थापना में विलंब हुआ। वायु कर्मीदल की कमी थी जो युद्ध स्थिति के दौरान 'ए ए' वायुयान की कार्यवाहियाँ प्रभावित कर सकती हैं।

‘ए ए’ के रखरखाव हेतु कोई लम्बी अवधि के लिए व्यवस्था विद्यमान नहीं थी जिसका अंतरिम रखरखाव सेवाएँ अनुबंध के साथ प्रबंधित किया जा रहा था। संचार तंत्र के लिए त्रुटिपूर्ण स्वचालित परीक्षण उपकरण की आपूर्ति, आई एफ एफ तंत्र हेतु ‘आई’ स्तरीय सुविधा की अनापूर्ति तथा भण्डार/रोटेबल्स के अल्प प्रावधान ने ‘ए ए’ की उपयोगिता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

‘ए ए’ के अधिष्ठापन के साथ कुछ मूलभूत ढाँचा सुविधाओं को समकालिक नहीं किया गया क्योंकि संशोधित हैंगारों, स्वतंत्र भंडारण सुविधा तथा ए एफ स्टेशन ‘एस-3’ में पृथक् प्रशिक्षण-सह-आवास केंद्र के लिए कार्य-सेवाओं के पूरा होने में विलंब हुआ जिसने ‘ए ए’ की निर्बाध क्रियाशीलता को प्रभावित किया।

2.1.5 अनुशंसाएँ

इस रिपोर्ट के उपयुक्त अनुच्छेदों हेतु लेखा परीक्षण विश्लेषण से उत्पन्न लेखा परीक्षा अनुशंसाएँ निम्न प्रकार से हैं:-

I ‘ए ए’ वायुयान की उपयोगिता का इसकी उपयोगी क्षमता में वृद्धि करने के दृष्टिकोण से आई ए एफ पुनः परीक्षण कर सकती है ताकि इसे मंत्रालय द्वारा निर्धारित स्थापित कार्य के समतुल्य लाया जा सके; अथवा मंत्रालय अपने नीति पृष्ठ में कार्य का उपयुक्त संशोधन कर सकती है।

(पैराग्राफ 2.1.2.1)

II मंत्रालय/आई ए एफ ‘ए ए’ के लिए अनुबंध (2004) में ए ए आर में प्रशिक्षण को शामिल न किए जाने के कारणों की जाँच तथा आवश्यक हिदायतें जारी कर सकता है, ताकि भविष्य में अनुबंध को सम्पन्न करते समय एक संपत्ति की अहम् क्षमताओं के परिचालन हेतु आवश्यक प्रशिक्षण के प्रावधान छूट न जाएँ।

(पैराग्राफ 2.1.2.2)

- III 'एस-3' में अतिरिक्त भूमि प्राप्त कर रनवे लंबाई का 15000 फीट से अधिक तक विस्तार को पुनरीक्षित किया जा सकता है ताकि 'ए ए' व 'बी' वायुयानों की पूर्ण आयुभार के साथ उड़ान भरने की आवश्यकता को पूरा करे।

(पैराग्राफ 2.1.2.3)

- IV 'ए ए' की मरम्मत व रखरखाव हेतु समग्र व्यवस्था का, इसकी वैकल्पिक लागत पर उसकी सर्वोत्कृष्ट उपलब्धता को, अति शीघ्र अंतिम रूप दिया जाए। आगे यह भी पुष्ट किया जाए कि अनुबंधित प्रावधानों के अनुसार ओ ई एम द्वारा 'आई' स्तरीय सुविधा तैयार की जाए ताकि एस आर यू स्तर तक त्रुटि के अलगाव हेतु एल आर यू के परीक्षण के लिए ओ ई एम पर निर्भरता तथा एल आर यू/एस आर यू की मरम्मत में अधिक समय को कम किया जाए।

(पैराग्राफ 2.1.3.1 से 2.1.3.3)

2.2 आई ए एफ में परिचालनात्मक कार्य

परिचालन कार्य परिचालन अनिवार्यता की अस्थायी आवश्यकता को पूरा करने के लिए किए जाते हैं; तथा आई ए एफ की परिचालनात्मक तैयारियों में महत्वपूर्ण भूमिका रखते हैं। 2010-11 से 2013-14 के दौरान आई ए एफ द्वारा परिचालन कार्यों हेतु ₹90.35 करोड़ व्यय किए गए थे। लेखा परीक्षा ने वार्षिक परिचालनात्मक कार्य योजनाओं (ए ओ डब्ल्यू पी) में असंगत कार्यों का समावेशन तथा परिचालनात्मक कार्यों के समस्त पड़ावों; यथा परिचालनात्मक कार्यों के क्षेत्र की घोषणा में विलंब, ए ओ डब्ल्यू पी के अनुमोदन, अनुबंधों के अधिनिर्णय तथा परिचालन कार्यों के संपादन हेतु अनिर्धारित समय-सीमा पायी।

2.2.1 परिचय

1948 में रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) द्वारा जारी 'परिचालन कार्य की प्रक्रिया' के अनुसार सक्षम प्राधिकारी द्वारा 'परिचालन कार्य क्षेत्र' के अंतर्गत घोषित क्षेत्रों के निष्पादन हेतु अस्थायी प्रकृति के कार्य परिचालन कार्य होते हैं। इससे आगे, परिचालन कार्य सिर्फ ऐसे क्षेत्रों में आरंभ किया जा सकता है जो सैन्य स्थिति के द्वारा आधिकारिक अनुमति के

रूप में, तथा विशेषतौर पर 'परिचालन कार्य क्षेत्र' के रूप में घोषित कार्यों तक ही नियंत्रित अथवा सीमित हैं।

इस तरह से परिचालन कार्य परिचालन आवश्यकताओं की अस्थाई ज़रूरतों को पूरा करने, देश की सुरक्षा के लिए संभाव्य खतरों को ध्यान में रखते हुए किये जाते हैं तथा इसलिए इनकी परिचालनात्मक तैयारियों में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। परिचालनात्मक कार्यों के क्षेत्रों की घोषणा महानिदेशालय सैन्य संचालन (डी जी एम ओ), रक्षा मंत्रालय 'एम ओ डी' (सेना) के समेकित मुख्यालय द्वारा उनकी परिचालनात्मक आवश्यकताओं तथा सामरिक मापदंडों के अनुसार दो वर्षों के चक्र हेतु की जाती है। परिचालन कार्यों की योजना हेतु डी जी एम ए द्वारा घोषित क्षेत्रों का आई ए एफ अनुगमन कर रहा है। 2010-11 से 2013-14 के दौरान, प्रत्येक दो वर्षों के दो ब्लॉक के लिए परिचालन कार्यों पर वायुसेना द्वारा ₹90.35 करोड़ व्यय किए गए थे।

2.2.2 परिचालनात्मक कार्यों हेतु संगठनात्मक ढाँचा

उच्चतम स्तर पर, वायु सेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) महानिदेशक वायु सेना (परिचालन) में निदेशालय वायु सेना परिचालन वार्षिक परिचालन कार्य योजना (ए ओ डब्ल्यू पी) के लिए जिम्मेदार है। ए ओ डब्ल्यू पी इकाई स्तर पर आरंभ तथा कमान स्तर पर एकीकृत किए गए हैं। निदेशालय वायु सेना कार्य जो कि सहायक चीफ वायु सेना स्टाफ, वायुसेना कार्य, (ए सी ए एस, ए एफ, कार्य) द्वारा संचालित है, ए ओ डब्ल्यू पी के प्रस्तावों की जाँच के लिए जिम्मेदार हैं।

वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदन के उपरांत, एयर ऑफिसर कमांडिंग-इन-चीफ (ए ओ सी-इन-सी) कमान स्तर पर प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) जारी करता है।

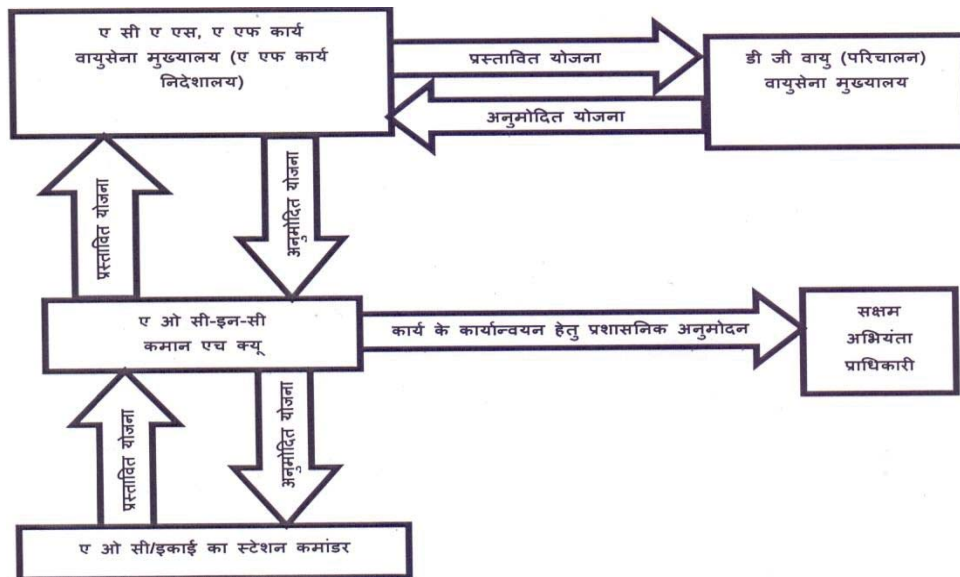
सैन्य अभियांत्रिकी सेवाएँ (एम ई एस)²⁸ के सक्षम अभियंता प्राधिकरण तकनीकी संस्वीकृतियों को जारी करने हेतु उत्तरदायी हैं तथा गैरीसन अभियंता (जी ई) परिचालन

²⁸ एम ई एस द्वारा बहुत से परिचालन कार्यों का संपादन किया जाता है, किंतु यह अन्य एजेंसियों जैसे सीमा सड़क संगठन, इत्यादि को दिया जा सकता है।

कार्यों के संपादन हेतु मुख्य अभियंता (सी ई)/कमांडर वर्क्स इंजीनियर (सी डब्ल्यू ई) के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत कार्य करता है।

ए ओ डब्ल्यू पी की स्वीकृति में शामिल वायु सेना प्राधिकरण के विविध स्तरों, प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) को जारी करना तथा परिचालन कार्य सेवाओं के संपादन को नीचे दिए गए क्रमदर्शी आरेख में दर्शाया गया है:-

रेखाचित्र 2.1: परिचालन कार्यों के अनुमोदन का क्रमदर्शी आरेख



‘परिचालनात्मक कार्यों हेतु पद्धति’ के अनुसार, एम ओ डी/जी ओ आई परिचालनात्मक कार्यों के उपक्रम हेतु ‘परिचालन कार्यों के क्षेत्र’ की घोषणा करता है। सितंबर 2001 में, उप-सेनाध्यक्ष को एम ओ डी द्वारा परिचालन कार्यों के क्षेत्रों की घोषणा की अनुमोदन प्राधिकारी के रूप में प्राधिकृत किया गया था। अक्टूबर 2002 में, सेना मुख्यालय द्वारा पहले से परिचालन कार्यों के क्षेत्रों के रूप में घोषित क्षेत्रों के अंतर्गत वायु सेना हेतु ‘परिचालन कार्यों के क्षेत्रों’ की घोषणा हेतु एम ओ डी द्वारा उप-वायु सेनाध्यक्ष को अनुमोदन प्राधिकारी के रूप में प्राधिकृत किया गया था।

2.2.3 लेखा परीक्षा के उद्देश्य

लेखा परीक्षा परिचालन कार्यों के क्षेत्र की घोषणा, परिचालन कार्यों की पहचान, वार्षिक परिचालनात्मक कार्यों की योजना के अनुमोदन, परिचालन कार्यों के प्रशासनिक अनुमोदन/संस्वीकृति तथा यह देखने हेतु कि क्या परिचालन कार्यों की समय पर योजना, संस्वीकृति तथा संपादन व 1948 में एम ओ डी द्वारा जारी परिचालन कार्यों हेतु पद्धति के अनुरूप एवं जून 1999 में वायु सेना मुख्यालय द्वारा जारी परिचालन कार्यों की व्यवस्था से संबंधित प्रक्रिया को कवर करती है।

2.2.4. लेखा परीक्षा मापदंड के स्रोत

लेखा परीक्षा निष्कर्षों के मानदंड हेतु प्रयुक्त लेखा परीक्षा मापदंड थे:-

- 1948 में रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी परिचालन कार्यों की पद्धति।
- वायु सेना मुख्यालय द्वारा जून 1999 में जारी परिचालन कार्यों की व्यवस्था।
- वार्षिक परिचालन कार्य योजना (ए ओ डब्ल्यू पी) तथा प्रशासनिक स्वीकृति (ए ए)/ संस्वीकृतियाँ।
- सैन्य आभियांत्रिकी सेवाओं के लिए नियम, रक्षा कार्य पद्धति (डी डब्ल्यू पी) 2007, संविदा की शर्तें एवं प्रतिबंध।

2.2.5 लेखा परीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं कार्य प्रणाली

लेखा परीक्षा ने प्रत्येक दो वर्षों के दो ब्लॉकों को कवर कर रही 2010-11 से 2013-14 तक चार वर्षों की अवधि हेतु परिचालनात्मक कार्यों संबंधी निष्पादन का लेखा परीक्षण किया। इस अवधि के दौरान, वायु सेना मुख्यालय द्वारा पश्चिमी वायु सेना कमान (डब्ल्यू ए सी), दक्षिण - पश्चिमी वायु सेना कमान (एस डब्ल्यू ए सी) तथा पूर्वी वायु सेना कमान (ई ए सी) के तहत परिचालन कार्यों के क्षेत्र घोषित किए गए थे। ए ओ डब्ल्यू पी में 115 परिचालन कार्य समाविष्ट थे तथा समान अवधि के दौरान 13 वायु सेना (ए एफ) इकाईयों²⁹ में डब्ल्यू ए सी व एस डब्ल्यू ए सी द्वारा परिचालन

²⁹ डब्ल्यू ए सी के तहत सात इकाईयाँ तथा एस डब्ल्यू ए सी के तहत छः इकाईयाँ।

कार्यो हेतु ₹124.44 करोड़ समाविष्ट 93 ए ए किए गए थे। ई ए सी द्वारा कोई परिचालन कार्य प्रस्तावित नहीं किए गए थे क्योंकि उनकी आवश्यकताएँ उत्तर-पूर्वी परियोजना³⁰ के तहत पूरी हो रही थीं।

वायु सेना मुख्यालय में 04 अगस्त 2014 में हुई एंटी कॉन्फ्रेंस में लेखा परीक्षा के उद्देश्य, कार्य क्षेत्र, मापदंड व कार्य प्रणाली पर चर्चा की गई थी। अगस्त 2014 से नवंबर 2014 के दौरान वायु सेना मुख्यालय में निदेशालय परिचालन तथा निदेशालय वायु सेना कार्य; मुख्यालय डब्ल्यू ए सी व मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी में कमान कार्य व कमान परिचालन; 13 वायु सेना इकाईयों³¹; ऊधमपुर व गाँधीनगर में मुख्य अभियंता (ए एफ) तथा गैरीसन अभियंता द्वारा वायु सेना इकाईयों में परिचालन कार्यों के निष्पादन की लेखा परीक्षा की गई थी। इसके अतिरिक्त, नौ परिचालन कार्यों (संलग्नक-1 ए); जिसके लिए प्रशासनिक अनुमोदन (ए ए) वर्ष 2010-11 के पहले स्वीकृत किए गए थे किंतु मार्च 2014 तक भी पूरे नहीं किए गए; को भी लेखा परीक्षा में सम्मिलित किया गया था।

वायु सेना प्राधिकारियों³² के साथ प्रमुख लेखा परीक्षा निष्कर्षों की चर्चा के लिए एग्ज़ीट कॉन्फ्रेंस का 26 फरवरी 2015 को आयोजन किया गया था। एग्ज़ीट कॉन्फ्रेंस में वायु सेना प्राधिकारियों के व्यक्त दृष्टिकोणों से सम्मिश्रित ड्राफ्ट रिपोर्ट मार्च 2015 में रक्षा मंत्रालय को जारी की गई थी तथा संशोधित ड्राफ्ट रिपोर्ट जुलाई 2015 में जारी की गई थी; उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.2.6 लेखा परीक्षा निष्कर्ष

वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकृत ए ओ डब्ल्यू पी, कमानों द्वारा जारी प्रशासनिक सहमति (ए ए), 2010-11 से 2013-14 तक की वार्षिक अवधि के दौरान अभियंता अधिकारियों द्वारा निर्धारित अनुबंधों व पूरे किए गए कार्यों को नीचे दिया गया है:-

³⁰ देश के उत्तर-पूर्वी भाग में वायु सेना बेसों में कार्यों हेतु एक अलग परियोजना योजित किए जाने का उत्तरदायित्व लिया गया।

³¹ 'डब्ल्यू-6' विंग (डब्ल्यू जी), 'डब्ल्यू-7' विंग, 'डब्ल्यू-1' विंग, 'डब्ल्यू-10' विंग, 'वाई' सिग्नल इकाई (एस यू), 'आर' फॉरवर्ड बेस सपोर्ट इकाई (एफ बी एस यू), 'डब्ल्यू-8' विंग, 'डब्ल्यू-14' विंग, 'डब्ल्यू-11' विंग, 'डब्ल्यू-12' विंग, 'पी' एफ बी एस यू, 'क्यू' एफ बी एस यू तथा 'जेड' एस यू।

³² वायु सेना (ए एफ) प्राधिकरण: वायु सेना मुख्यालय के प्रतिनिधि (निदेशालय वायु सेना कार्य तथा निदेशालय लेखा) व डब्ल्यू ए सी/एस डब्ल्यू ए सी कमान।

तालिका 2.4 : वार्षिक परिचालन कार्यों की योजना

वर्ष	कमान	स्वीकृत वार्षिक परिचालन कार्य योजना		ऐच्छिक प्रशासनिक स्वीकृति		रद्द प्रशासनिक स्वीकृति		सम्पन्न अनुबंध तथा पूर्ण कार्य (मार्च 2015 तक)	
		(संख्या)	(₹ करोड़ में)	(संख्या)	(₹ करोड़ में)	(संख्या)	(₹ करोड़ में)	सम्पन्न (संख्या)	सम्पन्न (संख्या)
2010-11	डब्ल्यू ए सी	17	19.55	12+2**	21.74	1	0.64	13	6
	एस डब्ल्यू ए सी	7	13.85	7	10.76	शून्य	शून्य	7	7
2011-12	डब्ल्यू ए सी	20	20.00	14	21.02	1	0.17	12	4
	एस डब्ल्यू ए सी	7	9.95	7	14.45	शून्य	शून्य	7	6
2012-13	डब्ल्यू ए सी	23	20.35	19	19.97	2	3.03	16	4
	एस डब्ल्यू ए सी	9	18.60	7	12.57	शून्य	शून्य	7	6
2013-14	डब्ल्यू ए सी	25	19.92	20	19.20	1	4.10	18	2
	एस डब्ल्यू ए सी	7	6.60	5	4.73	शून्य	शून्य	4	1
कुल	डब्ल्यू ए सी	85	79.82	67 [#]	81.93	5	7.94	56+3 [#]	16
	एस डब्ल्यू ए सी	30	49.00	26	42.51	शून्य	शून्य	25	20
कुल योग		115 [*]	128.82	91 ⁺ +2 ^{**}	124.44	5 [@]	7.94	84 ^{***}	36 ^{****}

24 (115-91) पैराग्राफ 2.2.7.4 में योजना के वित्तीय वर्ष के संबंध में वार्षिक योजना में स्वीकृत परिचालन कार्यों पर चर्चा की गई जिनके लिए प्रशासनिक स्वीकृति (ए ए) की सहमति प्राप्त नहीं थी।

** पैराग्राफ 2.2.8.1 में की गई चर्चा के अनुसार स्वीकृत योजना में शामिल न किए जाने के बावजूद भी मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा 2 ए ए को सहमति दी गई थी।

@ 93 (91+2) प्रशासनिक अनुमोदनों में से, मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा दिए गए पाँच प्रशासनिक अनुमोदनों को उसी वित्तीय वर्ष के दौरान बाद में विविध कारणों जैसे गैर-विध्वंसकारी परीक्षण (एक मामले) के नकारात्मक परिणाम, कार्य की अनावश्यकता (दो मामले) तथा सीमा सड़क संस्था को अनुदानों का स्थानांतरण न होना (दो मामले) रद्द कर दिए गए थे।

*** 88 (93-5) प्रशासनिक अनुमोदनों के विरुद्ध, 84 परिचालन कार्यों के हेतु अनुबंध निर्धारित किए गए थे। 4 परिचालन कार्य; जिनके लिए ए ए के विरुद्ध अभियंता प्राधिकरणों द्वारा अनुबंध निर्धारित नहीं किए गए थे; के विवरण संलग्नक-III में दिए गए हैं तथा पैराग्राफ 2.2.9.2 में चर्चा भी की गई है।

**** 88 प्रशासनिक अनुमोदनों में से, पाँच ए ए के पास मार्च 2015 से आगे तक की पी डी सी थीं। शेष 83 ए ए; जिनके लिए मार्च 2015 तक परिचालन कार्यों का समापन किया जाना था; के विरुद्ध 47 (83-36) परिचालन कार्य पूर्ण नहीं किए गए थे। इन अपूर्ण कार्यों में से, 45 परिचालन कार्यों के विवरण; सैन्य अभियंता सेवाएँ (एम ई एस) द्वारा संपादित की जा रही हैं; संलग्नक-IV में दिए गए हैं तथा पैराग्राफ 2.2.9.3 में चर्चा भी की गई है। शेष दो कार्य सीमा सड़क संगठन (बी आर ओ) द्वारा पूरे नहीं किए गए थे।

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा दिए गए 62 (67-5) प्रशासनिक अनुमोदनों में से, बी आर ओ द्वारा परिचालन कार्यों के संपादन हेतु 3 ए ए तथा शेष 59 ए ए एम ई एस द्वारा संपादन हेतु अभिप्रेत थे।

भारतीय वायु सेना ने 2010-11 से 2013-14 के दौरान 115 परिचालन कार्यों की योजना तैयार की थी जिसके लिए ₹124.44 करोड़ समेत 93 मामलों में ए ए जारी किए गए थे। इसके अलावा, 93 ए ए के संबंध में, मात्र 81 मामलों में एम ई एस द्वारा अनुबंध किए गए थे तथा बी आर ओ द्वारा 3 मामलों में कार्यादेश जारी किए गए थे किंतु कार्य सिर्फ 36 मामलों को निर्धारित मार्च 2015 तक पूरा किया गया था।

2.2.7 परिचालन कार्यों हेतु योजना

परिचालन कार्यों की योजना प्रक्रिया पर लेखा परीक्षा निष्कर्षों की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित पैराग्राफ में है:-

2.2.7.1 परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा में विलंब

रक्षा मंत्रालय के निर्देशानुसार अप्रैल 2002 से सैन्य मुख्यालय सेना के लिए 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' की घोषणा की तथा उसके बाद सेना मुख्यालय द्वारा पहले से ही जारी 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' समेत वायु सेना मुख्यालय ने वायु सेना के लिए 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' की घोषणा की।

सेना मुख्यालय ने मार्च 2010 तथा मार्च 2012 में क्रमशः मार्च 2012 व मार्च 2014 को समाप्त दो वर्ष के ब्लॉक वर्ष के लिए अग्रवर्ती श्रेणी³³ के लिए 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' की घोषणा की। बाद में, वायु सेना मुख्यालय ने परिचालन कार्य क्षेत्रों के अंतर्गत आने वाली संबंधित कमानों से वायु सेना इकाईयों की सूची माँगने के उपरांत क्रमशः जुलाई 2010 तथा अक्टूबर 2012 में सेना मुख्यालय द्वारा घोषित परिचालन कार्य क्षेत्रों समेत अपने 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' की घोषणा की। इस प्रकार, मुख्यालय ने दोनों ब्लॉक के लिए सेना मुख्यालय द्वारा घोषण की तिथि से अपने परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा हेतु (2010-12 हेतु) 2010 में तीन माह तथा 2012 में (2012-14 के लिए) छः माह लिए।

³³ सेना मुख्यालय ने जम्मू और कश्मीर, पंजाब, राजस्थान, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड व असम के अतिरिक्त समस्त उत्तर-पूर्वी राज्यों के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों को परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा के लिए 'अग्रवर्ती श्रेणी' घोषित किया। मात्र असम राज्य को ही 'द्वितीय श्रेणी' में रखा गया था।

तथ्य के परिप्रेक्ष्य में कि परिचालन कार्य अस्थायी परिचालनात्मक आवश्यकता को पूरा करने हेतु किए जाते हैं, परिचालन कार्य हेतु योजना एवं संपादन परिचालन कार्य क्षेत्रों की प्रारंभिक घोषणा पर निर्भर करती है तथा इसलिए इसकी घोषणा में कोई भी विलंब अत्यधिक प्रभावित करेगा। यह भी देखा गया था कि सेना द्वारा घोषित परिचालन कार्य क्षेत्रों के तहत साथ ही साथ वायु सेना मुख्यालय द्वारा परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा हेतु वायु सेना इकाईयों की पहचान हेतु रक्षा मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय द्वारा कोई समय-सीमा/अवधि निर्धारित नहीं की गई थी।

लेखा परीक्षा जाँच की प्रतिक्रिया में वायु सेना कार्यो के निदेशालय ने जवाब देते हुए कहा (दिसंबर 2014) कि सामान्य तौर पर इकाईयों की पहचान से लेकर 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' की घोषणा तक की पूर्ण प्रक्रिया में 3-1/2 से 4 महिने लगते हैं। एग्जीट कॉन्फ्रेंस (फरवरी 2015) के दौरान, वायु सेना ने परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा के लिए 2-3 महिने का समय निर्धारित करने का निश्चय किया जाएगा।

2.2.7.2 परिचालन कार्यो की अनियमित पहचान

परिभाषा³⁴ के अनुसार परिचालन कार्य अस्थायी प्रकृति के कार्य हैं। इसके अतिरिक्त, अस्थायी कार्य रक्षा कार्य पद्धति (डी डब्ल्यू पी), 2007 के अनुसार, कार्य के समापन तिथि से पाँच वर्ष की अधिकतम जीवनावधि रखने वाली लघु अवधि की आवश्यकताओं हेतु अभिप्रेत हैं। इसके विरुद्ध, डी डब्ल्यू पी 2007 के अनुसार, स्थायी प्रकृति के कार्य पाँच वर्ष की जीवनावधि रखने वाली दीर्घ अवधि की आवश्यकताओं हेतु अभिप्रेत हैं। परिचालन कार्यो के लेखा उद्देश्य हेतु राजस्व शीर्ष³⁵ के तहत एक पृथक् कोड रखा जा रहा है। वायुसेना मुख्यालय ने कमानों को भी निर्देश दिए (जून 2012) कि 'परिचालन कार्य क्षेत्रों' में घोषित कार्य महत्त्वपूर्ण परिचालनात्मक आवश्यकता के होने चाहिएँ।

यह जाँचा गया कि 23 मामलों में (लेखा परीक्षा द्वारा परीक्षित 88 मामलों में से), 2010-11 से 2013-14 के दौरान ए ओ डब्ल्यू पी में ₹36.58 करोड़ (संलग्नक-II) मूल्य की स्थायी प्रकृति की कार्य सेवाएँ वायु सेना इकाईयों द्वारा समावेशित व कमानों द्वारा

³⁴ परिचालन कार्यो हेतु पद्धति, 1948 तथा परिचालन कार्यो की व्यवस्था, 1999।

³⁵ प्रमुख शीर्ष 2078 गौण शीर्ष 111 उप शीर्ष (ए) 756/01

अनुशंसित की गई थीं। इन 23 मामलों में से, ₹14.97 करोड़ समेत 19 मामलों में स्थायी कार्य हेतु अभियंता ऐप्रेसिएशन्स³⁶ (ई ए) भी तैयार की गई थीं। ये कार्य यथा ए एफ स्टेशनों हेतु जल आपूर्ति, उपग्रह संचार (एस ए टी सी ओ एम) उपकरण के हाउसिंग हेतु शेड का निर्माण, ब्लास्ट पैन्स का नवीनीकरण, विशिष्ट परियोजनाओं हेतु बुनियादी ढाँचा, इत्यादि, पाँच वर्ष से अधिक जीवन अवधि के साथ, स्थायी प्रकृति के थे, और इस प्रकार, सक्षम वित्तीय प्राधिकरण के अनुमोदन उपरांत, रक्षा कार्य पद्धति, 2007 के तहत पूँजीगत कार्यों के रूप में किए जाने की आवश्यकता थी। इस प्रमुख मामलों में से कुछ विशिष्ट मामले नीचे दिए गए हैं:-

(ए) विशिष्ट परियोजना हेतु बुनियादी ढाँचा

सुरक्षा पर कैबिनेट समिति (सी सी एस) ने 'सी सी'³⁷ प्रणाली की खरीद सहित बुनियादी ढाँचे के निर्माण हेतु 42 करोड़ की लागत से कम व्यय पर पूँजीगत कार्य (स्थाई प्रकृति का) की सहमति दी (मार्च 2008)। फलस्वरूप, छः वायु सेना इकाईयों³⁸ में बुनियादी ढाँचे के निर्माण हेतु पूँजीगत कार्य के तौर पर फरवरी 2010 तथा अप्रैल 2012 के मध्य संबंधित सक्षम वित्तीय अधिकारियों (सी एफ ए) द्वारा कार्य सेवाएँ स्वीकृत की गई थीं।

यह जाँचा गया था कि मुख्यालय डब्ल्यू ए सी के अंतर्गत एक अन्य वायु सेना इकाई अर्थात् 901 एस यू में मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा समान कार्य सेवाओं की अनुशंसा (जुलाई 2010 में) की गई थी और वायु सेना मुख्यालय द्वारा ए ओ डब्ल्यू पी 2010-11 परिचालन कार्य के तौर पर अनुमोदित भी किया गया (अगस्त 2010)। तदनुसार, कार्य सेवाएँ ₹6.84 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत की गई थीं (फरवरी 2011) तथा बाद में परिचालन कार्यों के तहत; जिसमें ₹4.95 करोड़ की विशिष्ट मदें समाविष्ट थीं;

³⁶ अभियंता ऐप्रेसिएशन अधिकारी मंडल हेतु अभियंता प्राधिकरण द्वारा तैयार कार्य के बारे में एक दस्तावेज है।

³⁷ सतह से वायु 'जी जी' व 'एच एच' वायु रक्षा प्रणाली।

³⁸ मुख्यालय डब्ल्यू ए सी की तीन इकाईयाँ ('डब्ल्यू-5' विंग, 'डब्ल्यू-4' विंग, 'एक्स' एस यू), मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी की दो इकाईयाँ ('डब्ल्यू-11' विंग, 'डब्ल्यू-12' विंग) तथा मुख्यालय रखरखाव कमान की एक इकाई ('एक्स' बी आर डी)।

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा ₹8.64 करोड़³⁹ की कुल लागत पर संशोधित की गई थीं (नवम्बर 2012), एवं पैरा 2.2.8.2 में की गई चर्चा अनुसार परिचालन कार्यों हेतु योग्य भी नहीं थीं। क्योंकि 'सी सी' प्रणाली का कार्य स्थायी प्रकृति का पूँजीगत कार्य था, उस की संस्वीकृति परिचालनात्मक कार्यों के रूप में किया जाना असंगत था।

कमान मुख्यालय ने उत्तर दिया (सितंबर 2014) कि फील्ड रक्षा, सड़कें, परिचालन क्षेत्र इकाईयों के परिचालन व तकनीकी आवासों के सुधार के लिए स्थायी विशेषताओं के कुछ कार्यों की स्वीकृति दी गई थी जिनके लिए अस्थाई विशिष्टता वाले कार्यों को वैध नहीं माना जा सकता।

तथ्य बने हुए हैं कि स्थायी विशिष्टताओं के कार्यों को परिचालन कार्यों की संस्वीकृति/नियमितिकरण हेतु निदेशों के उल्लंघन में संस्वीकृत किया गया था।

(बी) ए एफ स्टेशनों हेतु जलापूर्ति की वृद्धि

(i) वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस) 'एस-18' :-

10 एल जी पी डी की आवश्यकता तथा 'एस-18' नगर निगम (जे एम सी) के साथ समझौते में निर्धारित की तुलना में ए एफ एस 'एस-18' 5 से 5.5 लाख गैलन प्रति दिन (एल जी पी डी) जल प्राप्त कर रहा था। ए एफ एस में अधिकारियों के एक मंडल (बी ओ ओ) ने स्टेशन में स्थायी समाधान पाने हेतु परिचालन कार्यों के रूप में जल आपूर्ति में वृद्धि की अनुशंसा की (अप्रैल 2010)। मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा अनुशंसित (अगस्त 2010) कार्य सेवाएँ ए ओ डब्ल्यू पी 2010-11 में वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित की गई थीं (अगस्त 2010)। उपरोक्त कार्य सेवाओं हेतु ₹6.67 करोड़ की अनुमानित लागत पर मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया था (सितंबर 2010) जिसे ₹7.33 करोड़ तक संशोधित किया गया था (नवंबर 2013)।

³⁹ इसमें ₹4.95 करोड़ (इमारती कार्य हेतु- ₹4.59 करोड़, ई ओ टी क्रेन- ₹0.18 करोड़ तथा डी जी सैट- ₹0.18 करोड़) मूल्य की कार्य की विशिष्ट मर्दे समाविष्ट हैं। अन्य प्रमुख कार्य थे साइट क्लीयरेंस- ₹1.16 करोड़, सुरक्षात्मक कार्य- ₹0.64 करोड़, सड़क/मार्ग/पुलिया- ₹0.97 करोड़, बाह्य विद्युत आपूर्ति- ₹0.48 करोड़ तथा आकस्मिक व्यय सहित सात अन्य कार्य ₹0.44 करोड़ ।

2011-12 ए ओ डब्ल्यू पी को अनुमोदित करते हुए (जून 2011) यह भी पाया गया था (अगस्त 2014) कि, ए एफ एस 'एस-19', 'एस-20' और 'एस-2' के लिए नर्मदा जल की आपूर्ति से संबंधित कार्य सेवाओं को यह कार्य परिचालन कार्यों की प्रक्रिया, 1948 के तहत नहीं आते थे, के आधार पर परिचालन कार्यों के रूप में वायु सेना मुख्यालय ने अनुमोदित नहीं किया था।

अतः ए एफ एस 'एस-18' के लिए ए ओ डब्ल्यू पी 2010-11 में वायुसेना मुख्यालय द्वारा जल आपूर्ति में वृद्धि हेतु कार्यों का अनुमोदन परिचालन कार्यों के रूप में किया जाना अनियमित था।

वायुसेना स्टेशन 'एस-18' ने बताया (अक्टूबर 2014) कि कथित कार्य के लिए मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी से बी ओ ओ के लिए आयोजित आदेश परिचालन कार्यों के तौर पर ही प्राप्त हुए थे।

प्रत्युत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मात्र 'मैदानी जल आपूर्ति' के लिए कार्य परिचालन कार्यों की पद्धति (1948) में निर्धारित हैं तथा वायु सेना स्टेशन मैदानी क्षेत्र नहीं हैं।

(ii) ए एफ स्टेशन 'एस - 21' :-

लेखा परीक्षा में जाँचा गया (सितंबर 2014) कि ए एफ एस में पानी की कमी के स्थायी समाधान के रूप में नर्मदा के जल क प्रयोग द्वारा गुजरात राज्य जल एवं सीवेज बोर्ड से पेयजल कनेक्शन के ए एफ एस 'एस-21' का (मई 2010) मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा अनुशंसित किया गया प्रस्ताव (अगस्त 2010), 2010-11 के लिए ए ओ डब्ल्यू पी परिचालन कार्यों की तरह वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित किया गया था (अगस्त 2010)। मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी ने कार्य हेतु ₹1.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर ए ए प्रदान किए (सितंबर 2010)।

ए एफ स्टेशन ने जवाब दिया (अक्टूबर 2014) कि कार्य मात्र मूल समस्या को हल करने के लिए स्थायी था और पूर्ण समाधान नहीं था, इसलिए कार्य को परिचालन कार्यों के तौर पर लिया गया था।

जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि परिचालन कार्य अस्थायी प्रकृति के रहे हैं जो कि परिचालन अनिवार्यता हेतु अभिप्रेत थे तथा मात्र 'मैदानी जल आपूर्ति' इसके लिए योग्य था, जबकि ए एफ स्टेशन मैदानी क्षेत्र नहीं थे।

(सी) ब्लास्ट पैनों का नवीनीकरण:-

लेखा परीक्षा ने जाँचा (सितम्बर 2014) कि ए एफ स्टेशन 'एस-2' में ब्लास्ट पैन्स⁴⁰ के नवीनीकरण के लिए कार्य सेवाएँ मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रस्तावित (अगस्त 2010) की गई थीं, कार्य की प्रकृति को परिचालन कार्य के रूप में श्रेणीबद्ध न किए जा सकने के आधार पर वायु सेना मुख्यालय द्वारा ए ओ डब्ल्यू पी 2010-11 हेतु स्वीकृत नहीं की गई थीं (अगस्त 2010)।

हालाँकि, पुनः मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रस्तावित (जनवरी 2011), समान कार्य सेवाएँ ए ओ डब्ल्यू पी 2011-12 हेतु परिचालन कार्यों के रूप में वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित की गई थीं (जून 2011)। कार्य हेतु ₹4.50 करोड़ की अनुमानित लागत पर मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया गया था (दिसंबर 2011)।

मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी ने बताया (सितंबर 2014) कि शीघ्रता से परिचालन जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए कार्य की संस्वीकृति दी गई थी।

प्रत्युत्तर स्वीकार्य नहीं है कि ब्लास्ट पैन्स का नवीनीकरण एक स्थायी विशिष्टताओं का कार्य रहा है, परिचालन कार्यों की पद्धति (1948) अथवा परिचालन कार्यों का प्रबंधन (जून 1999) के तहत निर्धारित कार्यों की अस्थाई प्रकृति के मापदंडों को पूरा नहीं करते हैं। इसके अतिरिक्त, यदि मात्र अत्यावश्यकता ही कारक थी, कार्य का संपादन रक्षा कार्यों की पद्धति (डी डब्ल्यू पी) 2007 के अनुच्छेद 35 के तहत किया जा सकता था।

⁴⁰ ब्लास्ट पैन्स लड़ाकू वायुयानों के लिए विशेष सुरक्षा के साथ पार्किंग आश्रय हैं।

(डी) ए एफ एन ई टी हेतु कार्य

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने ₹47 लाख की लागत पर 'एक्स' परिवहनीय रडार इकाई (टी आर यू) की परिचालन लोकेशन में ए एफ एन ई टी⁴¹ हेतु परिचालन कार्य सेवाओं हेतु प्रस्ताव (मई 2012) ए ओ डब्ल्यू पी 2012-13 हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा इसके स्थायी प्रकृति के होने के आधार पर अनुमोदित नहीं किया गया (जून 2012)।

लेखा परीक्षा ने वायु सेना मुख्यालय द्वारा कमानों को जारी निदेशों (जून 2012) से भी पाया कि ए एफ एन ई टी से संबंधित कार्य पूँजीगत प्रकृति के थे तथा इसलिए परिचालन कार्यों के तहत संस्वीकृत नहीं किया जा सकता।

यद्यपि यह पाया गया था कि मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने उपरोक्त कार्य की नामावली को 'एक्स' टी आर यू की परिचालन स्थल में पोर्टा केबिन का प्रावधान' समान लागत के साथ परिवर्तित किया था (जुलाई 2012) तथा वायु सेना मुख्यालय ने ए ओ डब्ल्यू पी 2012-13 के संदर्भ में परिचालन कार्यों के तौर पर प्रस्ताव को अनुमोदित किया था (अक्तूबर 2012)।

(ई) 'एफ एफ' हेतु शेड्स

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी के आधीन सिग्नल यूनिट (एस यू) में 'एफ एफ'⁴² हेतु शेड्स के प्रावधान' हेतु कार्य सेवाओं को वर्ष 2012-13 हेतु वार्षिक मुख्य कार्य कार्यक्रम (ए एम डब्ल्यू पी) के तहत पूँजीगत कार्यों के रूप में वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित किया गया था (फरवरी 2013), किंतु अनुदान नहीं दिए गए थे। यद्यपि, ये कार्य सेवाएँ मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा परिचालन कार्यों के रूप में अनुशंसित की गई थीं (अप्रैल 2013), तथा वर्ष 2013-14 हेतु ए ओ डब्ल्यू पी के तहत वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित की गई थीं (जुलाई 2013)। ₹14.90 लाख की लागत में मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रशासनिक अनुमोदन दिए गए थे (जनवरी 2014)।

⁴¹ वायु सेना नेटवर्क।

⁴² 'एफ एफ' एक रूसी पोर्टेबल सतह-से-वायु मिसाइल प्रणाली है।

इस प्रकार, 2010-11 से 2013-14 के दौरान अनुमोदित 93 परिचालन कार्यों में से, 23 कार्य 'परिचालन कार्यों' की श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते। समान अवधि के दौरान समस्त परिचालन कार्यों पर ₹124.44 करोड़ के कुल संस्वीकृत राशि के विरुद्ध इन अनुपयुक्त कार्यों हेतु ₹36.58 करोड़ संस्वीकृत किए गए थे।

एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान, वायु सेना अधिकारियों ने स्पष्ट किया (फरवरी 2015) कि वायु सेना में विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए अस्थायी प्रकृति के कार्य उपयोगी नहीं होंगे और इसलिए इसके लिए स्थायी प्रकृति के कार्यों की आवश्यकता होती है। यह भी बताया गया था कि वे परिचालन कार्यों के तहत स्थायी प्रकृति के कार्यों का उत्तरदायित्व लेने के लिए रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के साथ एक नीति तैयार करेंगे।

तथ्य बने हुए हैं कि ए एफ प्राधिकरणों ने परिचालन कार्यों हेतु पद्धति (1948) तथा परिचालन कार्यों की व्यवस्था (जून 1999) के तहत आने वाले 'अस्थायी प्रकृति के कार्य' के मानदंडों का सख्ती से पालन नहीं किया।

2.2.7.3 वार्षिक परिचालन कार्यों की योजना का अनुमोदन

ए ओ डब्ल्यू पी की प्रक्रिया का लेखा परीक्षा परीक्षण से विविध स्तरों पर निम्नलिखित कमियाँ उजागर हुईं :-

(ए) वार्षिक परिचालन कार्य योजना हेतु कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं होना

ए एफ में नियंत्रित कमानों ने प्रतिवर्ष जनवरी/फरवरी में संबद्ध इकाइयों को ए ओ डब्ल्यू पी प्रस्तुत करने हेतु, निर्देश जारी किए। कोई भी योजना प्रक्रिया सामान्यतः योजना अवधि के आरंभ होने से पूर्व पूरी कर लेनी चाहिए। फिर भी ए ओ डब्ल्यू पी के प्रस्तुतिकरण व अनुमोदन हेतु रक्षा मंत्रालय/वायु सेना मुख्यालय द्वारा कोई भी समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई हैं।

ए ओ डब्ल्यू पी के विविध पड़ावों पर लिए गए समय की विस्तृत जानकारी नीचे दी गई है :-

तालिका 2.5 : परिचालन कार्य योजनाओं में प्रमुख तिथियाँ

परिचालन कार्य क्षेत्र की घोषणा के ब्लॉक वर्ष	सेना मुख्यालय द्वारा परिचालन कार्य क्षेत्र की घोषणा की तिथि	इकाईयों की पहचान के उपरांत वायु सेना द्वारा परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा की तिथि/ लिया गया समय	परिचालन कार्य योजना का वर्ष	कमानों द्वारा प्रस्तावित योजना के अग्रोषण की तिथि		वायु सेना मुख्यालय द्वारा योजना की स्वीकृति की तिथि	उक्त वर्ष के अप्रैल माह से माहों में विलम्ब
				डब्ल्यू ए सी	एस डब्ल्यू ए सी		
2010-12	25/3/2010	12/07/2010	2010-11	19/07/2010	10/08/2010	25/08/2010	4
		3 माह	2011-12	09/05/2011	03/01/2011	27/06/2011	3
2012-14	26/3/2012	01/10/2012	2012-13	16/07/2012 ⁴³	04/01/2012 व 26/07/2012 (संशोधित) ⁴⁴	17/10/2012	6
		6 माह	2013-14	29/04/2013	03/06/2013	15/07/2013	3

⁴³ वायु सेना मुख्यालय के दिनांक 19.06.2012 के निर्देशों के तहत मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रस्तुत विकसित परिचालन कार्य योजना।

⁴⁴ वायु सेना मुख्यालय के दिनांक 24.07.2012 के निर्देशों के तहत मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रस्तुत विकसित परिचालन कार्य योजना।

लेखा परीक्षा ने जाँचा कि :

- (ए) संबद्ध वर्षों के अप्रैल से ए ओ डब्ल्यू पी के अनुमोदन में तीन से छः माह का विलंब हुआ था।
- (बी) यद्यपि परिचालन कार्य क्षेत्रों की घोषणा में विलंब, बाद में किए गए अनुमोदन के विलंब के कारणों में से एक हो सकता था, ब्लॉक के दूसरे वर्ष में विलंब होना अबोधगम्य था।
- (सी) ब्लॉक 2012-14 हेतु ए ओ डब्ल्यू पी कमान मुख्यालय द्वारा परिचालनात्मक कार्य क्षेत्र की घोषणा के पहले ही, वायु सेना मुख्यालय द्वारा निर्देशों के तहत, प्रस्तुत की जा चुकी थी।

इस प्रकार, परिचालनात्मक कार्यों की योजनाओं के प्रस्ताव/अनुमोदन में विलंब हुआ था तथा उसके लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

प्रस्तुति एवं अनुमोदन के लिए समय-सीमा के न होने की लेखा परीक्षा जाँच को स्वीकार करते हुए वायु सेना अधिकारियों ने एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान बताया (फरवरी 2015) कि परिचालन कार्यों की योजना समय से किए जाने एवं प्रभावशाली संपादन की पुष्टि हेतु वर्तमान नीति एवं पद्धतियों का पुनः निरीक्षण एवं संशोधन किया जाएगा।

(बी) वायु सेना मुख्यालय द्वारा बोर्ड कार्रवाईयों (बी पी) के बिना वार्षिक परिचालनात्मक कार्य योजना का अनुमोदन

वायु सेना मुख्यालय के निर्देशों (जून 1999) के अनुसार, प्रत्येक इकाई को बोर्ड कार्रवाई⁴⁵ (बी पी) के साथ ए ओ डब्ल्यू पी बनानी होगी तथा समान रूप में अपनी कथित कमानों को; आगे अनुमोदन हेतु वायु मुख्यालय के समक्ष प्रस्तुत किया जाता है; अग्रेषित किया जाता है।

⁴⁵ कार्य की बोर्ड कार्रवाईयों में सक्षम वित्तीय अधिकारियों से प्रशासनिक अनुमोदन प्राप्ति के लिए अभियंता अधिकारियों द्वारा तैयार लगभग अनुमान के साथ प्रस्तावित कार्य पर बोर्ड अधिकारियों की अनुशंसायें समाहित हैं।

लेखा परीक्षा में जाँचा गया कि इकाईयों द्वारा बी पी वायु सेना मुख्यालय द्वारा ए ओ डब्ल्यू पी के अनुमोदन के पश्चात् ही निर्णीत किए जा रहे थे। इसके अतिरिक्त, निदेशालय वायु सेना कार्य (वायु सेना मुख्यालय) ने प्रस्तावित योजना सहित बी पी हेतु ज़ोर नहीं दिया। इस प्रकार, एक क्रमबद्ध असफलता थी जिससे पूरी प्रक्रिया दूषित हो गई थी क्योंकि वायु सेना मुख्यालय में ए ओ डब्ल्यू पी में बड़ी संख्या में अनुचित कार्यों को अनुमोदित किया गया था (जैसा कि पैराग्राफ 2.2.7.2 में चर्चा की गई है)।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (दिसंबर 2014) कि इसके द्वारा परिचालनात्मक कार्यों के प्रबंधन पर विस्तृत पद्धति प्रदान करने हेतु मार्गदर्शन के रूप में विभागीय निर्देश जारी किए गए थे (जून 1999)। इसका अभ्यास करते हुए, यह अनुभव किया गया था कि बी पी का अनुमोदन प्राप्त करना समय लगाने वाला था तथा परिचालन कार्यों के व्यवहार के मूल अभिप्राय के विरुद्ध था। इस कारण से जून 1999 के निर्देशों से वायु सेना प्राधिकारियों द्वारा परिवर्तन किए गए थे। एग्ज़ीट कॉन्फ्रेंस के दौरान, वायु सेना प्राधिकारियों ने पुष्टि की (फरवरी 2015) कि वर्तमान नीति/पद्धतियाँ पुनः अवलोकित व संशोधित की जाएँगी।

तथ्य बने हुए हैं कि वायुसेना मुख्यालय ने स्वयं अपने निदेशों (जून 1999) का पालन किया जाना सुनिश्चित नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप परिचालन कार्यों के तौर पर अनुचित कार्यों का अनुमोदन हुआ।

2.2.7.4 योजना में अनुमोदित परिचालनात्मक कार्यों हेतु संस्वीकृतियों का जारी न किया जाना

लेखा परीक्षा को मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा सूचित किया गया था (सितंबर 2014) कि वायु सेना इकाईयों ने घोषित परिचालनात्मक कार्य क्षेत्रों में ए ओ डब्ल्यू पी के माध्यम से परिचालनात्मक कार्यों की अपनी आवश्यकताओं को परियोजित किया। इस प्रकार परियोजित आवश्यकताएँ निधियों की उपलब्धता के अनुसार कमान/वायु सेना मुख्यालय में प्राथमिकता पर हैं तथा अनुमोदन तक अवशिष्ट कार्यों को 'रोल ऑन' आधार पर आगामी वर्ष प्रस्ताव तक; यदि आवश्यकता अब तक विद्यमान थी, आगे बढ़ाया गया था।

लेखा परीक्षा ने जाँचा (सितंबर 2014) कि ए ओ डब्ल्यू पी में अनुमोदित 24 परिचालन कार्यों हेतु कमानों द्वारा प्रशासनिक अनुमोदन नहीं दिए गए थे। आगामी वर्ष की अनुमोदित योजना तक आगे बढ़ाए गए कार्यों समेत इन 24 परिचालनात्मक कार्यों के विवरण नीचे दिए गए हैं :

तालिका 2.6: परिचालनात्मक कार्यों का रोल ऑवर

वर्ष	कार्यों की संख्या/ अनुमानित लागत (करोड़ में)	डब्ल्यू ए सी		एस डब्ल्यू ए सी		कुल	
		योजना में अनुमोदित कार्यों की संख्या	कार्यों की संख्या जिनके लिए ए ए नहीं किए गए (अगले वर्ष के अनुमोदित योजना में बढ़ाए गए)	योजना में अनुमोदित कार्यों की संख्या	कार्यों की संख्या जिनके लिए ए ए नहीं किए गए (अगले वर्ष के अनुमोदित योजना में बढ़ाए गए)	योजना में अनुमोदि त कार्यों की संख्या	कार्यों की संख्या जिनके लिए ए ए नहीं किए गए (अगले वर्ष के अनुमोदित योजना में बढ़ाए गए)
2010-11	कार्यों की संख्या	17	5(4)	7	शून्य (शून्य)	24	5 (4)
	अनुमानित लागत	19.55	4.46 (2.53)	13.85	शून्य (शून्य)	33.40	4.46 (2.53)
2011-12	कार्यों की संख्या	20	6 (शून्य)	7	शून्य (शून्य)	27	6 (शून्य)
	अनुमानित लागत	20.00	5.62 (शून्य)	9.95	शून्य (शून्य)	29.95	5.62 (शून्य)
2012-13	कार्यों की संख्या	23	4 (शून्य)	9	2 (शून्य)	32	6 (शून्य)
	अनुमानित लागत	20.35	2.82 (शून्य)	18.60	8.17 (शून्य)	38.95	10.99 (शून्य)
2013-14	कार्यों की संख्या	25	5 (शून्य)	7	2 (शून्य)	32	7 (शून्य)
	अनुमानित लागत	19.92	3.74 (शून्य)	6.60	2.80 (शून्य)	26.52	6.54 (शून्य)
कुल	कार्यों की संख्या	85	20 (4)	30	4 (शून्य)	115	24 (4)
	अनुमानित लागत	79.82	16.64 (2.53)	49.00	10.97 (शून्य)	128.82	27.61 (2.53)

इस प्रकार 24 परिचालनात्मक कार्यों जिनके हेतु प्रशासनिक अनुमोदन नहीं दिए गए थे, मात्र चार परिचालनात्मक कार्यों को अगले वर्ष के अनुमोदित योजना तक आगे बढ़ाए गए थे। शेष 20 परिचालनात्मक कार्य या तो निरस्त कर दिए गए थे अथवा विविध कारणों; जैसे पूँजीगत कार्य योजना में समान कार्यों का समावेशन (चार मामले), सेना द्वारा भूमि की उपलब्धता हेतु 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' का प्राप्त न होना (एक मामला), निधियों का बी आर ओ से एम ई एस को स्थानांतरण न होना (एक मामला), परिचालनात्मक कारण (दो मामले), इत्यादि; के लिए बी पी निर्धारित नहीं थे। दो ऐसे दृष्टांत, एक कार्य के निरस्तीकरण का तथा अन्य बी पी के निर्धारित न होने की, नीचे चर्चा की जाती है:-

- **परिचालन कार्य का निरस्तीकरण** : मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए ₹26.94 लाख 'पूँजीगत' कार्य के तहत ए एफ एस 'एस-10' पर मिसाइल तैयार करने के स्थान के चारों तरफ तिरछा शेड (एम पी एस) के निर्माण से संबंधित कार्य सेवाओं की संस्वीकृति दी गई थी (जुलाई 2012)। यद्यपि, वही कार्य ए ओ डब्ल्यू पी 2012-13 में ₹17 लाख पर वायु सेना मुख्यालय द्वारा भी स्वीकृत किया गया था (अक्टूबर 2012) और इसलिए परिचालन कार्य को रद्द किया गया था।
- **बी पी का अनिर्णीत होना** : वायु सेना मुख्यालय द्वारा 2012-13 ए ओ डब्ल्यू पी में ₹8 करोड़ की लागत पर 'डब्ल्यू-8' विंग के लिए एम आर एस ए एम⁴⁶ के सांग्रामिक एवं प्रशिक्षण स्थल के लिए विद्युत एवं जल आपूर्ति से संबंधित कार्य सेवाओं की स्वीकृति दी गई थी (अक्टूबर 2012), किंतु उस वर्ष में बी पी निर्धारित नहीं की गई थीं।

उपरोक्त कार्य हेतु ए ए जारी न किए जाने पर लेखा परीक्षा जाँच (सितंबर 2014) के लिए, 'डब्ल्यू-8' विंग ने उत्तर दिया (सितंबर 2014) कि बी पी वायु सेना मुख्यालय से सुविधा आवश्यकता दस्तावेज पर स्पष्टीकरण की अपेक्षा हेतु बकाया थीं। आगे मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी ने बताया (अगस्त 2015) कि एम आर एस ए एम के अधिष्ठापन हेतु कार्य सेवाएँ एक टर्न-की परियोजना थीं तथा रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डी आर डी ओ) द्वारा निष्पादित की जा रही थीं एवं ए एफ एस 'एस-2' द्वारा बाह्य

⁴⁶ मध्यम स्तरीय भूतल से वायु मिसाइल।

सेवाएँ जैसे सड़क, जल, विद्युत, सीवेज डिस्पोजल उपलब्ध कराई जानी हैं। डी आर डी ओ द्वारा कार्य सेवा के आवश्यक विवरणों की अनुपलब्धता के बावत बोर्ड प्रक्रियाएँ कार्यान्वित नहीं हो सकी थीं।

इस प्रकार, ऐसे परिचालन कार्य जो अनुमोदित हुए किंतु विविध कारणों से संस्वीकृत नहीं किए गए, परिचालन कार्यों के रूप में अपनी आवश्यकता के विषय में संदेह उत्पन्न कर रहे हैं।

वायु सेना प्राधिकारियों ने एग्ज़ीट कॉन्फ्रेंस में कहा कि (फरवरी 2015) परिचालन कार्यों की प्रभावी ढंग से योजना एवं संपादन की पुष्टि के लिए वर्तमान नीति एवं पद्धतियों का पुनः परीक्षण व संशोधन किया जाएगा।

तथ्य बने हुए हैं कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित 115 परिचालनात्मक कार्यों में से, 20 परिचालनात्मक कार्य (अर्थात् 17 प्रतिशत) संस्वीकृत नहीं किए गए थे, जो कि महत्त्वपूर्ण परिचालनात्मक आवश्यकता की अस्थायी निधियों हेतु योजना में कमियों को दर्शाता है।

2.2.8 कमानों द्वारा परिचालन कार्यों की संस्वीकृति

परिचालन कार्यों की संस्वीकृति की लेखा परीक्षा निष्कर्षों का वर्णन निम्नलिखित पैराग्राफ में हैं:-

2.2.8.1 वायु सेना मुख्यालय के अनुमोदन के बिना कमान मुख्यालय द्वारा प्रशासनिक अनुमोदनों (ए ए) को जारी करना

वायु सेना मुख्यालय द्वारा जारी (जून 1999) निदेशों के अनुसार वायु सेना मुख्यालय द्वारा वार्षिक कार्यों की योजना (ए ओ डब्ल्यू पी) के तहत परिचालन कार्यों के अनुमोदन के उपरांत ही कमान मुख्यालय द्वारा परिचालन कार्यों के लिए ए ए जारी किया जा सकता था।

यह जाँचा गया था (अगस्त 2014) कि मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने दो परिचालन कार्य सेवाओं⁴⁷ के लिए ₹230.23 लाख मूल्य के ए ए की सहमति दी (नवंबर 2010 व जनवरी 2011) जो कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदित 2010-11 के ए ओ डब्ल्यू पी में शामिल नहीं थे।

लेखा परीक्षा जाँच की प्रतिक्रिया में वायु सेना प्राधिकारियों ने एग्जीट कॉन्फ्रेंस में (फरवरी 2015) बताया कि मामला पुनः परीक्षित किया जाएगा तथा उत्तर लेखा परीक्षा को दिया जाएगा, उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.2.8.2 परिचालन कार्यों में कार्यों की विशिष्ट मदों का समावेशन

आई ए एफ में अधिकतम कार्य सेवाएँ 'प्राधिकृत कार्यों' के रूप में अभिहित हैं, क्योंकि इन कार्यों हेतु मानदंड रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी नियमों में अथवा पृथक् आदेशों द्वारा प्राधिकृत हैं। प्राधिकृत के अतिरिक्त कार्य सेवाएँ 'विशिष्ट कार्यों' के रूप में वर्गीकृत की जाती हैं। विशिष्ट कार्यों को केवल तब ही अनुमोदित किया जा सकता है जब असाधारण स्थानीय परिस्थितियाँ आवश्यकता को; रक्षा कार्य पद्धति, 2007 के अनुसार, प्रासंगिक सिद्ध करें।

रक्षा मंत्रालय (जनवरी 1948) तथा वायु सेना मुख्यालय (जून 1999) निदेश परिचालनात्मक कार्यों में कार्यों की विशिष्ट मदों के समावेशन के विषय में मूक हैं। लेखा परीक्षा में, यद्यपि, पाया गया कि मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने वायु सेना इकाई ('डब्ल्यू-7' विंग) को लिखा था (जनवरी 2013) कि, "कार्यों की कोई भी विशिष्ट मदों का प्रबंध परिचालनात्मक कार्यों में नहीं किया जाना चाहिए"।

लेखा परीक्षा ने जाँचा कि, 2010-11 से 2013-14 के दौरान, मुख्यालय डब्ल्यू ए सी तथा मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी ने ₹1720.57 लाख (₹1298.14 लाख डब्ल्यू ए सी के तहत + ₹422.43 लाख एस डब्ल्यू ए सी के तहत) मूल्य के परिचालनात्मक कार्यों हेतु

⁴⁷ 'डब्ल्यू-6' विंग में आवास में रहने के लिए चार पूर्व-निर्मित आश्रयों का प्रावधान व 'डब्ल्यू-10' विंग में लड़ाकू परिचालनों के लिए रनवे-शोल्डर्स को समतल व सघन करना।

नों⁴⁸ ए ए दिए जिसमें ₹534.38 लाख (₹519.69 लाख डब्ल्यू ए सी के तहत+ ₹14.69 लाख एस डब्ल्यू ए सी के तहत) मूल्य की कार्यों की विशिष्ट मदें⁴⁹ शामिल हैं। यह भी पाया गया था कि कार्यों की विशिष्ट मदों की जीवन अवधि पाँच वर्षों से अधिक थी।

लेखा परीक्षा में यह भी पाया गया कि ना तो परिचालन कार्यों की योजना के साथ ए एफ इकाईयों द्वारा कमानों/वायु सेना मुख्यालय को बी पी प्रस्तुत किए गए थे और ना ही ए ओ डब्ल्यू पी की स्वीकृति से पूर्व जाँच हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा उनके प्रस्तुतिकरण पर जोर दिया गया था, जैसा कि पैराग्राफ 2.2.7.3 (बी) में पहले उल्लिखित के अनुसार, ए ए में कार्यों की विशिष्ट मदों का समावेशन अपरीक्षित रहे।

उत्तर में मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने बताया (अगस्त 2014) कि वहाँ परिचालन कार्यों के तहत कार्यों की विशिष्ट मदों की संस्वीकृति के संबंध में कोई पाबंदी नहीं थी।

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी का उत्तर उसके स्वयं के ही पूर्वकाल में अपनी इकाईयों में से किसी एक को जारी (जनवरी 2013) निर्देशों के विपरीत है। इसके अतिरिक्त, वायु सेना मुख्यालय द्वारा बी पी के असमर्थित ए ओ डब्ल्यू पी के अनुमोदन ने परिचालन कार्यों में विशिष्ट मदों के अपरीक्षित समावेशन की ओर अग्रसर किया। एग्जीट कॉन्फ्रेंस में, वायु सेना प्राधिकारियों ने बताया (फरवरी 2015) कि मामले का पुनः परीक्षण किया जाएगा तथा उत्तर लेखा परीक्षा को उपलब्ध कराया जाएगा। उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2015)।

⁴⁸ नौ में से, मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा पाँच ए ए तथा मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा चार ए ए प्रदान किए गए थे।

⁴⁹ ₹4.95 करोड़ मूल्य के कार्य की विशिष्ट मदें (भवन कार्य-₹4.59 करोड़, ई ओ टी क्रेन - ₹0.18 करोड़ तथा डी जी सैट-₹0.18 करोड़) 'सी सी' परियोजना हेतु संस्वीकृत की गईं। कार्यों की अन्य विशिष्ट मदें थीं वॉटर फिल्टरेशन प्लांट-₹0.15 करोड़, फर्नीचर- ₹0.05 करोड़, एयर कंडीशनर्स- ₹0.07 करोड़ तथा निम्न मूल्य की अतिरिक्त मदें - ₹0.12 करोड़।

2.2.9 परिचालन कार्यों का संपादन

2.2.9.1 वायु सेना मुख्यालय के निदेशों (जून 1999) के अनुसार, निम्नलिखित ऐजेंसियों में से किसी एक के कार्यान्वयन हेतु परिचालन कार्यों का आदेश दिया जा सकता है:-

- (ए) निर्माण अभियंता⁵⁰
- (बी) सीमा सड़क संगठन
- (सी) सैन्य अभियंता सेवाएँ
- (डी) अन्य विभागीय निर्माण ऐजेंसी जैसे राज्य सार्वजनिक निर्माण विभाग तथा केंद्रीय सार्वजनिक निर्माण विभाग।

मुख्यालय डब्ल्यू ए सी तथा मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी ने सैन्य अभियंता सेवाएँ (एम ई एस) द्वारा संपादन के अतिरिक्त सीमा सड़क संगठन द्वारा सौंपे गए पाँच परिचालन कार्यों के संपादन हेतु 2010-11 से 2013-14 के दौरान 88 परिचालन कार्यों को संस्वीकृत⁵¹ किया गया था। इस प्रकार एम ई एस को महत्त्वपूर्ण बहुल संख्या में कार्य (95 प्रतिशत) दिए जा रहे थे।

2.2.9.2 एम ई एस प्राधिकारियों द्वारा अनुबंधों के निर्धारण में विलंब

अप्रैल 1986 की एम ओ डी के निर्देशानुसार, मुख्य अभियंता को ए ए की प्राप्ति की तिथि से 22 सप्ताहों की अवधि के भीतर अनुबंधों (वैवाहिक आवास के अतिरिक्त हेतु) का निर्धारण करना चाहिए था।

लेखा परीक्षा में आच्छादित अवधि के दौरान डब्ल्यू ए सी तथा एस डब्ल्यू ए सी के तहत संस्वीकृत परिचालनात्मक कार्यों के संदर्भ में एम ई एस द्वारा निर्धारित अनुबंधों का पुनः परीक्षण की चर्चा नीचे की गई है :

⁵⁰ अभियंता सहयोग देने हेतु डिवीजन/कोर के साथ जुड़ी अभियंता रेजीमेण्ट।

⁵¹ मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रदत्त 62 ए ए तथा मुख्यालय एस डब्ल्यू ए सी द्वारा प्रदत्त 26 ए ए।

(ए) डब्ल्यू ए सी

एम ई एस ने मार्च 2015 तक डब्ल्यू ए सी द्वारा जारी 59 प्रशासनिक अनुमोदनों के विरुद्ध 56 अनुबंध निर्धारित किए गए थे। 34 अनुबंधों के परीक्षण जिसके विवरण लेखा परीक्षा में उपलब्ध कराए गए थे, से उजागर हुआ कि अनुबंध ए ए जारी होने से चार से 32 माह के मध्य निर्धारित किए गए थे। इसके अतिरिक्त, इन में से 25 अनुबंध 22 सप्ताह अर्थात् साढ़े पाँच माह की अनुबद्ध अवधि से आगे निर्धारित किए गए थे।

लेखा परीक्षा में यह भी पाया गया था कि 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 में डब्ल्यू ए सी द्वारा परिचालनात्मक कार्यों हेतु संस्वीकृत तीन⁵² अनुबंधों को निविदा कार्यवाही में विलंब एवं कार्य सेवाओं के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के बावत एम ई एस द्वारा निर्धारित नहीं किया जा सका था।

मुख्य अभियंता (ए एफ) ऊधमपुर ने बताया (फरवरी 2015) कि वहाँ स्टाफ की अत्यधिक कमी थी जिससे ड्राइंग्स की तैयारी व निर्धारण में तथा अनुबंधों के समापन में देरी हुई थी।

(बी) एस डब्ल्यू ए सी

एम ई एस ने मार्च 2015 तक 25 अनुबंधों को लेखा परीक्षा में आच्छादित अवधि के दौरान एस डब्ल्यू ए सी द्वारा जारी परिचालनात्मक कार्यों हेतु 26 ए ए के विरुद्ध, निर्धारित किया था। अनुबंधों के परीक्षण से उजागर हुआ था कि अनुबंधों को प्रशासनिक अनुमोदनों से दो से 10 माहों के मध्य निर्धारित किया गया था। सात अनुबंध 22 सप्ताहों की अनुबद्ध अवधि से आगे निर्धारित किए गए थे।

मार्च 2015 तक एम ई एस द्वारा 4 ए ए (डब्ल्यू ए सी द्वारा तीन+ एस डब्ल्यू ए सी द्वारा एक) जिसके लिए अनुबंध निर्धारित नहीं किए गए थे, के विवरण **संलग्नक-III** में

⁵² एक परिचालनात्मक स्थल पर चार गार्ड पोस्ट्स के निर्माण से संबंधित कार्य-सेवाएँ, केश फायर टैंडर हेतु ओवरहेड वॉटर टैंक फिलिंग सुविधा का प्रावधान तथा रडार वाहन हेतु हार्ड स्टैण्डिंग एवं एक परिचालनात्मक स्थल पर ए एफ एन ई टी हेतु कक्ष का प्रावधान।

दिए गए हैं। अनुबंधों के निर्धारण में विलंब से इन परिचालनात्मक कार्यों के समय पर संपादन को प्रभावित करेगा।

एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान, वायु सेना प्राधिकारियों ने बताया (फरवरी 2015) कि अनुबंधों की समाप्ति में न्यूनतम समय लिए जाने के लिए एम ई एस प्राधिकारियों के साथ बातचीत की जाएगी तथा दुष्कर क्षेत्रों जैसे जम्मू और कश्मीर के लिए विविध पद्धतियाँ और/या प्रबंधन योजना अन्वेषित व निर्धारित की जाएगी।

2.2.9.3 एम ई एस द्वारा परिचालन कार्यों के संपादन में विलंब

सेना मुख्यालय ने निर्देश जारी किए (जनवरी 1975) कि परिचालन कार्यों का संपादन काल दो कार्यकारी सीज़न्स से आगे नहीं बढ़ने चाहिए। फिर भी, वायु सेना मुख्यालय द्वारा इस प्रकार के कोई निर्देश जारी नहीं किए गए थे।

लेखा परीक्षा में जाँचा गया कि डब्ल्यू ए सी के 56 परिचालनात्मक कार्यों में से जो लेखा परीक्षा में आच्छादित अवधि के दौरान एम ई एस द्वारा निर्धारित किए गए थे, 43 (76.8 प्रतिशत) परिचालनात्मक कार्य मार्च 2015 तक पूरे नहीं किए जा सके थे। ऐसा नीचे दिए गए विवरणों अनुसार, ए ए में निश्चित पी डी सी की समाप्ति के बावजूद हुआ था :

तालिका 2.7: डब्ल्यू ए सी के तहत पूरे नहीं किए गए परिचालनात्मक कार्य

वर्ष	परिचालनात्मक कार्यों की संख्या जिसके लिए ए ए (निरस्त ए ए को छोड़कर) मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा जारी किए गए थे	निर्धारित अनुबंधों की संख्या	पूरे नहीं किए गए परिचालनात्मक कार्य तथा ए ए में निश्चित पी डी सी, मार्च 2015 तक समाप्त
2010-11	12	12	6
2011-12	12	11	8
2012-13	16	15	13
2013-14	19	18	16
कुल	59	56	43

लेखा परीक्षा में भी पाया गया कि डब्ल्यू ए सी से संबंधित 2010-11 में संस्वीकृत छः कार्य सेवाएँ⁵³ मार्च 2015 तक पूरी नहीं हुई थी। एस डब्ल्यू ए सी में, लेखा परीक्षा में पाया कि 2011-12 तथा 2013-14 में संस्वीकृत दो परिचालनात्मक कार्यों⁵⁴ का संपादन मार्च 2015 तक पूरा नहीं हुआ था।

पी डी सी के समापन के बावजूद भी मार्च 2015 तक जो 45 परिचालन कार्य पूरे नहीं हुए थे उनका विवरण **संलग्नक-IV** में दिया गया है।

आगे यह पाया गया था कि 2003-04 तथा 2009-10 के मध्य ₹22.91 करोड़ राशि के मुख्यालय डब्ल्यू ए सी द्वारा संस्वीकृत नौ परिचालनात्मक कार्य मार्च 2015 तक भूमि विवाद, डिज़ाइन के अनुमोदन में विलंब, अनुबंधकर्ताओं द्वारा धीमी प्रगति, अनुबंधकर्ता द्वारा कार्य का रोका जाना, इत्यादि कारणों के बावत पूरे नहीं किए गए थे (**संलग्नक-1 ए**)। परिचालन कार्यों के संपादन में विलंब पर, मुख्यालय डब्ल्यू ए सी ने एम ई एस प्राधिकारियों को लिखा (जुलाई 2014) कि संपादन में अत्यधिक विलंब परिचालनात्मक कार्यों की संस्वीकृति के मुख्य उद्देश्य की अवज्ञा करती है।

डब्ल्यू ए सी के संबंध में कार्यों के पूरा होने में देरी से संबंधित लेखा परीक्षा जाँच (सितंबर 2014) की प्रतिक्रिया में मुख्य अभियंता (वायु सेना), उधमपुर ने कहा (फरवरी 2015) कि स्थापित बाज़ार से स्थानों की दूरी, सीमित कार्य मौसम, कठोर जलवायु-विषयक स्थितियाँ, सक्षम कार्य करने वाले अनुबंधकर्ताओं की अनुपलब्धता तथा कुशल मजदूरों की अनुपलब्धता के कारण कार्यों की प्रगति धीमी थी। एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान, वायु सेना प्राधिकारियों ने आगे दावे के साथ कहा (फरवरी 2015) कि लेह एवं थाँइस जैसे दुष्कर क्षेत्रों में परिचालन कार्यों के संपादन के संबंध में कठिनाईयाँ थीं।

⁵³ 'सी सी' के अधिष्ठापन हेतु परिचालनात्मक कार्य सेवाएँ, एफ आर पी आश्रयों का निर्माण, आवास में बंक बैड, पावर प्लांट हेतु पूर्व-सुसज्जित आश्रय तथा परिचालनात्मक स्थल पर पूर्व-सुसज्जित हार्ड स्टैण्डिंग का प्रावधान।

⁵⁴ परिचालन स्थल पर पक्की सड़क के निर्माण तथा मिसाइल भंडारण हेतु फाईबर ग्लास शिविर एवं अग्नि शमन कार्य से संबंधित कार्य सेवाएँ।

वायु सेना प्राधिकारियों का दावा तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इन दुष्कर स्टेशनों के लिए दरों के मानक निर्धारण⁵⁵ (एस एस आर) पर उच्च प्रतिशतता का प्रावधान था व ए ए में इन कठिनाईयों को ध्यान में रखकर पी डी सी को स्पष्ट करने की संभावना थी।

2.2.10 निष्कर्ष

परिचालनात्मक कार्यों का प्रारंभ परिचालनात्मक अनिवार्यताओं की अस्थाई आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु हुआ है। 2010-11 से 2013-14 हेतु इस प्रकार के कार्यों की लेखा परीक्षा जाँच व पड़ताल से उजागर हुआ कि परिचालनात्मक कार्यों के तौर पर 26 प्रतिशत अनुचित कार्यों का अनुमोदन किया गया था। परिचालनात्मक कार्यों के क्षेत्रों की घोषणा की समय-सीमा तथा परिचालनात्मक कार्यों की योजना का समापन निर्धारित नहीं था। यद्यपि, सेना मुख्यालय ने निर्देश जारी किए थे कि परिचालनात्मक कार्यों का संपादन दो ऋतुओं से आगे नहीं बढ़ना चाहिए, समान आदेश वायु सेना मुख्यालय द्वारा जारी नहीं किए गए थे।

वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदन के उपरांत बोर्ड प्रक्रियाएँ नियमित रूप से, बल्कि प्रस्ताव के प्रस्तुतिकरण के समय पर, निष्फल रहीं। वहाँ समान मामलों (दो मामलों में जल आपूर्ति का अनुमोदन एवं 'परिचालन कार्यों' के तहत इस प्रकार के कार्यों की नॉन-कवरेज की दलील पर कई दूसरे मामलों पर मना कर दिया) पर भिन्न निर्णय करने के दृष्टांत थे, बाद में अनुमोदन हेतु नामावली को बदला गया।

एम ई एस को परिचालन कार्यों का महत्त्वपूर्ण अनुपात (95 प्रतिशत) दिया गया था। वहाँ परिचालनात्मक कार्यों की; क्षेत्रों की घोषणा से, योजना, अनुबंध व संपादन का निर्धारण; प्रत्येक पड़ावों पर विलंब हुआ, परिणामस्वरूप 2010-11 से 2013-14 के दौरान 88 कार्यों में से मार्च 2015 तक मात्र 36 पूरे किए जा सके थे।

इस प्रकार कार्य जो परिचालनात्मक अनिवार्यता हेतु आवश्यक थे जैसा कि सैन्य स्थिति द्वारा अधिपत्रित थे एक दक्ष तरीके में योजित व संपादित नहीं किए जा रहे थे।

⁵⁵ दरों के मानक निर्धारण पर उच्च प्रतिशतता त्रैमासिक तौर पर क्षेत्रीय मुख्य अभियंता द्वारा निर्धारित की जाती है।

2.2.11 अनुशंसाएँ

लेखा परीक्षा विश्लेषण के परिणामस्वरूप निम्नलिखित अनुशंसाएँ तैयार करता है।

- I. परिचालनात्मक कार्य क्षेत्रों की घोषणा तथा ए ओ डब्ल्यू पी के प्रस्तुतिकरण व अनुमोदन हेतु समय-सीमा निर्धारित की जाए। वायु सेना मुख्यालय भी परिचालनात्मक कार्यों के समापन की अवधि सीमित करे, जैसा कि सेना मुख्यालय द्वारा किया गया था।

(पैराग्राफ 2.2.7.1, 2.2.7.3 (ए), 2.2.9.3)

- II. स्थायी प्रकृति के कार्यों को 'परिचालन कार्यों' के तहत शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

(पैराग्राफ 2.2.7.2)

- III. परिचालनात्मक कार्यों की वास्तविक आवश्यकताओं पर जाँचों में से एक, बोर्ड प्रक्रियाएँ परिचालनात्मक कार्यों के प्रस्ताव, वायु सेना मुख्यालय द्वारा अनुमोदन से पूर्व का अंश होना चाहिए।

(पैराग्राफ 2.2.7.3 (बी))

2.3 'सी' वायुयान का परिचालन एवं अनुरक्षण

शक्ति-संतुलन का एक विश्वसनीय स्तर बनाए रखने के लिए, भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) ने 1996 से 'सी' वायुयानों की प्राप्ति की। ओ ई एम/बी ई एल से प्राप्त वायुयानों तथा हवाई प्रणाली के निष्पादन में कमी का अभी तक (अगस्त 2015) समाधान किया जाना था। अपेक्षित प्रणालियों/उपकरण की कमी के कारण सेवा सहायता केन्द्रों की स्थापना में असाधारण विलम्ब हुआ। वायुयान बेड़े की प्रयोज्यता भी कम थी। 'सी' स्कवाड्रन के लिए मानवशक्ति उसके अधिष्ठापन के 19 वर्ष पश्चात् भी संस्वीकृत नहीं की गई।

2.3.1 परिचय

शक्ति संतुलन का विश्वसनीय स्तर बनाए रखने के लिए भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) 50 'सी'⁵⁶ वायुयानों (1996-98) के आयात के लिए ओ ई एम⁵⁷ के साथ

⁵⁶ 'सी' एक टूवीइंजन वायुयान एक चौथी पीढ़ी का बहु-भूमिका वायुयान है।

⁵⁷ मैसर्स 'वी-4' रूस

तथा बाद में एच ए एल⁵⁸ से लाइसेंस उत्पादन के अन्तर्गत (2006-12) 222 वायुयानों हेतु अनुबंध किया। ओ ई एम/एच ए एल के साथ अनुबंधित 272 वायुयानों के विरुद्ध, 204 वायुयान आई ए एफ को आपूर्त किए गए (मार्च 2015)। अधिप्राप्ति, लाइसेंस निर्माण, प्रतिसंतुलन, मरम्मत सुविधाओं की स्थापना आदि से संबंधित मुद्दों पर सी ए जी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में टिप्पणी की गई है, जिनका सार की गई कार्रवाई टिप्पणियों (ए टी एन) तथा मंत्रालय द्वारा लोक लेखा समिति (पी ए सी) को दिए गए आश्वासनों के साथ इस प्रतिवेदन के संलग्नक-v में दिया गया है।

2004-05 से 2008-09 की अवधि को शामिल करते हुए बेड़े के प्रचालन एवं अनुरक्षण की शुरु में अक्टूबर 2009 से अप्रैल 2010 के दौरान लेखा परीक्षा में समीक्षा की गई थी। मंत्रालय की सुरक्षा चिंताओं का ध्यान दिलाने के पश्चात, उक्त पैराग्राफ मंत्रालय को जारी किया गया (मई 2012) तथा उत्तर दिसम्बर 2012 में प्राप्त हुआ। वायु सेना मुख्यालय/मंत्रालय ने कुछ स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए तथा स्थिति का अद्यतन किया (मार्च/नवम्बर 2014 एवं फरवरी 2015)। मंत्रालय के उत्तर (नवम्बर 2014/अप्रैल 2015) समुचित रूप से पैराग्राफ में शामिल कर लिए गए हैं।

2.3.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.3.2.1 ओ ई एम से अधिप्राप्त किये गए वायुयान के निष्पादन में कमी

भिन्न सॉफ्टवेयर⁵⁹ संस्करण के साथ ओईएम द्वारा आपूर्त वायुयान का मूल्यांकन अप्रैल 2003 और मार्च 2007 के दौरान वायुयान प्रणाली जांच स्थापना (ए एस टी ई)⁶⁰ द्वारा किया गया। लेखापरीक्षा ने ए एस टी ई की रिपोर्ट से देखा (फरवरी 2011) कि प्रचालन की कुछ प्रणालियों और विधियों जैसे रडार के हवा से हवा/हवा से जामीन प्रचालन, इलेक्ट्रॉनिक काउंटर प्रति माप (ई सी सी एम) कार्यक्षमताओं, ग्रुप एक्शन तथा

⁵⁸ मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड

⁵⁹ ओ ई एम द्वारा समय-समय पर आपूर्त संस्करणों में 3-1, 7-1 और 10-1 सॉफ्टवेयर संस्करणों का इस्तेमाल किया गया। 'सी' के लिए अन्तिम एस ओ पी मानक 11-1 सॉफ्टवेयर संस्करण था।

⁶⁰ ए एस टी ई, बंगलौर, आई ए एफ की एक इकाई है जो वायुयान तथा प्रयोक्ता संगठन में अधिष्ठापन हेतु प्रणालियों का मूल्यांकन करता है। अधिकतर नए वायुयानों के प्रकार तथा प्रमुख हवाई प्रणालियों में उन्हें भारत में सेवा हेतु उपयुक्त माने जाने के लिए अनुमोदन की ए एस टी ई मोहर अवश्य होनी चाहिए।

हवा से जमीन पर बम डालने की विधियां संविदागत विनिर्देशों में पूरी नहीं हुई थीं, जिसने वायुयान की आभिप्रेत भूमिका में उसके प्रभावी उपयोग को काफी घटा दिया।

लेखापरीक्षा आपत्ति (फरवरी 2011) के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2011) कि ओ ई एम द्वारा रडार तथा शस्त्र विधियां वायुयान के 11-I आद्यतन में संबोधित की गई थीं, जिसकी परिकल्पित भूमिका के लिए सॉफ्टवेयर की प्रभावोत्पादकता एवं पुर्णता के मूल्यांकन हेतु आई ए एफ द्वारा परीक्षण की योजना बनाई गई (फरवरी 2011)।

मंत्रालय ने ओ ई एम वायुयान के निष्पादन में कमी के संबंध में, कहा (दिसम्बर 2012) कि सॉफ्टवेयर संस्करण 11-I का आई ए एफ द्वारा पूर्णतः मूल्यांकन किया गया था तथा ओ ई एम को समेकित रिपोर्ट मई 2012 में प्रस्तुत की गई। ओ ई एम से सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर/फर्मवेयर संरूपण के अन्तिम संस्करण की प्राप्ति पर, 'सी' बड़े में मानक प्रचालन पद्धति (एस ओ पी) कार्यान्वित की जाएगी।

मंत्रालय ने सूचित किया (मार्च 2014) कि 11-I संस्करण की सफलतापूर्वक जांच कर ली गई और 45 वायुयानों पर कार्यान्वित की गई थी तथा समस्त बेड़ा जून 2014 तक 11-I संस्करण मानक में उन्नत कर दिया जाएगा तथा उसके कार्यान्वयन के पश्चात, निष्पादन में कोई कमी नहीं होगी।

तथापि, 70 वायुयान (204 वायुयानों में से) अभी भी 11-I मानकों में आशोधित किए जाने बकी थे तथा मंत्रालय के उत्तर (अप्रैल 2015) के अनुसार आशोधन जुलाई 2015 तक पूरा होने की उम्मीद थी।

11-I सॉफ्टवेयर के कार्यान्वयन के पश्चात लुप्त निष्पादन कमियों तथा 'सी' बड़े के लिए सम्भावित भूमिका पर 11-I मानकों में 70 वायुयानों की अनुपलब्धता के प्रभाव के ब्यौरों के संबंध में, मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.3.2.2 नाजुक हवाई प्रणालियों की अनुपलब्धता

हवाई प्रणालियां, जैसे रडार चेतावनी प्रणालियां, स्वतः उड़ान नियंत्रण प्रणालियां, आधुनिक युद्धकला में मिशन की सफलता के लिए नाजुक उपकरण हैं। 'सी' वायुयान बेड़े पर प्रचालनात्मक जटिलताओं वाली इन हवाई प्रणालियों के एकीकरण की स्थिति की नीचे चर्चा की गई है:

(क) त्रुटिपूर्ण रडार चेतावनी प्रापक

इलेक्ट्रॉनिक युद्धकला (ई डब्ल्यू) प्रणाली के भाग के रूप में रडार चेतावनी प्रापक (आर डब्ल्यू आर) प्रणाली का प्रयोग सेना के वायुयानों में वायु कर्मीदल को शत्रु के उत्सर्जकों की विद्यमानता से सावधान करने के लिए किया जाता है। 2-18 जी एच जेड की फ्रीक्वेंसी कवरेज के साथ अपने मूल रूप (नाम तरंग-30) में आर डब्ल्यू आर डी ए आर ई द्वारा विकसित किया गया तथा शुरू में ओ ई एम द्वारा आपूर्त 'सी' वायुयान पर एकीकृत किया गया। तरंग-30 के साथ सज्जित वायुयान के मुल्यांकन के दौरान आई ए एफ ने पाया कि आर डब्ल्यू आर एंटीना की मास्किंग⁶¹ वायुयान के आगे तथा पिछले गोलार्द्ध के बहुत बड़े क्षेत्र में विद्यमान थी जिससे उसकी सम्भावित भूमिका प्रभावित हुई। बाद में डी ए आर ई ने आर डब्ल्यू आर (तरंग-30) की फ्रीक्वेंसी कवरेज 1-18 जीएचजेड तक बढ़ा दी, जिसे आर डब्ल्यू आर 'आर-118' के नाम से जाना गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई-अगस्त 2007 तथा फरवरी-मार्च 2008 में किए गए उड़ान परीक्षणों के पश्चात, डी ए आर ई ने पाया कि मास्किंग में को सुधार नहीं हो सका तथा समस्या हार्डवेयर औशोधनों के द्वारा निर्धारित होगी।

लेखापरीक्षा ने वायु सेना मुख्यालय के अभिलेखों से देखा कि इसी बीच, मंत्रालय ने आर डब्ल्यू आर के 200 सैटों की आपूर्ति के लिए मैसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (बी ई ल) के साथ दो अनुबंध किए (मार्च 2006)। तथापि, आर डब्ल्यू आर आर-118 की आपूर्ति से पूर्व, बी ई एल ने निर्धारित सुपुर्दगी कार्यक्रम के बाद आपूर्ति के लिए अनिर्णीत

⁶¹ आर-118 प्रणाली में एंटीना, अभीष्टतम कवरेज के लिए वायुयान पर विशिष्ट स्थानों पर लगा होता है। तथापि वायुयान की ज्यमिती/पैतरेबाजी के कारण एंटीना संकेतको का पता नहीं लगा पाता और कुछ दिशाओं में उसकी पिकअप अथवा 'मास्किंग' 'शून्य' हो जाती है।

हर्जानो (एल डी) से बचने के लिए आर डब्ल्यू आर आर-118 की क्लीयरेन्स के लिए सेना हवाई योग्यता एवं प्रमाणन केन्द्र (सी ई एम आई एल ए सी) को सम्पर्क किया (अक्टूबर 2007)। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि यद्यपि सी ई एम एल ए सी ने वायु सेना मुख्यालय को राय दी कि विकास तथा उड़ान जांच से पहले आर डब्ल्यू आर आर-118 की क्लीयरेंस सही नहीं थी, तो भी उसने क्लीयरेंस प्रमाणपत्र जारी कर दिया (अक्टूबर 2007)।

इस प्रकार, सी ई एम आई एल ए सी द्वारा वायुयान पर एकीकरण हेतु हार्डवेयर आशोधनों के बिना आर डब्ल्यू आर के 200 सेट पास कर दिए गए।

प्रणाली निष्पादन कमियों के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति के उत्तर में, डी ए आर ई ने कहा (मार्च 2011) कि ये कमियां डिजाईन परिसीमन के कारण थीं तथा डिजिटल प्रापक प्रौद्योगिकी के उन्नयन सहित प्रमुख पुनः डिजाईन के बिना हटाई नहीं जा सकी।

ड्राफ्ट पैराग्राफ (मई 2012) के उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (दिसम्बर 2012) कि डिजाईन परिसीमन का समाधान कर लिया गया था तथा आर डब्ल्यू आर आर-118 वर्तमान 'सी' वायुयान के लिए एस ओ पी⁶² थी। आगे मंत्रालय ने कहा (मार्च 2014) कि सभी 'सी' वायुयान सदैव आर डब्ल्यू आर के साथ सज्जित थे।

डिजिटल प्रापक प्रौद्योगिकी उन्नयन करने सहित आर डब्ल्यू आर आर-118 की प्रमुख पुनः डिजाईनिंग से संबंधित डी ए आर ई के उत्तर (मार्च 2011) के संबंध में, मंत्रालय ने सूचित किया (अप्रैल 2015) कि डी ए आर ई ने वायुसेना मुख्यालय को जानकारी दी थी कि डिजिटल प्रापक प्रणाली के साथ ज्यादातर आपत्ति बिना समाधान के ही रहेगी, तदनुसार वायुसेना मुख्यालय ने डीएआरई को परियोजना समय से पूर्व बन्द करने का निदेश दिया था (जुलाई 2014)।

मंत्रालय का उत्तर पुष्टि करता है कि 'सी' वायुयान बेड़ा आर डब्ल्यू आर 'आर-118' के 200 सेटों के साथ प्रचालन करता है जो बी ई एल द्वारा उत्पादित किए गए तथा डिजाईन की कमी को दूर करने के लिए विकास तथा उड़ान जांच से पूर्व वायुयान पर एकीकरण हेतु सी ई एम आई एल ए सी द्वारा पास किए गए। आगे, यद्यपि डी ए आर ई ने समस्या को दूर करने के लिए सॉफ्टवेयर फिक्सेस कार्यन्वित किए, आर डब्ल्यू आर

⁶² तैयारी का मानक

‘आर-118’ अन्तर्निष्ठ डिजाईन परिसीमन के साथ संतप्त रहे। यहां तक कि डी ए आर ई के इस मत के दृष्टिगत कि समस्याओं का समाधान नहीं हो पाएगा, सुधार परियोजना बन्द कर दी गई (जुलाई 2014)। बी ई एल के साथ खरीद अनुबंधों (मार्च 2006) से यह भी देखा गया कि ‘आई’ स्तर तथा ‘डी’ स्तर अनुरक्षण⁶³ का ध्यान नहीं किया।

अतः आर डब्ल्यू आर ‘आर-118’ प्रणाली की डिजाईन कमियों के कारण, जो अभी भी बनी हुई हैं, ‘सी’ वायुयान को बचाए रखने से समझौता किया गया।

(ख) एफ बी डब्ल्यू प्रणाली की बार-बार रूकावटें

लेखापरीक्षा ने वायु सेना स्टेशन, ‘एस-12’ द्वारा किए गए (दिसम्बर 2009) ‘फ्लाय बाय वायर’⁶⁴ (एफ बी डब्ल्यू) प्रणाली के विश्वसनीयता अध्ययन से देखा (फरवरी 2011) कि ‘सी’ वायुयान एक अन्तर्निष्ठ अस्थायी प्लेटफार्म के साथ एक उत्कृष्ट गतिशील वायुयान है। इसलिए स्थायी उड़ान के लिए एक एफ बी डब्ल्यू उड़ान नियंत्रण प्रणाली उसके लिए आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने विश्वसनीयता अध्ययन रिपोर्ट (दिसम्बर 2009) से देखा (फरवरी 2011) कि 111 एफ बी डब्ल्यू रूकावटों (ओ ई एम निर्मित वायुयान पर 33 रूकावटें और एच ए एल निर्मित वायुयान पर 78 रूकावटों) के कारण 31 ‘सी’ वायुयान (15 ओ ई एम निर्मित तथा 16 एच ए एल निर्मित) 2007 में उनके अधिष्ठापन से नवम्बर 2009 तक (एच ए एल वायुयान के संबंध में 160 दिन तथा ओ ई एम निर्मित वायुयान में 75 दिन) खड़े थे। रिपोर्ट (दिसम्बर 2009) में इसके कारण, ओ ई एम द्वारा आपूर्त वायुयान की गुणवत्ता के प्रति वायुयान के डाऊन डाईम, के एच ए एल द्वारा आपूर्त वायुयान से बेहतर होना; ओ ई एम तकनीशियनों की तुलना में आई ए एफ तकनीशियनों की विशेषज्ञता का निम्नस्तर; पर्याप्त प्रकाशनों तथा जांच उपकरण की अनुपलब्धता; तथा अनुरक्षण कार्मिकों द्वारा एफ बी डब्ल्यू प्रणाली पर सीमित ज्ञान, बताए।

⁶³ मध्यवर्ती अनुरक्षण (आई-स्तर) सामान्यतः प्रचालन स्क्वाड्रनों पर किया गया। डिपो अनुरक्षण (डी-स्तर), आई ए एफ अथवा एच ए एल के आधार मरम्मत डिपूओं पर किए जा रहे हैं।

⁶⁴ फ्लास-बाय-वायर (एफ बी डब्ल्यू) एक प्रणाली है जो एक वायुयान के परम्परागत हस्तचालित उड़ान नियंत्रण को इलेक्ट्रॉनिक इंटरफेस से बदलती है तथा वायुयान कम्प्यूटरों द्वारा भेजे गए स्वचालित संकेतों को पायलट के इनपुट के बिना कार्यों को क्रियान्वित में अनुमत करती है, जैसा कि उन प्रणालियों में होता है जो वायुयान को स्थिर करने में आपने आप सहायक होती हैं।

‘सी’ वायुयान में एफ बी डब्ल्यू रूकावटों के संबंध में लेखापरीक्षा आपत्ति (फरवरी 2011) के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने कहा (फरवरी 2011) कि एफ बी डब्ल्यू प्रणाली की विफलता, ओ ई एम के साथ मामला दर मामला आधार पर ली जा रही थी।

मंत्रालय ने ड्राफ्ट रिपोर्ट पर अपने उत्तर में कहा (दिसम्बर 2012) कि विश्वसनीयता अध्ययन रिपोर्ट (दिसम्बर 2009) में संदर्भित विफलताओं के प्रकार⁶⁵ अन्तर्निहित विनाशकारी विफलता है। मंत्रालय ने बाद में कहा (अप्रैल 2015), कि ‘सी’ पर एफ बी डब्ल्यू रूकावटें कम हो गई थीं तथा ‘उच्च विफलता दर’ पूर्ण की सीमा के अधीन पांच एफ बी डब्ल्यू संघटकों का ओईएम द्वारा उन्हें भेजे गए विफलता आंकड़ों के आधार पर अध्ययन किया गया तथा परिवर्तन, विश्वसनीयता सुधार के लिए शुरू कर दिये गए हैं।

मंत्रालय का उत्तर (अप्रैल 2015) पुष्टि नहीं करता कि क्या एफ बी डब्ल्यू खराबियां पूरी तरह से दूर हुईं अथवा नहीं।

इस प्रकार, एफ बी डब्ल्यू प्रणाली जिसका विश्वसनीयता इंडेक्स काफी उच्च होना चाहिए था, आई ए एफ की उम्मीदों से काफी कम निष्पादित हो रही थी जिसके कारण ‘सी’ वायुयान की अपेक्षित स्थिरता तथा नियंत्रणता, उड़ान सुरक्षा तथा स्वचालित उड़ान नियंत्रण प्रभावित हुए।

2.3.3 प्रचालनात्मक तैयारी

2.3.3.1 वायुयान की उपयोगिता दर, प्रयोज्यता तथा उड़ान के अयोग्य (ए ओ जी)⁶⁶

लेखापरीक्षा ने ‘सी’ वायुयान बेड़े के प्रचालन की कार्यक्षमता और उपयोग की जांच की और पाया कि यह एओ जी की उच्च दर, कम प्रयोज्यता तथा उड़ान घंटों की कम प्राप्ति के कारण कम थी।

⁶⁵ विद्युत आपूर्ति एवं संगणक इकाई, विद्युत आपूर्ति, डिजिटल सिग्नल करेक्टर, बेकार स्थिति सेंसर आदि।

⁶⁶ ए ओ जी का अर्थ उन वायुयानों से है जो उड़ान योग्य नहीं हैं।

प्रत्येक प्रकार के वायुयान के लिए उड़ान कार्य मंत्रालय द्वारा नियत किया जाता है तथा स्क्वाड्रनों के नीति पृष्ठों में निर्धारित होता है। इन प्रतिमानों के अनुसार, वायुयान की प्रयोज्यता⁶⁷ 75 प्रतिशत पर बनाए रखी जानी चाहिए।

वर्ष-वार प्रयोज्यता, एओजी (2006-2010) तथा उड़ान कार्य प्राप्ति (2004-05 से 2008-09) निम्न तालिका में दर्शाए गए हैं:

तालिका 2.8: 'सी' की उड़ान कार्य की प्रयोज्यता तथा प्राप्ति

वायुयान की कम प्रयोज्यता (प्रतिशतता में)			उड़ान कार्य की प्राप्ति (घंटों में)			
वर्ष	प्रयोज्यता	एओजी	वर्ष	एमओडी द्वारा आबंटित कार्य	प्राप्त कार्य	एमओडी के अनुमोदित कार्य के संदर्भ में कमी की प्रतिशतता
2006	55.50	13.94	2004-05	2400:00	1373:55	42.77
2007	57.45	15.32	2005-06	3840:00	2644:57	31.13
2008	58.95	11.71	2006-07	5520:00	3149:30	42.95
2009	59.73	10.90	2007-08	8640:00	5032:30	41.76
2010	59.16	12.28	2008-09	12960:00	7381:70	43.05

स्रोत: वायु सेना मु0 (इंजी.निदे.ए1) पत्र सं. वायुसेना मुख्यालय/एस 21577/9/ईए1(टी)/बीएम दिनांक 21.03.2011

75 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमान के विरुद्ध, छः प्रचालन यूनिटों पर वर्ष 2006 तथा 2010 के बीच लड़ाकू बेड़े की औसत प्रयोज्यता क्रमशः 55.50 तथा 59.73 प्रतिशत के बीच थी तथा बेड़े का ए ओ जी स्तर 10.90 से 15.32 प्रतिशत के बीच था।

⁶⁷ प्रयोज्यता सूचित करती है कि वायुयान उड़ान योग्य हैं।

स्क्वाड्रन के नीति पृष्ठ⁶⁸ में निर्धारित कार्यों के संदर्भ में स्क्वाड्रनों द्वारा उड़ान प्रयासों में अहम कमिया थीं। 2004-05 से 2008-09 के दौरान उड़ान प्रयासों में कमी का स्तर 31.13 प्रतिशत तथा 43.05 प्रतिशत के बीच था। एक स्क्वाड्रन⁶⁹ ने कहा (दिसम्बर 2009) कि प्रयोज्य वायुयान की अनुपालब्धता, उड़ान कार्य की प्राप्ति में कमी का मुख्य कारण थी।

वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2011) कि कम प्रयोज्यता का कारण मुख्यतः एच ए एल डिवीजनों पर मरम्मत सुविधाओं की अनुपालब्धता था जिसके कारण दीर्घ मरम्मत चक्र हुआ, क्योंकि कैट 'डी' पुर्जे मरम्मत हेतु ओईएम को भेजे जा रहे थे। कम प्रयोज्यता के कारण, अपेक्षित संख्या में वायुयान उड़ान के लिए तैयार नहीं थे जिससे हवाई सुरक्षा के सौंपे गए कार्य के लिए स्क्वाड्रनों को उनकी उपलब्धता पर प्रतिकूल असर पड़ा।

लेखापरीक्षा आपत्ति (मई 2012) के उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (दिसम्बर 2012) कि एचएएल पर मरम्मत/जीर्णोद्धार सुविधाओं की स्थापना के पश्चात फरवरी 2013 तक स्थिति में सुधार होगा। तथापि, दिसम्बर 2013 तक मरम्मत/जीर्णोद्धार सुविधाएं अधूरी थीं जैसा कि भारत के सीएजी के प्रतिवेदन, संघ सरकार (रक्षा सेवाएं) सेना, आयुध कारखाने तथा रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (2014 की प्रतिवेदन संख्या 35) के पैराग्राफ 9.1.5.6 में टिप्पणी की गई थी।

'सी' वायुयान के उपयोग से संबंधित लेखापरीक्षा आपत्ति (नवम्बर 2013) के उत्तर में, मंत्रालय ने स्वीकार किया (मार्च 2014) कि 'सी' बेड़े का प्रचालनात्मक उपयोग, ओ ई एम/एच ए एल से अपर्याप्त सहायता के कारण कम प्रयोज्यता दर तथा ए ओ जी की उच्च प्रतिशतता के कारण कम था।

'सी' बेड़े के लिए मरम्मत तथा जीर्णोद्धार सुविधाओं की स्थापना की वर्तमान स्थिति के संबंध में लेखापरीक्षा प्रश्न (फरवरी 2015) के उत्तर में मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2015) कि चार पुर्जों को छोड़कर, वायुयान तथा सभी पुर्जों⁷⁰ की मरम्मत तथा जीर्णोद्धार सुविधा

⁶⁸ भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी नीति पृष्ठ में एक यूनिट द्वारा निष्पादित किए जाने वाले कार्य तथा उसके कामकाज के लिए संस्वीकृत मानवशक्ति की व्याख्या की गई है।

⁶⁹ 'एस क्यू-3' स्क्वाड्रन

⁷⁰ वे पुर्जे जिनकी आगे प्रयोग हेतु मरम्मत/जीर्णोद्धार हो सकती थी।

(आर ओ एच) की एच ए एल पर स्थापना हो गई। यह भी कहा गया कि ओ ई एम द्वारा नमूनों/जुड़नारों, औजारों आदि की आपूर्ति में विलम्ब के कारण एच ए एल डिवीजनों पर आर ओ एच सुविधाओं की स्थापना में विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप आर ओ एच सुविधाएं शुरू करने तथा एच ए एल द्वारा मास्टरिंग⁷¹ में विलम्ब हुआ।

आर ओ एच सुविधाओं की स्थापना लम्बित होने के कारण 'सी' बेड़े का उपयोग/प्रयोज्यता/एओजी को सुधारने के लिए किए गए उपायों तथा विलम्ब के प्रभाव के बारे में मंत्रालय के उत्तर (अप्रैल 2015) में कोई जिक्र नहीं किया गया।

2.3.3.2 मानवशक्ति

आई ए एफ ने, 1996 में 'सी' वायुयान की अधिप्राप्ति के लिए मंत्रीमंडल सुरक्षा समिति (सी सी एस) का अनुमोदन प्राप्त करते समय, पर्याप्त/क्षेत्रीय अनुभव के अभाव, क्योंकि वायुयान आई ए एफ में अधिष्ठापित किया जाने वाला इस प्रकार का पहला वायुयान था, के आधार पर कोई मानवशक्ति की मांग नहीं दर्शाई। 'सी' वायुयान का अधिष्ठापन जून 1997 में शुरू हुआ।

वायु सेना मुख्यालय ने माना (फरवरी 2010) कि मानवशक्ति की कमी ने 'सी' वायुयान स्क्वाड्रनों का उप अभीष्टतम निष्पादन किया।

दिसम्बर 2010 (13 वर्ष पश्चात) में, वायु सेना स्थायी स्थापना समिति (ए एफ एस ई सी) ने प्रति 'सी' स्क्वाड्रन एक बेड़ा मानक के रूप में 686 कार्मिकों (58 अधिकारी, 550 वायुकर्मी, 61 एनसी (ई)⁷² तथा 17 सिविलियन) की स्थापना की सिफारिश की। इस प्रकार, 11 स्क्वाड्रनों के लिए कुल मानवशक्ति की आवश्यकता 7546 परिकल्पित की गई।

वायु सेना मुख्यालय के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (फरवरी/मार्च 2011) कि 'सी' स्क्वाड्रनों के पास उपलब्ध मानवशक्ति पर विचार करने के पश्चात, वायु सेना मुख्यालय

⁷¹ आर ओ एच सुविधाओं के कौशल को समझना

⁷² गैर लड़ाकू (नामांकित)

ने सभी 11 स्क्वाड्रनों के लिए 3317 कार्मिकों (351 अधिकारी, 2739 पी वी ओ आर, 152 ए न सी (ई) तथा 75 सिविलियन) की आवश्यकता प्रस्तावित की।

‘सी’ वायुयान स्क्वाड्रनों के लिए अपेक्षित मानवशक्ति हेतु संस्वीकृति की वर्तमान स्थिति के संबंध में, मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2015) प्रस्ताव कि एक सी सी एस टिप्पणी के रूप में तैयार किया जा रहा था।

इस प्रकार, 1997 से ‘सी’ वायुयान के अधिष्ठापन के बावजूद, ‘सी’ वायुयान स्क्वाड्रनों के लिए कोई मानवशक्ति संस्वीकृत नहीं की गई तथा मानवशक्ति की कमी लगातार बनी रही। आगे, आई ए एफ के पास अपेक्षित मानवशक्ति की अनुपलब्धता ने ‘सी’ वायुयान स्क्वाड्रनों का उप अभीष्ट निष्पादन किया जैसा कि वायु सेना मुख्यालय ने स्वीकार किया (फरवरी 2010)।

2.3.3.3 सेवा सहायता केन्द्र की स्थापना में विलम्ब

‘सी’ वायुयानों के लिए ओ ई एम के साथ अनुबंध (नवम्बर 1996) में वायुयान के प्रचालन के निकट के स्थान पर सेवा सहायता केन्द्र (एस एस सी) की स्थापना परिकल्पित की। एस एस सी की स्थापना का उद्देश्य, जांच एवं मरम्मत एजेंसी अर्थात् ओ ई एम/एच ए एल पर निर्भरता घटाने के लिए ‘सी’ वैमानिकी तथा एयरो इंजनों की सीमित मरम्मत करना था।

लेखापरीक्षा ने वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस) ‘एस-11’ पर एस एस सी की स्थापना के विलम्ब के संबंध में भारत के सी ए जी के प्रतिवेदन (2000 की प्रतिवेदन संख्या 8) के पैराग्राफ सं. 2.8 में टिप्पणी की थी। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी ‘ए टी एन’ (2003-2004) में कहा कि एस एस सी की स्थापना की तीन चरणों⁷³ में योजना बनाई गई थी तथा यह सुनिश्चित करने के प्रयास किए गए कि बेड़े के प्रचालन को बनाए रखने के लिए मरम्मत तथा जीर्णोद्धार सुविधाएं निर्धारित समय सीमा के अन्दर अर्थात् जून 2006 तक चरणबद्ध ढंग में तैयार हो जाएंगी।

⁷³ चरण-I दिसम्बर 2004 तक, चरण-II दिसम्बर 2005 तक, तथा चरण-III जून 2006 तक।

ए एफ एस 'एस-11' पर एस एस सी की स्थापना में विलम्ब के बारे में भारत के सी ए जी के प्रतिवेदन (2006 की प्रतिवेदन सं.4) के पैराग्राफ 1.4.12 में पुनः टिप्पणी की गई। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी (मई 2011) में आगे की प्रतिबद्धता के बिना तथ्य स्वीकार कर लिए।

एच ए एल निर्मित 140 'सी' वायुयानों के अधिष्ठापन से, आई ए एफ ने ए एफ एस 'एस-12' तथा 'एस-13' में दो और एस एस सी स्थापित करने की आवश्यकता महसूस की (अक्टूबर 2006). ए एफ एस 'एस-11' पर 'सी' वायुयान⁷⁴ के प्रचालन हेतु पहले बेस पर एस एस सी के लिए जांच सुविधाएं चरणबद्ध⁷⁵ ढंग में 2006 और 2010 वर्षों के बीच स्थापित की गईं।

तीन एस एस सी के लिए उपकरण की अधिप्राप्ति की स्थिति के सम्बन्ध में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (मार्च 2010) कि ए एफ एस 'एस-11' के लिए उपकरण की अधिप्राप्ति (चरण-III के लिए 12 उपकरण/प्रणालियां) तथा ए एफ एस 'एस-12' और 'एस-13' प्रत्येक के लिए 23 उपकरण/प्रणालियों के लिए अगस्त 2007 में शुरू हुई उपकरण की अधिप्राप्ति विलम्बित हुई क्योंकि ओई एम ने समय पर प्रतिक्रिया नहीं दी। वायु सेना मुख्यालय ने आगे लेखापरीक्षा को सूचित किया (मार्च 2011) कि एस एस सी 'एस-12' का 95 प्रतिशत निर्माण कार्य पूरा हो गया तथा एस एस सी 'एस-13' का निर्माण कार्य अभी शुरू नहीं हुआ था। 'एस-12' तथा 'एस-13' में एस एस सी पर अपेक्षित उपकरण की खरीद के संबंध में यह कहा गया कि 18 उपकरणों की खरीद के लिए 'वी-4'⁷⁶ के साथ अनुबंध प्रक्रिया की जा रही थी।

एस एस सी की स्थापना में विलम्ब तथा आई एफ की प्रचालनात्मक क्षमता पर परिणामी प्रभाव के संबंध में, मंत्रालय ने कहा (मार्च 2014) कि 'एस-11' में एस एस सी पूर्णतः

⁷⁴ 1997 तथा 2004 के बीच 50 वायुयान अधिष्ठापित किए गए।

⁷⁵ एस एस सी 'एस -11' में 2006 के दौरान चरण-I के अन्तर्गत 5 उपकरण/प्रणालियां खरीदीं और चालू की गईं तथा 2010 के दौरान चरण-II के अन्तर्गत 6 उपकरण/प्रणालियां खरीदीं और चालू की गईं. चरण-III अभी शुरू नहीं हुआ था।

⁷⁶ मैसर्स 'वी-4'

स्थापित हो गई और यह तथ्य स्वीकार किया कि दो अन्य ए एफ एस पर एस एस सी की स्थापना के विलम्ब ने आई ए एफ को सहायता सुविधाओं के लिए बिवश कर दिया।

‘एस-12’ और ‘एस-13’ में एस एस सी की वर्तमान स्थिति देते हुए, मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2015) कि ‘एस-12’ तथा ‘एस-13’ पर एस एस सी के लिए मरम्मत सुविधा के लिए 19 प्रणालियों⁷⁷ की खरीद के लिए उद्धरण की वैधता समाप्त हो गई थी तथा विक्रेता ने वाणिज्यिक प्रस्ताव वैधता नहीं बढ़ाई। रक्षा खरीद बोर्ड (डी पी बी) के अनुमोदन के प्रश्नात नया वाणिज्यिक प्रस्ताव मांगा जा रहा था। मंत्रालय ने यह भी कहा (अप्रैल 2015) कि ‘एस-12’ में एस एस सी के लिए कार्य सेवाएं जून 2011 में पूरी हो गईं तथा एस एस सी ‘एस-13’ के संबंध में कार्य सेवाओं के लिए निविदा प्रक्रिया चल रही थी।

‘एस-11’ में एस एस सी की पूर्ण स्थापना के संबंध में मंत्रालय का उत्तर (मार्च 2014) इस तथ्य के मद्देनजर देखा जाए कि एस एस सी का चरण-III जो जून 2006 तक पूरा होना था, शुरू नहीं हुआ (अप्रैल 2015) जिसके कारण ‘सी’ वायुयान के पुर्जों की मरम्मत के कार्य में एस एस सी को बाधा हुई।

इस प्रकार, ‘एस-11’ में एस एस सी की शीघ्र स्थापना के संबंध में मंत्रालय के पी ए सी को आश्वासन (दिसम्बर 2003)⁷⁸ के बावजूद, ए एफ एस ‘एस-11’ में एस एस सी (चरण-III) की स्थापना में आसाधारण विलम्ब हुआ। आगे, ए एफ एस ‘एस-12’ तथा ए एफ एस ‘एस-13’ में एस एस सी की स्थापना में भी विलम्ब हुआ क्योंकि ओ ई एम से इन एस एस सी के लिए अपेक्षित उपकरण/प्रणालियों की खरीद के लिए अनुबंध अभी पूरे होने थे (अप्रैल 2015)। आगे, जबकि ‘एस-12’ में एस एस सी के लिए कार्यान्वित कार्य सेवाएं, अपेक्षित उपकरण/प्रणालियों की कमी के कारण जून 2011 से बेकार पड़ी थीं, ‘एस-13’ में एस एस सी के लिए कार्य सेवाएं, उद्देश्य के लिए अनुबंध की सम्पन्नता लम्बित होने के कारण अभी शुरू होनी थी (अप्रैल 2015)।

⁷⁷ एक प्रणाली इजराइल से और 18 प्रणालियां रूस से।

⁷⁸ लोक लेखा समिति की 59^{वीं} रिपोर्ट (2003-04)।

उपर्युक्त के मद्देनजर, 'सी' वायुयान के प्रचालनात्मक स्क्वाड्रनों के निकट कार्य करने वाले एस एस सी द्वारा विफल पुर्जों के शीघ्र कायापलट द्वारा बेड़े की प्रचालनात्मक क्षमता को सुधारने का परिकल्पित लक्ष्य, आई ए एफ में वायुयान के अधिष्ठापन से 19 वर्ष बीत जाने के बावजूद अभी प्राप्त किया जाना है।

2.4 'डी डी' वायुयान का उन्नयन एवं अनुरक्षण

भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) द्वारा लिया गया उन्नयन कार्यक्रम न तो पूर्णतः सफल न ही व्यापक था। आई ए एफ ने वायु हवाई सुरक्षा तथा जमीनी आक्रमण भूमिका में प्रयोग हेतु अप्रमाणित 'बी बी' रडार का चयन किया। रडार की कार्य करने की क्षमता इसके हवा से स्थल क्षेत्र प्रणाली तक एवं दृश्य क्षेत्र क्षमता में अनेक कमियों के कारण संतोषजनक नहीं थी। क्रिटिकल एअर बोर्न (ई डब्ल्यू) इलेक्ट्रॉनिक वारफेयर प्रणाली की अनुपयुक्तता/कमी के कारण वायुयान बेड़ा ई डब्ल्यू खतरे से असुरक्षित था। पुर्जों की अपर्याप्तता के कारण खराब वायुयान (ए ओ जी) की कम सेवा योग्यता एवं अधिक प्रतिशतता थी जिसके परिणामस्वरूप उड़ान प्रयासों में कमी आई। प्रचालन यूनिटों में प्रचालन तथा तकनीकी मानवशक्ति की कुल मिलाकर कमी थी जिसने वायुसेना के प्रचालन तथा रखरखाव को प्रभावित किया। एच ए एल में निर्मित 'डी' लेवल सुविधा डायग्नॉस्टिक एवं मरम्मत तक सीमित थी और इसलिए मरम्मत के लिए दीर्घावधि तक उन्नत प्रणाली की बड़ी मरम्मत/ओवरहाल हेतु ओ ई एम पर निर्भरता बनी रही जिसने बेड़े की सेवा उपयोगिता को प्रभावित किया।

2.4.1 परिचय

'डी' एक चुस्त लड़ाकू वायुयान है जो कि लघु रेंज की हवाई रक्षा भूमिका तथा सीमित स्थल आक्रमण के लिए काफी उपयुक्त है। इस वायुयान का भारतीय वायु सेना सेवा में 1978 में अधिष्ठापन हुआ। यह वायुयान हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल), नासिक डिवीज़न पर भी लाइसेंस-निर्मित था जिसने 1987 तक 220 'डी' वायुयानों का निर्माण किया था। भारतीय वायु सेना के पास अपनी सम्पत्ति सूची (1995) में 210 'डी' वायुयान थे।

‘डी’ को भविष्य का पूर्वानुमान लगाने के लिए हवाई सुरक्षा भूमिका में प्रभावी रूप से प्रचालन हेतु सक्षम बनाने के लिए, सरकार ने ₹2,003 करोड़ की कुल लागत पर 125 ‘डी’ वायुयानों के उन्नयन का अनुमोदन किया (जनवरी 1996)। उन्नयन के लिए भारतीय वायु सेना द्वारा पहचानी गई (1995) मुख्य प्रणालियाँ⁷⁹ वायुयान को एक व्यवहार्य लड़ाकू वायुयान बनाने के लिए संभावित थी।

उन्नयन आधुनिक वैमानिकि तथा शस्त्रों के समन्वयन द्वारा जो कि या तो आयात किए जाने थे अथवा स्वदेशीय विकसित किए जाने थे, प्राप्त किया जाना था। ‘डी’ वायुयान के इंजन तथा एयरफ्रेम को विकसित करने की कोई योजना नहीं थी। जबकि दो वायुयानों का डिज़ाइन एवं विकास (डी एण्ड डी) चरण, मूल उपकरण निर्माता (ओ ई एम) द्वारा यू एस एस आर में अगस्त 1998 तक पूरा किया जाना था, शेष वायुयान का श्रृंखला आशोधन, एच ए एल, नासिक डिवीसन द्वारा सितम्बर 2001 तक स्वदेश में ही पूरा किया जाना था तथा उन्नत ‘डी’ का नामकरण ‘डी डी’ के रूप में किया गया था।

‘डी’ वायुयान के उन्नयन में विलम्ब, और उसके प्रभाव को सी ए जी के 2001 के प्रतिवेदन संख्या 8 के पैराग्राफ संख्या 6 में टिप्पणी की गई। लोक लेखा समिति (पी ए सी) के प्रश्न के उत्तर में, मंत्रालय ने कहा था (मई 2004) कि ‘डी’ वायुयानों के उन्नयन को 2005-06 तक पूरा करने का अनुमान लगाया गया था।

लेखापरीक्षा को आई ए एफ द्वारा बताया गया (मई 2009) कि ओ ई एम तथा मैसर्स एच ए एल द्वारा कुल 125⁸⁰ ‘डी’ वायुयान उन्नत किये गये थे तथा उनका 1998-1999 तथा 2007-08 के बीच आई ए एफ में अधिष्ठापन हुआ। वायु सेना मुख्यालय ने लेखापरीक्षा को यह भी बताया (फरवरी 2011) कि वायुयान का केलेण्डर

⁷⁹ ये प्रणालियां थी: बहुविध पल्स डॉपलर (‘बी बी’) रडार, जड़त्वीय नौसंचालन प्रणाली (आई एन एस)/वैश्विक पोजीशनिंग प्रणाली (जी पी एस), रडार चेतावनी प्रापक (आर डब्ल्यू आर), प्रति माप बचाव प्रणाली (सी एम डी एस), स्व-बचाव जैमर (एस पी जे), उन्नत हवा से हवा में तथा हवा से जमीन तक शस्त्र, हैड-अप डिसप्ले (एच यू डी) तथा बहुविध कार्य डिसप्ले (एम एफ डी), हेलमेट मांऊटेड साइटिंग डीवाइस (एच एम एस डी), विडियो रिकार्डिंग प्रणाली (वी आर एस), सिंगल पीस विंड-शील्ड तथा एक एच एम एस डी सक्षम छतरी तथा हैंड ऑन थ्रॉटल एण्ड स्टिक (एच ओ टी ए एस) धारणा का समावेश करना।

⁸⁰ 2 ‘डी’ डि एण्ड डी फेस तथा 123 ‘डी’ श्रृंखला उन्नयन

जीवन काल 40 वर्ष⁸¹ तक बढ़ा दिया गया था। उन्नत 'डी' वायुयान छः भारतीय वायु सेना स्क्वाड्रनो⁸² तथा एक सामरिक एवं पुध्य विकास तथा प्रशिक्षण स्थापना (टी ए सी डी ई) से प्रचालित किए जा रहे थे।

लेखापरीक्षा ने 2009-10 के दौरान 'डी डी' बेड़े के उन्नयन कार्यक्रम की समीक्षा की तथा मंत्रालय के सुरक्षा चिन्ताओ को सर्वाधिक करने के पश्चात ड्राफ्ट रिपोर्ट मई 2012 में जारी की गयी, जिसका उत्तर दिसम्बर 2012 में प्राप्त हुआ।

उसके पश्चात मामले की समीक्षा की गई और सितम्बर 2014 में एवं पुनः मई/अगस्त 2015 में लेखापरीक्षा में उठाये गये मामलों की स्थिति के बारे में अनुरोध किया गया, जिसके उत्तर प्रतीक्षित थे (सितम्बर 2015)।

बेड़े के उन्नयन की अपर्याप्तता पर चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई है।

2.4.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.4.2.1 भूमिका प्रभावकारिता तथा सक्षमता

(क) 'बी बी' रडार प्रणाली के उप अभीष्टतम निष्पादन के कारण अपर्याप्त लड़ाकू क्षमता

'डी' की दूरस्थ दृश्य रेंज (बी वी आर) क्षमता को सुधारने के लिए, भारतीय वायु सेना ने 'बी बी'⁸³ को चुना (1995) जिसे यू एस डी 840,000 (₹2.89 करोड़)⁸⁴ प्रति इकाई की लागत पर वायुयान में सज्जित किया जाना था। इस रडार का प्रयोग हवा से हवा

⁸¹ निदेशालय इन्ज ए-2 'डी डी', वायु सेना मुख्यालय ने पत्र संख्या वायुसेना मुख्यालय/81756/5/9/ई ए 2 (टी) दिनांक 12 फरवरी 2011 के द्वारा डी एम जी को सूचित किया कि 'डी डी' वायुयान की वर्तमान टी सी एल 40 वर्ष है।

⁸² 'एस क्यू-1' स्क्व, 'एस क्यू-4' स्क्व, 'एस क्यू-6' स्क्व, 'एस क्यू-8' स्क्व, 'एस क्यू-5' स्क्व, 'एस क्यू-2' स्क्व।

⁸³ रशिया के लोगों ने विशेषकर 'डी' को उन्नत करने लिये यह रडार विकसित किया तथा इसका नाम 'बी बी' रखा।

⁸⁴ 1 यूएसडी = ₹34.39

मिसाइलों तथा हवा से जमीन शस्त्रों के मार्गदर्शन हेतु हवाई रक्षा तथा स्थल आक्रमण भूमिका में किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा (नवम्बर 2009) कि उसके अधिष्ठापन से ही हवा से ज़मीन रेंज (ए जी आर) मोड में विभिन्न अक्षमताओं के कारण रडार का निष्पादन संतोषजनक नहीं था।

खराब निष्पादन का एक कारण भारतीय वायु सेना द्वारा अधिष्ठापन हेतु अप्रमाणित रडार का चयन था, जिसके लिए सॉफ्टवेयर का अभी भी विकास/आशोधन किया जा रहा था (जुलाई 2009)। भारतीय वायु सेना ने कहा (नवम्बर 2010) कि ए जी आर मोड में अशुद्धताओं के समाधान हेतु नया सॉफ्टवेयर लोड करने के लिए एयर फोर्स स्टेशन, 'एस-17' को ओ ई एम विशेषज्ञ भेज दिए गए थे (नवम्बर 2010)। तथापि, इसके आगे ए जी आर मोड में कोई सुधार नहीं हुआ। 'डब्ल्यू-9' विंग वायु सेना द्वारा एस डब्ल्यू ए सी को प्रस्तुत रिपोर्ट से लेखा परीक्षा ने पाया (दिसम्बर 2010) कि मिसाइल एकीकरण जांच केवल दिसम्बर 2010 में ही पूरी हुई थी।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि ए जी आर मोड असंगत तथा गलत रहा, बल्कि एक वायुयान की बी वी आर सक्षमता उसकी हवा से हवा में मिसाइलों की मारक सक्षमता से संबंधित हैं। इस प्रकार एजीआर मोड की शुद्धता में त्रुटि ने केवल हवा से जमीन शस्त्रों की आपूर्ति को ही प्रभावित किया तथा प्लेटफार्म की बी वी आर सक्षमता को प्रभावित नहीं किया। मंत्रालय ने यह भी कहा कि आगे परीक्षण से कोई महत्वपूर्ण इनपुट का परिणाम नहीं निकला जिससे ए जी आर में कोई और सुधार हो जाता।

मंत्रालय का तर्क उसके 'बी बी' रडार उप असेंबलियों के उप अभीष्टतम निष्पादन तथा जुलाई 2009 तक 'ई ई' मिसाइल का एकीकरण नहीं होने की जांच न होने के उत्तर से मेल नहीं खाता जिससे उस अवधि के दौरान वायुयान की बी वी आर क्षमता एवं दिसम्बर 2010 में 'ई ई' मिसाइल के जीवनकाल की समाप्ति प्रभावित हुई, जिसकी चर्चा पैरा 2.3.2.4(ए) में की गई है।

‘ई ई’ मिसाइल के जीवन काल के विस्तार एवं ‘डी’ वायुयान के बी वी आर क्षमता पर प्रभाव से सम्बन्धित लेखापरीक्षा प्रश्न (मई 2015) पर मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

(ख) स्व बचाव जैमर पॉड्स की स्थापना न होने के कारण परिचयन की बढ़ी हुई अति संवेदनशीलता

स्व बचाव जैमर (एस पी जे)⁸⁵, आक्रमण वायुयान का एक नाजुक इलेक्ट्रॉनिक युद्ध (ई डब्ल्यू) उपकरण है जो लक्ष्य की सफलता में योगदान करता है रक्षा मंत्रालय ने मै. ‘वी-1’ इसरायल से 92 एस पी जे पॉड्स (82 वायुसेना के लिए तथा 10 नौसेना के लिए) प्राप्त किये (फरवरी 1996)। इन 82 पॉड्स में से, ₹152 करोड़ की लागत के 50 पॉड्स ‘डी’ वायुयान के लिए थे जो दिसम्बर 1997 और जुलाई 1999 के बीच आपूर्त किए जाने थे। तथापि, ये वास्तव में अगस्त 2000 तथा दिसम्बर 2004 के बीच आपूर्त किए गए।

यह देखा गया (फरवरी 2011) कि श्रृंखला उन्नयन के दौरान, सभी 125 वायुयान एस पी जे पॉड्स के वहन हेतु आशोधित किए गए थे। तथापि, केवल 50 एस पी जे पॉड्स प्राप्त किए गए। आशोधित बेड़े की 70 प्रतिशत मांग को पूरा करने के लिए ‘डी डी’ वायुयान के लिए 36 अतिरिक्त एसपीजे पॉड्स प्राप्त करने हेतु वायु सेना मुख्यालय द्वारा एक मामला आरम्भ किया गया (जुलाई 2005) तथा रक्षा अधिप्राप्ति परिषद (डी ए सी) का अनुमोदन जनवरी 2006 में प्राप्त कर लिया गया। तथापि वायुयान के सीमित शेष जीवनकाल को ध्यान में रखते हुए ‘डी डी’ वायुयान के लिए अतिरिक्त एस पी जे पाड्स की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव आगे नहीं बढ़ाया गया। इस प्रकार, शेष वायुयानों को शत्रु रडारों द्वारा पता लगाए जाने के लिए भेद्य छोड़ते हुए (फरवरी 2011) केवल 43 प्रतिशत ‘डी डी’ बेड़ा एस पी जे के साथ प्रचालित किया गया, जिसके कारण आई ए एफ की प्रचालनात्मक क्षमता प्रभावित हुई।

⁸⁵ लॉक-ऑन से बचने तथा उसे तोड़ने के लिए, (यदि किसी ने पहले ही प्राप्त कर लिया हो) शत्रु की रडार ट्रैकिंग प्रणाली को निम्नीकृत करने के लिए एस पी जे विभिन्न छल तकनीकें अपनाता है।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए, मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि 'वी-1' पॉइंस आसानी से बहुत ही कम समय में किसी आशोधित वायुयान पर हटाये/फिट किये जा सकते हैं और आकस्मिकताओं के मामले में, परिचालन आवश्यकता उपलब्ध 'वी-1' पॉइंस के पुनः वितरण द्वारा पूरी की जाएगी।

प्रचालन यूनिटों के पास एस पी जे पॉइंस की गंभीर कमी (फरवरी 2011 में 57 प्रतिशत) की दृष्टि से उत्तर देखा जा सकता है। इसके आगे डी ए सी के अनुमोदन के पश्चात् पॉइंस की अधिप्राप्ति वायुयान के सीमित शेष जीवनकाल के आधार पर ना करना मान्य नहीं है। क्योंकि वायुयान का कुल तकनीकी जीवनकाल (टी टी एल) 40 वर्ष तक बढ़ा दिया गया था और 2005 में भी अतिरिक्त पॉइंस के प्रस्ताव की शुरुआत का तथ्य इस बात की ओर संकेत करता है कि पॉइंस की फिटमेंट और उन्हें आसानी से हटाने के बारे में मंत्रालय का तर्क (नवम्बर 2012) एक बाद का विचार है।

एस पी जे पॉइंस के तैनाती की वर्तमान स्थिति के बारे में मंत्रालय से (मई 2015) अनुरोध किया गया; उत्तर अपेक्षित था (सितम्बर 2015)।

(ग) राडार चेतावनी प्रापक प्रणाली की उच्च विफलता दर

इ डब्ल्यू प्रणाली⁸⁶ के भाग के रूप में राडार चेतावनी प्रापक (आर डब्ल्यू आर) प्रणाली सेना के वायुयान में वायु सेना कर्मी दल को उत्सर्जकों की विद्यमानता के बारे में सचेत करने के लिए प्रयोग किया जाता है। उन्नत कार्यक्रम के भाग के रूप में, सभी 125 'डी' वायुयान रक्षा वैमानिकी एवं अनुसंधान स्थापना (डी ए आर ई) द्वारा विकसित एवं मैसर्स इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड बेंगलूरु से प्राप्त (सितम्बर 2005) स्वदेशी 'तरंग' आर डब्ल्यू आर के साथ सज्जित किए जाने थे।

लेखापरीक्षा ने देखा (फरवरी 2011) कि भारतीय वायु सेना की प्रचालन यूनिटें तरंग आर डब्ल्यू आर की उच्च विफलता दर सूचित कर रही थी (मई 2009) जिससे स्कवाड्रनों की प्रचालन क्षमता प्रभावित हुई। तरंग आर डब्ल्यू आर के निष्पादन के संबंध में एक

⁸⁶ एक आक्रमण वायुयान की इलेक्ट्रॉनिक युद्ध (ई डब्ल्यू) प्रणाली, आधुनिक प्रणाली युद्ध क्षेत्र में मिशन की जीविता और सफलता के लिए एक अत्यन्त गम्भीर उपकरण है।

लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (फरवरी 2011) कि तरंग प्रणाली भावी पीढ़ी के रडारों का पता लगाने में समर्थ नहीं थी।

डी ए आर ई द्वारा स्वदेशी रडारों के विकास में विलम्ब तथा उसके असंतोषजनक निष्पादन के बारे में मार्च 2011 (2012-13 की प्रतिवेदन संख्या 17) के समाप्त वर्ष के लिए भारत के सीएजी, संघ सरकार, रक्षा सेवाएं (वायुसेना एवं नौसेना) के रिपोर्ट के पैरा 2.2 में टिप्पणी की गई। मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि डिजिटल आर डब्ल्यू आर का डिजाईन एवं विकास, रडार का एक विकसित रूपान्तर है ताकि वर्तमान में निष्पादन मामले को हल किया जा सके जो की डी ए आर ई में प्रगति पर था। मंत्रालय ने अपने ए टी एन में भी कहा (नवम्बर 2014) कि नया रडार अभी भी डी ए आर ई में विकासाधीन था। मंत्रालय ने आगे कहा (अप्रैल 2015) कि डिजिटल प्रौद्योगिकी आधारित आर डब्ल्यू आर परियोजना बंद हो चुकी है, जैसा कि इस रिपोर्ट के पैराग्राफ 2.3.2.2(क) में चर्चा की गई है।

इलसिए, आर डब्ल्यू आर में कमी वायुयान के उत्तर जीविता के साथ समझौता करते हुए लगातार बनी रही।

2.4.2.2 अन्य उन्नत प्रणाली का निष्पादन

(क) विडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली की अनुपयोज्यता

सामरिक उड़ान के डी ब्रीफिंग तथा ऑफ लाईन विश्लेषण के लिए विडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली (वी आर एस) का प्रयोग किया जाता है। 24.80 मिलियन फ्रैंक (₹17.26 करोड़) पर एक अनुबंध (मार्च 1996) के अन्तर्गत में, 'वी-7' फ्रांस से 125 वी आर एस अधिप्राप्त किए गए जिसकी सुपूर्दगी नवम्बर 2003 में पूरी की गई।

लेखा परीक्षा ने देखा (अप्रैल 2010) कि उसके घटकों की बार-बार विफलता के कारण वी आर एस का निष्पादन उसके अधिष्ठापन से ही संतोषजनक नहीं रही था। प्रणाली की अविश्वसनीयता और उसके पुराने होने के परिणामस्वरूप ओ ई एम से रख-रखाव सहायता

में कठिनाई हुई (जुलाई 2008)। वी आर एस के पुर्जे एल टी आर ए⁸⁷ के अन्तर्गत मरम्मत हेतु ओ ई एम को भेजे जाते रहे, जिसमें उच्च मरम्मत लागत शामिल थी। 2004-05 से 2009-10 के दौरान, वी आर एस की कुल 44 लाईन प्रतिस्थापनीय युनिटें (एल आर यू), ओ ई एम को मरम्मत हेतु भेजी गईं जिनकी मरम्मत पर 175,797.00 यूरो (₹1.04 करोड़)⁸⁸ का व्यय शामिल था। वायुसेना मुख्यालय ने इस बात पर अपनी चिन्ता (अगस्त 2008) प्रकट की थी, कि वी आर एस की विफलता का प्रमुख कारण उसके विडियो टेप रिकार्डर की अनुपयोज्यता थी और सॉलिड स्टेट डिजिटल विडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली (एस एस डी वी आर एस) तथा उसके भूमि रिप्ले प्रणाली के साथ विद्यमान वी आर एस⁸⁹ के साथ बदलने की योजना (दिसम्बर 2008) बनाई।

विद्यमान वी आर एस को एस एस डी वी आर एस के साथ बदलने में असाधारण विलम्ब के संबंध में लेखापरीक्षा आपति (मई 2012) के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि विद्यमान वी आर एस को एस एस डी वी आर एस से बदलने के लिए अनिवार्यता की स्वीकार्यता (ए ओ एन) प्रदान कर दी गई थी (दिसम्बर 2010)। आगे कई विक्रेताओं ने एस एस डी वी आर एस विकसित और प्रदान करने की क्षमता रखने का दावा किया। अतः निविदाकरण की विधि को एल टी ई से खुली निविदा पूछताछ (ओ टी ई) की विधि में बदलने के लिए वर्तमान मामला रक्षा मंत्रालय को भेजा गया तथा मामला अभी लम्बित था।

वी आर एस को एस एस डी वी आर एस से बदलने की वर्तमान स्थिति के बारे में रक्षा मंत्रालय से पूछा गया (सितम्बर 2014); उनका उत्तर प्रतिक्षित था (सितम्बर 2015)।

(ख) 'एल एल' प्रणाली में डिजाईन विसंगति

'डी डी' वायुयान 'एल एल'-बी प्रणाली के रूप में फ्लाइंग डॉटा रिकार्डर के साथ समाविष्ट है। 'एल एल' प्रणाली के दो घटक हैं (i) 'एल एल' बी-उड़ान डॉटा अधिप्राप्ति तथा प्रोसेसिंग इकाई के लिए एक वायु संघटक (ii) 'एल एल' एन-'एल एल' बी प्रणाली के परीक्षण एवं उड़ान डॉटा के ट्रांसफर प्रोसेसिंग तथा विश्लेषण के लिए प्रयुक्त एक भूमि

⁸⁷ दीर्घावधि मरम्मत करार

⁸⁸ 1 यूरो = ₹59.55 (अप्रैल 2004 से 2010 की अवधि के लिए औसत दर)

⁸⁹ विद्यमान वी आर एस एक टेप संचालित विडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली है जिसे सॉलिड स्टेट विडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली (एस एस डी वी आर एस) से बदला जाना है।

संघटक प्रणाली। 'एल एल' प्रणाली यू एस डी 6,419,613.39 (₹29.20 करोड़)⁹⁰ पर जनवरी 1999 तथा नवम्बर 2006 के बीच रूस से अधिप्राप्त की गई थी तथा उन्नत कार्यक्रम के भाग के रूप में अधिष्ठापित की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2009) कि अधिष्ठापन से ही डिजाइन विसंगति के कारण 'एल एल' के कुछ भागों⁹¹ की उच्च विफलता दर थी जो इंजन के निकट इन संघटकों को रखने के कारण थी और इसप्रकार अधिक तापमान के प्रति सुगम्य थी। इस समस्या को दूर करने के लिए, ओ ई एम द्वारा बेड़े का आशोधन 2006 में निःशुल्क किया गया। तथापि, बेड़ा आशोधन के पश्चात भी संघटक लगातार विफल हुए।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा (दिसम्बर 2009) कि 2007 से आगे कुल 178 लाईन परिवर्तनीय इकाईयां (एल आर यू) विफल हुईं, जिसमें से 82 एल आर यू की 2007 से 2009 की अवधि के दौरान दीर्घावधि मरम्मत करार (एल टी आर ए) के अन्तर्गत ओ ई एम के माध्यम से मरम्मत की गई जिसमें यू एस डी 1,628,521.30 (₹7.24 करोड़)⁹² का व्यय शामिल था तथा 14 एल आर यू की स्थानीय विक्रेता के माध्यम से मरम्मत की गई। दिसम्बर 2009 तक, दिसम्बर 2008 तथा नवम्बर 2009 के बीच प्रचालन इकाईयों द्वारा उठाई गई कुल 48 भूमि पर वायुयान (ए ओ जी) मांग कार्यान्वयन हेतु लाम्बित थी। एच ए एल पर 'एल एल' बी संघटकों के लिए मरम्मत सुविधाएं, ओ ई एम द्वारा टी ओ टी में विलम्ब के कारण 21 अगस्त 2011 से क्रियाशील हुईं।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि 'डी' वायुयान के पुराने एयरफ्रेम डिजाइन के कारण ऑफ द शेल्फ प्रणाली फिट करना सम्भव नहीं थी। इसलिए, उड़ान डॉटा रिकार्डर विशेषकर इसी वायुयान के लिए डिजाइन किया जाना था तथा डी एण्ड डी चरण के दौरान कोई डिजाइन विसंगति नहीं परिकल्पित की गई थी।

संक्षेप में, भारतीय वायु सेना ने अधिष्ठापन हेतु डिजाइन विसंगति के साथ प्रणाली स्वीकार की जिसके कारण इसके संघटकों की बार-बार असफलता पर ओ ई एम द्वारा

⁹⁰ 1 यू एस डी = ₹45.5 (जनवरी 1999 से नवम्बर 2006 की अवधि के लिए औसत दर)

⁹¹ बी एस ओ आई तथा जेड बी एन

⁹² 1 यू एस डी = ₹44.46 (2007 से 2009 की अवधि के लिए औसत दर)

संघटकों की मरम्मत पर यू एस डी 1,628,521.30 (₹7.24 करोड़) का परिहार्य व्यय हुआ।

2.4.2.3 प्रचालनात्मक तैयारी

(क) वायुयान की उपयोगिता दर, प्रयोज्यता तथा एयरक्राफ्ट-ऑन-ग्राऊड (ए ओ जी)⁹³ स्तर

प्रत्येक प्रकार के वायुयान के लिए उड़ान कार्य मंत्रालय द्वारा नियत किया जाता है तथा स्क्वाड्रनों के नीति पृष्ठों में निर्धारित है। इन प्रतिमानों के अनुसार वायुयान की उपयोग्यता⁹⁴ 75 प्रतिशत पर अनुरक्षित की जानी चाहिए। 2004-05 से 2008-09 तक वायुयान की उपयोग्यता, ए ओ जी तथा उड़ान कार्य प्राप्ति के संबंध में वर्ष-वार स्थिति की 2009-10 के दौरान लेखा परीक्षा में समीक्षा की गई जो नीचे तालिका में दी गई है:

टेबल 2.9: 'डी' स्क्वाड्रन के लिए प्रयोज्यता, ए ओ जी तथा उड़ान कार्य की प्राप्ति

वर्ष	प्रतिशतता		उड़ान कार्य (घंटों में)			सरकार से अनुमोदित उड़ान कार्य के संदर्भ में कमी की प्रतिशतता
	प्रयोज्यता (प्रतिशतता में)	ए ओ जी की स्थिति (प्रतिशतता में)	सरकार ⁹⁵ द्वारा आबंटित कार्य	वायु सेना मुख्यालय द्वारा आबंटित संशोधित उड़ान कार्य	प्राप्त उड़ान कार्य	
2004-05	51.52	23.02	12698	5144	5626	55.70
2005-06	41.32	37.34	12884	5000	6270	51.34
2006-07	42.19	25.16	13257	5267	8448	36.28
2007-08	47.16	29.41	13444	5292	9533	29.09
2008-09	44.83	33.27	13631	5065	8961	34.26

⁹³ एयरक्राफ्ट ऑन ग्राऊड (ए ओ जी) का अर्थ उन वायुयानों से है जो उड़ान के योग्य नहीं हैं।

⁹⁴ उपयोग्यता का अर्थ है कि वायुयान उड़ान के योग्य है।

⁹⁵ कार्य में भिन्नता इस कारण से थी कि विशेष वर्ष के दौरान स्क्वाड्रनों पर वायुयान की वास्तविक शक्ति को आबंटित कार्य की गणना के लिए हिसाब में लिया गया था।

इस प्रकार 75 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानों के विरुद्ध वायुयान की औसत प्रयोज्यता दर, ए ओ जी की उच्च दर के कारण 2004-05 से 2008-09 के दौरान 41.32 प्रतिशत तथा 51.52 प्रतिशत के बीच रहीं। निष्पादित वास्तविक उड़ान कार्य भी मंत्रालय द्वारा निर्धारित उड़ान कार्य से काफी कम था तथा 29.09 से 55.70 प्रतिशत के बीच रहा। वायु सेना मुख्यालय ने भी स्वयं कार्य को घटा दिया था जो प्राप्त किया जा रहा था।

वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जून 2010) कि वायुयान की प्रयोज्यता कुछ निश्चित उन्नत प्रणालियों जैसे 'बी बी' रडार, वी आर एस⁹⁶, आई एन जी पी एस⁹⁷ तथा 'एल एल' बी⁹⁸ की कम मीन टाइम के बीच विफलता (एम टी बी एफ)⁹⁹के कारण थी। यद्यपि विश्वसनीयता के मुद्दों का काफी हद तक समाधान हो गया था, ओ ई एम द्वारा 'बी बी' संघटकों की खराब मरम्मत सहायता के कारण प्रयोज्यता प्रभावित होती रही।

मंत्रालय ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (नवम्बर 2012) कहा कि कार्य प्रत्याशित प्रयोज्यता के आधार पर कम किया गया। वास्तविक प्रयोज्यता पुर्जों की अनुपलब्धता तथा मर्दों की उनके प्रत्योशित जीवनकाल से पूर्व विफलता के कारण कम थी। मंत्रालय ने यह भी कहा कि दीर्घ मरम्मत चक्र को पूरा करने के लिए अतिरिक्त पुर्जों हेतु अनुबंध जून 2010 में किया गया तथा आपूर्तियों के सितम्बर 2012 तक पूरा होने की उम्मीद थी। मंत्रालय ने आगे सूचित किया (मार्च 2014) कि पुर्जों की अनुपलब्धता तथा मर्दों की प्रत्याशित जीवन काल से पूर्व विफलता के कारण वायुयान की प्रयोज्यता में कमी तथा ए ओ जी की उच्च प्रतिशतता थी। इसके परिणामस्वरूप उड़ान प्रयासों में कमी आई।

मंत्रालय से वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा गया (सितम्बर 2014); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

इस प्रकार, 'डी डी' बेड़े के प्रचालन और उपयोग की कार्यक्षमता ए ओ जी की उच्च दर, कम प्रयोज्यता तथा उड़ान घंटों में न्यूनतर प्राप्ति के कारण कम थी।

⁹⁶ विडियो सिर्काईंग प्रणाली

⁹⁷ जड़त्विय वैश्विक पोजिशनिंग प्रणाली

⁹⁸ उड़ान डॉटा अधिप्राप्ति तथा प्रोसेसिंग इकाई

⁹⁹ एम टी बी एफ- मीट टाइम के बीच विफलता का अर्थ है उपकरणों की उनके सामान्य प्रत्याशित जीवनकाल से पूर्व विफलता

2.4.2.4 दृश्य रेंज से परे (बी वी आर) 'ई ई' मिसाइल

'डी डी' वायुयान उन्नत के समय बी वी आर 'ई ई'-एई मिसाइल (अर्थात एक हवा से हवा में मार करने वाली मिसाइल) के फिटमेंट हेतु आशोधित किया गया। आई ए एफ ने बी वी आर 'ई ई'-एई मिसाइलों की अधिप्राप्ति हेतु मै. 'वी-4' के साथ मार्च 1996 में एक अनुबंध किया जो आठ वर्षों के जीवनकाल के साथ 2002 में आपूर्त किए गये थे। लेखापरीक्षा ने देखा (फरवरी 2010) कि आई ए एफ ने माना था कि बी वी आर 'ई ई' एई मिसाइल के लिए एकीकरण जांच अपेक्षित नहीं थी क्योंकि उन्नत वायुयान बी वी आर 'ई ई' मिसाइल लांच करने में सक्षम था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा (फरवरी 2011) कि 'ई ई'-एई मिसाइल का 'डी डी' वायुयान पर फिटमेंट जनवरी 2009 से ही शुरू हुआ था तथा वायुयान से मिसाइल समुचित ढंग से छोड़ा नहीं जा सका, वायु सेना मुख्यालय तथा एच ए एल ने समस्त 'डी डी' वायुयानों पर मिसाइल एकीकरण जांच करने का निर्णय लिया (जुलाई 2009)। जांच सफलतापूर्वक कर ली गई (दिसम्बर 2010)।

ड्राफ्ट रिपोर्ट के उत्तर में (मई 2012), मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि बी वी आर 'ई ई'-ए ई मिसाइलें 'बी बी' रडार उप असेंबलियों की अप्रयोज्यता के कारण 2009 में देखी गई एकीकरण समस्या से पूर्व विभिन्न अवसरों पर 'डी डी' वायुयान पर प्रयोग की गई तथा बीच में, मिसाइलें 'सी' वायुयान पर प्रयोग हेतु उपलब्ध थी।

मंत्रालय ने आगे कहा (मार्च 2014) कि बी वी आर 'ई ई' मिसाइल का एकीकरण वर्ष 1999 में ही डी एण्ड डी चरण के दौरान पूरा कर लिया गया था तथा मिसाइल 2006 में 'डी डी' वायुयान से सफलता पूर्वक चलाई गई। तथापि, मंत्रालय ने माना कि कुछ मामलों में क्षेत्रीय इकाइयों ने 'बी बी' रडार के कुछ संघटकों की अप्रयोज्यता के कारण 'डी डी' वायुयान पर मिसाइल के एकीकरण का मामला बताया था जिसका परिणाम वायुयान द्वारा मिसाइल की पहचान न करना हुआ।

मंत्रालय का नवम्बर 2012 का उत्तर की बी वी आर 'ई ई'-एई मिसाइल का प्रयोग 2009 में देखी गई एकीकरण समस्या से पूर्व विभिन्न अवसरों पर 'डी डी' वायुयान के साथ किया गया था तथा आगे उसका मार्च 2014 का कथन कि मिसाइल के एकीकरण के पश्चात 'ई ई'-एई मिसाइल 2006 में 'डी डी' वायुयान से सफलतापूर्वक चलाई गई, निम्नलिखित के मद्देनजर अनुरूप नहीं है:

- शस्त्र प्रचालन प्रक्रिया के अनुसार, बी वी आर 'ई ई' मिसाइल एकीकरण जांच, वायुयान तथा मिसाइल के बीच संचार चैनलों की प्रयोज्यता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक थी। तथापि, आई ए एफ द्वारा 2009 तक मिसाइल एकीकरण जांच नहीं की गई थी।
- वायु सेना मुख्यालय ने अपने फरवरी 2011 के उत्तर में कहा कि श्रृंखला उन्नत के दौरान 'ई ई'-एई मिसाइल की अधिप्राप्ति के समय एकीकरण जांच करने के लिए कोई सचल एस के रिग अथवा अन्य संबद्ध टेस्टर प्राप्त करने की आवश्यकता महसूस नहीं की गई, क्योंकि ओ ई एम ने वायुयान पर जीवित मिसाइल (बी वी आर 'ई ई'-एई मिसाइल) को निरस्त करके एकीकरण जांच करने का सुझाव दिया।
- आई ए एफ की अपनी स्वीकृति (फरवरी 2011) के अनुसार, 'डी डी' वायुयान पर बी वी आर 'ई ई' मिसाइल का फिटमेंट जनवरी 2009 में ही शुरू हुआ तथा मिसाइल 'डी डी' वायुयान से ठीक ढंग से छोड़ा नहीं जा सका। इसके मद्देनजर, आई ए एफ न जुलाई 2009 में सभी 'डी डी' वायुयानों में एकीकरण जांच करने का निर्णय लिया।

इस प्रकार, मिसाइल एकीकरण जांच दिसम्बर 2010 में 'डी डी' वायुयान पर सफलतापूर्वक पूर्ण किया जाने के समय तक बी वी आर 'ई ई' मिसाइल का शेल्फ जीवन काल 2010 में समाप्त हो चुका था।

'ई ई' मिसाइल के जीवनकाल में वृद्धि से सम्बन्धित लेखा परीक्षा प्रश्न (मई 2015) पर मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.4.2.5 मानवशक्ति की उपलब्धता

2009-10 में 'डी डी' के उन्नयन बेड़े की लेखा परीक्षा के दौरान स्वीकृत एवं उपलब्ध मानवशक्ति की स्थिति की समीक्षा की गई। 2004-05 से 2008-09 की अवधि के दौरान अधिकारियों तथा वायु कर्मियों दोनों के स्तर पर प्रचालन स्ववाङ्मनों पर परिचालन मानशक्ति में निम्न कमियां थी।

तालिका 2.10: 'डी डी' वायुयान के परिचालन स्क्वड्रनों पर मानव शक्ति की स्थिति

वर्ष	परिचालन मानवशक्ति (अधिकारियों)			तकनीकी मानवशक्ति (वायुकर्मियों)		
	संस्वीकृति	तैनात	कमी प्रतिशतता में	संस्वीकृति	तैनात	कमी प्रतिशतता में
2004-05	80	61	23.75	1018	635	37.62
2005-06	80	75	6.25	1021	694	32.03
2006-07	80	64	20.00	1021	699	31.54
2007-08	80	67	16.25	1021	666	34.77
2008-09	80	63	21.25	1021	707	30.75

इस प्रकार, उड़ान पायलटों की कमी 6.25 प्रतिशत तथा 23.75 प्रतिशत के बीच थी तथा स्क्वाड्रनों पर वायुकर्मियों स्तर पर 30.75 प्रतिशत और 37.62 प्रतिशत के बीच थी।

लेखापरीक्षा जांच (दिसम्बर 2009) के उत्तर में, यूनिट अधिकारी-वर्ग ने कहा (मार्च 2010) कि मानवशक्ति की कमी के कारण कार्य घंटे बढ़ गए ताकि कार्य की अपेक्षित समय सीमा को पूरा किया जा सके और इस स्थिति के कारण वायुकर्मियों दल तथा तकनीकी मानवशक्ति दोनों की संचयी कमी हुई।

तथ्यों को स्वीकार करते हुए, मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि पीछे हाल ही में ऐसे उदाहरण रहे हैं जहां आई ए एफ को 1984 में सरकार द्वारा लगाए प्रतिबन्ध के कारण मानवशक्ति के आधिष्ठापन के बिना नई प्रणाली/उपकरण को आधिष्ठापित करना पड़ा। मंत्रालय ने आगे कहा कि इन नई प्रणालियों/उपकरणों को परिचालित करने के लिए प्रभावित आन्तरिक समययोजनाओं के कारण विद्यमान इकाईयों के वास्तविक मानवीय स्तर में कमी हुई।

लेखापरीक्षा द्वारा वायु सेना मुख्यालय से वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा गया (जून 2014, सितम्बर 2014 तथा जनवरी 2015), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.4.2.6 प्रशिक्षण-ए पी टी टी की विलम्ब से अधिप्राप्ति तथा स्थापना

उन्नत 'डी डी' वायुयान का वैमानिकी भाग कार्य ट्रेनर (एपीटीटी), वायुयान की वैमानिकी प्रणाली पर पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए एक प्रशिक्षण सहायता है। यद्यपि उन्नत वायुयान की आपूर्ति 2001-02 में शुरू हुई, मंत्रालय ने ₹22.50 करोड़ की लागत पर पांच एपीटीटी की खरीद के लिए एच ए एल बेंगलुरु के साथ एक अनुबंध किया (मार्च 2005) अनुबंध की शर्तों के अनुसार, पांच ए पी टी टी की आपूर्ति, स्थापना और कमीशनिंग जून 2006 तथा मार्च 2007 के बीच पूरी की जानी थी परन्तु वास्तव में उनकी कमीशनिंग एचएएल द्वारा ए पी टी टी को फैक्ट्री स्वीकार्यता जांच (एफ ए टी) को पूरा करने में विलम्ब के कारण अक्टूबर 2008 तथा जनवरी 2009 के बीच की गई।

अन्तरिम अबधि में, वास्तविक वायुयान उड़ाने से पूर्व अभिज्ञता के लिए पायलटों का प्रशिक्षण ₹38.07 करोड़ की लागत पर ओ ई एम से, 'डी' उन्नत कार्यक्रम के बाग के रूप में खरीदे गए (मई 2002) तथा सॉफ्टवेयर विकास संस्थान (एस डी आई), बेंगलूरु पर स्थापित/चालू की गई (मई 2002), प्रणाली एकीकरण (एस आई) रिग पर किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा (दिसम्बर 2009) कि एस आई रिग जून 2005 में अप्रयोज्य हो गया। एस आई रिग पर प्रशिक्षण की प्रतिपूर्ति के लिए वायु सेना मुख्यालय द्वारा प्रशिक्षण पाठ्यक्रम संशोधित किया गया (अगस्त 2005) तथा प्रचालन बेसों पर ए पी टी टी की स्थापना तक अगस्त 2005 तथा जनवरी 2009 के बीच लड़ाकू वायुयानों पर अतिरिक्त उड़ाने भरनी थी जिसमें पायलट/वायुयान की उड़ान सुरक्षा के जोखिम के अतिरिक्त उड़ान लागत के माध्यम से व्यय शामिल था।

तथ्य की पुष्टि करते हुए वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जनवरी 2010) कि एस आई रिग पर प्रशिक्षण चलता रहा जब तक वह अप्रयोज्य नहीं हुआ तथा प्रशिक्षण की प्रतिपूर्ति के लिए पाठ्यक्रम में संशोधन किया गया। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा (जनवरी 2010) की अधिप्राप्ति कर्वाइ में अन्तर्निष्ठ विलम्ब के कारण ए पी टी टी की उपलब्धता उन्नत वायुयान की आपूर्ति के अनुरूप नहीं हो सकी।

लेखा परीक्षा ने आगे देखा (नवम्बर 2012) कि रिग को प्रयोज्य बनाने के लिए दोषों के विश्लेषण के आधार पर नवम्बर 2005 तथा मई 2006 के बीच आई ए एफ द्वारा ₹35.64 लाख मूल्य के पुर्जे अधिप्राप्त किए गए। तथापि अपर्याप्त विशेषज्ञता, प्रशिक्षित मानवशक्ति की अनुपलब्धता तथा ओ ई एम द्वारा आपूर्ति कुछ पुर्जों में गुणवत्ता की

विसंगतियों के कारण रिग पूर्ण रूप से क्रियाशील नहीं बनाया जा सका। उपलब्ध विशेषज्ञता का प्रयोग करते हुए नौसंचालन कार्य तथा 'के के' बम¹⁰⁰ फायरिंग के संबंध में रिग अंशतः प्रयोज्य बना दिया गया (मई 2007), तथापि, रिग की ए टी पी (स्वीकार्यता जांच प्रक्रिया) रोक दी गई क्योंकि रिग जून 2005 से अप्रयोज्य स्थिति में ही रहा।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि एसआई रिग की मरम्मत के लिए मैसर्स 'वी-2' के साथ अनुबंध हस्ताक्षर किया गया था तथा मरम्मत के नवम्बर 2012 तक पूरा होने की उम्मीद थी।

एस आई रिग की मरम्मत की वर्तमान स्थिति के बारे में मंत्रालय से पूछा गया (सितम्बर 2014)। केट 'डी' एल आर यू पर किए गए व्यय के बारे में भी रक्षा मंत्रालय से पूछताछ की गई (फरवरी 2015); उनका उत्तर प्रतिक्षित था (सितम्बर 2015)।

2.4.2.7 मरम्मत तथा अनुरक्षण अवसंरचना की उपलब्धता

एक वायुयान में जटिल प्रणालियां विद्यमग्न होती हैं तथा उनकी उपयोगिता तथा प्रयोज्यता समर्थक मरम्मत तथा अनुरक्षण अवसंरचना तथा सेवाओं की सामयिक उपलब्धता पर क्रान्तिक रूप से निर्भर करती है। 'डी डी' वायुयान की पहली और दूसरी लाईन सर्विसिंग से संबंधित सभी अनुरक्षण क्रियाकलाप प्रचालन बेसों पर ही किए जाते हैं तीसरी तथा चौथी लाईन सर्विसिंग अर्थात् वायुयान की मरम्मत तथा ओवरहाल, एच ए एल पर किये जाते हैं। अनुरक्षण क्रियाकलापों में देखी गयी कमियों के बारे में नीचे चर्चा की गई है:

(क) एस के जांच बैच तथा सहायक प्रचालन मरम्मत पैनल का कार्य न करना

एस के रिग का प्रयोग 'बी बी' मॉनोब्लॉक की आई लेवल¹⁰¹ प्रयोज्यता तथा उसके संघटक ब्लॉकों अर्थात् एंटीना, ट्रांसमिटर, रिसीवर, एक्सआईटर आदि की अप्रयोज्यता, यदि कोई हो, की पहचान के लिए किया जाता है। ऑपरेशन मरम्मत पैनल (ओ आर पी) मॉनोब्लॉक पर फिटमेंट से पहले उनके स्वतंत्र निष्पादन हेतु इन ब्लॉकों की जांच के लिए

¹⁰⁰ 'के के' एक लेजर मार्गदर्शित बम होता है।

¹⁰¹ आई लेवल- ऑपरेटिंग बेस पर की गई मध्यवर्ती स्तर की मरम्मत

प्रयोग किए जाते हैं। आई ए एफ ने ₹9.48 करोड़ की यूनिट लागत पर जुलाई 1999 के अनुबंध के विरुद्ध मैसर्स आर ओई, मास्को से इसके रिग तथा सम्बन्धित ओ आर पी अधिप्राप्त किए जो जून 2003 तथा अप्रैल 2004 के बीच तीन वायु सेना यूनिटों¹⁰² पर प्राप्त हुए तथा अगस्त 2003 तथा सितम्बर 2008 के बीच इन यूनिटों पर स्थापित किये गये ये तीनों एस के रिगें पुर्जो, सामान्य उद्देश्य उपकरणों (जी पी आई) की कमी तथा सहायक परिचालन मरम्मत पेनलों (ओ आर पी) की अप्रयोज्यता के कारण 2006 तथा सितम्बर 2008 के बीच अप्रयोज्य हो गए। इन यूनिटों पर इसके रिगों तथा ओ आर पी के अप्रयोज्यता के कारण, 'बी बी' रडार के कैट 'डी' एल आर यू मरम्मत के लिए एच ए एल/ओ ई म को भेजे जा रहे थे।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि स्वदेशी हल के अभाव में, 'बी बी' जांच उपकरण के अनुरक्षण के लिए मरम्मत/वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध (ए एम सी) ओ ई एम के साथ अनुनय किया जा रहा था तथा आगे कहा कि सभी प्रचालन बेसों के अप्रयोज्य जांच उपकरण की मरम्मत का परिकलन करने के लिए ओ ई एम से प्रस्ताव के बारे में पूछा गया (मई 2012)।

रक्षा मंत्रालय से इन जांच रिगों की वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा गया (सितम्बर 2014)। कैट 'डी' एल आर यू पर किए गए व्यय के बारे में आगे रक्षा मंत्रालय से पूछा गया (फरवरी 2015); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

(ख) एच ए एल पर 'डी' लेवल की स्थापना में विलम्ब

मार्च 1996 के अनुबंध के अनुसार, एच ए एल द्वारा 'डी डी' वायुयान तथा उसके संघटकों के निर्माण तथा मरम्मत/ओवरहॉल के लिए प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टी ओ टी) हेतु प्रावधान था। तथापि, आई ए एफ, एम ओ डी तथा एच ए एल के प्रयासों के बावजूद टी ओ टी कार्यान्वित नहीं हो सकी। अतः वायु सेना मुख्यालय ने एच ए एल को संघटकों के निर्माण हेतु टी ओ टी का अनुनय न करने का निदेश दिया (मई 2003) तथा 'बी बी' रडार एवं प्रणाली और वायुयान के संघटकों के लिए जनवरी 2008 तक फास्ट ट्रेक आधार पर नैदानिक तथा मरम्मत/ओवरहॉल सुविधाओं की स्थापना का सुझाव दिया।

¹⁰² 'डब्ल्यू-3' विंग, 'डब्ल्यू-9' विंग, 'डब्ल्यू-1' विंग

लेखापरीक्षा ने देखा (अप्रैल 2010) कि यद्यपि 'बी बी' रडार के लिए मरम्मत सुविधाएं स्थापित कर ली गई थी (अगस्त 2008), इस सुविधाओं के लिए एच ए एल द्वारा ₹4.50 करोड़ की अतिरिक्त अनुमानित लागत पर नैदानिक तथा जांच के लिए और पत्र विन्यास की आवश्यकता थी (मार्च 2009)। आगे 'बी बी' एल आर यू की मरम्मत पर प्रशिक्षण ओ ई एम विशेषज्ञ द्वारा कैट 'डी' मरम्मत योग्य की पूरी संख्या की अनुपलब्धता के कारण प्रदान नहीं किया जा सका चूंकि अधिकतर मरम्मत योग्य मरम्मत हेतु ओ ई एम को भेजे गए थे। अतः ₹1.80 करोड़ की अनुमानित लागत पर भारत में प्रतिनियुक्ति पर आए ओ ई एम विशेषज्ञ द्वारा एच ए एल कार्मिकों को अतिरिक्त प्रशिक्षण दिया जाना अपेक्षित था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा (अप्रैल 2010) कि एच ए एल पर गठित 'बी बी' रडार के लिए सख्ती से मरम्मत तथा ओवरहॉल सुविधाएं दूसरी लाईन मरम्मत की श्रेणी में आती थी जो सभी प्रचालन इकाईयों 'आई' स्तर की सुविधाओं के रूप में स्थापित की जा रही थी तथा मरम्मत एवं ओवरहाल के लिए पूर्व 'डी' स्तर की सुविधाएं एच ए एल पर स्थापित नहीं की गई थी।

वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अप्रैल 2010) कि डी स्तर की सुविधाओं की स्थापना आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं समझी गई थी क्योंकि वर्तमान सुविधाएं केवल 'डी डी' वायुयान के लिए प्रयोग की जा रही थी, तथा सेवा से 'डी डी' वायुयान की निकासी के पश्चात वह लाभप्रद नहीं होंगी।

इस तथ्य के मद्देनज़र कि 'डी डी' वायुयान का केलेण्डर जीवनकाल 40 वर्षों तक बढ़ा दिया गया था (मार्च 2010) वायुसेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। सम्पूर्ण मरम्मत/ओवरहाल सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण, एच ए एल द्वारा ओ ई एम के साथ किए गए (अप्रैल 2007) दीर्घावधि मरम्मत करार (एल टी आर ए) के विरुद्ध अप्रैल 2007 से नवम्बर 2009 तक की अवधि के दौरान मरम्मत/ओवरहॉल के लिए ओ ई एम को 297 'बी बी' एल आर यू तथा 564-गैर-'बी बी' एल आर यू वापस भेजे गए जिनमें यू एस डी 976,593.52 (₹4.33 करोड़)¹⁰³ की कुल मरम्मत लागत अन्तर्गस्त थी।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि 'बी बी' रडार समूह के लिए मरम्मत सुविधाएं गठित करने के लिए किए गए प्रयास सफल नहीं हुए के तथा पूर्ण ओवरहॉल सुविधाओं

¹⁰³ 1 यूएसड = ₹44.42 (अप्रैल 2007 से नवम्बर 2009 की अवधि के लिए औसत दर)

की स्थापना के बजाए, एचएएल पर केवल नैदानिक तथा मरम्मत सुविधाएं प्रस्तावित की गईं। मंत्रालय ने आगे कहा (नवम्बर 2012 एवं मार्च 2014) कि मरम्मत सुविधाओं के अभाव में संघटक मरम्मत हेतु ओईएम को भेजने पड़े थे जिसके परिणामस्वरूप प्रमुख मरम्मत/ओवरहॉल के लिए ओ ई एम पर निरन्तर निर्भरता बनी रही।

दिसम्बर 2009 तथा मार्च 2015 के बीच आर ओ एच हेतु ओईएम को वापस भेजे गये 'बी बी' एल आर यू की लागत/विवरण और नैदानिक एवं जाँच हेतु अतिरिक्त मंत्र विकास की पूर्णता से सम्बन्धित लेखा परीक्षा प्रश्न (मई 2015) पर मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

(ग) मूल स्वचालित जांच उपकरण (ए टी ई) की लम्बे समय से अप्रयोज्यता

'वी-1' आन्तरिक तथा 'वी-1' पॉड को 'आई' स्तर की सेवारत सुविधा प्रदान करने के लिए 'डब्ल्यू-3' विंग एएफ के पास दो 'वी-1' स्व-बचाव जैमर (एस पी जे) स्वचालित जांच उपकरण (ए टी ई) थे। इन दोनों में से, ₹6.20 करोड़ लागत का एक ए टी ई (चांद रूपान्तर),¹⁰⁴ जो 'डब्ल्यू-3' विंग पर स्थापित (मार्च 2003) और चालू किया गया था (अप्रैल 2003) अप्रयोज्य हो गया (जून 2005)। चूंकि ए टी ई का सुधार, यूनिट स्तर पर शुरू नहीं किया जा सका, अतः विंग द्वारा रखे गए एक अन्य ए टी ई (जूपीटर रूपान्तर) पर सं 'वाई' बी आर डी द्वारा कुछ संघटकों का अंगोपयोग किया गया। चूंकि ए टी ई (जूपीटर रूपान्तर), एस पी जे पॉड्स की आई स्तर सेवारत के लिए सक्षम था, समुचित उपयोग तथा अनुरक्षण के लिए 'वाई' बी आर डी को ए टी ई आबंटित करने लिए मामला 'डब्ल्यू-3' विंग, ए एफ ने एच क्यू डब्ल्यू एसी के साथ उठाया (सितम्बर 2009)। तथापि, ए टी ई आबंटित नहीं की गई (दिसम्बर 2009) जिसके परिणामस्वरूप ₹6.20 करोड़ की लागत की ए टी ई, 'डब्ल्यू-3' विंग ए एफ पर अप्रयोज्य स्थिति में बनी नहीं।

ए टी ई की लम्बी अप्रयोज्यता पर लेखापरीक्षा प्रश्न (दिसम्बर 2009) के उत्तर में, 'डब्ल्यू-3' विंग, ए एफ ने कहा (जनवरी 2010) कि मानक जांच उपकरण तथा कस्टम द्वारा बनाई गई ड्रावर चांद रूपान्तर ए टी ई की वायुसेना मुख्यालय द्वारा 'वाई' बी

¹⁰⁴ एटीई चांद रूपान्तर, 'डी डी' वायुयान में एसपीजे पॉड की स्वीकार्य जांच प्रक्रिया करने के लिए इस्तेमाल किया जाता है।

आर डी, तथा 'डब्ल्यू-14' विंग ए एफ को उनके बेस पर ए टी ई की मरम्मत के लिए आबंटित किए गए थे (सितम्बर-अक्टूबर 2008)। अतः, वर्तमान ए टी ई समग्र रूप से आबंटित नहीं की जा सकी।

मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2012) कि 'डब्ल्यू-3' विंग, ए एफ से अप्रयोज्य ए टी ई (न्यून उप प्रणाली वाली) में से 'वाई' बी आर डी को आबंटन से किसी समस्या का हल नहीं होगा। तथापि, मेसर्स 'वी-1' से अधिप्राप्त सभी ए टी ई के लिए नवीनीकरण तथा बढ़ी हुई अनुरक्षण वारंटी के लिए मामला अभी प्रगतिधीन था (अक्टूबर 2012)।

ए टी ई के नवीनीकरण की वर्तमान स्थिति के बारे में एम ओ डी से पूछा गया (सितम्बर 2014)। उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2015)।

तथ्य यह है कि ₹6.20 करोड़ लागत की ए टी ई अप्रयोज्य स्थिति में ही बनी रही (अक्टूबर 2012) तथा अभिप्रेत उद्देश्य के लिए इस्तेमाल नहीं किया जा सका जिसके परिणामस्वरूप आई ए एफ जून 2005 से ₹6.20 करोड़ के निवेश से कोई लाभ नहीं उठा सकी।

2.4.3 निष्कर्ष

'डी डी' के उन्नयन की लेखा परीक्षा प्रारम्भ के 2009-10 में आरम्भ किया गया तथा 2004-05 से 2008-09 से सम्बन्धित आंकड़ों का विश्लेषण किया गया, यद्यपि, मंत्रालय द्वारा उठाये गये कुछ सुरक्षा चिंताओं के कारण इसको अन्तिम रूप नहीं दिया गया। संशोधित रिपोर्ट के परिणाम स्वरूप लेखापरीक्षा निष्कर्ष का सारांश नीचे हैं:

शुरू किया गया उन्नत कार्यक्रम विभिन्न अपर्याप्तताओं के कारण न तो पूर्ण रूप से सफल था और न ही व्यापक। आई ए एफ ने हवाई रक्षा तथा थल आक्रमण भूमिका में प्रयोग के लिए अप्रमाणित 'बी बी' रडार का चयन किया। रडार का निष्पादन, इसके हवा से जमीन रेंज मोड तथा दृश्य रेंज क्षमता में विभिन्न अपर्याप्तताओं के कारण संतोषजनक नहीं रहा था। नाजूक एअरबोर्न ई डब्ल्यू प्रणाली की अनुपयुक्तता/कमी के कारण वायुयान बेड़ा इलेक्टॉनिक युद्ध के खतरे से असुरक्षित था। अतिरिक्त पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण भूमि पर वायुयान (ए ओ जी) की उच्च प्रतिशतता तथा कम प्रयोज्यता थी जिसके परिणामस्वरूप उड़ान प्रयासों में कमी आई। प्रचालन इकाईयों पर

प्रचालन तथा तकनीकी मानवशक्ति की समग्र कमी थी जिसने वायुयान के प्रचालन और अनुरक्षण को प्रभावित किया। एचएएल पर सृजित 'डी' स्तर की सुविधा नैदानिक तथा मरम्मत तक सीमित थी और इसीलिए उन्नत प्रणाली की प्रमुख मरम्मत/ओवरहॉल के लिए ओ ई एम पर निर्भरता बनी रही जिसमें मरम्मत के लिए ज्यादा समय लगा जिसने बेड़े की प्रयोज्यता को प्रभावित किया।

2.5 टेन्ट आधारित चिकित्सा शिविर की अनुचित प्राप्ति

जो टेन्ट आधारित चिकित्सा शिविर (टी बी एम एस) हल्के वजन का नियोजित था तथा आपदा क्षेत्रों में चिकित्सा राहत हेतु तात्कालिक व अस्थायी परिनियोजन के लिए अभिप्रेत था, उसका प्रयोग नहीं किया जा सका, क्योंकि नाजुक चिकित्सा उपकरण को विलोप किया गया तथा कर्मिंदल आवास, फ्लोरिंग, अस्पताल फर्नीचर, इत्यादि सहित हाउसिंग पैकेज को प्रारंभिक कार्यक्षेत्र में जोड़ा गया, जिसने इसे अत्यधिक वजनदार बना दिया। परिणामस्वरूप प्रयोक्ता आर ए एम टी ने इसको वहन करने तथा परिनियोजन में कठिन पाया। इस प्रकार, आपदाओं के दौरान सहायता प्रदान करने हेतु टी बी एम एस की प्राप्ति पर ₹10 करोड़ व्यय करने के उपरांत भी, राष्ट्र इसके भारी वजन के कारण इसके अभीष्ट लाभों से वंचित रहा।

एक सीमित समयावधि (अर्थात् 72 घंटों) हेतु आपदाग्रस्त क्षेत्र में व्यवस्थित चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने के लिए आई ए एफ में तीन तत्काल कार्यवाही चिकित्सा दल¹⁰⁵ (आर ए एम टी) स्थापित किए गए (जुलाई 1999)। उसके उपरांत नागरिक प्रशासन भूमिका हाथ में ले लेगा।

म्यांमार में चक्रवाती तूफान 'नरगिस' के उपरांत तैनाती के दौरान (मई 2008) राहत चिकित्सा दलों के द्वारा सामना किये गये कठिनाइयों जैसे प्रशासनिक सहयोग का अभाव, संचार प्रणाली, स्लीपिंग बैग्स, राशन, पेयजल, 3-4 व्यक्तियों की टुकड़ी का बेस कैम्प से दूर तथा खुले में रात्रि व्यतीत करना, क्योंकि आयुध फैक्ट्री द्वारा आपूर्ति टैन्ट भारी एवं जटिल, इत्यादि पर काबू पाने के उद्देश्य से महानिदेशक सैन्य बल चिकित्सा सेवाएँ (डी जी ए एफ एम एस) ने तीन सेवाओं को सुझाव दिया (जुलाई 2008) कि

¹⁰⁵ सं 1, 2 व 3 आर. ए.एम.टी बेंगलूरु जोरहाट तथा हिन्डन में-तीन वायुसेना अस्पतालों के साथ सह-स्थापित हैं।

आर ए एम टी को अंतर्राष्ट्रीय राहत दलों द्वारा उप्रयोग किए जा रहे उच्च गुणवत्ता, जलरोधी, फोल्डेबल, लगाने में आसान तथा हल्के वजन के टेंटों से संज्जित टेन्ट आधारित चिकित्सा शिविर (टी बी एम एस) की आवश्यकता है तदनुसार, महानिदेशक चिकित्सा सेवाएँ (डी जी ए एफ एम एस, वायु) वायुसेना मुख्यालय को मैसर्स अलास्का स्ट्रक्चर से औचित्य वस्तु प्रमाणपत्र (पी ए सी) के आधार पर 25 बिस्तरों वाले फैलाने योग्य टी बी एम एस के दो सेट प्राप्त करने का प्रस्ताव दिया (फरवरी 2009)। प्रत्येक टी बी एम एस की अनुमानित लागत शिविरों, फर्श, जनरेटरों, एच बी ए सी¹⁰⁶ इकाईयों, बिस्तरों, विद्युत तार-कार्य, कर्मचारी-गुण आवास तथा माल ढोने की प्रणाली समेत ₹4.5 करोड़ थी।

राजस्व प्रक्रिया का प्रयोग करते हुए पूँजी शीर्ष (919/36) के माध्यम से शेड्यूल XII (जे1ए)¹⁰⁷ के अन्तर्गत डी जी एम एस, एअर द्वारा किये जाने वाले अधिप्राप्ति हेतु प्रस्ताव किया। आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन) उप वायु सेना अध्यक्ष (वी सी ए एस) द्वारा प्रदान की गई थी (फरवरी 2009) तथा वायु सेना मुख्यालय ने मैसर्स अलास्का स्ट्रक्चर से पी ए सी आधार पर टी बी एम एस की अधिप्राप्ति हेतु निश्चय किया (फरवरी 2009)। वायुसेना मुख्यालय ने पी ए सी आधार पर मैसर्स अलास्का स्ट्रक्चर को प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) जारी की (मार्च 2009) तथा फर्म ने टी बी एम एस के दो सेटों के लिए ₹33.46 करोड़ का अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया (अप्रैल 2009)। यद्यपि, मुल्य समझौता समिति (सीएनसी) ने आवश्यकता में कुछ परिवर्तन करने के उपरांत यूएसडी 19,99,999.00 (₹10 करोड़¹⁰⁸) की लागत आवश्यकताओं¹⁰⁹ में कुछ परिवर्तन टीबीएमएस का एक संपूर्ण सेट की प्राप्ति का निर्णय किया (अप्रैल 2009)। पहले सेट के मुल्यांकन के उपरामंत दूसरे सेट की अधिप्राप्ति का भी निर्णय किया गया।

¹⁰⁶ एच बी ए सी-हीटिंग वेन्टीलेशन तथा एयर कन्डीशनिंग अनुसूची XII (जे1ए) रखरखाव भंडारण की अधिप्राप्ति से संबंधित हैं तथा जी.ओ.ओई. द्वारा स्वीकृत सक्षम प्राधिकारी की वित्तीय शक्तियों को भी वर्णित करता है।

¹⁰⁷ अनुसूची XII (जे 1ए) अनुरक्षण भंडारण की प्राप्ति से संबंधित है तथा जी ओ ई द्वारा स्वीकृत सक्षम प्राधिकारी की वित्तीय शक्तियों को भी पारिभाषित करता है।

¹⁰⁸ 1 यूएसडी=₹ 50.00 (मई 2009)

¹⁰⁹ कार्मिक आवास में शौचालय सुविधा तथा भोजनकक्ष क्षेत्र सहित, पोर्टेबल ऑक्सीजन प्लॉट सहित ऑक्सीजन डिस्पेंसिंग सिस्टम तथा माल-वाहकमशीन तथा प्री/पोस्ट/सीएसएस पैकेज, का विलोपन रेडियोलॉजी पीकेजी, आपूर्ति/प्रशासन पीकेजी एवं स्पेयर्स किट व रूटीन रखरखाव पीकेजी जोडना

अनुसूची XII (जे1ए)¹¹⁰ सलाहकार केतहत प्रस्ताव पर सहमति देते हुए सलाहकार एकीकृत वित्तीय ने (आई एफ ए) अभिलिखित किया (मई 2009) कि मूल्यों में ₹4.5 करोड़ से ₹9.99 करोड़ प्रति शिविर तक की वृद्धि का मुख्य कारण मुख्यत मूल शिविर में कई मर्दों जैसे शौचालय सुविधा तथा भोजन-कक्ष क्षेत्र सहित कार्मिक आवास, सुवाहय ऑक्सीजन संयंत्र सहित ऑक्सीजन डिस्पेंसिंग प्रणाली, फॉर्कलिफ्ट, इत्यादि परिवर्धन के बावत था। वीसीएएसने प्रस्ताव मई 2009 में स्वीकृत किया। इसके उपरांत, वायुसेना मुख्यालय ने आपूर्ति आदेश की प्राप्ति से 3 माह की संपूर्ण अवधि सहित यूएसडी 19,99,999.00 (₹10 करोड़) की लागत पर एक टी बी एम एस की आपूर्ति हेतु मैसर्स अलास्का स्ट्रक्चर्स, यू एस ए को आपूर्ति आदेश दिया (मई 2009)। फर्म ने टी बी एम एस सितंबर 2009 में आपूर्ति किया।

अप्रैल 2010, में, वायु सेना मुख्यालय ने अनुसूची XII (जे1ए) के तहत टी बी एम एस का दूसरा सेट प्राप्त करने हेतु पुनः प्रस्ताव किया। यद्यपि, प्रधान एकीकृत वित्तीय सलाहकार (पी आई एफ ए) ने टिप्पणी को कि टी बी एम एस की अधिप्राप्ति हेतु अनुसूची XXII¹¹¹ तथा XII (जे 1 ए) में कोई वित्तीय शक्तियों प्रदत्त नहीं हैं।

आगे, अभ्यास उद्देश्य हेतु 'एस-3', बेंगलूरू तथा हिण्डन में टी बी एम एस की तैनाती (सितम्बर 2009 से फरवरी 2011 तक) के पश्चात 3 आर ए एम टी ने डी जी एम एस (वायु सेना) को यह दर्शाता हुए निष्पादन रिपोर्ट प्रस्तुत किया (अगस्त 2011) कि टी बी एम एस के वहन हेतु ए एन 32 वायुयान व एमआई17 हेलीकॉप्टर की अनुपयुक्त थे जिसके लिए 'ए' की तीन उड़ानों अथवा सी-130-जे वायुयान की सात उड़ानों की आवश्यकता होती है। आगे, टी बी एम एस के रेल द्वारा वहन हेतु एक पूरे रैक अथवा ट्रकों तथा कंटेनरों के लिए मावनशक्ति के अतिरिक्त कम-से-कम नौ वैगन की आवश्यकता होगी जबकि सड़क परिवहन के लिए 10 समस्त शीर्ष ट्रेलर (30 फीट) शामिल होंगे। यह भी कहा गया कि पर्यप्त प्रशिक्षित मानवशक्ति के साथ टी.बी.एम.एस की स्थापना में 4 से 5 घंटे लगेंगे।

लेखा परीक्षा ने पाया कि टी बी एम एस अर्थात मेडिकल/दंत स्टोर की {शेड्यूल XII (जे 1ए)} अधिप्राप्ति हेतु अनुरक्षण भंडारों के तहत बी सी ए स की वित्तीय शक्तियों का

¹¹⁰ रखरखाव भंडारों की अधिप्राप्ति के लिए अभिप्रेत

¹¹¹ अनुसूची XXII मेडीकल / डेन्टल स्टोर के संबंध में सक्षम वित्तीय प्राधिकारी की वित्तीय शक्तियों को निर्धारित करती है

उपयोग, अनियमित था तथा इसलिए इसे रक्षा मंत्रालय (एमओडी) की संस्वीकृति की आवश्यकता थी। आगे, डी जी ए एफ एम एस द्वारा अनुशंसित टी बी एम एस में अतिरिक्त आवश्यकताओं के समावेशन ने मूल शिविर (हल्के वज़न) की तुलना में भारी बना दिया।

आपत्ति के उत्तर में, डी जी एम एस (वायु) ने बताया कि टी बी एम एस एक चिकित्सा उपकरण नहीं था किन्तु अस्थायी रूप से तैनाती योग्य आवाश था। इसलिए XII (जे1ए) के अन्तर्गत वीसीएएस की प्रदत्त वित्तीय शक्तियाँ का उपयोग किए जाने हेतु प्रस्ताव किया गया, जिसकी पीआईएफए द्वारा भी सहमति दी गई। भारी टी.बी.एम.एस की अधिप्राप्ति का स्वीकार करते हुए वायु सेवा मुख्यालय ने बताया कि हल्के वज़न के टेंट की पृथक अधिप्राप्ति गुणवत्ता चिकित्सा देखभाल की आपूर्ति की क्षमता को नहीं सुधारी होती, तथा टी बी एम एस संभवतः कई दिनों तक सुदूर/अलग स्थानों पर तैनात किया जाना था। जिसके लिए उपयुक्त कार्मिक हाउसिंग पैकेज को योजनावद्ध एवं टी वी एम एस सहित अधिप्राप्त किया गया।

लेखा परीक्षा डी जी एम एस (वायु) के तर्क के साथ सहमत नहीं है कि अनुसूचि XII अनुरक्षण भंडारों की अधिप्राप्ति के लिए अभिप्रेत है; जिसकी टी बी एम एस की द्वितीय अधिप्राप्ति के दौरान आई एफ ए द्वारा पुष्टि भी की गई थी। इसके अतिरिक्त, जब टी बी एम एस के आवास/शरण तत्वों का उन्नयन किया गया था, अत्यधिक महत्वपूर्ण चिकित्सा उपकरण प्री/पोस्ट/ सी एस एस पी के जी, रेडियोलाजी पी के जी फार्मसी पी के जी, सुवाहय रोगी आक्सीजन सकेन्द्रक, इत्यादि, जिनका आई ए एफ के मौलिक प्रस्ताव में समावेश किया गया था, हटा दिए गए थे। इसमें अतिरिक्त, 3 आर ए एम टी द्वारा टी.बी.एम.एस से संबंधित डी जी एम एस (वायुसेना) को प्रस्तुत (अगस्त 2011) निष्पादन प्रतिवेदन में टी बी एम एस के वहन में कठिनाइयों का उल्लेख भी किया गया था।

लेखा परीक्षा ने आगे पाया (मई 2014) कि वायुयान की अनुपलब्धता/नागरिक प्राधिकारियों द्वारा अनावश्यकता के लावत, सं. 3 आर ए एम टी की आगस्त 2009 तथा जनवरी 2014 के मध्य घटित हुए उत्तराखंड में ऑपेशन राहत, फिलीपीन्स में टायफून हैयान तथा ओडिशा में सुपर साइक्लोन फैलीन नामक तीन आपदाओं के दौरान तैनात नहीं किया गया।

वायु सेना मुख्यालय ने बताया (अक्टूबर-नवम्बर 2014) कि टी बी एम एस सहित सं. 3 आर ए एम टी का नई दिल्ली में कॉमनवेल्थ गेम्स-2010 (सी डब्ल्यू जी), एअरो इंडिया शो तथा उत्तराखंड में बाढ़ के पश्चात उप्रयोग किया गया। वायु सेना मुख्यालय ने यह भी बताया कि आर ए एम टी, क्रमशः पोर्ट ब्लेयर में अभ्यास हेतु (2-10 फरवरी 2014), पूर्णिया, बिहार में बाढ़ राहत हेतु (4-8 अगस्त 2014) तथा जम्मू एवं कश्मीर (जे एवं के) (7-29 सितंबर 2014) में तैनात थी।

लेखा परीक्षा का उद्देश्य पर मतभेद था क्योंकि अलग-अलग स्थानों पर इनमें से कोई भी तैनाती त्रासदी राहत हेतु नहीं थी। पोर्ट ब्लेयर में टी बी एम एस की तैनाती अभ्यास उद्देश्य के लिए की गई। जे एन्ड के में, टी बी एम एस बाढ़ ग्रस्त क्षेत्रों में तैनात नहीं किया गया था किन्तु ए एफ स्टेशन, अवन्तिपूर में जिसके पास पहले से ही चिकित्सा सुविधाएँ थीं तथा पूर्णिया, बिहार में टी बी एम एस का प्रयोग विद्यालयी बच्चों, शिक्षकों, इत्यादि के लिए सामान्य चिकित्सा शिविरों के रूप में किया गया था। सी डब्ल्यू जी-2010 के दौरान, टी बी एम एस को वास्तव में ए एफ स्टेशन हिण्डन में मुस्तैदी में रखा गया जो सी डब्ल्यू जी के मुख्य कार्यक्रम स्थल से 27 किलोमीटर दूर था। इसलिए, जैसा टी बी एम एस प्रयोग नहीं किया जा सकता। त्रासदी क्षेत्र में शीघ्र चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराने हेतु आई ए एफ द्वारा भविष्य में संभावित था। ड्राफ्ट पैराग्राफ का उत्तर में एम ओ डी ने बताया (जुलाई 2015) कि हल्के वजन वाली टी बी एम एस की अधिप्राप्ति उपकरण सहित की गई थी। जिससे गुणवत्ता चिकित्सा देखाभाल प्रदान करने की क्षमता में सुधार हुआ था।

उपकरण सहित हल्के वजनदार टी बी एम एस की अधिप्राप्ति संबंधी मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अधिप्राप्त हो रहे टी बी एम एस के क्षेत्र से महत्वपूर्ण चिकित्सा उपकरण विलोप कर दिए गए थे, जबकि शौचालयों, सहित कार्मिक आवास फ्लोरिंग, एच वी ए इकारयों, अस्पताल फर्नीचर, जनरेटर्स, इत्यादि, सहित कार्मिक आवास से समावेशित हाउसिंग पैकेज; बाद में जोड़े गए थे। हाउसिंग पैकेज को जोड़ा जाना जो टी.बी.एम.एस को भारी बना दिया था, यह मूल शिविर (हल्के वजनदार टी बी एम एस) हेतु डी जी ए एफ एम एस की अनुशंसा के भी विपरीत था। प्रयोक्ता अर्थात् 3 आर ए एम टी ने भारी टी बी एम एस के वहन को मुश्किल पाया तथा इसकी तैनाती मात्र प्रशिक्षित मानवशक्ति के साथ ही संभव थी। टी.बी.एम.एस के क्षेत्र में प्रत्यावर्तन आर ए एम टी के

उद्देश्य से सरोकार नहीं रखते थे, जो कि आपदा क्षेत्र में 72 घंटों की अधिकतम अवधि के लिए आकस्मिक राहत हेतु अभिप्रेत था।

इसलिए आई ए एफ द्वारा त्रासदी क्षेत्र में शीघ्र व्यवस्थित चिकित्सा सहायता देने के दृष्टिकोण से ₹10 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त टी बी एम एस, प्राकृतिक आपदाओं में उपयोग में नहीं लाया जा सका। महत्वपूर्ण चिकित्सीय उपकरणों के विलोपन ने आपदा क्षेत्र में तत्काल गुणवत्ता चिकित्सा सेवा पहुंचाने के प्राथमिक उद्देश्य परास्त कर दिया। आगे, टी बी एम एस का उप्रयोग पर इसकी तैनाती में सहवर्ती प्रतिबंधों के कारण जैसा कि उपयोगकर्ता आरएमटी ने बताया दूरवती प्रतीत होता है। अधिप्राप्ति में वित्तीय शक्तियों का भी अतिक्रमण किया गया।

2.6 स्पीच गोपनीयता उपकरण की अधिक प्राप्ति

आई ए एफ द्वारा 127 स्पीच गोपनीयता उपकरण की अधिक प्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹4 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

स्पीच गोपनीयता उपकरण टेलिफोन फैक्स तथा डाटा संचार उपकरण के सह-उपकरण के तौर पर उपयोग किया जाता है ताकि ध्वनि, फैक्स व डाटा नेटवर्क सुरक्षित बना रहे। वायु सेना स्टेशन स्थिर ध्वनि तथा डाटा संचार लाइनों के माध्यम से जुड़े होते हैं जो स्पीच गोपनीयता उपकरण द्वारा सुरक्षित होते हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) एक समर्पित वायुसेना नेटवर्क (ए एफ एन ई टी) का भी प्रयोग करती है जो आई ए एफ के अन्दर वास्तविक समय आधार पर ध्वनि/डाटावीडियो संचार को सुरक्षित करने में सक्षम है। आई ए एफ के लगभग सभी स्थिर स्थानों को कवर करते हुए, 161 स्थानों में ए एफ एन ई टी पहले ही स्थापित किए जा चुके हैं। आई ए एफ के पास परिचालन संचार हेतु आवश्यकतानुसार सेवाएं प्रदान करने के लिए सहायक लिंक के तौर पर सुरक्षित उपग्रह आधारित वृहत क्षेत्र नेटवर्क (एस ए टी सी ओ एम) भी था। मंत्रालय ने आगे बताया कि ए एफ एन ई टी आई ए एफ कैम्पस के बाहर गोपनीयता प्रदान करता है तथा कैम्पस के भीतर संचार सुरक्षा हेतु सेवाएं नहीं प्रदान करता।

आई ए एफ स्थिर सिविल टेलिफोन लाइनों पर 168 स्पीच गोपनीयता उपकरण का प्रयोग करने के लिए रक्षा मंत्री द्वारा प्राधिकृत था (मई 1992)। तदनुसार, आई ए एफ

ने 1996 तथा 2002 के मध्य मेसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (मेसर्स बी ई एल) से 168 ग्राहक अंत गोपनीयता उपकरण (एस ई सी टी ई एल) प्राप्त किए। चूंकि एस ई सी टी ई एल अप्रचालित हो रहा था, वायु सेना मुख्यालय ने एस ई सी टी ई एल उपकरण को बदलने हेतु, एक के बदले एक आधार पर ₹5.29 करोड़ की कुल लागत पर मेसर्स बी ई एल से 168 एम एस डी-एस ई ई डी¹¹² उपकरण की अधिप्राप्ति हेतु एक अनुबंध किया (मार्च 2014)।

वायु सेना मुख्यालय के दस्तावेजों की लेखा परीक्षा करते समय यह पाया गया (सितंबर 2014) कि आई ए एफ ने मेसर्स बी ई एल को दिए गए तीन विभिन्न आपूर्ति आदेशों के तहत समान तकनीकी विशेषताओं वाले 127 एम एस डी-एस ई ई डी भी प्राप्त किए थे (जनवरी 2008, अगस्त 2008 व मई 2011)। आगे, 2014 में 168 एस ई सी टी ई एल उपकरण को बदलने का आकलन करते हुए, पहले खरीदे गए (जनवरी 2008 व मई 2011 के मध्य) 127 एम एस डी-एस ई ई डी उपकरणों को आई ए एफ द्वारा ध्यान में नहीं रखा गया।

परिणामस्वरूप, प्राधिकृत 168 स्पीच गोपनीयता उपकरण के विरुद्ध, आई ए एफ ने 295 (168+127) उपकरण खरीदे थे। भाषा गोपनीय उपकरण का 1992 में इनके प्राधिकरण से ही मापन नहीं किया गया था, यद्यपि आई ए पी-1503¹¹³ के अनुसार आई ए एफ को इसकी आवश्यकता का पुनर्निरीक्षण तथा समस्त प्रकार के उपकरणों के अनुसार स्केल निश्चित करने की आवश्यकता थी।

उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने बताया (फरवरी 2015) कि एम एस डी-एस ई ई डी की औपचारिक आकलन प्रक्रिया शीघ्र ही आरंभ की जाएगी। जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (जनवरी 2015) की प्रत्युत्तर में मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2015) कि 27 एम एस डी-एस ई ई डी उपकरण वायु सेना मुख्यालय एवं कमान मुख्यालय के मध्य इस्तेमाल होने वाला फैक्स पर सुरक्षित संचार प्रदान करने के लिए खरीदे गए (जनवरी से अगस्त 2008), जबकि 100 एम एस डी-एस ई ई डी-उपकरण सिविल लाइनों के

¹¹² मीडिया गोपनीयता उपकरण ग्राहक अंत कूटलेखन उपकरण

¹¹³ भारतीय प्रकाशन-1503 - मानकों के निर्धारण हेतु नियमपुस्तिका

अतिरिक्त आई ए एफ की बढ़ी परिचालन आवश्यकता के कारण ए एफ एन ई टी के लिए खरीदे गए। आगे यह बताया गया कि ए एफ एन ई टी तथा एस ए टी सी ओ एम के पास मीडिया कूटलेखन उपकरण हैं जो आई ए एफ कैम्पस के निकास बिंदु पर ध्वनि, फैक्स तथा डाटा ट्रैफिक की सुरक्षा करता है, जबकि एस ई सी टी ई एल ग्राहक उपकरण तक संचार को सुरक्षित करता है।

मंत्रालय का उत्तर तथ्य के प्रकाश में देखा जा सकता है कि ए एफ एन ई टी अनुयोजकता समर्पित तथा सुरक्षित ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्किंग पर आधारित है। ए एफ एन ई टी ध्वनि व डाटा के समस्त कूटलेखन सहित अधिकांश कूटलेखन इकाईयों (बी ई यू) हेतु पहले ही एस ए जी¹¹⁴ द्वारा वर्गीकृत किया जा चुका है। आगे लगभग समस्त स्थिर स्थानों को कवर करता। आई ए एफ के 161 स्थानों में यह लागू किया जा चुका है (सितंबर 2010)। ए एफ एन ई टी अगली पीढ़ी की तकनीक पर आधारित है, जिसके तहत दूरसंचार उपकरणों की सुरक्षा वर्गीकृत किया गया है। और भी, ए एफ एन ई टी पूरी तरह से मात्र आई ए एफ कार्मिक द्वारा ही नियन्त्रित व अभिगम्य है। इसके अतिरिक्त आई ए एफ के पास सहायक लिंक के तौर पर उपग्रह आधारित वृहत क्षेत्र नेटवर्क (एस ए टी सी ओ एम) है।

अतः, यह ध्यान में रखते हुए कि ए एफ एन ई टी व एस ए टी सी ओ एम के पास आई ए एफ परिचालन आवश्यकताओं हेतु सेवाएं प्रदान करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा मापदंड हैं, ए एफ एन ई टी के सहायक के तौर पर एम एस डी-एस ई ई डी की तैनाती का वायु सेना मुख्यालय का निर्णय अविवेकपूर्ण था। आगे आई ए एफ को वर्तमान प्राधिकारी (168) के मद्देनजर अपनी वास्तविक आवश्यकताओं का पुनरीक्षण करना चाहिए था तथा मार्च 2014 में केवल बकाया 41 (168-127) स्पीच गोपनीयता उपकरण प्राप्त करने चाहिए थे।

इस प्रकार, आई ए एफ द्वारा उनको प्राधिकृत 168 उपकरणों से अधिक 127 एम एस डी-एस ई ई डी स्पीच गोपनीयता उपकरण की खरीद के परिणाम स्वरूप ₹4 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। मई 1992 में इसकी आरंभिक अधिकरण से 22 वर्षों

¹¹⁴ वैज्ञानिक सलाहाकारी समूह कूट लेखन उपकरणों हेतु सुरक्षा मापदंड के लिए अधिकारिक अनुमति देता है।

के अंतराल के बावजूद भी आई ए एफ ने इनकी वास्तविक आवश्यकताओं का पुनरीक्षण व आकलन नहीं किया।

2.7 आसूचना प्रणाली की प्राप्ति

आई ए एफ द्वारा निर्धारित वायुयान प्लेटफॉर्म के अनुचित पहचान/विलंबित मूल्यांकन के परिणामस्वरूप नवीनतम आसूचना प्रणाली के स्थापना में विलंब हुआ। आगे प्रणाली 'सैद्धांतिक रूप में अनुमोदन' के बारह वर्षों के उपरांत अभिगृहीत किया गया तथा ₹88.70 करोड़ का व्यय करने के उपरांत सॉफ्टवेयर मामलों के साथ संतुष्ट रहा है जिससे इसके निष्पादन पर चिंता उठती है, जैसा कि सम्भावना थी। प्रणाली हेतु वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध (ए एम सी) वारंटी समाप्ति (दिसम्बर 2014) के उपरांत अभी भी सम्पन्न होना था (मई 2015)।

'जे जे' प्रणालियाँ विरोधी बलों की क्षमता तथा लामबंदी/तत्परता की स्थिति के बारे में सूचना एकत्रित करने में प्रयोग होती हैं। वायु सेना मुख्यालय (एअर एच क्यू) ने सूचना क्षमता बढ़ाने हेतु तीन 'जे जे' दो 'एफ' वायुयान के लिए तथा एक आरक्षित तौर पर, के स्थापना की आवश्यकता मंत्रालय को प्रस्तावित (जनवरी 2001) की। प्रस्ताव 'सैद्धान्तिक रूप से' रक्षा मंत्री द्वारा अनुमोदित (जुलाई 2002) किया गया।

11 विक्रेताओं को जारी (अक्टूबर 2003) प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) में 'जे जे' के लिए परिचालन आवश्यकता (ओ आर) तथा 'एफ' वायुयान की विशिष्टताएं वायु सेना मुख्यालय द्वारा निर्धारित की गईं, जिनमें से मैसर्स बी ई एल, भारत तथा मैसर्स 'वी-1' इजरायल ने प्रतिक्रिया दी। उचित प्रक्रिया के अनुपालन के उपरांत, मंत्रालय द्वारा फरवरी 2007 में मैसर्स 'वी-1' के साथ कुल लागत यूएसडी 19097135 (₹88.70 करोड़) का एक अनुबंध किया गया। अनुबंध के अनुसार, सभी तीन 'जे जे' की आपूर्ति व स्थापना फरवरी 2009 तक पूरी होनी थी।

लेखा परीक्षा में पाया गया (सितंबर 2014) कि मैसर्स 'वी-1' ने 'एफ' वायुयान का प्रारंभिक सर्वे (दिसंबर 2003) किया एवं आर एफ पी (अक्टूबर 2003) में दिये गये 'एफ' वायुयान की विद्युत शक्ति, शीतलता क्षमता एवं आयुभार क्षमता से संबंधित

सूचना के आधार पर 'एफ' पर 'जे जे' की स्थापना स्वीकार की (दिसंबर 2003)। तकनीकी मूल्यांकन समिति (टी ई सी) ने भी प्रणाली का मूल्यांकन किया (दिसंबर 2004) तथा पाया कि स्वीकृति मैसर्स 'वी-1' द्वारा प्रस्तावित प्रणाली समस्त ओ आर 'जे जे' के साथ मेल खाता था। टी ई सी ने आगे संस्तुत किया कि मैसर्स 'वी-1' द्वारा दर्शाया गया ओ आर का अनुपालन केवल पन्नों पर था और इसलिए दावे का निर्धारण स्थल पर करने की आवश्यकता थी। तदोपरांत आई ए एफ ने प्रस्तावित वायुयान अर्थात् 'एच' पर 'जे जे' प्रणाली का इज़रायल में आन साइट, परीक्षण मूल्यांकन किया तथा प्रणाली को 'एफ' वायुयान हेतु स्वीकार किया। ऐसा इस तथ्य के बावजूद था कि किसी वायुयान के महत्वपूर्ण तत्व, जैसे विद्युत शक्ति, शीतलता क्षमता तथा समस्त भार वाहक क्षमता अलग-अलग वायुयानों में भिन्न होती है। टी ई सी द्वारा स्वीकार्यता साथ ही साथ फील्ड मूल्यांकन परीक्षण के आधार पर मंत्रालय ने 'एफ' वायुयान हेतु 'जे जे' की अधिप्राप्ति हेतु एक अनुबंध सम्पन्न किया (फरवरी 2007)।

अनुबंध में आई ए एफ को 'एफ' नामक वायुयान के निष्पादन संबंधी विस्तृत सूचना दिए जाने की आवश्यकता थी। वायुयान की विस्तृत सूचना देते समय (मई 2007) आई ए एफ ने पाया कि 'एफ' वायुयान की विद्युत शक्ति, शीतलता क्षमता तथा समस्त भारवाहक क्षमता इसके पुराने होने के कारण 'जे जे' की स्थापना के लिए उपयुक्त नहीं थी। वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय को परामर्श दिया (जुलाई 2007) कि 'जे जे' की उन्नत क्षमताओं का 'एफ' वायुयान पर इसकी सीमाओं के कारण पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जाएगा।

वायुसेना मुख्यालय ने मंत्रालय को 'एफ' से 'जी' में प्लेटफॉर्म परिवर्तन करने का प्रस्ताव दिया (सितंबर 2007) ताकि प्रस्तावित 'जे जे' की उन्नत क्षमताओं के दोहन किया जासके। परिणामतः जनवरी 2012 की संशोधित स्थापना कार्य क्रम योजना के साथ 'एफ' के स्थान पर 'जी' पर 'जे जे' की स्थापना हेतु, बिना वित्तीय निहितार्थ के आई ए एफ द्वारा मैसर्स 'वी-1' के साथ जनवरी 2009 में अनुबंध का संशोधन हस्ताक्षरित किया गया।

लेखा परीक्षा में देखा गया (सितम्बर 2014) कि 'एफ' की उपयुक्त वायुयान प्लेटफॉर्म के रूप में अनुचित पहचान तथा इसके बाद उसी का 'जी' के साथ परिवर्तन के

परिणामस्वरूप 'जे जे' की स्थापना में विलंब हुआ (अप्रैल 2012) जिसकी स्थापना मूल रूप से फरवरी 2009 में की जानी योजित थी। आगे आई ए एफ द्वारा हार्डवेयर के साथ-साथ सॉफ्टवेयर से सम्बन्धित बड़ी संख्या में त्रुटियों के कारण इस के स्थापना के समय से ही दोनों 'जी' वायुयान पर 'जे जे' प्रणाली का निष्पादन संतोषजनक नहीं पाया गया (जुलाई 2014)। तीन समय सेवा यूनिट (टी एस यू)¹¹⁵ अप्रैल 2014 से ही बिल्कुल अप्रयोज्य रहे जो परिचालनात्मक वायुयान की उपलब्धता घटा कर एक कर दी थी।

वायु मुख्यालय ने बताया (दिसम्बर 2014) की टी ई सी स्तर पर प्रारंभिक सर्वे के दौरान (दिसम्बर 2003) 'जे जे' 'एफ' वायुयान पर आरोहण हेतु उपयुक्त पाया गया। यद्यपि, पोस्ट-कॉन्ट्रैक्ट सर्वे के दौरान 'एफ' वायुयान की विद्युत शक्ति, शीतलता क्षमता तथा समस्त भारवाहक क्षमता वायुयान के प्राचीन होने तथा सतत परिचालनात्मक दोहन के कारण उपयुक्त नहीं पाये गये।

वायुसेना मुख्यालय का उत्तर, इस तथ्यों को ध्यान में रखते हुए कि 'जे जे' हेतु परिचालनात्मक आवश्यकताएं (ओ आर) भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) द्वारा तैयार की गई थीं तथा प्रणाली का मूल्यांकन भी उनके द्वारा किया गया था, स्वीकार्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, अक्टूबर 2003 में आर एफ पी के स्थापना से पूर्व 'एफ' वायुयान पर 'जे जे' की स्थापना हेतु विशिष्टताएँ आई ए एफ द्वारा निश्चित की गई थीं तथा प्रणाली के तकनीकी साथ ही साथ फील्ड मूल्यांकन के उपरांत 'एफ' प्लेटफॉर्म उपयुक्त पाया गया था जो मैसर्स 'वी-1' के साथ अनुबंध करने के पूर्व, आई ए एफ दल द्वारा भी किया गया (सितंबर 2005)।

जारी ड्राफ्ट पैरा के उत्तर में (मार्च 2015) वायुसेना मुख्यालय ने बताया (मई 2015) कि एच ए एल द्वारा 'एफ' वायुयान पर प्रदत्त इनपुट तथा वायुयान नियमपुस्तिकाओं में दी गई विशिष्टताओं के आधार पर 'एफ' प्लेटफॉर्म का प्रारंभिक सर्वे आई ए एफ, एच ए एल तथा मैसर्स 'वी-1' द्वारा संयुक्त रूप से किया गया। आगे फील्ड मूल्यांकन परीक्षण इस मान्यता के साथ किया गया कि ओ ई एम यानि मैसर्स 'वी-1', जिसे अपने

¹¹⁵ टाईम सर्वर यूनिट - 'जे जे' के बूटिंग हेतु अति आवश्यक घटक है।

टेक्नो-कामर्शियल प्रस्ताव के प्रस्तुति के पूर्व वायुयान सर्वे में भाग लिया था, ने पुष्टि किया था कि उनकी प्रणाली वायुयान पर स्थापित की जा सकती थी। वायुसेना मुख्यालय ने यह भी बताया था कि वायुयान के निष्पादन से संबंधित आई ए एफ के निष्कर्ष (जुलाई 2007) वायुयान के वास्तविक निष्पादन पर आधारित थे जो कि वायुयान नियम पुस्तिकाओं में दी गई विशेषताओं तथा एच ए एल द्वारा प्रदत्त सूचना से महत्वपूर्ण रूप से कम पाए गए। 'जी' पर स्थापित 'जे जे' के असंतोषप्रद निष्पादन के संबंध में लेखा परीक्षा आपत्ति को स्वीकार करते हुए, वायु मुख्यालय ने बताया (मई 2015) कि स्थिति विगत छः माहों के दौरान सुधर गई थी तथा टाइम सेवा यूनिट (टी एस यू) की त्रुटियाँ केवल अस्थायी सीमा के लिए लगायी गई थी क्योंकि मैसर्स 'वी-1' द्वारा नवीन टी एस यू आपूरित किए गये थे जिसका भी परीक्षण किया जा रहा था।

मंत्रालय ने वायु सेना मुख्यालय के उत्तर को दोहराया (सितम्बर 2015) तथा आगे कहा कि मैसर्स 'वी-1' ने अंतरिम समाधान मुहैया करा दिया तथा टी एस यू को नजरअंदाज कर दिया। मंत्रालय ने यह भी कहा कि टी एस यू के नवीन रूपान्तर का परीक्षण अधूरा था तथा इसका व्यवहार्य समाधान मुहैया कराने में लगभग तीन महीने लगेंगे। मंत्रालय ने यह भी कहा कि वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध मामला अनुबंध हस्ताक्षर के अंतिम चरण में था तथा मैसर्स 'वी-1' के विशेषज्ञ वारंटी खत्म होने के बावजूद भी उपवब्ध थे जो कि यह सुनिश्चित करता है की तन्त्र रूप से प्रचालनात्मक स्थिति में था।

मंत्रालय का उत्तर समस्या को अस्थायी हलप्रदान करने की तरह था। तथ्य यह है कि एक भिन्न वायुयान प्लेटफॉर्म (अर्थात 'एच') पर 'जे जे' प्रणाली के फील्ड मुल्यांकन (सितम्बर 2005) की वायु सेना मुख्यालय की स्वीकृति तथा पहचाने गए 'एफ' वायुयान के वास्तविक निष्पादन के पोस्ट अनुबंध मुल्यांकन (जुलाई 2007), ने अनुबंध संशोधन (फरवरी 2009) अनिवार्य बना दिया तथा परिवर्तित वायुयान प्लेटफॉर्म ('जी') पर आधुनिकतम इंटेलेजेंस प्रणाली के अधिष्ठापन में दो से तीन वर्षों के विलंब का कारण बना। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय का उत्तर (सितम्बर 2015) कि 'जे जे' स्थापना से ही निरन्तर सॉफ्टवेयर एवं हार्डवेयर त्रुटियों को झेल रहा था, जो ₹88.70 करोड़ के व्यय से प्राप्त किए तन्त्र का संभावित उपयोग किए जाने पर प्रश्न चिन्ह लगाता है।

2.8 रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण में स्वेच्छाचारी योजना

बिना कोई खराबी/विकृति की पहचान किये पूर्व पुनः सतहीकरण के तीन वर्ष के अन्दर रनवे के नये बड़े हुए भाग का पुनः सतहीकरण स्वेच्छाचारी था जो कार्य करने में कर्मठता की कमी दर्शाता था तथा इसलिए परिणामतः ₹1.48 करोड़ का अविवेकपूर्ण व्यय हुआ। यह सक्षम वित्तीय प्राधिकारी यानि एम ओ डी से अनुमोदन प्राप्त किये बिना भी किया गया।

वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस), बीदर के दो रनवे¹¹⁶ जिनकी संख्या 02/20 तथा 08/26¹¹⁷ हैं और निर्माण 1942 में हुआ था। नक्शे के अनुसार दोनों रनवे एक दूसरे को पार करते हैं। बीदर हवाई क्षेत्र के विशेष ढंग के कारण दोनों रनवे पूरे वर्ष प्रयोग किए जाते हैं। अधिष्ठापन (नवम्बर 2007) के दौरान उन्नत जेट ट्रेनर (ए जे टी) की आवश्यकता को पूरा करने के लिए इन दोनों रनवे ₹32.10 करोड़ की लागत पर क्रमशः नवम्बर 2007 तथा मार्च 2008 में बढ़ाये¹¹⁸ गये।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) कि रनवे 02/20 तथा 08/26 की अन्तिम पुनः सतहीकरण क्रमशः 1999-2000 तथा 2010-11 में किया गया था। आगे भू-इंजीनियरिंग तथा सामग्री जांच की रिपोर्ट (जुलाई 2007) तथा अधिकारी बोर्ड (बी ओ ओ) की सिफारिशों (अगस्त 2008) के आधार पर, रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) ने ₹41.68 करोड़ की अनुमानित लागत पर रनवे 02/20 के पुनः सतहीकरण का कार्य समापन की संभावित तिथि/(पी डी सी) 104 सप्ताह (जून 2012) के साथ संस्वीकृत किया था (जून 2010)। यद्यपि इस कार्य क्षेत्र में दोनों रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण शामिल नहीं था। कार्य की निविदा स्वीकार कर ली गई (सितम्बर 2011) तथा मुख्य अभियंता (ए एफ) बेंगलूरु ने ₹35.75 करोड़ की राशि के लिए एक अनुबंध करार (सी ए) किया (सितम्बर 2011)। सी ए के अनुसार कार्य नवम्बर 2011 में शुरू किया जाना तथा दिसम्बर 2013 तक पूरा किया जाना अपेक्षित था।

¹¹⁶ रनवे को 01 और 36 के बीच संख्यांकित किया गया है। यह संख्या रनवे के शीर्ष को दर्शाती है। चूंकि सामान्यतः रनवे दो दिशाओं में प्रयोग किए जाते हैं, अतः उसकी एक दूसरी संख्या भी होगी।

¹¹⁷ 08/26 मुख्य रनवे है तथा 02/20 दूसरा रनवे है।

¹¹⁸ 02/20x2687.90 मी. तथा 08/26x663.24 मी.

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा (जुलाई 2014) कि रनवे 02/20 पर पुनः सतहीकरण का कार्य शुरू होने (नवम्बर 2011) के पश्चात, ए एफ एस, 'एस-25' ने अनुबंध के विपथन¹¹⁹ के रूप में यह औचित्य देते हुए ₹1.55 करोड़ की लागत पर रनवे 08/26 तथा 02/20 के विस्तारित भागों पर भी पुनः सतहीकरण का प्रस्ताव रखा (जनवरी 2012) कि यदि उन्हें अब छोड़ दिया गया तो उन पर फिर बाद में अलग से पुनः सतहीकरण करनी पड़ेगी जिससे वायुयान का विस्थापन होगा जिसके कारण उड़ान प्रचालन प्रभावित होगा और इससे निष्फल व्यय होगा। मुख्य अभियंता ने विपथन कार्य के लिए सिद्धान्ततः अनुमोदन प्रदान कर दिया (मार्च 2012)। रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण का कार्य सेना इंजीनियर सेवा (एम ई एस) द्वारा ₹1.55 करोड़ की अनुमानित लागत के विरुद्ध ₹1.48 करोड़ का व्यय करते हुए पूरा किया गया (अप्रैल 2012)।

लेखापरीक्षा ने देखा (जुलाई 2014) कि रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण निम्नलिखित बातों के मद्देनजर उचित नहीं था:-

- (क) दोनों रनवे के विस्तारित भाग के लिए अतिरिक्त कार्य क्षेत्र की आवश्यकता न तो सिफारिश के समय (मार्च 2009) रनवे पर पुनः सतहीकरण के कार्य के निर्धारण हेतु आयोजित अधिकारी बोर्ड¹²⁰ की बैठक (अगस्त 2008) में विचार विमर्श किया गया था और न ही रनवे 2/20 पर पुनः सतहीकरण के कार्य की संस्वीकृति के समय सी एफ ए अर्थात् रक्षा मंत्रालय द्वारा उसका अनुमोदन किया गया था (जून 2010)। इस प्रकार, रनवे 2/20 की पुनः सतहीकरण हेतु प्रारंभिक योजना किसी विशेष उद्देश्य के लिए बनायी गई थी तथा जो व्यापक नहीं थी।
- (ख) दूसरे रनवे यानि 08/26 के विस्तारित भाग के पुनः सतहीकरण की ए.एफ.एस, एस-25 द्वारा भी न्यायोचित ठहराया गया तथा अनुमोदित किया गया फिर भी 08/26 का रनवे पुनः सतहीकरण के लिए नहीं लिया गया था।

¹¹⁹ एक अनुबंध के अन्तर्गत कार्यों के निष्पादन के दौरान आर एम ई एस के पैरा 435 के अनुसार विपथन सामग्री सुधार के लिए लिया जा सकता है।

¹²⁰ एम ई एस तथा वायु सेना के प्रतिनिधियों को शामिल करते हुए

- (ग) ई-इन-सी ब्रांच, सेना मुख्यालय द्वारा जारी क्षेत्रीय खड़जा प्रबंधन प्रणाली (ए एफ पी एम एस) के अनुसार, विद्यमान डिजाईन विश्लेषण 20 वर्ष के ढाँचागत खड़जा जीवन का ध्यान रखता है। दोनों रनवे 2007-08 के दौरान विस्तारित किए गए थे और रनवे 08/26 का 2010-11 में पुनः सतहीकरण किया गया तथा जनवरी 2012¹²¹ जब इन पर परत बिछाने का प्रस्ताव किया गया रनवे के विस्तारित भागों पर कोई दोष/क्षय नहीं देखा गया था।
- (घ) जैसा कि आई ए पी - 2501 के पैरा 20 अध्याय V के अनुबंध 'सी' के अन्तर्गत अपेक्षित है, कार्य शुरू करने से पूर्व विस्तारित भाग के निष्पादन एवं दृढ़ता पर भू-इंजीनियरिंग तथा सामग्री जांच विंग (एस ई एम टी) की कोई राय नहीं ली गई थी।
- (ङ) सी डब्ल्यू ई एवं सी ई को प्रस्ताव प्रेषित (फरवरी 2012) करते समय दुर्ग अभियन्ता (जी ई) ने इंगित किया कि उसके कार्यालय ने यह मानकर कि अतिरिक्त कार्य के लिए ए आई पी (सिद्धांततः संस्वीकृति) सक्षम इंजीनियर प्राधिकारी द्वारा प्रदान कर दी जाएगी, कार्य पहले ही शुरू कर दिया था। एम ई एस ने अनुपूरक अनुमान तैयार किए बिना तथा सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) से अनुमोदन प्राप्त किए बिना जैसा कि एम ई एस नियमावली के पैरा 140 में अपेक्षित है जिसमें यह अनुबद्ध है कि यदि मानकों अथवा स्थापनाओं के संशोधन अथवा अन्य प्रशासनिक कारणों की वजह से अगर बदलाव या परिवर्धन आवश्यक है एक अनुपूरक अनुमान तैयार किया जाएगा तथा समस्त कार्य (मूल तथा अनुपूरक अनुमान दोनों) का प्रशासनिक अनुमोदन सी एफ ए द्वारा प्रदान किया जाएगा, रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण का कार्य (संस्वीकृति कार्य के अतिरिक्त) शुरू कर दिया (जनवरी 2012)। ऐसे मामलों में प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान करते समय, सी एफ ए यह प्रमाणित करेगा कि अनुपूरक अनुमान केवल प्रशासनिक कारणों की वजह से आवश्यक हुआ है।

¹²¹ ए एफ एस, बीदर ने रनवे के विस्तारित भागों पर परत बिछाने का प्रस्ताव जनवरी 2012 में किया था।

लेखापरीक्षा आपत्ति के उत्तर में (जुलाई 2014), सहायक दुर्ग अभियंता (ए एफ), 'एस-25' ने इस बात की पुष्टि करते हुए (अगस्त 2014) कि प्रस्ताव के समय (जनवरी 2012), रनवे के विस्तारित भाग पर कोई खराबी नहीं देखी गई थी, स्पष्ट किया कि एस ई एम टी की राय आवश्यक नहीं समझी गई थी क्योंकि उन्हीं विनिर्देशनों का कार्य रनवे के उसी मुख्य भाग पर पहले किया गया था। आगे यह कहा गया कि रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण आई ए एफ की प्रचालन आवश्यकता के कारण था जैसा कि एच क्यू टी सी/एम ई एस को वायु सेना अधिकारियों द्वारा प्रस्तावित किया गया (जनवरी 2012) और कार्य विपथन, होने के कारण मुख्य अभियंता, वायु सेना (सी ई, ए एफ) बेंगलूरू द्वारा अनुमोदित किया गया (मार्च 2012)। तीन वर्ष के अन्दर रनवे के विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण के संबंध में, मुख्यालय प्रशिक्षण कमान, आई ए एफ ने कहा (फरवरी 2015) कि कार्य के क्षेत्र में विपथन इस लिए अनिवार्य हुआ ताकि बाद की अवस्था में उड़ान प्रचालन तथा उच्च तीव्रता उड़ान प्रचालनों तथा कार्यात्मक संकट के कारण भी लम्बी अवधि के लिए प्रभावित नहीं हो सके। कमान ने आगे कहा कि मात्रा स्कल मद के 25 प्रतिशत तथा समग्र राशि के 10 प्रतिशत बढ़ाने की दशा में सीएफए की पूर्व संस्वीकृति आवश्यक होगी। अतः इस मामले में सी एफ ए की पूर्व संस्वीकृति आवश्यक नहीं थी।

निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनजर उत्तर तर्कसंगत नहीं हैं:

- (I) रनवे 08/26 तथा 02/20 के विस्तारित भागों पर साथ-साथ पुनः सतहीकरण के संबंध में वायु सेना का उचित बताना भ्रम में डालने वाला है क्योंकि दोनों रनवे एक दूसरे को क्रॉस करते हैं क्योंकि उनकी बनावट एक्स आकार में है। इसलिए दूसरे रनवे पर जब भी पुनः सतहीकरण की जाती है, पहले रनवे के प्रचालनों को भी प्रभावित करेगी। ऐसी स्थिति में कार्यक्रम से काफी पहले इस तर्क पर दूसरे रनवे के विस्तार पर पुनः सतहीकरण का प्रस्ताव तर्कपूर्ण नहीं है कि उसके बाद के प्रचालन प्रभावित होंगे और इससे यह पता चलता है कि योजना तदर्थ थी।
- (II) रनवे के नए विस्तारित भाग का पुनः सतहीकरण 2010-11 में इसकी समाप्ति के तीन वर्ष के अंदर बिना किसी कमी/खराबी की सूचना के अनुचित था और ढांचागत खड़जा जीवन काल की सामान्य अवधि बीस वर्ष के भी विपरीत था।

(III) सैन्य इंजीनियर सेवा (आर एम ई एस) की नियमावली के पैरा 435 में 'विपथनों' की परिभाषा स्पष्ट रूप से दी गई और उल्लेख करती है कि सामग्री सुधार केवल 'अनुबंध के अन्तर्गत कार्यों' के लिए ही प्राधिकृत है। जैसा कि सी ई ए एफ, बेंगलुरु ने अनुबंध के वर्तमान कार्य के क्षेत्र के अन्तर्गत रनवे 02/20 एवं 08/26 (एक भिन्न रनवे) के विस्तारित भागों पर पुनः सतहीकरण के कार्य को शुरू करते समय रनवे 02/20 पर पुनः सतहीकरण के कार्य हेतु अनुबंध किया जाना (सितम्बर 2011) विपथन नहीं था। परन्तु मूल संस्वीकृतिदाता प्राधिकारी अर्थात् रक्षा मंत्रालय के अनुमोदन के बिना अतिरिक्त/नए कार्य का कार्यान्वयन था जैसा कि एम ई एस नियमावली के पैरा 140 (ऊपर उप पैरा ई पर संदर्भित) के अन्तर्गत अपेक्षित है।

इस प्रकार, बिना किसी कमी / खराबी के सूचना के पहले पुनः सतहीकरण के तीन वर्ष के अन्दर रनवे के नए विस्तारित भाग पर पुनः सतहीकरण की योजना स्वेच्छाचारी थी जो कार्य करने में उचित कर्मठता की कमी दर्शाती थी और इसलिए परिणामतः ₹1.48 करोड़ का अविवेकपूर्ण व्यय हुआ। सक्षम वित्तीय प्राधिकारी यानि एम ओ डी से अनुमोदन प्राप्त किये बिना भी यह किया गया।

2.9 कम्प्रेसर वर्किंग फ्लूड की गलत प्राप्ति

वायु सेना मुख्यालय की ओर से ₹2.52 करोड़ मूल्य के कम्प्रेसर वर्किंग फ्लूड की अपेक्षित अंतर के साथ आपूर्ति आदेश न दिए जाने में विफलता से इसकी जीवन काल की समाप्ति।

प्रावधान की भारतीय वायु सेना नियमपुस्तिका में अनुबन्धित है कि जल्दी खराब हो जाने वाली तथा सीमित जीवन काल वाली मर्दों के मामले में, मांग पत्र में दर्शाई गई सुपुर्दगी ऐसे अपेक्षित अंतर के साथ होनी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उनके जीवन काल तथा उपयोगिता के समापन से पूर्व आपूरित मात्रा को सम्भावित रूप से प्रयोग कर लिए जाए।

कम्प्रेसर वर्किंग फ्लूड (सी डब्ल्यू एफ) का प्रयोग रूस में निर्मित सतही ऑक्सीजन वाहनों के बूस्टर कम्प्रेसर में किया जाता है, जिसका ज्यादातर प्रयोग रूसी मूल के लड़ाकू/परिवहन वायुयान द्वारा किया जाता है।

भंडारण निदेशालय, वायु सेना मुख्यालय (एअर एच क्यू) ने जुलाई 2008 में 'सी' वायुयान हेतु प्रयुक्त सतही ऑक्सीजन वाहनों के लिए 57 माह की आवश्यकता हेतु 390 लीटर (720 कि.ग्रा. के समतुल्य) फ्लूड की अधिप्राप्ति हेतु मांगपत्र प्रस्तुत किया। मांगपत्र के आधार पर, अधिप्राप्ति निदेशालय (विदेशी अधिप्राप्ति विंग) वायु सेना मुख्यालय ने तीन विदेशी फर्मों¹²² को निविदा जारी किया (अगस्त 2008) जिसमें से मैसर्स 'वी-4', रूस ने यू एस डी 577029 (₹2.52 करोड़¹²³) की राशि उद्धृत की (अक्टूबर 2008) तथा निम्नतर (एल 1) पाई गई। उद्धरण प्रस्तुत करने के समय पर, फर्म ने उल्लेख किया कि फ्लूड की अधिपत्रित भंडारण अवधि निर्माण तिथि से एक वर्ष थी।

वायु सेना मुख्यालय ने यू एस डी 577029 (₹2.52 करोड़) की लागत पर 390 लीटर फ्लूड की आपूर्ति हेतु फर्म के साथ अनुबंध सम्पन्न किया (अप्रैल 2009)। तथ्य को जानने के बावजूद कि फ्लूड का जीवन काल निर्माण की तिथि से मात्र एक वर्ष था, वायु सेना मुख्यालय ने अनुबंधित प्रावधानों की अनदेखी की तथा आई ए एफ की आवश्यकताओं के अनुसार फ्लूड की अपेक्षित अंतर के साथ आपूर्ति हेतु अनुबंध में शर्त नहीं लगाई। नवम्बर 2009 में फर्म द्वारा फ्लूड की सम्पूर्ण मात्रा (390 लीटर) आपूरित की जो जुलाई 2009 के दौरान निर्मित होना बताया गया था। इस प्रकार आपूरित फ्लूड का शेष जीवन काल मात्र आठ माह ही था (जुलाई 2010 तक)।

सी डब्ल्यू एफ के नमूने परीक्षण हेतु प्रयोगशाला मैसर्स एवी ऑयल इंडिया, फरीदाबाद को भेजे गए (अप्रैल 2010) तथा उसके बाद (मार्च 2011) अन्य प्रयोगशाला कंट्रोलरेट ऑफ क्वालिटी एश्योरेन्स (पेट्रोलियम उत्पाद), कानपुर को 'वाई' उपकरण डिपो (ई डी) ए एफ द्वारा जो उनका भंडार संग्रह डिपो है, जीवन काल अवधि के निर्धारण हेतु भेजे गए।

¹²² मैसर्स 'वी-4' रूस, मैसर्स 'वी-8' यूके तथा मैसर्स 'वी-9' रूस

¹²³ 1 यू एस डी = ₹43.75

क्योंकि ये दोनों प्रयोगशालाएँ पूरी विशिष्टताओं के परीक्षण हेतु जाँच सुविधाओं से रहित थी, उनके परीक्षण परिणाम (क्रमशः फरवरी 2011 तथा मई 2011 में प्राप्त) अनिर्णायक रहे।

मंत्रालय को जारी (जून 2013) ड्राफ्ट पैरा के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने बताया (सितंबर 2013) कि श्रेणी 'सी'¹²⁴ के रूप में भंडार में रखे 379 लीटर फ्लूड का श्रेणी 'बी' में उन्नयन किया गया था (जुलाई 2013) तथा रूस से प्राप्त विद्यमान ऑक्सीजन उत्पादक वाहनों को बनाए रखने हेतु यूनिटों को जारी किए गए थे (जुलाई 2013)।

वायु सेना मुख्यालय के उत्तर से यह भी देखा गया (सितंबर 2013) कि सी डब्ल्यू एफ का नमूना मैसर्स एवी ऑयल इंडिया (पी) लिमिटेड द्वारा पुनः परीक्षित किया गया (जून 2013)। यद्यपि फर्म ने यूनिट ('वाई' उपकरण डिपो,¹²⁵ ए एफ) को उत्पाद विशिष्टता मानक की पुष्टि की, किंतु फर्म की परीक्षण रिपोर्ट सी डब्ल्यू एफ की संशोधित भंडारण अवधि को इंगित नहीं करता। तथापि, वायु सेना मुख्यालय ने 12 माह (अर्थात् जुलाई 2014 तक) की अस्थायी जीवन काल प्रदान किया (जुलाई 2013)। लेखा परीक्षा ने आगे पता किया (नवंबर 2014) कि किस प्रकार आई ए एफ ने सी डब्ल्यू एफ के परीक्षण के नियत कार्य हेतु मैसर्स एवी ऑयल इंडिया (पी) को उनकी प्रयोगशाला में सम्पूर्ण परीक्षण सुविधाओं के न होने पर दायित्व सौंपा। लेखा परीक्षा प्रश्न के उत्तर में, वायु सेना मुख्यालय ने उल्लेख किया (जनवरी 2015) कि मैसर्स एवी ऑयल, यद्यपि सी डब्ल्यू एफ का आपूर्तिकर्ता नहीं था, ने व्यक्तिगत सम्पर्क के आधार पर नमूनों की जाँच की तथा फर्म द्वारा दिए गये निर्णय के आधार पर एक वर्ष के अस्थायी जीवन काल के साथ उत्पाद के प्रयोग की अनुमति दी गयी।

लेखा परीक्षा ने सी डब्ल्यू एफ के जीवन काल के विस्तार में मैसर्स एवी ऑयल इंडिया (पी) लिमिटेड की सक्षमता को सुनिश्चित करने हेतु डी जी ए क्यू ए¹²⁶ से संपर्क किया

¹²⁴ ईंधन की स्थिति श्रेणी 'ए' नवीन तथा ताजा, श्रेणी 'बी' शीघ्र पुनः जारी करने हेतु व्यवहार्य तथा श्रेणी 'सी' क्रायात्मक परीक्षण के बाद व्यवहार्य हो विषय के रूप में श्रेणी बद्ध हैं।

¹²⁵ 'वाई' उपकरण डिपो देवलाही भारतीय वायु सेना के ईंधन, तेल तथा ल्यूब्रिकेंट मर्चें हेतु स्टॉक धारक डिपो है।

¹²⁶ वायुयान संबंधी गुणवत्ता आश्वासन का महानिदेशालय

(मार्च 2015)। उत्तर में, डी जी ए क्यू ए ने बताया (अप्रैल 2015) कि मैसर्स एवी ऑयल (पी) लिमिटेड आयातित सी डब्ल्यू एफ अथवा सैन्य उपयोग हेतु अभिप्रेत किसी अन्य भंडार के जीवन काल को बढ़ाने के लिए प्राधिकृत नहीं है। यह भी कहा गया कि सी डब्ल्यू एफ के जीवन काल को परिभाषित करने तथा इसका जीवन काल के विस्तार हेतु आदेशपत्र मात्र ओ ई एम के पास निहित है। डी जी ए क्यू ए ने आगे बताया कि जीवन काल का विस्तार परिभाषित जीवन काल के समापन तिथि से की जा सकती है और न कि पुनः परीक्षण की तिथि से।

390 लीटर में से, जुलाई 2013 तक अर्थात् इसके निर्माण से चार वर्षों के भीतर सी डब्ल्यू एफ का मात्र 11 लीटर प्रयोग किया जा सका तथा ₹2.45 करोड़ मूल्य का 379 लीटर (700 कि. ग्रा. के समतुल्य) स्टॉक में रखा था।

लेखा परीक्षा ने एकीकृत भौतिक प्रबंधन ऑनलाइन प्रणाली (आई एम एम ओ एल एस) से खपत नमूने का विश्लेषण भी किया एवं पाया (मई 2015) कि लेखा परीक्षा जाँचों के उपरांत आई ए एफ ने 2014 में सी डब्ल्यू एफ का सीमा से अधिक प्रयोग किया जैसा नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.11 - सी डब्ल्यू एफ की वर्षानुसार खपत

क्र. स.	वर्ष	कुल प्रयुक्त सी डब्ल्यू एफ (लीटर में)
1	2009	शून्य
2.	2010	19*
3.	2011	14*
4.	2012	शून्य
5.	2013	34*
6.	2014	291

* पूर्व स्टॉक से प्रयोग की संभावना

लेखा परीक्षा ने सी डब्ल्यू एफ के वास्तविक प्रयोग को सुनिश्चित करने हेतु तीन वायु सेना स्टेशन (ए एफ एस) (आठ ए एफ एस में से), जिन्हे वायु सेना मुख्यालय द्वारा सी डब्ल्यू एफ जारी किए गए थे, के अभिलेखों/दस्तावेजों की जाँच की (जून 2015) तथा परिणाम निम्न प्रकार है:-

1. **'डब्ल्यू-15' विंग, ए एफ:-** 'वाई' ई डी, ए एफ से सी डब्ल्यू एफ की कुल मात्रा 109.105 लीटर (अप्रैल 2013 में 30 लीटर व जुलाई 2013 में 79.105 लीटर) प्राप्त की गई। 109.105 लीटर की पूरी मात्रा ए एफ एस द्वारा 'कम्प्रेसर ऑयल सर्वो 68' के स्थान पर स्वदेशीय वायु कम्प्रेसर ट्रॉली (ए सी टी) पर प्रयोग किया गया (जून 2014 से फरवरी 2015 तक)।

लेखा परीक्षा में पाया गया कि ए एफ एस द्वारा 109.105 लीटर की समग्र मात्रा का प्रयोग उसके प्राप्ति के एक वर्ष के अंतराल के उपरांत किया गया था जो दर्शाता है कि यूनिट को सी डब्ल्यू एफ की आकस्मिक आवश्यकता नहीं थी तथा इसका उपयोग लेखा परीक्षा जाँच के पश्चात् किया गया। आगे 'कम्प्रेसर ऑयल सर्वो 68,' जिसके स्थान पर सी डब्ल्यू एफ का प्रयोग किया जा रहा था बहुत ही सस्ते दरों पर (₹64,615 प्रति लीटर सी डब्ल्यू एफ के विपरीत ₹152.46 प्रति लीटर) स्वदेशीय उपलब्ध था।

2. **'डब्ल्यू-16' ए एफ:-** 'वाई' ई डी ए एफ द्वारा 'डब्ल्यू-16' विंग ए एफ एस को नवंबर 2009 से जून 2015 तक की अवधि के दौरान सी डब्ल्यू एफ की 190 लीटर की पूरी मात्रा जारी की जा चुकी थी।

लेखा परीक्षा ने यद्यपि पाया (जून 2015) कि 190 लीटर सी डब्ल्यू एफ में से 52 लीटर 'डब्ल्यू-16' विंग द्वारा इसकी¹²⁷ लॉजर यूनिटों¹²⁸ को जारी किया गया। जिनके पास रूस में निर्मित ए स वी नहीं थे।

3. **'डब्ल्यू-17' विंग ए एफ:-** ए एफ एस ने सूचित किया (जून 2015) कि यद्यपि उनके द्वारा 'वाई' ई डी ए एफ से जारी 25 लीटर सी डब्ल्यू एफ की कोई मांग नहीं रखी गई (जुलाई 2013)। जिसमें से 2.5 लीटर नमूना परीक्षण हेतु मैसर्स एवी ऑयल फरीदाबाद को भेजा गया (अप्रैल 2015) व शेष 22.5 लीटर

¹²⁷ लॉजर यूनिट परिचालन कार्य हेतु स्वतंत्र यूनिट हैं, यद्यपि ये लॉजर यूनिट प्रशासनिक सहयोग हेतु संबंधित विंगों पर निर्भर करती हैं।

¹²⁸ 'डब्ल्यू' ट्रांसपोर्टेबल रडार इकाई, पावर प्लांट, फ्लाइंग स्टोर, 7 रणनीति एवं वायु सेना युद्ध विकास स्थापना (7 टेरा आर एस बी एन), 24025/ आकाश/मिसाइल स्कवाड्रान इत्यादि।

टी ए सी डी ई¹²⁹ ए एफ को जारी किया गया (जून 2015)। ए एफ एस ने आगे कहा (जून 2015) कि यूनिट सी डब्ल्यू एफ के प्रयोग की संभावना को खोज रही थी क्योंकि उनके पास कोई वाहन नहीं था जिस पर सी डब्ल्यू एफ का प्रयोग किया जा सके।

इस प्रकार, आई ए एफ अपेक्षित अंतर के साथ 390 लीटर सी डब्ल्यू एफ एक वर्ष के जीवन काल के साथ की आवश्यकता को परखने में उचित कर्मठता दिखाने में निष्फल रहा। फलस्वरूप जुलाई 2013 तक अर्थात् निर्माण के चार वर्षों तक मात्र 11 लीटर प्रयोग किया। नवंबर 2009 से ₹2.45 करोड़ मूल्य का शेष 379 लीटर सी डब्ल्यू एफ भंडारण में था तथा वर्ष 2014 में इसकी 291 लीटर (अर्थात् 76.78 प्रतिशत) जारी/अत्यधिक प्रयोग उत्तर चिंतन तथा जिस उद्देश्य के लिए इसका आयात किया गया के बजाय अन्य उद्देश्य के लिए था।

2.10 निम्न स्तरीय परिवहनीय रडार के प्रवर्तन में असाधारण विलंब

आई ए एफ द्वारा वायु रक्षा निगरानी की गंभीर आवश्यकताओं की संभावित स्थिति के विषय में सोचकर (1998) जो कि 37 निम्न स्तरीय परिवहनीय रडार (एल एल टी आर) के माध्यम से की जानी थी तथा ₹454.48 करोड़ का व्यय करने के बावजूद 19 एल एल टी आर की आपूर्ति में अत्यधिक विलंब के कारण विगत 17 वर्षों से अधूरा रहा। यहाँ तक कि प्रथम एल एल टी आर अब तक प्रवर्तित नहीं किया गया (जून 2015), जिसके फलस्वरूप शत्रुपक्षीय निम्न स्तरीय अंतर्प्रवेश को पहचानने की वायु रक्षा निगरानी क्षमता के साथ समझौता किया।

1982 में निगरानी रडारों की आवश्यकता की समीक्षा करते हुए, आई ए एफ द्वारा यह आकलन किया गया कि भविष्य में अधिकांश हवाई हमले आश्चर्य का अंश बनाए रखने हेतु निम्न स्तर पर होंगे। निम्न स्तरीय परिवहनीय रडार (एल एल टी आर) निम्न स्तर पर संचालित वायु खतरों के विरुद्ध रक्षा प्रदान करता है तथा वायु रक्षा खोज केंद्र (ए डी डी सी) को नियंत्रित करने हेतु 'पुर्व चेतावनी' भी प्रदान करता है।

जनवरी 1998 में रक्षामंत्री ने 'सैद्धांतिक रूप में' 37 एल एल टी आर की दो चरणों अर्थात् 19 एल एल टी आर नौवी योजना (1997-2002) में तथा शेष 18 एल एल टी आर दसवीं

¹²⁹ रणनीति तथा वायु लड़ाई विकास स्थापना

योजना (2002-2007) में अधिप्राप्ति हेतु अनुमोदन दिया। अक्टूबर 2005 में रक्षा अधिग्रहण समिति (डी ए सी) ने तकनीक के स्थानांतरण (टी ओ टी) के साथ 'क्रय व निर्माण'¹³⁰ श्रेणी के अन्तर्गत 19 तथा 'निर्माण' श्रेणी के अन्तर्गत अन्य 18 के साथ 37 एल एल टी आर की अधिप्राप्ति हेतु आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन) प्रदान की। रक्षा उत्पादन विभाग (डी डी पी) ने मैसर्स भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड (मैसर्स बी ई एल), को टी ओ टी को आत्मसात् करने हेतु निर्माण एजेंसी के तौर पर नामित किया।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने ₹1272 करोड़ की कुल लागत पर 19 एल एल टी आर की अधिप्राप्ति हेतु जुलाई 2009 में दो अनुबंध संपन्न किए। 'क्रय एवं निर्माण' के 'क्रय' भाग का अनुबंध संचार एवं सहायक उपकरणों सहित छः पूर्ण सुसज्जित (एफ एफ) एल एल टी आर तथा फरवरी 2012 से मार्च 2013 के सुपुर्दगी सूची सहित ₹572.20 करोड़ की कुल लागत पर तकनीकी के स्थानांतरण (टी ओ टी) के साथ 13 रडारों हेतु ब्रेकडाउन उपकरणों¹³¹ की अधिप्राप्ति हेतु मैसर्स थैल्स, फ्रांस, मूल उपस्कर निर्माता, (ओ ई एम) के साथ निर्धारित किया। नवम्बर 2009 में ओ ई एम को ₹85.82 करोड़ का अग्रिम भुगतान भी किया गया।

'क्रय एवं निर्माण' अनुबंध का 'निर्माण' भाग ओ ई एम द्वारा आपूरित ब्रेकडाउन उपकरणों से मार्च 2013 तथा मार्च 2015 के सुपुर्दगी सूची सहित ₹699.54 करोड़ की कुल लागत पर 13 एल एल टी आर के उत्पादन एवं आपूर्ति हेतु मैसर्स भारत इलैक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, गाजियाबाद (मैसर्स बी ई एल) के साथ संपन्न किया गया। नवम्बर 2009 में मैसर्स बी ई एल को ₹160.97 करोड़ का अग्रिम भी अदा किया गया।

2011-12 की सी ए जी की रिपोर्ट सं.20 (वायुसेना व नौसेना) का अनुच्छेद सं.2.2 19 एल एल टी आर की अधिप्राप्ति में अत्यधिक विलंब को उल्लेखित करता है। अपने की गई कार्यवाही टिप्पणी (ए टी एन) में, मंत्रालय ने बताया था (जनवरी 2012) कि मैसर्स थैल्स के साथ संपन्न अनुबंध कार्यक्रम के अनुसार प्रगति पर था तथा प्रथम एल एल टी

¹³⁰ विदेशी विक्रेता से क्रय करने के उपरांत उसके स्थान पर भारत में अनुज्ञा प्राप्त निर्माण/स्वदेशीय उत्पादन किया गया।

¹³¹ 2 एस के डी (अर्द्ध, 2 सीकेडी (पूर्ण) एवं 9 ओ ई एम (स्वदेशीय निर्मित)

आर का साइट स्वीकृति परीक्षण (एस ए टी)¹³² मई 2012 में होना था तथा कुल 19 एल एल टी आर, का मार्च 2015 तक प्राप्त होना अपेक्षित था।

एल एल टी आर के अनुबन्ध समाप्ति के पश्चात् प्रबन्धन से संबंधित दस्तावेजों की संवीक्षा, मामले की लेखा परीक्षा अभ्यास की आगामी कार्यवाही के रूप में, निम्नलिखित को प्रकट करती है:-

1. पूर्ण रूपेण सुसज्जित रडार की आपूर्ति में विलंब

ओ ई एम के साथ 'क्रय' अनुबंध (जुलाई 2009) के अनुच्छेद 14 के अनुसार, यद्यपि भारत में मई 2012 में एस ए टी का आयोजन किया जाना था, जिसको लेखापरीक्षा जाँच के अनुसार निम्नलिखित कारणों से अप्रैल 2015 तक कार्यान्वित नहीं किया गया था:-

- (i). ओ ई एम के साथ 'क्रय' अनुबंध (जुलाई 2009) के अनुच्छेद 8 के अनुसार, प्रथम पूर्ण सुसज्जित एल एल टी आर का फैक्ट्री स्वीकृति परीक्षण (एफ ए टी)¹³³ जो कि दिसंबर 2011 में आयोजित किया जाना निर्धारित था, 24 जून 2013 से 19 जुलाई 2013 में आयोजित किया गया।
- (ii). ऐन्टेना की कार्य प्रणाली¹³⁴ तथा अनुबंधित व महत्वपूर्ण परिचालन खोजों की प्रतिकूलता में असफल होने के कारण, आई ए एफ द्वारा रडार की अभिज्ञान व खोज करने की क्षमता को प्रभावित करने वाले नौ महत्वपूर्ण परिचालन टिप्पणियों¹³⁵ सहित मई 2014 में आखिरकार एफ ए टी सुनिश्चित किया तथा जिसका अनुपालन मैसर्स 'वी-3' द्वारा प्रथम एल एल टी आर के एस ए टी के दौरान किया गया।

¹³² प्रदर्शन परीक्षण एक स्थान पर स्थापित प्रणाली के प्रदर्शन विशेषताओं को पूरा करने की जाँच हेतु क्रेता के स्थान पर आयोजित किया जाता है।

¹³³ विक्रेता के स्थान पर उपकरण सब असेंबली का विशेषताओं सहित अनुरूपता में अनुपालन की जाँच हेतु प्रदर्शन परीक्षण आयोजित किया जाता है।

¹³⁴ ऐन्टेना कार्य प्रणाली एल एल टी आर की महत्वपूर्ण उप-प्रणाली है तथा इसका निष्क्रिय होना एल एल टी आर की विश्वसनीयता व परिचालन क्षमता को प्रभावित करती है।

¹³⁵ रडार प्रदर्शन से संबंधित आकर्षक निम्नीकरण, मिग या शत्रु (आई एफ एफ) की पहचान, अभिज्ञान क्षमता, आकृति एवं सटीकता, खोज क्षमता, पर्यावरणीय परीक्षण हेतु विश्लेषण दस्तावेज इत्यदि के संबंध में जांच, आदि।

(iii). ₹293.51 करोड़ दिसंबर 2014 तक ओ ई एम को दिए जा चुके थे।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा में इंगित विलंब को स्वीकार किया तथा बताया (अप्रैल 2015) कि संशोधित सुपुर्दगी सूची (फरवरी 2016) एवं साख पत्र की वैधता का विस्तार जनवरी 2017 तक विलंबित सुपुर्दगी हेतु परिनिर्धारित क्षति (आर्टिकल 13 के अनुसार) सहित अनुमोदित किया गया था तथा संशोधित अनुबंध की स्याही से हस्ताक्षरित प्रतिलिपि मैसर्स थेल्स से अपेक्षित थी।

लेखापरीक्षा प्रश्नों (मई/जून 2015) के प्रत्युत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जून 2015) कि एस ए टी जून 2015 में पूरा हो गया तथा एस ए टी के साथ जुड़ी नौ महत्वपूर्ण टिप्पणियों में से आठ को हल किया जा चुका था।

तथ्य यह है कि एफ ए टी के समापन में विलंब के कारण, एस ए टी मई 2012 के अनुबंधित अनुसूचि के विरुद्ध जून 2015 में वास्तविक रूप से पूरा किया जा सका। विलंब के परिणामस्वरूप लगभग 37 माह (मई 2012 से जून 2015) के विलंब के उपरांत भी प्रथम एल एल टी आर का प्रवर्तन नहीं किया जा सका था।

2. मैसर्स बी ई एल द्वारा ब्रेकडाउन उपकरणों से 13 रडारों के निर्माण में विलम्ब

जैसा कि पहले बताया गया, मैसर्स 'वी-3' से प्राप्त ब्रेकडाउन उपकरणों से 13 एल एल टी आर की आपूर्ति तथा उत्पादन हेतु 'क्रय एवं निर्माण' के 'निर्माण' भाग हेतु रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति (डी पी पी-2006) के अनुसार मैसर्स बी ई एल को अनुबंध दिया गया (जुलाई 2009)। अनुबंध अनुसार मैसर्स बी ई एल को ₹160.97 करोड़ का अग्रिम दिया गया (नवम्बर 2009)।

प्रथम पूर्ण सुसज्जित एल एल टी आर हेतु एफ ए टी में विलंब के कारण मैसर्स 'वी-3' अनुबंधित सुपुर्दगी सूची (अप्रैल 2012 से नवंबर 2012) के अनुसार अब तक (अप्रैल 2015) तकनीकी डाटा पैकेज (टी डी पी), सेमी नॉकड डाउन (एस के डी), कम्प्लीटलि नॉकड डाउन (सी के डी) तथा स्वदेश निर्मित (आई एम) उपकरणों से समाविष्ट ब्रेकडाउन उपकरणों को डिलीवर नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप मैसर्स बी ई एल के उत्पादन कार्यक्रम, जिसका प्रारंभ जुलाई 2013 से होना निर्धारित था, में विलंब हुआ।

मैसर्स बी ई एल द्वारा उत्पादन में विलंब को स्वीकार करते हुए, मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2015) कि अनुबंध के अनुसार मैसर्स 'वी-3' से इन ब्रेकडाउन उपकरणों की प्राप्ति के उपरांत आई ए एफ मैसर्स बी ई एल को तकनीकी डाटा पैकेज के साथ उपलब्ध कराता; किंतु प्रथम एल एल टी आर के एफ ए टी के समापन में विलंब के कारण इसमें दो वर्षों से अधिक का विलंब हुआ। मंत्रालय ने जोड़ा (अप्रैल 2015) कि 15 दिसंबर 2014 में साख पत्र (एल सी) के निष्क्रिय हो जाने के कारण मैसर्स थेल्स द्वारा अब तक सी के डी तथा एस के डी उपकरण सुपुर्द नहीं किए जा सके तथा एल सी की वैधता 15 जनवरी 2017 तक का विस्तारण मंत्रालय अनुबंध संशोधन सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सी एफ ए) द्वारा अनुमोदन किया गया। मंत्रालय ने यह भी बताया कि संशोधित सुपुर्दगी अनुसूचि के अनुसार सी के डी/एस के डी मैसर्स थेल्स द्वारा अब क्रमशः अप्रैल 2015 तथा अगस्त 2015 तक सुपुर्द किया जाना सूचीबद्ध था तथा 'निर्माण' श्रेणी के तहत मैसर्स बी ई एल द्वारा इन उपकरणों से निर्मित रडारों की सुपुर्दगी मार्च 2016 से प्रारंभ होनी अपेक्षित थी।

आई ए एफ की वायु सुरक्षा क्षमताओं को प्रभावित करने वाले एल एल टी आर के अधिष्ठापन में विलंब के संबंध में, मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2015) कि भारतीय हवाई क्षेत्र के वृहत क्षेत्रफल को ध्यान में रखते हुए, संपूर्ण निम्न स्तरीय कवरेज को बड़ी संख्या में रडारों की आवश्यकता होगी। इसके मद्देनजर, 34 रोहिणी रडार¹³⁶ जो एल एल टी आर की भूमिका अदा करते हैं, तैनात किए जा रहे थे तथा विरासत¹³⁷ एल एल टी आर की निम्न स्तरीय कवरेज हेतु अनुरक्षित व संपोषित किए जा रहे थे। एल एल टी आर विरासत का निम्न वर्गीकरण¹³⁸ वायु कवरेज आवश्यकता को पूरा करने के लिए चरणबद्ध तरीके से किया जा रहा था।

एल एल टी आर की विरासत के संबंध में मंत्रालय का उत्तर न्यायसंगत नहीं है क्योंकि या तो ये अप्रचलित हो गए थे या फिर अत्यंत कम खोज सीमा वाले थे।

¹³⁶ यह डी ए आर ई बेंगलूरू द्वारा विकसित एक निम्न स्तरीय रडार है तथा निम्न स्तरीय हवाई खतरों को पहचानने हेतु एलएल टीआर के प्रयोग हेतु मैसर्स बी ई एल द्वारा उत्पादित किए गए थे।

¹³⁷ शब्दावली का प्रयोग पुराने रडारों अर्थात एसटी-68, इंदिरा-I तथा इंदिरा-II रडारों के लिए मंत्रालय द्वारा किया गया है।

¹³⁸ शब्दावली का प्रयोग मंत्रालय द्वारा चरणबद्ध तरीके से सेवा समाप्त करने हेतु किया गया है।

इस प्रकार, वायु रक्षा निगरानी की महत्वपूर्ण आवश्यकता को पूरा करने हेतु 37 एल एल टी आर के माध्यम से आई ए एफ द्वारा विचार किया गया था (1998), जिसमें से 19 एल एल टी आर नौवी योजना (1997-2002) के दौरान अधिष्ठापित किए जाने थे तथा शेष 18 एल एल टी आर दसवीं योजना (2002-2007) के दौरान अधिष्ठापित किए जाने थे, विगत 17 वर्षों के लिए अफलदायी रहे। यह ₹454.48 करोड़ का व्यय किए जाने के बावजूद भी 19 एल एल टी आर की आपूर्ति में अत्यधिक विलंब के कारण हुआ है। यहाँ तक कि प्रथम एल एल टी आर अब तक (जून 2015) अधिकृत नहीं किया गया था तथा बी ई एल द्वारा निर्माण आरंभ नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, शेष 18 एल एल टी आर हेतु अनुबंध, जिनका अधिष्ठापन 2002-2007 के दौरान किया जाना अभियोजित था, अब तक निर्धारित किए जाने थे जबकि 'सैद्धांतिक रूप में' अनुमोदन जनवरी 1998 में ही प्राप्त हो गया। इस प्रकार, शत्रु का निम्न स्तरीय अंतर्प्रवेश को पहचानने की वायुसेना सुरक्षा निगरानी क्षमता के साथ समझौता किया गया।

2.11 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर बचत

वायु सेना मुख्यालय/मंत्रालय ने लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर आवश्यकताओं में कटौती की जिसके परिणामस्वरूप क्रैश हुए 'ई' वायुयान हेतु आदेशित उपकरणों/स्पेयर्स के एक सैट की समरूपी कटौती से ₹11.45 करोड़ की बचत हुई।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के 105 'ई' यातायात वायुयान के समस्त बेड़े के जीवन काल में वृद्धि हेतु मैसर्स 'वी-6' (ओईएम)¹³⁹ के साथ 397.70 मिलियन यूएसडी (₹1964.64 करोड़) की लागत पर एक अनुबंध (जून 2009) किया। अनुबंध के तहत, 40 वायुयान की टीटीएलई,¹⁴⁰ पुनः सज्जीकरण तथा ओवरहालिंग यूक्रेन में की जानी थी तथा शेष 65 वायुयानों के लिए समान प्रक्रिया भारत में जिसके लिए अनुबंध में ₹11.45 करोड़ प्रति सैट की लागत पर 65 सैट्स के लिए उपकरण/पुर्जे की अधिप्राप्ति शामिल थी।

¹³⁹ मूल उपस्कर निर्माता

¹⁴⁰ कुल तकनीकी जीवन अवधि में वृद्धि

हमने पाया (अगस्त 2012) कि 65 वायुयानों में से, जो कि भारत में पुनः सज्जित तथा ओवरहाल किए जाने थे, एक वायुयान अनुबंध होने से पूर्व 9 जून 2009 में मचुका, अरुणाचल प्रदेश में क्रैश हो गया था। फिर भी भारत में ओवरहाल/पुनः सज्जित किए जाने वाले वायुयान की संख्या जिस के लिए उपकरण/पुर्जे की अधिप्राप्ति की जानी थी, को मंत्रालय द्वारा अनुबंध सम्पन्न करने के समय (15 जून 2009) घटा कर 64 नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा में मामला उठाये जाने पर वायुसेना मुख्यालय टीटीएलई पुर्जों के एक सेट हेतु आदेश को निरस्त करने के लिए सहमत हो गया (नवम्बर 2012)। अप्रैल 2014 में, वायु सेना मुख्यालय ने सूचित किया कि टीटीएलई पुर्जों के एक सेट के निरस्तीकरण हेतु 'सैद्धान्तिक अनुमोदन' प्राप्त हो गया था (मार्च 2014) तथा ₹11.45 करोड़ की लागत के उपकरण/पुर्जे के एक सेट के निरस्तीकरण हेतु मामला आगे मंत्रालय के साथ लिया गया।

फरवरी 2015, में जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2015), कि फर्म ने पुष्टि कर दी थी (मार्च 2015) कि 65वें वायुयान हेतु पुर्जे आपूर्ति नहीं किए जाएंगे तथा समतुल्य राशि का दावा नहीं किया जाएगा। मंत्रालय ने यह भी सूचित किया (अप्रैल 2015) कि फर्म को अति शीघ्र ड्राफ्ट सप्लीमेण्टरी एग्रीमेण्ट को अग्रेषित करने हेतु संपर्क किया जा रहा था।

इस प्रकार, वायु सेना मुख्यालय/मंत्रालय ने लेखा परीक्षा के दृष्टांत पर आवश्यकताओं में कटौती की जिसके परिणामस्वरूप क्रैश हुए 'ई' वायुयान हेतु आदेशित उपकरण/पुर्जों के एक सेट की समरूपी कटौती से ₹11.45 करोड़ की बचत हुई।