

## अध्याय - I प्रस्तावना

### 1.1 प्रस्तावना

भारत सरकार (जी ओ आई) ने छः उड़ान प्रोटोटाइपों सहित लगभग ₹560 करोड़ की अनुमानित विकास लागत पर 1983 से 8 से 10 वर्ष के भीतर हल्के लड़ाकू वायुयानों (एल सी ए) के डिज़ाइन, विकास और विनिर्माण की संस्वीकृति प्रदान की (अगस्त 1983)। बाद में व्यवहार्यता अध्ययन तथा परियोजना परिभाषा के पूरा होने के पश्चात् राजनैतिक मामलों की मंत्रि-मण्डलीय समिति (सी सी पी ए) ने पूरे स्तर पर अभियांत्रिकी विकास (एफ एस ई डी) के दो चरणों में परियोजना कार्यान्वित करने की अनुमति प्रदान की (फरवरी 1991)। परियोजना को 2004 तक पूरे करने का अनुमान<sup>1</sup> था। परियोजना अभी प्रगति में है (जनवरी 2015)।

परियोजना परिभाषा, योजना तथा वित्तीय प्रबंधन में त्रुटियों के संबंध में एल सी ए परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब के बारे में 31 मार्च 1988 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक, संघ सरकार, रक्षा सेवाएं (वायुसेना एवं नौसेना) के 1989 के प्रतिवेदन संख्या 3 के पैरा 50 में टिप्पणी की गई थी। एल सी ए परियोजना के चरण-I के कार्यान्वयन में विलम्ब, जिसमें मल्टी मोड रेडार, उड़ान नियंत्रण प्रणाली, डिजिटल इलक्ट्रॉनिक इंजन कंट्रोल, एल सी ए पर कावेरी इंजन का एकीकरण आदि तथा उनके परिणामस्वरूप लड़ाकू वायुयानों की कमी को पूरा करने के लिए एस यू-30 एम के आई के आयात, मिग-बिस वायुयान का अपग्रेडेशन शामिल था, को 31 मार्च 1998 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार, रक्षा सेवाएं (वायुसेना एवं नौसेना) के 1999 के प्रतिवेदन संख्या 8 के पैरा 28 में उजागर किया गया था।

रक्षा मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (ए टी एन) में कहा था (जुलाई 2004) कि मॉनीटरिंग निकायों की नियमित समीक्षा बैठकें आयोजित की जा रही थी तथा कार्यक्रम के कार्यान्वयन को गति प्रदान करने के लिए रक्षा मंत्री के वैज्ञानिक सलाहकार (आर एम के एस ए) /महानिदेशक-ए डी ए, अध्यक्ष एच ए एल तथा भारतीय वायुसेना के वायुसेना उपाध्यक्ष द्वारा एल सी ए कार्यक्रम की आवधिक संयुक्त समीक्षा 2002 से शुरू की गई थी। ए टी एन के अनुपालन की स्थिति की चर्चा अध्याय-II में की गई है।

<sup>1</sup> एल सी ए के चरणबद्ध विकास हेतु वायुसेना अध्यक्ष और सचिव, रक्षा विभाग आर एण्ड डी की संयुक्त सिफारिशों (मार्च 1990) के अनुसार।

तथापि, एल सी ए का एच ए एल में विकास न होने के कारण एल सी ए के निर्माण और उसके भारतीय वायुसेना में अधिष्ठापन में विलम्ब हुआ। परिणामस्वरूप, इससे भारतीय वायुसेना की परिचालनात्मक तैयारी प्रभावित हुई। अतः, परियोजना निष्पादन की जाँच के लिए परियोजना की वर्तमान समीक्षा की गई थी।

## 1.2 एल सी ए के कार्यान्वयन हेतु संगठनात्मक ढांचा

भारत सरकार ने एल सी ए परियोजना के प्रबंधन हेतु समर्पित संस्था के रूप में वैमानिक विकास एजेंसी<sup>2</sup> (ए डी ए) की स्थापना की (जून 1984)। एल सी ए परियोजनाओं के लिए निधियां संस्वीकृत करने के अतिरिक्त, रक्षा मंत्रालय, ए डी ए की जनरल बॉडी तथा गवर्निंग बॉडी के माध्यम से निर्णय लेने की प्रक्रिया में भागीदार हैं। रक्षा मंत्री की अध्यक्षता में ए डी ए की जनरल बॉडी, एल सी ए परियोजना की प्रगति की वार्षिक समीक्षा करनी है, जबकि सचिव, रक्षा विभाग, आर एण्ड डी की अध्यक्षता में गवर्निंग बॉडी समिति के सभी कार्यों तथा निधियों का प्रबंध करती है। इस प्रकार, मंत्रालय की एल सी ए परियोजना के समग्र कार्यान्वयन में अदा करने के लिए महत्वपूर्ण भूमिका थी। हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड<sup>3</sup> (एच ए एल) जो एक रक्षा सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, एल सी ए परियोजना का एक प्रमुख ठेकेदार है।

## 1.3 एल सी ए परियोजना का रोल आउट

एफ एस ई डी चरण-II, चरण-I, के समाप्त होने से भी पूर्व फरवरी 2000 में शुरु कर दिया गया था तथा एफ एस ई डी चरण-I को एफ एस ई डी चरण-II के लम्बित कार्यों को अग्रणीत करके ₹2,188 करोड़ की संस्वीकृत लागत के अन्दर 31 मार्च 2004 से पूर्वव्यापी प्रभाव से बन्द कर दिया गया था (जुलाई 2005) जिसकी चर्चा अध्याय- II में की गई है।

अधीकृत समिति की बैठक (अक्टूबर 2007) के कार्यावृत्त से यह देखा गया है कि आयातित इंजन द्वारा अधिकृत एल सी ए में एल सी ए को पूरा करने के प्रति निष्पादन त्रुटियां होंगी और यह भी देखा कि एल सी ए का भार, विनिर्दिष्ट भार से एक टन बढ़ गया था और तदनुसार, जैसा कि ए एस आर में निर्धारित है, एल सी ए निष्पादन को प्राप्त करने के लिए अधिक क्षमता और विशालकाय वायुयान इंजन ही केवल एक सम्भव हल महसूस किया गया था। इसलिए समिति ने एक बड़े माप के इंजन को समायोजित करने के लिए एयरफ्रेम की पुनः डिज़ाइनिंग की सिफारिश की (अक्टूबर 2007) और सुझाव दिया कि जब तक एच ए एल द्वारा वर्तमान आई ओ सी तथा एफ ओ सी संरक्षण के साथ एल सी ए मार्क-I तैयार होता है तब

<sup>2</sup> रक्षा मंत्रालय के अधीन समिति पंजीकरण अधिनियम 1860 के अन्तर्गत गठित समिति

<sup>3</sup> सेना तथा सिविल दोनों कार्यों के लिए वायुयानों, हेलिकॉप्टरों, एयरो इंजनों, हवाई तथा संचालन प्रणाली उपस्कर तथा समुद्री तथा औद्योगिक गैस टरबाईन इंजनों के डिज़ाइन, विकास तथा निर्माण, प्रौन्नति, मरम्मत तथा ओवरहॉल में कार्यरत।

तक पुनः डिज़ाइन किए गए एयरफ्रेम के साथ एल सी ए मार्क-II<sup>4</sup> तैयार हो जाना चाहिए तथा एल सी ए मार्क-II के उत्पादन का लक्ष्य 2016 था।

तदनुसार, रक्षा मंत्रालय ने भारतीय वायुसेना की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा बेहतर निष्पादन वाले कम भार के एक वैकल्पिक इंजन के साथ एक वायुयान के बताए गए लाभों के साथ ₹2431.55 करोड़ (एफ ई ₹818.60 करोड़) की लागत पर एफ एस ई डी चरण-III के नाम से एक अतिरिक्त एफ एस ई डी चरण के लिए भारत सरकार से संस्वीकृति मांगी (अगस्त 2009)।

तदनुसार, भारत सरकार ने एक आयातित वैकल्पिक इंजन<sup>5</sup> के साथ एल सी ए मार्क-II के दो प्रोटोटाइपों के डिज़ाइन तथा विकास के लिए ₹2431.55 करोड़ (एफ ई ₹818.60 करोड़) की लागत पर एफ एस ई डी चरण-III की संस्वीकृति प्रदान की (नवम्बर 2009) जिसकी सुपुर्दगी अवधि 31 दिसम्बर 2018 थी। इस प्रकार, एल सी ए विकास को केवल तभी पूरा माना जा सकता है जब एल सी ए मार्क-II एफ एस ई डी चरण-III के अधीन विकसित (दिसम्बर 2018) तथा उत्पादित हो जाए और उसके बाद उसका भारतीय वायुसेना में अधिष्ठापन हो जाए, क्योंकि एल सी ए मार्क-II की ए एस आर को पूरा करने की उम्मीद है।

चरण-III के अधीन एल सी ए मार्क-II का विकास भी एफ एस ई डी चरण-II के साथ-साथ चल रहा है (जनवरी 2015) तथा ₹804.15 करोड़ का व्यय हो चुका था (जनवरी 2015)।

#### **1.4 एल सी ए कार्यक्रम पर व्यय**

एल सी ए कार्यक्रम के तीन एफ एस ई डी चरणों के लिए ₹10397.11 करोड़ (एफ ई ₹3800.01 करोड़) की कुल राशि संस्वीकृत की गई थी जिसके प्रति ए डी ए ने ₹8,294.39 करोड़ (एफ ई ₹2768.18 करोड़) की संचयी राशि खर्च की थी (अक्टूबर 2014) जिसका विवरण अनुबंध-I में दिया गया है। इस संस्वीकृति तथा व्यय में एल सी ए के लिए विकसित कावेरी इंजन (₹2839 करोड़) तथा इलेक्ट्रॉनिक वेलफेयर स्यूट (ई डब्ल्यू एस) (मायावी) (₹154.74 करोड़) की लागत शामिल नहीं है क्योंकि इंजन तथा ई डब्ल्यू एस का विकास डी आर डी ओ द्वारा पृथक परियोजनाओं के रूप में संस्वीकृत किए गए थे (1989, 2005)। इन दोनों मामलों पर अध्याय-II तथा III में चर्चा की गई है।

<sup>4</sup> एल सी ए मार्क-I तथा एल सी ए मार्क-II केवल अक्टूबर 2007 में ही अलग-अलग किए गए थे, क्योंकि संशोधित एयरो इंजन के साथ नियोजित वायुयान एल सी ए मार्क-II तथा वर्तमान रूप को एल सी ए मार्क-I के रूप में निर्दिष्ट किया गया था।

<sup>5</sup> जी ई - एफ 414 - आई एन एस 6

## 1.5 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

एल सी ए कार्यक्रम के निष्पादन की निम्नलिखित बातों के आँकलन हेतु जाँच की गई थी:-

- (i) एयर स्टाफ रिक्वायरमेंट (एस ए आर) तथा एल सी ए का शस्त्रीकरण पूरा कर लिया गया था;
- (ii) एल सी ए कार्यक्रम के माध्यम से स्वदेशी क्षमता विकसित कर ली गई थी;
- (iii) एच ए एल पर निर्माण सुविधाओं के स्थापन सहित एल सी ए (वायुसेना) का निर्माण पूर्णतः दक्ष था;
- (iv) भारतीय वायुसेना द्वारा एल सी ए को सेवा में अधिष्ठापन हेतु तत्परता और उसके पश्चात परिचालनात्मक प्रभाव।

## 1.6 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत निम्नलिखित थे:-

- 1985 की एयर स्टाफ रिक्वायरमेंट;
- रक्षा मंत्रालय (एम ओ डी) के संस्वीकृति पत्र तथा सुरक्षा मामलों पर मंत्रीमंडलीय समिति (सी सी एस) के अनुमोदन सहित उनको जारी किए जाने वाले कागज़ात;
- सेना वायुयान तथा वायुयान वाहित भण्डार (डी डी पी एम ए एस) के डिज़ाइन, विकास तथा उत्पादन की कार्यविधि-2002;
- जनरल बॉडी, ए डी ए की गवर्निंग बॉडी, अधिकृत समिति, भारतीय वायुसेना, एच ए एल, निदेशक मण्डल आदि के कार्यक्रम, प्रबन्धन दल की बैठकों के कार्यवृत्त आदि;
- ए डी ए तथा एच ए एल द्वारा किए गए समझौता ज्ञापन, परामर्शी ठेके, आपूर्ति आदेश तथा एल सी ए की आपूर्ति हेतु एच ए एल के साथ किए गए रक्षा मंत्रालय के ठेके;
- कार्य सेवाओं से सम्बन्धित कागज़ात तथा भारतीय वायुसेना द्वारा भारतीय वायुसेना में अधिष्ठापन में तत्परता और एल सी ए का परिचालन तैयारी के कागज़ात;
- एल सी ए परीक्षण रिपोर्टें, विभिन्न समितियों तथा प्रमाणन एजेंसियों की रिपोर्टें;

## 1.7 लेखापरीक्षा का कार्य-क्षेत्र और कार्य-प्रणाली

इस निष्पादन लेखापरीक्षा (पी ए) में पिछली समीक्षा अर्थात् 31 मार्च 1998 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार, रक्षा सेवाएं (वायुसेना एवं नौसेना) के 1999 के प्रतिवेदन संख्या 8 के पैरा 28 के बाद एल सी ए कार्यक्रम के निष्पादन में हुई प्रगति शामिल है। समीक्षा करने के लिए ए डी ए, वायुसेना, एच ए एल तथा डी आर डी ओ मुख्यालय तथा एल सी ए के डिज़ाइन एवं विकास से सम्बद्ध उसकी प्रयोगशालाओं<sup>6</sup> के अभिलेख देखे गए थे। चूंकि रक्षा मंत्रालय ने एल सी ए के प्रारम्भिक प्रचालन अनुमोदन पूरा हो जाने के बाद लेखापरीक्षा शुरू करने का अनुरोध किया था (अक्टूबर 2013), अतः, निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए इन्ट्री कॉन्फ्रेंस, डी आर डी ओ भवन, नई दिल्ली पर 24 मार्च 2014 को की गई थी। क्षेत्रीय लेखापरीक्षा अप्रैल 2014 से मध्य अक्टूबर 2014 की अवधि के दौरान की गई थी। ए डी ए, वायुसेना मुख्यालय, डी आर डी ओ तथा एच ए एल को उनके उत्तर प्राप्त करने तथा अपेक्षित सूचना, प्रभाव और स्पष्टीकरण प्राप्त करने, जहां अपेक्षित हो, के लिए प्रारम्भिक लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ तथा प्रश्नावलियां जारी की गई थी। रक्षा मंत्रालय को एक ड्राफ्ट पी ए रिपोर्ट जारी की गई थी (दिसम्बर 2014) जिसका उत्तर प्रतीक्षित है। रक्षा मंत्रालय को एक एकजिट कॉन्फ्रेंस का अनुरोध किया गया था (दिसम्बर 2014) जो अभी भी की जानी शेष है (मार्च 2015)।

## 1.8 आभार

हम रक्षा मंत्रालय, वायुसेना, मुख्यालय, ए डी ए, डी आर डी ओ एवं उसकी प्रयोगशालाओं तथा एच ए एल का निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान उठाए गए लेखापरीक्षा प्रश्नों के उत्तरों तथा मांगे गए दस्तावेजों, सूचना में उनके द्वारा प्रदान किए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करते हैं।

<sup>6</sup> रक्षा हवाई एवं अनुसंधान स्थापना (डी ए आर ई), बेंगलूर वैमानिक विकास स्थापना (ए डी ई), बेंगलूर तथा विमानवाहित प्रणाली केन्द्र (सी ए बी एस) बेंगलूर।