सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)

वायुसेना

2017 की प्रतिवेदन संख्या 24

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)

वायुसेना

2017 की प्रतिवेदन संख्या 24

विषय-सूची

पैराग्राफ संख्या		पृष्ठ संख्या
	प्राक्कथन	iii
	विहंगावलोकन	v
परिचय		
1.1	लेखापरीक्षित सत्वों की रूपरेखा	1
1.2	लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	2
1.3	लेखापरीक्षा पद्धति तथा प्रक्रिया	2
1.4	रक्षा बजट	3
1.5	भारतीय वायुसेना का बजट एवं व्यय	4
1.6	लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया	10
1.7	लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियाँ एवं बचत	11
लेखापरीक्षा जाँच परिणाम		
2.1	'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली का स्थापन	12
2.2	जगुआर वायुयान पर ऑटो पायलटों का स्थापन	21

2.3	मिनी क्रैश फायर टेंडर्स की समय से पूर्व अधिप्राप्ति	24
2.4	एयरो-इंजनों के ओवरहॉल में विलंब	27
2.5	'एस' क्षेत्र में रेकि क्षमता की सीमाबद्धता	30
2.6	वायुसेना बेसों पर अण्डर व्हीकल स्कैनिंग प्रणालियों की गैर-कार्यात्मकता	32
2.7	आईएल श्रृंखला वायुयान की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण	35
2.8	'डी' स्तरीय सुविधा की गैर-परिचालनात्मकता	54
2.9	भारतीय वायुसेना में अधिकारियों द्वारा विदेशों हेतु उनके निजी दौरों के दौरान एलटीसी का अनियमित उपभोग	56
अनुलग्नक		61-62

प्राक्कथन

यह लेखापरीक्षा प्रतिवेदन मार्च 2016 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए आईएएफ के उन मामलों पर जो भारतीय वायुसेना से संबंधित वित्तीय लेन-देन तथा परिचालनात्मक निष्पादन की लेखापरीक्षा से उद्भूत हुए हैं, संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है। भारतीय वायुसेना से संबंधित मुद्दे जो रक्षा मंत्रालय, रक्षा लेखा विभाग, रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन एवं सैन्य अभियांत्रिकी सेवा के अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उद्भूत हुए हैं, भी इस प्रतिवेदन का हिस्सा हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित मामले वे हैं, जो वर्ष 2015-16 के दौरान लेखापरीक्षा करते समय ध्यान में आए तथा वे जो पिछले वर्षों के दौरान ध्यान में आए परंतु पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किए जा सके; वर्ष 2015-16 के बाद की अवधि से संबंधित दृष्टांत, जहाँ आवश्यक था, भी शामिल किए गए हैं।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानदंडों के अनुरूप की गई है।

विहंगावलोकन

वर्ष 2015-16 के दौरान रक्षा सेवाओं का कुल व्यय ₹2,43,534 करोड़ था। इसमें से भारतीय वायुसेना (आईएएफ) ने ₹53,047 करोड़ खर्च किए जो रक्षा सेवाओं पर कुल व्यय का 21.78 प्रतिशत था। आईएएफ के व्यय का प्रमुख भाग जो प्रकृति में पूँजीगत था उनके कुल व्यय का 58.81 प्रतिशत था।

यह प्रतिवेदन आईएएफ के वित्तीय लेनदेन तथा रक्षा मंत्रालय, रक्षा लेखा विभाग, सैन्य अभियांत्रिक सेवाओं (एमईएस), रक्षा क्षेत्र के सार्वजनिक उपक्रमों (डीपीएसयू) और रक्षा अनुसंधान तथा विकास संगठन (डीआरडीओ) व उसकी मुख्यत: वायुसेना से संबंधित प्रयोगशालाओं के वायुसेना से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उद्भूत मामलो से संबंधित है। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के उपरांत ₹21.57 करोड़ की राशि वसूली गई। प्रतिवेदन में शामिल निष्कर्षों के मुख्य बिन्दु निम्न प्रकार से हैं:-

I 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली का स्थापन

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

(पैराग्राफ 2.1)

II जगुआर वायुयान पर ऑटोपायलटों का स्थापन

1997 में 108 जगुआर वायुयान हेतु भारतीय वायुसेना (आईएएफ) द्वारा परियोजित 108 ऑटोपायलटों की आवश्यकता के विपरीत अगस्त 1999 में निर्धारित अनुबंध के माध्यम से 2006 तथा 2008 के मध्य मात्र 35 ऑटोपायलट अधिप्राप्त किए गए। 95 ऑटोपायलटों हेतु पुनरावृत्त

अनुबंध मार्च 2014 में निर्धारित किया जा सका। पहले अधिप्राप्त 35 ऑटोपायलटों में से मार्च 2017 तक मात्र 18 ऑटोपायलट जगुआर वायुयान से एकीकृत किए जा सके। एकीकृत ऑटोपायलट भी उनके महत्त्वपूर्ण घटक अर्थात् ऑटोपायलट इलैक्ट्रॉनिक यूनिट (एपीईयू) की खराबी के कारण यथासंभव सर्वोतम कार्य नहीं कर रहे थे। पुनरावृत्त अनुबंध के माध्यम से प्राप्त 30 ऑटोपायलट अभी एकीकृत किए जाने हैं। इस प्रकार, 1997 में आईएएफ द्वारा जगुआर वायुयान के लिए परिकल्पित उड़ान सहायक क्षमता 20 वर्षों के उपरांत भी अधिकांशतः यथार्थ रूप ग्रहण न कर सका।

(पैराग्राफ 2.2)

III मिनी क्रैश फायर टेंडर्स की समय से पूर्व अधिप्राप्ति

आईएएफ ने 'सी' कमान में आठ अग्रवर्ती लैंडिंग ग्राउण्ड (एएलजी) पर अवसंरचना कार्यों के पूरा होने से बहुत पहले ₹31.34 करोड़ की लागत पर मिनी क्रैश फायर टेंडर्स (सीएफटी) अधिप्राप्त किए। यह इन सीएफटी की सुपुर्दगी से, तीन वर्षों से अधिक के लिए निम्न उपयोग में फलीभूत हुआ तथा 2016 में संबद्ध एएलजी में मात्र पाँच सीएफटी तैनात थे।

(पैराग्राफ 2..3)

IV एयरो-इंज़नों के ओवरहॉल में विलम्ब

2013 तथा 2014 के दौरान, ओवरहॉल तथा जीवनावधि-विस्तार करने के लिये एयरो इंजनों की अनुबन्धित मात्रा को विदेश न भेजा जाना, ग्राउण्डेड हेलिकॉप्टरों को उपयोग में न लाये जाने का कारण बना। इसके अतिरिक्त, परवर्ती वर्षों में ओवरहॉल की उच्च दरों के कारण ₹3.86 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 2..4)

V ´एस´ क्षेत्र में रेकि क्षमता की सीमाबद्धता

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

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

(पैराग्राफ 2.5)

VI वायुसेना बेसों पर अण्डर व्हीकल स्कैनिंग प्रणालियों की गैर-कार्यात्मकता

भारतीय वायुसेना ने 50 वायुसेना बेसों के प्रवेश द्वारों पर सुरक्षा सशक्त करने के लिए मार्च 2012 से नवम्बर 2012 के दौरान ₹17.09 करोड़ की लागत पर 57 अण्डर व्हीकल स्कैनिंग (यूवीएस) प्रणालियाँ अधिप्राप्त की। अब तक मात्र 17 यूवीएस प्रणालियाँ कार्यशील हैं।

(पैराग्राफ 2.6)

VII आईएल श्रृंखला वायुयान की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण

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

(पैराग्राफ 2.7)

VIII 'डी' स्तरीय सुविधा की गैर-परिचालनात्मकता

'डी' स्तरीय सुविधा हेतु मंत्रालय/भारतीय वायु सेना की ओर से, एएन-32 वायुयान की पुनः उपकरण/वैमानिकी (आरई) प्रणालियों हेतु तकनीकी के हस्तान्तरण (टीओटी) की उपलब्धता को, अनुबंध/अनुलग्नक के समापन से पहले सुनिश्चित करने में उपयुक्त सावधानी की कमी के परिणामस्वरूप विभिन्न मूल उपकरण निर्माताओं पर निर्भरता बनी रही तथा सेवायोग्यता एवं वित्तीय सरोकारों सहित मरम्मत योग्य सामान संचित हुआ।

(पैराग्राफ 2.8)

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

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

(पैराग्राफ 2.9)

परिचय

1.1 लेखापरीक्षित सत्वों की रूपरेखा

यह प्रतिवेदन भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के वित्तीय लेन-देनों और आईएएफ से संबंधित निम्नलिखित संगठनों के संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उद्भूत विषयों से संबंधित है:-

- रक्षा मंत्रालय (एमओडी)
- रक्षा लेखा विभाग (डीएडी)
- सैन्य अभियांत्रिक सेवाएँ (एमईएस)
- रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) तथा उसकी मुख्यतः आईएएफ से संबंधित प्रयोगशालाएँ

भारतीय वायुसेना के नेतृत्व वायुसेना प्रमुख द्वारा किया जाता है। आईएएफ का समग्र प्रशासनिक, परिचालनात्मक, वित्तीय, तकनीकी अनुरक्षण तथा नियंत्रण वायुसेना मुख्यालय के पास है। भारतीय वायुसेना की सात कमानें हैं, जिसमें से पाँच परिचालनात्मक तथा दो कार्यात्मक कमान (एक प्रशिक्षण कमान तथा एक अनुरक्षण कमान) हैं। आईएएफ की परिचालनात्मक तथा अनुरक्षण इकाईयों में सामान्यतः विंग एवं स्क्वाड्रन, संकेतक इकाईयाँ, बेस मरम्मत डिपो तथा उपकरण डिपो शामिल हैं।

रक्षा लेखा विभाग, रक्षा लेखा महानियंत्रक के नेतृत्व में रक्षा पेंशन के साथ-साथ रक्षा सेवाओं के व्यय तथा प्राप्तियों के लेखांकन हेतु उत्तरदायी है, और वित्तीय परामर्श के संबंध में सेवाएँ भी प्रदान करता है।

सैन्य अभियांत्रिक सेवाएँ (एमईएस) आईएएफ सहित सैन्य सेवाओं को इंजीनियरिंग सहायता प्रदान करता है। यह लगभग ₹9,000 करोड़ के वार्षिक बजट के साथ सबसे बड़ी सरकारी निर्माण एजेंसियों में से एक है। इंजीनियर-इन-चीफ, एमईएस के प्रमुख हैं।

रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) सैन्य सेवाओं द्वारा व्यक्त की गई आवश्यकताओं तथा गुणात्मक अपेक्षाओं के अनुसार शस्त्र प्रणालियों तथा उपकरणों का डिज़ाईन तथा विकास करता है। इसकी 52 प्रयोगशालाएँ हैं जिनमें से नौ सामान्यतः वायुसेना को सेवाएं प्रदान करती हैं।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

भारत के संविधान के अनुच्छेद 149, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियाँ एवं सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 तथा लेखापरीक्षा और लेखा के विनियम 2007, लेखापरीक्षा एवं लेखापरीक्षा की विस्तृत कार्यप्रणाली तथा प्रतिवेदन हेतु प्राधिकार देते हैं।

प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा, वायुसेना [पीडीए(एएफ)], नई दिल्ली (दो शाखा कार्यालय बैंगलूरू तथा देहरादून सहित) वायुसेना तथा अन्य संबंधित संगठनों की लेखापरीक्षा हेतु उत्तरदायी है।

1.3 लेखापरीक्षा पद्धति तथा प्रक्रिया

लेखापरीक्षा की प्राथमिकता जोखिमों के विश्लेषण तथा मूल्यांकन द्वारा इसलिये तय होती है, ताकि महत्त्वपूर्ण प्रचालन इकाईयों की अत्यधिक महत्ता निर्धारित की जा सके। किया गया व्यय, परिचालन महत्वपूर्णता, पिछले लेखापरीक्षा परिणाम तथा आंतरिक नियंत्रण की क्षमता वे मुख्य कारक हैं, जो जोखिमों की गंभीरता निर्धारित करते हैं। जोखिम निर्धारण के आधार पर लेखापरीक्षा करने हेतु वार्षिक लेखापरीक्षा योजना तैयार की जाती है।

किसी सत्व/इकाई के लेखापरीक्षा निष्कर्ष, स्थानीय नमूना लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों/मामलों के विवरण के माध्यम से सूचित किए जाते हैं। लेखापरीक्षित इकाई के उत्तर पर विचार किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप या तो लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान किया जाता है या आगामी लेखापरीक्षा चक्र में अनुपालन हेतु संदर्भित किया जाता है। गंभीर अनियमितताओं को ड्राफ्ट पैराग्राफ के रूप में सीएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल करने हेतु आगे बढ़ाया जाता है, जो कि संसद में प्रस्तुत करने के लिए, भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत की जाती हैं। निष्पादन लेखापरीक्षाएं ढाँचागत अभ्यास के माध्यम से लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र को परिभाषित करने, एंट्री कांफ्रेंस करने, इकाईयों की सैंपलिंग, एग्जीट कांफ्रेंस, प्रारूप प्रतिवेदन पर फीडबैक का समावेशन तथा अंतिम प्रतिवेदन को जारी करके की जाती हैं।

1.4 रक्षा बजट

रक्षा बजट व्यापक रूप से राजस्व तथा पूँजीगत व्यय के तहत वर्गीकृत है। यद्यपि राजस्व व्यय में वेतन एवं भत्ते, भंडार, यातायात तथा कार्य सेवाएँ इत्यादि, शामिल हैं, पूँजीगत व्यय नए शस्त्र व गोला-बारूद तथा पुराने भंड़ारों के प्रतिस्थापन को कवर करता है।

2011-12 से 2015-16 के दौरान रक्षा व्यय के विवरण नीचे तालिका 1.1 में विनिर्दिष्ट हैं :-

तालिका 1.1 - कुल रक्षा बजट आवंटन तथा वास्तविक व्यय

(₹ करोड़ में)

शीर्ष	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
अंतिम अनुदान	1,78,891	1,98,526	2,17,649	2,54,000	2,64,142
वास्तविक व्यय	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394	2,43,534

स्रोतः रक्षा सेवाओं के वर्षानुसार विनियोजन लेखे

विगत वर्षों में रक्षा व्यय में 2011-12 में ₹1,75,898 करोड़ से 2015-16 में ₹2,43,534 करोड़ तक 38.45 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई। विगत वर्ष की तुलना में, रक्षा व्यय में 2.58 प्रतिशत अर्थात् 2014-15 में ₹2,37,394 करोड़ से 2015-16 में ₹2,43,534 करोड़ तक वृद्धि हुई।

1.5 भारतीय वायुसेना का बजट एवं व्यय

भारतीय वायुसेना के संबंध में वर्ष 2011-12 से 2015-16 के दौरान विनियोजन तथा व्यय की संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई तालिका 1.2 मे विनिर्दिष्ट है :-

तालिका 1.2 : विनियोजन तथा व्यय

(₹ करोड़ में)

विवरण		वर्ष				
		2011-12	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2015-16**
अंतिम अनुदान	पूँजीगत	28,305	32,735	38,679	26,536	30,792
	राजस्व	16,757	18,329	19,983	23,186	24,302
	कुल	**45,062**	**51,064**	**58,662**	**49,722**	**55,094**
आईएएफ का वास्तविक व्यय	पूँजीगत (प्रतिशत)	28,812 (62.45)	32,980 (64.52)	38,585 (65.68)	32,796 (59.11)	31,198 (58.81)
	राजस्व (प्रतिशत)	17,322 (37.55)	18,138 (35.48)	20,160 (34.32)	22,685 (40.89)	21,849 (41.19)
	कुल	**46,134**	**51,118**	**58,745**	**55,481**	**53,047**
अधिकता (+) / बचत (-)	पूँजीगत	(+) 507	(+) 245	(-) 94	(+) 6260	**+406**
	राजस्व	(+) 565	(-) 191	(+) 177	(-) 501	**-2,453**
	कुल	(+) 1072	(+) 54	(+) 83	(+) 5759	**-2,047**

स्रोतः रक्षा सेवाओं के वर्षानुसार विनियोजन लेखे

विगत पाँच वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के रक्षा सेवाओं के विनियोजन लेखे का विश्लेषण, संबंधित वर्ष हेतु भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, संघ सरकार-संघ सरकार के लेखे (वित्तीय लेखा परीक्षा) के प्रतिवेदनों में सम्मिलित किया गया था।

1.5.1 वायुसेना व्यय

भारतीय वायुसेना के व्यय की वृहत् समीक्षा नीचे तालिका 1.3 में दी गई है :-

तालिका 1.3: भारतीय वायुसेना का व्यय

(₹ करोड़ में)

	वर्ष				
विवरण	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2015-16**
कुल रक्षा व्यय	1,75,898	1,87,469	2,09,789	2,37,394	2,43,534
आईएएफ का कुल व्यय	46,134	51,118	58,745	55,481	53,047
आईएएफ व्यय का विगत वर्ष तक प्रतिशत परिवर्तन	(+)18.95	(+)10.80	(+)14.92	(-) 5.6	(-) 4.38
कुल रक्षा व्यय की प्रतिशतता के रूप में	26.22	27.26	28.00	23.37	21.78
राजस्व व्यय	17,322	18,138	20,160	22,685	21,849
पूँजीगत व्यय	28,812	32,980	38,585	32,796	31,198

2011-12 से 2015-16 के दौरान आईएएफ द्वारा किया गया कुल व्यय कुल रक्षा व्यय का 21.78 तथा 28.00 प्रतिशत के मध्य सीमित था। वर्ष 2015-16 में, आईएएफ का व्यय विगत वर्ष की तुलना में ₹55,481 करोड़ से ₹53,047 करोड़ तक 4.38 प्रतिशत घटा था। इस प्रकार, जबकि 2014-15 से 2015-16 तक कुल रक्षा व्यय 2.59 प्रतिशत तक बढ़ा, जबकि कुल रक्षा व्यय में आईएएफ का अंश विगत वर्ष से 1.59 प्रतिशत तक घटा।

1.5.2 पूँजीगत व्यय

जैसा कि तालिका 1.2 में विनिर्दिष्ट है, आईएएफ ने अपने कुल व्यय का 59 से 65 प्रतिशत पूँजी पर लगाया। आईएएफ का पूँजीगत व्यय मुख्यतः नए वायुयान के अधिग्रहण तथा विद्यमान बेड़े के आधुनिकीकरण अथवा अद्यतन पर किया गया। आईएएफ हेतु विगत पाँच वर्षों (2011-12 से 2015-16 तक) हेतु पूँजीगत व्यय की विविध श्रेणियों पर व्यय का वितरण नीचे तालिका 1.4 में विनिर्दिष्ट है :-

तालिका 1.4: आईएएफ के पूँजीगत व्यय के घटकों के विवरण

(₹ करोड़ में)

शीर्ष	वर्ष				
	2011-12	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2015-16**
वायुयान/एयरो इंजन	20,274 (70.37)	23,573 (71.48)	29,069 (75.40)	22,558 (68.78)	19,156 (61.40)
भारी एवं मध्यम वाहन	73 (0.25)	81 (0.24)	59 (0.15)	33 (0.10)	101 (0.32)
अन्य उपस्कर	6,788 (23.56)	7,399 (22.43)	7,761 (20.11)	8,219 (25.06)	9,788 (31.37)
विशिष्य परियोजनाएँ	521 (1.80)	587 (1.77)	348 (0.90)	343 (1.04)	292 (0.94)
निर्माण कार्य	1,153 (4.00)	1,318 (3.99)	1,304 (3.38)	1,637 (4.99)	1,829 (5.86)
ज़मीन	3 (0.01)	22 (0.06)	44 (0.11)	6 (0.01)	32 (0.10)
कुल	**28,812**	**32,980**	**38,585**	**32,796**	**31,198**

स्रोतः रक्षा सेवाओं का वर्ष-अनुसार विनियोजन लेखा, कोष्ठक में आँकड़े उस वर्ष के दौरान व्यय प्रतिशतता को निर्दिष्ट करता है।

आईएएफ का पूँजीगत व्यय 2011-12 से 2015-16 तक पाँच वर्षीय अवधि के दौरान ₹28,812 करोड़ से ₹31,198 करोड़ तक अर्थात् 8.28 प्रतिशत तक ऊपर उठा। विगत वर्ष की

तुलना में, पूँजीगत व्यय 2015-16 में 4.87 प्रतिशत अर्थात् 2014-15 में ₹32,796 से ₹31,198 तक कम हुआ।

वायुयान/एयरो इंजन के अधिग्रहण पर पूँजीगत व्यय महत्त्वपूर्ण था तथा कुल पूँजीगत व्यय का 61.40 तथा 75.40 प्रतिशत के मध्य था; जो 'अन्य उपस्कर' हेतु 20.11 तथा 31.37 प्रतिशत के मध्य था तथा निर्माण कार्य पर आईएएफ के कुल पूँजीगत व्यय का 3.38 से 5.86 प्रतिशत के मध्य था। एक छोटा सा अंश वाहनों, विशिष्ट परियोजनाओं तथा ज़मीन पर खर्च किया जा रहा था। वर्ष 2015-16 के दौरान, एक महत्त्वपूर्ण भाग (61.40 प्रतिशत) वायुयान/एयरो इंजन पर वहन किया गया तथा 31.37 प्रतिशत एवं 5.86 प्रतिशत अन्य उपस्करों तथा निर्माण कार्यों पर खर्च किए गए।

1.5.3 राजस्व व्यय

आईएएफ का राजस्व व्यय मुख्य रूप से वेतन एवं भत्तों, भंड़ारों तथा विशिष्ट परियोजनाओं पर था। विगत पाँच वर्षों हेतु राजस्व व्यय की विविध श्रेणियों पर व्यय का वितरण नीचे तालिका 1.5 में विनिर्दिष्ट है :-

तालिका 1.5: आईएएफ के राजस्व व्यय के घटकों के विवरण

(₹ करोड़ में)

शीर्ष	वर्ष				
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
वेतन एवं भत्ते (लघु शीर्ष - 101, 102 तथा 104)	7,532 (44)	8,378 (46)	9,464 (47)	10,533 (46)	11,287 (52)
भंड़ार तथा विशिष्ट परियोजनाएँ (लघु शीर्ष -110, 200)	6,931 (40)	7,038 (39)	7,779 (39)	8813 (39)	7,108 (33)
कार्य (लघु शीर्ष - 111)	1,800 (10)	1,775 (10)	1,912 (9)	2,124 (9)	2,189 (10)
परिवहन (लघु शीर्ष - 105)	763 (4)	611 (3)	661 (3)	761 (3)	774 (3)
अन्य (लघु शीर्ष - 800)	296 (2)	336 (2)	344 (2)	455 (2)	491 (2)
कुल	**17,322**	**18,138**	**20,160**	**22,685**	**21,849**

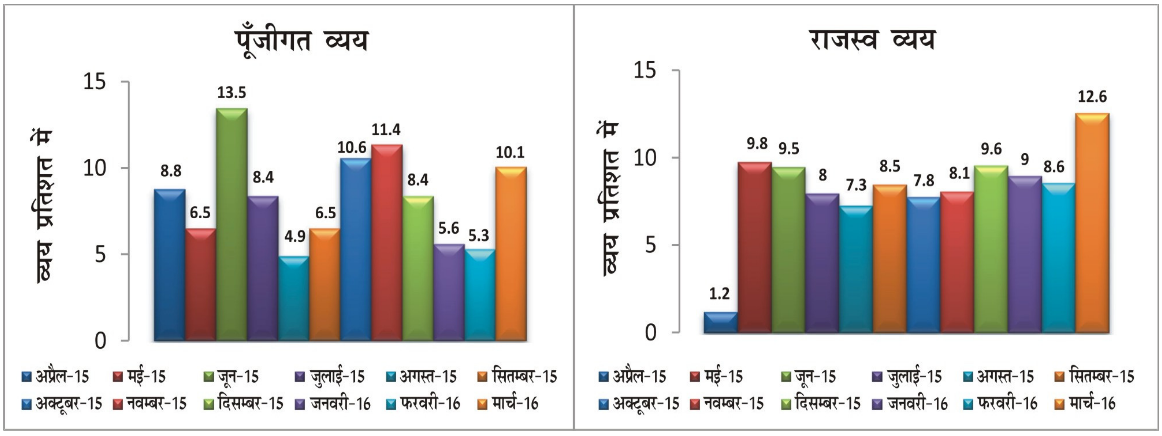
स्रोतः रक्षा सेवाओं का वर्ष-अनुसार विनियोजन लेखा, कोष्ठक में आँकड़े उस वर्ष के दौरान व्यय प्रतिशतता को निर्दिष्ट करता है।

आईएएफ का राजस्व व्यय 2011-12 में ₹17,322 करोड़ से 2015-16 में ₹21,849 करोड़ तक अर्थात् विगत पाँच वर्षों के दौरान 26 प्रतिशत तक बढ़ा। आईएएफ के कुल राजस्व व्यय का लगभग 44 से 52 प्रतिशत वेतन एवं भत्तों हेतु, 40 से 33 प्रतिशत भंड़ार एवं विशिष्ट परियोजनाओं हेतु, 9 से 10 प्रतिशत निर्माण कार्यों हेतु, 3 से 4 प्रतिशत परिवहन हेतु तथा शेष दो प्रतिशत अन्य श्रेणियों हेतु लेखांकित हुए। विगत वर्ष की तुलना में, आईएएफ का राजस्व व्यय 2014-15 में ₹22,685 करोड़ से 2015-16 में ₹21,849 करोड़ तक 3.68 प्रतिशत घटा।

1.5.4 वर्ष के दौरान आईएएफ के व्यय का प्रवाह

2015-16 के दौरान पूँजीगत तथा राजस्व व्यय का प्रवाह नीचे दर्शाया गया है :-

आँकड़े 1.1 : 2015-16 के दौरान आईएएफ के व्यय का प्रवाह



आईएएफ का राजस्व व्यय मार्च 2016 एवं वर्ष की अंतिम तिमाही हेतु कुल वार्षिक राजस्व व्यय का क्रमशः 12.6 प्रतिशत तथा 30.2 प्रतिशत था, जबकि पूँजीगत व्यय के लिए मार्च 2016 एवं अंतिम तिमाही हेतु यह क्रमशः 10.1 प्रतिशत तथा 21 प्रतिशत था। जैसा कि वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित है, ये वर्ष-समाप्ति व्यय 15 प्रतिशत तथा 33 प्रतिशत की अनुमत्य सीमा के भीतर थे।

1.5.5 भारतीय वायुसेना की राजस्व प्राप्तियाँ

प्राप्तियाँ, भुगतान पर जारी भंडारों से संबंधित वसूली, इमारतों एवं फर्नीचर के किराए, जमीनों, इमारतों से मुनाफे, इत्यादि, घोषित आधिक्य, अन्य सरकारी विभागों को दी गई सेवाओं पर साख तथा अन्य विविध प्राप्तियों को दर्शाती हैं।

पाँच वर्षों के दौरान भारतीय वायुसेना से संबंधित प्राप्तियों के विवरण नीचे तालिका 1.6 में दिए गए हैः -

तालिका 1.6 : आईएएफ की राजस्व प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वर्णन	**वर्ष**				
	2011-12	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2015-16**
निर्माण कार्यों से प्राप्तियाँ	64	75	80	101	105
सेवाओं तथा आपूर्तियों से प्राप्तियाॅ	108	90	104	78	163
भंडार	37	67	45	167	26
अन्य प्राप्तियाँ	340	377	838	2598	535
कुल प्राप्तियाँ तथा वसूलियाँ	**549**	**609**	**1067**	**2944**	**829**

स्रोतः एमओडी वित्त (बजट - I) द्वारा प्रदत्त वास्तविक प्राप्तियों के आँकड़े

आईएएफ के संबंध में प्राप्तियाँ तथा वसूलियाँ 2011-12 से 2015-16 तक पाँच-वर्षीय अवधि के दौरान ₹549 करोड़ तथा ₹2,944 करोड़ के मध्य सीमित थीं तथा विगत वर्ष की तुलना में 71.87 प्रतिशत अर्थात् 2014-15 में ₹2,944 करोड़ से वर्ष 2015-16 में ₹829 करोड़ तक की कमी हुई थी। आईएएफ की राजस्व प्राप्तियों का एक महत्त्वपूर्ण भाग 'अन्य प्राप्तियों' के तहत वर्गीकृत था।

1.6 लेखापरीक्षा पर प्रतिक्रिया

1.6.1 ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर रक्षा मंत्रालय की प्रतिक्रिया

लोक लेखा समिति (पीएसी) की अनुशंसाओं पर, वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने सभी मंत्रालयों को भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में शामिल करने के लिए प्रस्तावित ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों के लिए अपने उत्तर छः सप्ताहों के भीतर भेजने के लिए जून 1960 में निदेश जारी किए थे।

इस प्रतिवेदन में शामिल करने के लिए प्रस्तावित ड्राफ्ट पैराग्राफ रक्षा मंत्रालय के सचिव को उनका ध्यान लेखापरीक्षा जाँच परिणाम की ओर आकर्षित करने के लिए तथा समयावधि के भीतर प्रतिक्रिया देने के अनुरोध के साथ, अर्द्धशासकीय पत्रों के माध्यम से जारी किए गए थे।

वित्त मंत्रालय के अनुदेशों के बावजूद, इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए कुल नौ पैराग्राफों में से तीन पैराग्राफों पर रक्षा मंत्रालय के उत्तर प्राप्त नहीं हुए थें। अतः इन पैराग्राफों के संबंध में मंत्रालय के उत्तर शामिल नहीं किए जा सके।

1.6.2 पिछले प्रतिवेदनों के लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर की गई कार्यवाही टिप्पणियां (एटीएन)

विभिन्न लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी मामलों के संबंध में कार्यपालिका की जवाबदेही सुनिश्चित करने हेतु, पीएसी ने इच्छा व्यक्त की कि 31 मार्च 1996 को समाप्त वर्ष के बाद के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लिखित सभी पैराग्राफों पर संसद में प्रतिवेदनों को प्रस्तुत करने के चार माह के भीतर की गई कार्यवाही टिप्पणी, लेखापरीक्षा द्वारा जाँच कराकर, उन्हें प्रस्तुत कर दिया जाए।

एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है :-

तालिका 1.7 : एटीएन की स्थिति

(30 अप्रैल 2017 को)

एटीएन की स्थिति	आईएएफ
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर मंत्रालय द्वारा एक बार भी एटीएन प्रस्तुत नहीं किए गए है	2
लेखापरीक्षा पैराग्राफ/प्रतिवेदन जिन पर संशोधित एटीएन प्रतीक्षित हैं	9

1.7 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियाँ एवं बचत

आईएएफ प्राधिकारियों ने वर्ष 2016-17 के दौरान लेखा परीक्षा जाँचों के आधार पर ₹21.57 करोड़ (अनुलग्नक-1) के कुल वित्तिय निहितार्थ सहित असमायोजित अग्रिम तथा परिनिर्धारित क्षतियों की वसूली की, अनियमित संस्वीकृतियों को निरस्त किया तथा स्वीकृत राशि को कम किया।

लेखापरीक्षा जाँच परिणाम

2.1 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली का स्थापन

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

स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली 'एक्स' कि.मी. की सीमा के भीतर आकाशीय खतरों की व्यापक विविधता का सामना करने की क्षमता से युक्त एक मध्यम रेंज ध्वनि से भी तीव्र की सतह से हवा में मारक स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली है। इसलिए यह देश की वायुसेना रक्षा तथा प्रतिरोध क्षमता हेतु महत्त्वपूर्ण है। इसलिए भारतीय वायुसेना (आईएएफ) हेतु डीआरडीओ[1] द्वारा विकसित स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली पुरानी 'एनएन' मिसाइल प्रणाली, जो 1974-90 के दौरान अधिप्राप्त की गई, के प्रतिस्थापन के लिए 1994 से स्थापन किए जाने के लिए योजनाबद्ध थी।

प्रारंभ में, दिसम्बर 2008 में, सुरक्षा पर कैबिनेट कमेटी (सी सी एस) ने 'टी' तथा 'यू' वायुसेना क्षेत्र को कवर करने के लिए स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली के दो स्क्वाड्रनों के 'ए' कमान तथा 'बी' कमान, प्रत्येक में एक, में स्थापन को अनुमोदित किया। ये क्रमशः अक्टूबर 2014 ('ए' कमान) तथा मार्च 2015 ('बी' कमान) में नियुक्त किए गए थे।

[1] रक्षा अनुसंधान एवं विकास संस्थान

इसी बीच, शत्रुओं द्वारा बड़े पैमाने पर सैन्य अवसंरचना स्थापित करने के कारण, 'एस' क्षेत्र में भारतीय स्थिति 'निवर्तक' से 'निवारक' में परिवर्तित (2009) हो गयी थी। अतः सीसीएस ने 'सी' कमान में छः आईएएफ स्टेशनों पर स्थापित किए जाने के लिए बीईएल से स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली[2] के छः स्क्वाड्रनों की ₹3619.25 करोड़ के कुल लागत मूल्य (कर रहित) पर अधिप्राप्ति तथा स्थापन अनुमोदित किया (नवम्बर 2010)। इन छः स्थानों पर आवश्यक अवसंरचना, जैसे मिसाइल तैयारी तथा भण्डार सुविधा, रैम्प ढाँचा तथा कार्यशाला इमारतों के सृजन हेतु भी अनुमोदन स्वीकृत किया गया था। ये ₹99.84 करोड़ की लागत पर, टर्नकी आधार पर, बीईएल द्वारा निर्मित किए जाने थे।

तदनुसार रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने 'वाई' मिसाइलों सहित स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली की छः स्क्वाड्रनों की सुपुर्दगी हेतु बीईएल के साथ अनुबंध निर्धारित किया (दिसम्बर 2010)। इनकी सुपुर्दगी छः-छः महीने के अंतराल पर, जून 2013 तथा दिसम्बर 2015 के मध्य की जानी थी। समग्र स्थापन प्रक्रिया आईएएफ के परियोजना प्रबंधन समूह (पीएमजी) द्वारा निगरानी की जानी थी।

'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली के स्थापन की परिचालनात्मक महत्ता को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा यह जाँच करने के लिए आयोजित की गई, कि, क्या वांछित प्रतिरोध क्षमता निर्धारित समय तथा अनुमोदित लागत के भीतर तैयार की जा सकती थी।

लेखापरीक्षा जाँच परिणाम

2.1.1 सुपुर्द की गई मिसाइलों की गुणवत्ता समस्याएँ

अनुबंध के अनुसार (दिसम्बर 2010), स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली उत्तरोत्तर 60 महीनों (अर्थात् जून 2013 से दिसम्बर 2015 के दौरान) के भीतर सुपुर्द किए जाने थे। छः ए एफ स्टेशनों पर ये अप्रैल 2014 तथा जून 2016 के मध्य, निर्धारित तिथि से छः से 18 महीने के विलम्ब के

[2] मिसाइलों, अनुरक्षण पुर्ज़ों तथा नमूना उपस्कर समेत

उपरांत, प्राप्त किए गए। इस बीच, आईएएफ ने फैक्ट्री स्वीकृति परीक्षण (एफएटी)[3] के आधार पर मार्च 2016 तक भुगतान का 95 प्रतिशत अर्थात् ₹3809 करोड़ (कर सहित) जारी किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बीईएल द्वारा सुपुर्द किए गए स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली गुणवत्ता में कम थे। नवम्बर 2014 तक प्राप्त 80 मिसाइलों में से 20 मिसाइलों अप्रैल-नवम्बर 2014 के दौरान परीक्षण हेतु फायर की गईं। इन मिसाइलों में से छः, अर्थात् 30 प्रतिशत, परीक्षण में असफल रहीं। प्रारंभिक असफलता विश्लेषण रिपोर्ट ने उजागर किया कि लक्ष्य से पहले गिरीं मिसाइलों का वेग आवश्यक वेग से कम था तथा महत्त्वपूर्ण यूनिटों, जैसे, सहायक नियंत्रण यूनिट तथा कनेक्टर, की खराबी भी थी। दो मिसाइलें उड़ने में असफल रहीं थीं क्योंकि बूस्टर नोज़ल नाकाम हो गई थी। इन कमियों ने युद्धस्थितियों के दौरान परिचालनात्मक खतरे की समस्या प्रस्तुत की।

पहली तीन असफल मिसाइलों का असफलता विश्लेषण अगस्त 2014 में पूरा हुआ जबकि अन्य तीन मिसाइलों का मई 2016 में पूरा हुआ।

आईएएफ ने उत्तर दिया (मार्च 2017) कि असफल मिसाइलों के प्रतिस्थापन हेतु कार्यवाही प्रारंभ की जा रही थी। आईएएफ ने यह भी बताया कि बीईएल ने तीन असफल मिसाइलों को जनवरी 2016 में प्रतिस्थापित किया था तथा शेष तीन मिसाइलें अब भी प्रतिस्थापित की जानी थीं।

लेखापरीक्षा का यह दृष्टिकोण है कि यह मात्र परीक्षण में असफल हुईं मिसाइलों के प्रतिस्थापन का मामला नहीं है। चूँकि परीक्षण किए गए नमूने की असफलता दर 30 प्रतिशत तक ऊँची थी, शेष 'जेड' मिसाइलों की विश्वसनीयता स्थापित करने के लिए कार्यवाही की जाने की आवश्यकता है। बड़ा मुद्दा यह है कि परीक्षण किए गए नमूने की 30 प्रतिशत असफलता दर फैक्ट्री स्वीकृति परीक्षण की विश्वसनीयता पर प्रश्नचिन्ह लगाती है जिसके आधार पर देय भुगतान (₹3,809 करोड़) का 95 प्रतिशत भुगतान बीईएल को पहले ही किया जा चुका था।

---

[3] रक्षा उत्पादन विभाग, एम ओ डी के तहत मिसाइल सिस्टम क्वालिटी एश्योरेंस एजेंसी (एम एस क्यू ए ए) द्वारा एफ ए टी आयोजित किया गया।

2.1.2 स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली के स्थापन में विलम्ब

यद्यपि 'एस' क्षेत्र में प्रतिरोधी क्षमता के सृजन हेतु आवश्यकता 2009 में पहचानी गई तथा स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की अधिप्राप्ति हेतु एक अनुबंध दिसम्बर 2010 में हस्ताक्षरित किया गया, मार्च 2017 तक छः स्थानों में से किसी में भी स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली अब तक स्थापित नहीं की गई। विलम्ब हेतु कारण नीचे विश्लेषित हैं :-

(ए) साइट पर अवसंरचना के सृजन में विलम्ब

स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की सुपुर्गदगी से पूर्व बीईएल द्वारा साइट पर विविध अवसंरचना सुविधाओं का सृजन किया जाना था। इनमें मिसाइलों के भंड़ारण हेतु इमारतें, जिनके लिए उपयुक्त तापमान तथा आर्द्र परिस्थितियों की आवश्यकता थी, तैयारी तथा परीक्षण हेतु इमारत, कार्यशाला, वाहनों के अनुरक्षण हेतु इमारत, राडार की तैनाती हेतु रैम्प तथा अन्य संबंधित सिविल कार्य शामिल हैं। इन अवसंरचनाओं को अक्टूबर 2016 तक किसी भी साइट में पूरा नहीं किया जा सका। यद्यपि अक्टूबर 2016 तक दो स्टेशनों में 98 प्रतिशत तथा 80 प्रतिशत कार्य पूरा हुआ, किन्तु आईएएफ ने निर्माण में कमियों, जो इन्हें स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली भंड़ार हेतु अनुपयुक्त प्रदर्शित करती थीं, के कारण इन इमारतों को अपने नियंत्रण में नहीं लिया था। अन्य स्टेशनों में अक्टूबर 2016 तक प्रगति 45 प्रतिशत से नीचे थी।

उपरोक्त विलम्ब के कारणों में से एक आईएएफ तथा बीईएल के मध्य अवसंरचना अनुबंध हस्ताक्षर होने में विलम्ब पाया गया। अनुबंध सी सी एस अनुमोदन के लगभग दो वर्षों के उपरांत, नवम्बर 2012 में हस्ताक्षर किया गया। इस विलम्ब का मुख्य कारण यह था कि हस्ताक्षर हेतु बीईएल द्वारा आईएएफ को अग्रेषित (दिसम्बर 2010) अनुबंध प्रस्ताव, सीसीएस अनुमोदन के साथ असंगत था। सी सी एस ने अवसंरचना के सृजन हेतु ₹99.84 करोड़ की लागत अनुमोदित की थी, किन्तु बीईएल ने ₹104.66 करोड़ उद्धृत किया था। दोनों पक्षों को लगभग ₹5 करोड़ के इस अंतर को दूर करने के लिए 20 महीने लगे तथा अंततः बीईएल ₹99.84 करोड़ की सीसीएस अनुमोदित लागत पर कार्य को पूरा करने के लिए सहमत हो गया।

लेखापरीक्षा द्वारा पूछने पर आईएएफ ने उत्तर दिया (मार्च 2017) कि अवसंरचना अनुबंध को हस्ताक्षर करने में विलम्ब एमओडी द्वारा माँगे गए विविध स्पष्टीकरण के कारण था।

उत्तर संतोषजनक नहीं था क्योंकि बीईएल द्वारा प्रस्तुत कार्यों की लागत का औचित्य सुनिश्चित करने में वायुसेना कार्य निदेशालय द्वारा 20 महीनों में से नौ महीने लिए गए। इसके अतिरिक्त, यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि, दिसम्बर 2008 में जब दो स्क्वाड्रनों हेतु अनुबंध हस्ताक्षरित किया गया, अवसंरचना अनुबंध 11 महीनों के भीतर हस्ताक्षरित हुआ, जबकि पुनरावृत्त अनुबंध के तहत छः स्क्वाड्रनों के स्थापन हेतु इसमें 23 महीने लग गए।

इसके अतिरिक्त, अवसंरचना पर कार्य आईएएफ द्वारा बीईएल को साइट सौंपने के बाद ही आरंभ किया जा सका। अवसंरचना अनुबंध (नवम्बर 2012) के अनुसार, इसके हस्ताक्षरित होने के छः महीनों (अर्थात् मई 2013) के भीतर साइटों को सौंपा जाना था। किन्तु अक्टूबर 2016 तक पूरी साइट मात्र चार स्टेशनों में ही सौंपी गई, वो भी दो वर्षों अथवा अधिक (अर्थात् मई 2015 से फरवरी 2016 तक) के विलम्ब के उपरांत।

आईएएफ के परियोजना प्रबंधन समूह ने साइट के सौंपने में विलम्ब की वजह पाँच स्टेशनों में अग्नि, विस्फोटक तथा पर्यावरण सुरक्षा (सीएफईईएस)[4] केन्द्र द्वारा अग्नि पर्यावरण तथा विस्फोटक हेतु अनुमति देने में विलम्ब, तथा एक स्टेशन में पेड़ों की कटाई न करने पर आरोपित किया (नवम्बर 2016)। लेखापरीक्षा ने इसे केवल आंशिक रूप से सत्य पाया। स्टेशनों में से एक में विलम्ब मुख्यतया भारतीय वायुसेना की भारतीय विमान पतन प्राधिकरण (एएआई) से चिन्हित ज़मीन प्राप्त करने में असफलता के कारण था। वैकल्पिक साइट, जो आवंटित की गई थी, पानी में डूब गई। दो स्टेशनों में पेड़ों की कटाई में तीन वर्षों से अधिक का विलम्ब था। एक मामले में लेखापरीक्षा ने पाया कि चार पुनः नीलामियों के बाद भी पेड़ों की आरक्षित मूल्य पर नीलामी नहीं की जा सकी। पाँच स्टेशनों में विलम्ब पूरी तरह से सीएफईईएस अनुमति में विलम्ब पर आरोपित नहीं किया जा सकता था क्योंकि इस कारण से विलम्ब 24 से 32 महीनों के कुल विलम्ब के विरूद्ध मात्र एक वर्ष तक था। इसके अतिरिक्त, सीएफईईएस डीआरडीओ का एक भाग

[4] सीएफईईएस एक डीआरडीओ एजेंसी है।

है, जो एमओडी के तहत आता है, इसलिए अनुमति की प्रक्रिया बेहतर समन्वय के माध्यम से तेजी से आगे बढ़ायी जा सकती थी।

आईएएफ ने बताया (मार्च 2017) कि स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की नियुक्ति में विलम्ब अवसंरचना की अनुपलब्धता पर नहीं, अपितु बीईएल द्वारा अनुरक्षण पुर्ज़ों की आपूर्ति, मिसाइलों की स्वीकृति निरीक्षण की पूर्णता तथा साइट स्वीकृति परीक्षण (एसएटी) में विलम्ब के कारण था।

उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि मिसाइलों का स्वीकृति निरीक्षण विद्यमान अवसंरचना अर्थात् मिसाइल तैयारी, परीक्षण तथा अनुरक्षण सुविधा के बिना प्रारंभ नहीं किया जा सकता था। इसके विपरीत अवसंरचना अनुबंध के हस्ताक्षर होने में विलम्ब के कारण विलम्बित हुई। साइट की पहचान केवल अवसंरचना अनुबंध के हस्ताक्षरित होने के उपरांत ही प्रारंभ हुई। इसके अतिरिक्त, एमओडी के अंतर्गत होने के नाते आईएएफ तथा बीईएल के मध्य प्रभावी समन्वय से अनुरक्षण पुर्ज़ों की आपूर्ति तथा साइट स्वीकृति परीक्षण गतिविधि में विलम्ब से बचा जा सकता था।

(बी) साइट स्वीकृति परीक्षण में विलम्ब

स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली केवल साइट स्वीकृति (एसएटी)[5] के सफलतापूर्वक समापन के उपरांत ही नियुक्त किए जाने थे। स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की प्राप्ति के उपरांत एसएटी 30 दिनों के भीतर प्रारंभ तथा 60 दिनों के भीतर साइट पर पूरा होना था। एसएटी छः साइटों, जहाँ स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली नियुक्त होनी थी, में से किन्हीं पर भी पूरा नहीं हुआ है, तीन साइटों पर एसएटी सात महीनों से एक वर्ष तक विलम्ब के साथ प्रारंभ किया गया। शेष तीन साइटों पर एसएटी अभी प्रारंभ किया जाना था। इसलिए, आपूरित स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली का निष्पादन अभी पूरी तरह से परीक्षित तथा प्रयोग हेतु स्वीकृत किया जाना था।

[5] एसएटी के दौरान, एकल उपस्कर का निष्पादन वांछित निष्पादन स्तरों के संदर्भ के साथ परीक्षित है। इसमें मिसाइलों की परीक्षण फायरिंग शामिल नहीं है, जो पहले ही की जा चुकी थी।

आईएएफ ने बताया (मार्च 2017) कि एसएटी के प्रारंभ में विलम्ब बीईएल से एसएटी गतिविधि हेतु सूची की प्राप्ति में विलम्ब के कारण हुआ था।

उत्तर अनुबंधित समय-सीमाओं के साथ मेल स्थापित करने में बीईएल की असफलता को प्रदर्शित करता है।

2.1.3 भंड़ारण सुविधाओं के सृजन में विलम्ब के कारण मिसाइलों की खराबी

अनुशंसित भंड़ारण परिस्थितियों (एसी वातावरण में 23±2° से. तथा सापेक्ष आर्द्रता 55±5%) के तहत मिसाइलों का कुल सेवा-काल निर्माण तिथि से 10 वर्ष है। निर्धारित भंड़ारण कक्षों के निर्माण में विलम्ब के कारण, अप्रैल 2014 से मई 2016 के दौरान प्राप्त समस्त 'वाई' मिसाइलें वैकल्पिक सुविधाओं में रखी गईं, जिनमें वांछित भंड़ारण परिस्थितियों का अभाव था। मिसाइलों के आवधिक निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया कि 71 मिसाइलों में नमी प्रवेश कर चुकी थी।

आईएएफ ने बताया (मार्च 2017) कि जहाँ कहीं भी उच्च आर्द्रता की उपस्थिति पाई गई, निर्धारित भंड़ारण परिस्थितियों के अनुरक्षण हेतु उपचारात्मक कार्यवाहियाँ की गई थीं।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण यह है कि इस प्रकार की परिस्थितियाँ, जैसे नमी का प्रवेश, पहल करके उत्पन्न होने से रोकनी चाहिए थी।

2.1.4 मिसाइलों का कम जीवन-काल

जैसा कि पैरा 2.1.3 में बताया गया कि मिसाइलों का जीवन-काल 10 वर्ष है। लेखापरीक्षा ने पाया कि, आईएएफ द्वारा रखी गईं 'जेड' मिसाइलों में से, 70 मिसाइलों का तीन वर्षों से अधिक का जीवनकाल, 150 मिसाइलों का दो से तीन वर्षों के मध्य तथा 48 मिसाइलों का एक से दो वर्षों का जीवनकाल पहले ही मार्च 2017 तक समाप्त हो चुका था। उच्च लागत पर अधिग्रहित ये परिसम्पत्तियाँ उनके निर्धारित जीवनकाल से अत्यधिक कम आयु हेतु सेवायोग्य रहेंगी।

आईएएफ ने उत्तर दिया (मार्च 2017) कि स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की जीवनावधि आगे पाँच वर्षों तक बढ़ाई जा सकती है। लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण है कि जब तक स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली लगाई जाएगी, उनकी सेवायोग्य जीवनावधि का बहुत बड़ा भाग परिचालनात्मक तत्परता तथा इसके युद्ध-कौशल संबंधी उद्देश्य में भागीदारी के बिना समाप्त हो जाएगा। इसके अतिरिक्त, स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली के जीवन काल के पाँच वर्ष विस्तार के साथ, अधिकतम सेवायोग्य अवधि 15 वर्ष है जिसमें से बहुत मिसाइलों के कई वर्ष पहले ही समाप्त हो चुके है।

इसके अतिरिक्त दिसम्बर 2010 के अनुबंध के अनुसार, स्ट्रैटज़िक मिसाइल प्रणाली हेतु वारंटी अवधि सफलतापूर्वक नियुक्ति की तिथि से 24 महीने थी जबकि अनुरक्षण पुर्ज़ों तथा परीक्षण उपस्कर (अनुबंध लागत : ₹316 करोड़) के संबंध में यह उनकी प्राप्ति की तिथि से प्रारंभ थी। वारंटी अवधि के दौरान पुर्ज़ों की आवश्यकता विक्रेता द्वारा प्रदान की जानी थी।

स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली की वारंटी किसी भी स्टेशन में शुरू नहीं हुई क्योंकि वे अब तक नियुक्त नहीं थी। किन्तु अनुरक्षण पुर्ज़ों तथा परीक्षण उपस्कर की वारंटी अवधि पहले ही शुरू हो गई थी तथा एक स्टेशन के संबंध में दिसम्बर 2016 में समाप्त हो गई थी। जिस समय तक स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली नियुक्त की जाएगी, अनुरक्षण पुर्ज़ों तथा परीक्षण उपस्कर की वारंटी अन्य स्टेशनों के संबंध में भी समाप्त हो जाएगी।

2.1.5 बाह्य कार्य-सेवाओं में विलंब

बाह्य सेवाओं जैसे विशिष्ट वाहनों के अभ्यास हेतु अभिगम सड़कें, निकास प्रणाली, विद्युत आपूर्ति तथा जल आपूर्ति के प्रावधान स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली के स्थापन से पूर्व कार्यान्वित किए जाने थे।

छः स्टेशनों पर बाह्य सेवाओं हेतु ₹297.43 करोड़ की लागत पर सोलह कार्य मार्च 2014 तथा मार्च 2016 के मध्य संस्वीकृत किए गए। संस्वीकृत कार्यों के समापन की संभावित तिथि दो से चार वर्षों के मध्य है। इसमें से, मात्र एक कार्य हेतु अनुबंध निर्धारित किया गया। अतः कार्य अनुबंध के निर्धारण में विलम्ब स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली के सामयिक स्थापन तथा निर्विघ्न परिचालनों को प्रभावित करेगा।

2.1.6 निष्कर्ष

खतरे के अवबोध के आधार पर, भारत सरकार ने 2010 में 'एस' क्षेत्र में प्रतिरोध कायम करने के लिए आईएएफ हेतु स्ट्रैटज़िक मिसाईल प्रणाली के स्थापन की सम्भावना व्यक्त की थी। यह प्रतिरोध क्षमता जून 2013 तथा दिसम्बर 2015 के मध्य चरणबद्ध तरीके में स्थापित किया जाना परियोजित था। किन्तु चार वर्षों के उपरांत भी यह आकस्मिक आवश्यक क्षमता अब तक तैयार नहीं की गई है तथा रणनीतिक उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हुई। ऐसा मुख्य रूप से मिसाइल प्रणालियों के स्थापन हेतु वांछित अवसंरचना के सृजन में असामान्य विलम्ब के कारण था। लगभग ₹4000 करोड़ इस उद्देश्य हेतु पहले ही खर्च किए जा चुके हैं।

2.1.7 अनुशंसाएँ

- एमओडी स्ट्रैटज़िक मिसाइलों के फैक्ट्री स्वीकृति परीक्षण की गुणवत्ता का पुनरीक्षण कर सकता है ताकि एफएटी की विश्वसनीयता में वृद्धि हो सके। स्ट्रैटज़िक मिसाइलों की गुणवत्ता में भी सुधार की आवश्यकता है ताकि असफलता दर को नीचे लाया जा सके।

- यह आवश्यक है कि रक्षा मंत्रालय सामयिक समापन को सुनिश्चित करने हेतु विविध गतिविधियों तथा इस प्रकार के रणनीतिक महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं में सम्मिलित एजेंसी के उत्तम समकालन को सुनिश्चित करे।

मामला मार्च 2017 में एमओडी के पास भेजा गया; उनका उत्तर अपेक्षित (जून 2017) था।

2.2 जगुआर वायुयान पर ऑटोपायलटों का स्थापन

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

ऑटोपायलट एक उड़ान सहायक है जो पायलट के कार्यभार को कम करता है, वायुयान की सुरक्षा बढ़ाता है तथा वायुयान दुर्घटनाओं को कम करता है। सभी आधुनिक लड़ाकू वायुयान ऑटोपायलटों से उपस्कृत हैं किन्तु पूर्व के वायुयान हेतु ऑटोपायलट अलग से खरीदे जाते हैं तथा इन वायुयान के साथ एकीकृत किए जाते हैं। जगुआर ऑटोपायलट की उपयोगी जीवनावधि 5000 घंटों की मीन टाईम बिटवीन फ़ेल्यर (एमटीबीएफ) सहित 25 वर्षों से कम नहीं होना चाहिए।

108[6] वायुयान के सापेक्ष 108 ऑटोपायलटों की खरीद हेतु रक्षा मंत्रालय के समक्ष 1997 में स्टेटमेंट ऑफ केस प्रस्तुत किया गया। संसाधन की कठिनाई के कारण, मंत्रालय द्वारा 35 ऑटोपायलट जो कि यूरो 7.952 मिलियन (₹37.42 करोड़) की लागत पर, मैसर्स थेल्स, फ्रांस के साथ अनुबंधित किए गए थे (अगस्त 1999), मैसर्स हिंन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एचएएल)

[6] 1997-98 में, आईएएफ के पास 93 जगुआर वायुयान थे एवं 15 वायुयान एचएएल में निर्माणाधीन थे।

द्वारा जगुआर वायुयान पर फिट किए जाने थे। ये ऑटोपायलट दिसम्बर 2006 तथा जनवरी 2008 के मध्य प्राप्त किए गए थे।

2008-09 के सीएजी के प्रतिवेदन सं. सीए 18 पैरा 3.1 में पूर्व के जगुआर वायुयान पर ऑटोपायलटों के गैर-स्थापन, तकनीकी के स्थानांतरण का लाभ उठाने में असफलता तथा इन ऑटोपायलटों हेतु मूल उपस्कर निर्माता (ओईएम) अर्थात् मैसर्स थेल्स पर सतत् निर्भरता का उल्लेख किया गया था। लेखापरीक्षा में यह भी प्रतिवेदित किया गया था कि, पायलट के दिग्भ्रमित होने के कारण, जनवरी 2000 से मार्च 2008 के दौरान चार पायलटों तथा तीन जगुआर वायुयान की क्षति हुई। अपनी एक्शन टेकन नोट में (एटीएन) में मंत्रालय ने बताया था (अगस्त 2010) कि उन्नयन कार्यक्रम के तहत ऑटोपायलटों के एकीकरण हेतु मरम्मत अनुरक्षण आपूर्ति आदेश (आरएमएसओ) मैसर्स एचएएल के साथ प्रक्रिया में था।

इसके आगे लेखापरीक्षा जाँच (सितम्बर 2016) में स्पष्ट हुआ कि ऑटोपायलटों के एकीकरण हेतु एचएएल को आरएमएसओ दिया गया (दिसम्बर 2009), जो मार्च 2017 तक 35 ऑटोपायलटों में से मात्र 18 का एकीकरण पूर्ण कर सका। वायुयान पर स्थापित ये ऑटोपायलट यथासंभव सर्वोतम कार्य नहीं कर रहे थे क्योंकि इसके महत्वपूर्ण घटक, अर्थात् ऑटोपायलट इलैक्ट्रॉनिक यूनिट (एपीईयू) जो वायुयान के उड़ान मार्ग को बनाए रखता है, को 07 से 26 महीनों के टर्नअराउण्ड समय के साथ ओईएम के प्रांगण में मरम्मत की आवश्यकता पडती थी। इन 18 ऑटोपायलटों हेतु, आईएएफ ने जून 2010 तथा नवम्बर 2016 के मध्य ओईएम के माध्यम से 17 एपीईयू की मरम्मत करवाई। इन 17 एपीईयू में से, 11 एपीईयू ₹1.94 करोड़ के व्यय पर मरम्मत किए गए। शेष 6 एपीईयू के संबंध में स्थिति का अभिलेखों से पता नहीं चल सका।

लेखापरीक्षा द्वारा मामले की और जाँच से निम्नलिखित प्रकटीकरण हुआ;

एचएएल से प्राप्त ऑटोपायलट एकीकृत 20 जगुआर वायुयान (2006 में निर्धारित अनुबंध के माध्यम से) समेत आईएएफ के पास 125 जगुआर वायुयान थे (जून 2012)। 35 जगुआर वायुयान हेतु ऑटोपायलट 1999 के अनुबंध के माध्यम से अधिप्राप्त किए गए। इस प्रकार शेष 70 वायुयानों

हेतु ऑटोपायलटों की आवश्यकता थी। अक्टूबर 2016 में भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के पास 117[7] जगुआर वायुयान थे।

इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए, पहले अनुबंध (अगस्त 1999) के पुनरावृत्त आदेश खण्ड के तहत जगुआर वायुयान हेतु 95 ऑटोपायलटों (70 वायुयान तथा 25 रिजर्व हेतु) की अधिप्राप्ति हेतु 23.33 मिलियन यूरो (₹163 करोड़) की कुल लागत पर 31 मार्च 2014[8] को मैसर्स थेल्स से एक अनुबंध निर्धारित किया गया जिसकी सुपुर्दगी सितम्बर 2015 से मार्च 2020 के दौरान निर्धारित थी। इस आर्डर के आधार पर, आईएएफ ने 30 ऑटोपायलट (नवम्बर 2016 तक[9]) प्राप्त किए। ये ऑटोपायलट एमओडी द्वारा मैसर्स एचएएल के साथ 21 दिसम्बर 2009 को निर्धारित अनुबंध के माध्यम से पूर्व के जगुआर वायुयान के उन्नयन के दौरान अन्य घटकों के साथ-साथ एकीकृत किए जाने थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि ये 30 ऑटोपायलट अभी तक (नवम्बर 2016) एकीकृत किए जाने बाकी थे। गैर-एकीकरण की स्थिति में इन ऑटोपायलटों की कार्य योग्यता असत्यापित रही।

मंत्रालय ने बताया (मार्च 2017) कि आईएएफ ने रेव्येन्यू रूट से 96[10] ऑटोपायलटों की अधिप्राप्ति हेतु अगस्त 2007 में मामले की पहल की, तथापि, मंत्रालय ने दिसम्बर 2009 में निर्णय लिया कि मामले को रक्षा अधिप्राप्ति पद्धति (डीपीपी) {पुनरावृत्त आदेश[11] - प्रस्ताव हेतु वाणिज्यिक अनुरोध (आरएफपी)} के तहत कैपिटल रूट से आगे बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, मैसर्स एचएएल मानवशक्ति की कमी के कारण जगुआर वायुयान पर अगस्त 1999 के अनुबंध के तहत अधिप्राप्त 35 ऑटोपायलट स्थापित नहीं कर सका। मंत्रालय ने यह भी बताया (मार्च 2017) कि 18 ऑटोपायलटों के एकीकरण के दौरान प्राप्त अनुभव के आधार पर, विक्रेता ने 2014 के अनुबंध के तहत अधिप्राप्त ऑटोपायलट प्रणाली पर संतुलन का विकास तथा समावेशन किया।

---

7 1999-2016 के दौरान 11 वायुयान (2008 से पहले - 3 वायुयान, 2008 के बाद 8 वायुयान) दुर्घटनाग्रस्त हुए थे।

8 रक्षा अधिप्राप्ति कांउसिल (डीएसी) ने अगस्त 2010 में इस अधिप्राप्ति हेतु अनुमोदन प्रदान किया।

9 एयर एचक्यू/एस 96081/2/25/परियोजना/जगुआर दिनाँक 21-11-2016।

10 अगस्त 2011 में दुर्घटनाग्रस्त एक वायुयान निर्धारित अनुबंध में कम किया गया था।

11 पुनरावृत्त आदेश - तात्कालिक अधिप्राप्ति अगस्त 1999 में ऑटोपायलटों हेतु निर्धारित अनुबंध की पुनरावृत्ति थी तथा इस प्रकार की अधिप्राप्ति हेतु सिंगल स्टेज टू बिड्स (तकनीकी तथा वाणिज्यिक) प्रणाली के स्थान पर केवल वाणिज्यिक आरएफपी जारी की गई है जिससे अधिप्राप्ति समय 18 महीने कम हुआ।

इस प्रकार अक्टूबर 2016 तक आईएएफ के पास 117 जगुआर वायुयान थे लेकिन केवल 18 वायुयान ही ऑटोपायलट सामर्थ्य के साथ उन्नत किए जा सके। यहाँ तक कि ये ऑटोपायलट उनकी एपीईयू की खराबी के कारण यथासंभव सर्वोतम कार्य नहीं कर रहे थे। मंत्रालय ने सिर्फ वाणिज्यिक बोली वाली मदों को अनुबंधित करने हेतु डीपीपी-2008 में निर्धारित 16 महीनों के विपरीत 43 महीने (अगस्त 2010-मार्च 2014) लिए। इस बीच, आईएएफ ने अप्रैल 2008 से पायलट के दिग्भ्रमण/मानव त्रुटि के कारण तीन जगुआर वायुयान तथा एक पायलट को खोया जबकि चार अन्य जगुआर वायुयान की क्षति अक्टूबर 2016 तक जाँच के अधीन थी।

2.3 मिनी क्रैश फायर टेंडर्स की समय से पूर्व अधिप्राप्ति

आईएएफ ने 'सी' कमान में आठ अग्रवर्ती लैंडिंग ग्राउण्ड (एएलजी) पर अवसंरचना कार्यों के पूरा होने से बहुत पहले ₹31.34 करोड़ की लागत पर मिनी क्रैश फायर टेंडर्स (सीएफटी) अधिप्राप्त किए। यह इन सीएफटी की सुपुर्दगी से, तीन वर्षों से अधिक के लिए निम्न उपयोग में फलीभूत हुआ तथा 2016 में संबद्ध एएलजी में मात्र पाँच सीएफटी तैनात थे।

रक्षा अधिप्राप्ति नियम-पुस्तिका (पैरा 2.2.1) के अनुसार भंडारों का क्रय रक्षा सेवाओं की निश्चित आवश्यकताओं के अनुसार ही किया जाना चाहिए तथा वास्तविक आवश्यकताओं के बहुत पहले से भंड़ारों का क्रय न किए जाने की भी सावधानी रखनी चाहिए, यदि इस प्रकार के क्रय सरकार के लिए अलाभप्रद सिद्ध होने वाले हैं। इस प्रकार, स्टॉक में पूँजी का रूकाव कम से कम किया जाना चाहिए।

'सी' कमान में परिचालनों हेतु अवसंरचना सशक्त करने के उद्देश्य से, आईएएफ ने आठ अग्रवर्ती लैण्डिंग ग्राउन्ड[12] (एएलजी) के स्थापित करने का विचार किया था। इन हवाई-क्षेत्रों में क्रैश फायर फाईटिंग क्षमताओं में सुधार, एएलजी के माध्यम से प्राप्त करना एक पहलू था।

'सी' कमान में नौ एएलजी हैं। रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने 'सी' कमान में आठ एएलजी की अवसंरचना हेतु संस्वीकृति प्रदान की (जून 2009) क्योंकि 'आई' एएलजी में आवश्यक अवसंरचना पहले से ही स्थापित थी। छः एएलजी हेतु प्रशासनिक अनुमोदन (एए) अक्टूबर/नवम्बर 2012 में जारी किए गए तथा 'जी' एएलजी हेतु जून 2014 में जारी किया गया। तथापि, 'एच' एएलजी हेतु अनुमोदन इसकी सड़क से असंबद्धता के कारण प्रदान नहीं किया गया। पाँच एएलजी के संबंध में अवसंरचना कार्य फरवरी से नवम्बर 2016 तक की अवधि के दौरान पूरे किए गए। नवम्बर 2016 तक 'आर' तथा 'जी' एएलजी में कार्य की प्रगति क्रमशः 78 प्रतिशत तथा 40 प्रतिशत थीं।

'सी' कमान में नियमित वायु परिवहन परिचालनों हेतु एएलजी की अवसंरचना विकास तथा बाद में वैमानिकी सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु उपयुक्त अग्नि-शमन सुविधाओं की आवश्यकता के दृष्टिकोण से, वायुसेना मुख्यालय ने वास्तविक परिचालनों तथा अल्पसूचना वाले अभ्यासों के दौरान चरम तापमान में वायुयान तथा हैवी लिफ्ट हेलिकॉप्टरों द्वारा अधिक ऊँचाई वाले युद्धक्षेत्र पर ले जाने में सक्षम मिनी क्रैश फायर टेंडर्स सीएफटी [13] की अधिप्राप्ति के लिए प्रस्ताव किया (जनवरी 2012)।

वायुसेना मुख्यालय को पाँच एएलजी में अवसंरचना के 2013 तक पूरे हो जाने की अपेक्षा थी (जनवरी 2012) इसलिए अक्टूबर 2013 तक निर्धारित सुपुर्दगी के साथ यूरो 2,800,000 (₹18.76 करोड़ @ ₹67 प्रति यूरो) की कुल लागत पर पाँच मिनी सीएफटी की आपूर्ति हेतु मैसर्स रोज़ेनबाउअर इंटरनेशनल एजी, ऑस्ट्रिया के साथ एक अनुबंध (अप्रैल 2012) निर्धारित किया गया। बाद में, वायुसेना मुख्यालय ने, मार्च 2013 में, एएलजी हेतु यूरो 2,240,000.00 (₹16.33 करोड़ @ ₹76.9 प्रति यूरो) की लागत पर चार लाइट ड्यूटी मोबाइल फायर फाइटिंग

---

[12] एएलजी सीमा के निकट एक प्रकार का सैन्य एयरोड्रॉम है तथा आक्रमण करने, वायु-वाहित फॉर्मेशनों के नजदीकी सहयोग अथवा परिवहन तथा आपूर्तियों हेतु प्रयोग होता है।

[13] एएलजी में मिनी सीएफटी नियमित हवाई परिवहन परिचालनों हेतु हवाईअड्डों में दुर्घटनाओं के समय बचाव तथा अग्नि-शमन हेतु एवं वैमानिकी सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है। ये मिनी सीएफटी लाईट ड्यूटी मोबइल फायर फायटिंग यूनिट्स भी कहलाते हैं।

यूनिट्स (मिनी सीएफटी हेतु दूसरा नाम) की आपूर्ति हेतु उसी विक्रेता को अन्य आपूर्ति आदेश दिया जिसकी सुपुर्दगी सितम्बर 2014 तक होनी थी। विक्रेता ने सितम्बर 2013 में पाँच मिनी सीएफटी तथा फरवरी 2014 में चार मिनी सीएफटी के अन्य सेट की सुपुर्दगी की। इन मिनी सीएफटी की शेल्फ लाईफ नौ वर्ष है।

एक मिनी सीएफटी 'आई' एएलजी में तैनात की गई (अक्टूबर 2013)। चूँकि आठ एएलजी पर अवसंरचना कार्य पूरे नहीं थे, ₹31.34 करोड़ मूल्य की शेष आठ मिनी सीएफटी, एएलजी की मूल इकाईयों/अन्य इकाईयों को जारी की गई। नवम्बर 2016 तक, इनमें से, पाँच मिनी सीएफटी उन एएलजी में तैनात की गई जहाँ कार्य पूरा किया जा चुका था तथा शेष तीन अभी भी मूल/अन्य इकाईयों के पास थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि वायुसेना मुख्यालय ने एमओडी द्वारा अवसंरचना कार्यों हेतु एए जारी किए जाने (अक्टूबर/नवम्बर 2012 तथा जून 2014) से पूर्व ही मिनी सीएफटी की अधिप्राप्ति हेतु आपूर्ति आदेश दिए थे (अप्रैल 2012/मार्च 2013)। यहाँ तक कि पाँच एएलजी में से, जिनके कार्य 2013 तक पूरा किए जाने की सम्भावना थी, 'एच' एएलजी के संबंध में नवम्बर 2016 तक एए जारी नहीं किया गया था। यह अवसंरचना विकास के प्रारंभ/समापन के मूल्यांकन तथा मिनी सीएफटी की अधिप्राप्ति के संबंध में वायुसेना मुख्यालय के संबद्ध निदेशालयों[14] में समन्वय की कमी को दर्शाता था।

परिणामस्वरूप, विक्रेता द्वारा सीएफटी की सुपुर्दगी सितम्बर 2013/फरवरी 2014 में की गई, तथापि, छः एएलजी के संबंध में विकासात्मक कार्य अक्टूबर 2013 में तथा 'जी' एएलजी के संबंध में केवल जनवरी 2014 में प्रारंभ हुए। मिनी सीएफटी की पहले अधिप्राप्ति उनकी सुपुर्दगी के बाद से तीन वर्षों से अधिक के लिए एएलजी की मूल इकाईयों/अन्य इकाईयों में इसकी तैनाती में फलीभूत हुई। चूंकि मूल इकाईयों के पास पहले से ही पर्याप्त अग्नि शमन सुविधाएँ थीं, एएलजी की मूल इकाईयों/अन्य इकाईयों में स्थापित आठ मिनी सीएफटी नें मुश्किल से किसी अतिरिक्त प्रयोजन को पूरा किया तथा इस बीच में ये सीएफटी अपनी एक-तिहाई शेल्फ लाईफ गँवा चुके थे। परिणामस्वरूप, उनकी गारंटी तथा खराबी दायित्व अवधि ही (पाँच सीएफटी हेतु

[14] परिचालन निदेशालय (एयर ट्रैफिक सर्विस) मिनी सीएफटी के मूल्यांकन तथा प्रस्ताव हेतु उत्तरदायी है, वायुसेना कार्य निदेशालय आधारिक अवसंरचना कार्यों को मॉनिटर करने हेतु तथा यांत्रिकी परिवहन निदेशालय आपूर्ति आदेश प्रस्तुत करने हेतु कार्य करता है।

सितम्बर 2014 तथा चार सीएफटी हेतु फरवरी 2015 तक) अभिप्रेत उद्देश्य को पूरा किए बिना ही समाप्त हो गई।

लेखापरीक्षा जाँच के उत्तर में, एमओडी ने बताया (जनवरी 2017) कि संबंधित निदेशालय मिनी सीएफटी की अधिप्राप्ति के प्रारंभ करने के समय से ही पूर्ण तालमेल में थे। तथापि, मिनी सीएफटी की तैनाती निर्धारित समय के बाद हुई, क्योंकि दूरस्थ स्थान, खराब संपर्क, मज़दूर मामलों, खराब मौसम तथा बारम्बार बंद के कारण इन एएलजी में कार्य-सेवाओं की पूर्णता विलंबित रही। यह भी बताया गया कि एएलजी में अवसंरचना की गैर-पूर्णता के कारण, प्रमुख सीएफटी की गैर सेवायोग्यता/ओवरहॉल की अवस्था में मूल इकाईयों में मिनी सीएफटी गारंटी तथा खराबी दायित्व अवधि के दौरान प्रभावी रूप से प्रयोग की गई तथा एक सीएफटी की वारंटी के तहत मरम्मत की गई।

एमओडी का उत्तर सहमत होने योग्य नहीं है क्योंकि पाँच मिनी सीएफटी हेतु पहला आदेश अवसंरचना कार्यों हेतु प्रशासनिक अनुमोदन से पूर्व ही दिया गया तथा मिनी सीएफटी सुपुर्द किए जाने तक, कार्य प्रारंभ नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, मूल इकाईयाँ जहाँ ये मिनी सीएफटी अस्थायी रूप से आवंटित की गई, पहले से ही प्रमुख सीएफटी से लैस थीं।

2.4 एयरो-इंज़नों के ओवरहॉल में विलम्ब

2013 तथा 2014 के दौरान, ओवरहॉल तथा जीवनावधि-विस्तार करने के लिये एयरो इंजनों की अनुबन्धित मात्रा को विदेश न भेजा जाना, ग्राउण्डेड हेलिकॉप्टरों को उपयोग में न लाये जाने का कारण बना। इसके अतिरिक्त, परवर्ती वर्षों में ओवरहॉल की उच्च दरों के कारण ₹3.86 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के एमआई[15] श्रृंखला हेलीकॉप्टर इंज़न के तीन[16] प्रकार हैं। आईएएफ के पास 60 एयरो-इज़नों की वार्षिक क्षमता के साथ केवल एक प्रकार के इंजन[17] हेतु मरम्मत तथा ओवरहॉल (आरओएच) सुविधा है। एयरो-इंज़नों की कुल तकनीकी जीवनावधि (टीटीएल)

---

[15] एमआई-17, एमआई-17 IV एवं एमआई-25/35 हेलीकॉप्टर

[16] टीवी 3-117 एमटी, टीवी 3-117 वीएम, टीवी 3-117 वी

[17] टीवी 3-117 एमटी

3000 घंटों की है। आईएएफ के पास 3000 घंटों से अधिक एयरो-इंज़नों की ओवरहॉल तथा टीटीएल विस्तार हेतु मूल उपस्कर निर्माता (ओईएम)[18] से प्राधिकार नहीं था।

रक्षा मंत्रालय (एमओडी) ने ओवरहॉल एवं पूर्ज़ों की आपूर्ति हेतु यूक्रेन में मूल उपस्कर निर्माता (ओईएम) के साथ 2013 से प्रारंभित पाँच वर्षों हेतु दीर्घ अवधि अनुरक्षण समझौता (एलटीएमए) किया (मार्च 2013), जिसमें 3000 इंजन घण्टे पूरे कर चुके इंजन रूपान्तर, जिसके लिए आईएएफ के पास ओवरहॉल सुविधा उपलब्ध है, का टीटीएल विस्तार शामिल था।

एलटीएमए के तहत यूनिट दरें पाँच तथा छः प्रतिशत के मध्य वार्षिक वृद्धि के साथ प्रत्येक पाँच वर्षों हेतु निश्चित थीं। एलटीएमए के तहत ओईएम को भेजे जाने वाले एयरो-इंज़नों की वर्षवार मात्रा का विवरण, 2013 से 2015 के दौरान ओईएम को वर्षवार दरों पर ओवरहॉल हेतु भेजे गए एयरो-इंजन, तथा एयरो इंजन की मात्रा जिसका आरओएच होना चाहिए था, नीचे दिया गया है:-

तालिका: टीवी-3 रूपान्तर इंज़न का ओवरहॉल

वर्ष	आरओएच हेतु अनुबंधित मात्रा	जिस मात्रा का आरओएच होना चाहिए था	आरओएच हेतु वास्तविक प्रेषण	आरओएच प्रति इंज़न की दर (यूएसडी)
2013	64±16 = 80	76	44	259925
2014	31±8 = 39	72	23	274481
2015	31±8 = 39	53	39	289303

समस्त एयरो-इंज़न, जो ओवरहॉल तथा टीटीएल विस्तार हेतु नियत होते हैं, 3 बेस रिपेयर डिपो (बीआरडी) में प्राप्त होते हैं जहाँ से वे वायुसेना मुख्यालय से अनुमोदन प्राप्त होने के बाद ओईएम को प्रेषित किए जाते हैं।

[18] मैसर्स मोटर सिच जेएससी, यूक्रेन

यद्यपि अनुबंध के अनुसार 2013 के दौरान 80 एयरो-इंज़न ओवरहॉल किए जा सकते थे तथा आईएएफ में 76 हेलिकॉप्टर इंज़न ओवरहॉल हेतु नियत थे, ओवरहॉल हेतु ओईएम को मात्र 44 एयरो-इंज़न भेजे गए और 32 एयरो-इंजन का ओवरहॉल अवशेष रहा। इसी प्रकार, 2014 में, आईएएफ के 16 एयरो-इंज़न ओवरहॉल हेतु ओईएम को नहीं भेजे गए, यद्यपि एलटीएमए के तहत अनुमत थे। ये एयरो-इंज़न परवर्ती वर्षों के दौरान ओईएम को भेजे गए। जनवरी 2014 तथा जनवरी 2015 में इन एयरो-इंज़नों की कमी के कारण आईएएफ में क्रमशः 23 तथा 28 ग्राउण्डेड वायुयान (एओजी) माँग लम्बित थीं। साथ ही, परवर्ती वर्षों में ओवरहॉल की यूनिट दर उच्च थी, जो ₹3.86 करोड़ के अतिरिक्त व्यय में फलीभूत हुई **(अनुलग्नक-II)**।

जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ (नवम्बर 2016), के उत्तर में एमओडी ने बताया (अप्रैल 2017) कि पाँच वर्षों की अवधि हेतु अनुमोदित कुल अनुबंधित मूल्य 105 एमयूएसडी, ₹575 करोड़ के समतुल्य था तथा पुर्ज़ों व इंज़नों की आरओएच की आवश्यकता का प्रक्षेपण इस तरह से नियोजित किया गया था जिससे कुल व्यय एलटीएमए की निर्धारित सीमा से आगे न बढ़े। आगे यह बताया गया कि विदेश में ओवरहॉल हेतु भेजे जाने के लिए निश्चित किये गये एयरो-इंज़नों की संख्या का निर्धारण फ्लीट हेतु एयरो-इंज़नों की वर्ष के लिए आवश्यकता के अनुरूप तर्कसंगत तथा यथासंभव सर्वोत्तम नियोजन के उपरांत हुआ।

उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि 'व्यय के दृष्टिकोण से अनुमोदन' पाँच वर्षों हेतु अनुमानित लागत पर किया गया था, जबकि एलटीएमए में विनिर्दिष्ट एयरो-इंज़नों के लिये भुगतान वास्तविक आधार पर किया जाना था। पाँच वर्षों हेतु 105 एमयूएसडी की अनुमोदित राशि के विपरीत, चार वर्षों में अर्थात् 2016 तक मात्र 72 एमयूएसडी का व्यय किया गया। आगे, इस तथ्य से कि, 2013 तथा 2014 के दौरान ओवरहॉल हेतु क्रमशः 32 इंज़न तथा 16 इंज़न नहीं भेजे गए, जबकि वे विद्यमान अनुबंध के तहत ओवरहॉल किए जा सकते थे, इस प्रकार का तर्कसंगत तथा यथासंभव सर्वोत्तम नियोजन स्पष्ट नहीं होता है। देरी के कारण ₹3.86 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के अलावा हेलीकॉप्टरों की परिचालनात्मक तत्परता भी प्रभावित हुई।

2.5 ´एस´ क्षेत्र में रेकि क्षमता की सीमाबद्धता

'एस' क्षेत्र में सर्वेक्षण (रेकि) तथा निगरानी क्षमता वायुसेना स्टेशन 'बीबी' में सहयोग तथा अनुरक्षण सुविधाओं के निर्माण में विलम्ब के कारण प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, 2011-16 के दौरान ₹34.40 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ क्योंकि 'एस' क्षेत्र में रेकि मिशन वायुसेना स्टेशन 'सीसी' से कार्यान्वित करने पड़े।

सीमांत क्षेत्रों की वायु निगरानी तथा सर्वेक्षण (रेकि) भारतीय वायुसेना (आईएएफ) द्वारा की जाने वाली एक अति महत्त्वपूर्ण गतिविधि है क्योंकि यह शत्रु गतिविधि के बारे में जानकारी प्रदान करती है तथा हमारी रक्षा तैयारी में सहायता करती है। लेखापरीक्षा ने अपने प्रतिवेदन[19] में ₹640 करोड़ की लागत पर तीन वायुसेना रेकि प्रणालियों की अधिप्राप्ति के अतिरिक्त 'डीडी' वायुयान के ऑन-बोर्ड रेकि पॉड्स के एकीकरण तथा अवसंरचना के सृजन में विलम्ब पर टिप्पणी की थी।

रेकि प्रणालियों हेतु ऑपरेटर स्तर अनुरक्षण (ओएलएम) सहयोगी सुविधाएँ सृजित की जानी थीं। इसमें सेंसर पॉड्स के नाइट्रोजन चार्जिंग/सफ़ाई तथा रेकि उपस्कर के भंड़ारण, जिसके लिए कठोर तापमान तथा आर्द्र परिस्थितियों की आवश्यकता होती है, हेतु सुविधा समावेशित है। रेकि पॉड्स के लिए 24 घंटे वातानुकूलित भंडारण तथा 23±2° से. पर आर्द्रता नियंत्रित तापमान की आवश्यकता होती है। इन सेंसरों में से प्रत्येक की लागत ₹45 करोड़ से ₹75 करोड़ के मध्य है।

तीन रेकि प्रणालियाँ वायुसेना स्टेशन (एएफएस) 'बीबी', 'सीसी' तथा 'ईई' में उनके संबंधित अधिकार क्षेत्रों की निगरानी को कवर करने के लिए तैनात की जानी थीं। जबकि रेकि प्रणालियों हेतु सहयोगी सुविधाएँ 'सीसी' तथा 'ईई' में क्रमशः 2008 तथा 2012 तक स्थापित हो गई थीं, 'एस' क्षेत्र में एएफएस 'बीबी' में प्रणाली अब तक (अप्रैल 2017) सहयोगी सुविधा के निर्माण में विलम्ब के कारण एएफएस 'बीबी' में स्थापित नहीं की जा सकी थी।

एक 'डीडी' स्क्वाड्रन 'एस' क्षेत्र में रेकि मिशन सहित कार्यों हेतु एएफएस 'बीबी' में स्थापित (सितम्बर 2009) किया गया था। 'सी' कमान द्वारा फरवरी 2008 में ₹3.60 करोड़ की लागत

[19] 2010-11 का प्रतिवेदन संख्या 16 (वायुसेना तथा नौसेना)।

पर एएफएस 'बीबी' में सहयोगी सुविधाओं के निर्माण हेतु प्रशासनिक अनुमोदन (एए) प्रदान किया गया, जोकि जनवरी 2010 तक पूरा होना था। तथापि, वायुसेना द्वारा कार्य क्षेत्र में बार-बार संशोधनों के कारण सैन्य अभियंता सेवाओं (एमईएस) द्वारा कार्य संपादित नहीं किया जा सका क्योंकि वे मूल योजना, जो अनुमोदित थी, में महत्त्वपूर्ण विशिष्टताओं को समाविष्ट करने में असफल रहे। अतः कार्य हेतु परवर्ती एए ₹4.03 करोड़ की संशोधित लागत पर अगस्त 2015 तक पूरा किए जाने के लिए दिया गया (सितम्बर 2013)। किन्तु कार्य केवल जून 2016 में ही प्रारंभ किया गया। विलम्ब अनुचित था विशेषतया जबकि ऐसा ही कार्य एएफएस 'ईई' तथा एएफएस 'सीसी' में एमईएस द्वारा पहले ही संपादित किया गया था तथा इन स्टेशनों से इनपुट्स प्राप्त किए जा सकते थे।

चूँकि रेकि प्रणाली हेतु सहयोगी सुविधा सृजित नहीं की जा सकी थी, 2009 से 'एस' क्षेत्र में रेकि मिशन एएफएस 'सीसी' से कार्यान्वित किए गए। एएफएस 'सीसी' तथा 'एस' क्षेत्र के मध्य औसत दूरी 1630 कि.मी. है। 'डीडी' अपने अधिकतम ईंधन भार के साथ 1500 कि.मी. की अधिकतम दूरी को तय कर सकता है। अतः 'एस' क्षेत्र में रेकि मिशनों हेतु आईएल-78 रिफ्यूलर वायुयान के प्रयोग द्वारा वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण अनिवार्य हो गया। चूँकि आईएल-78 को 'डीडी' का इसके रेकि मिशनों पर साथ देना था, इसलिए परिचालन बाध्य तथा खर्चीले थे। आईएल-78 उड़ान की अतिरिक्त परिचालनात्मक लागत तथा 'डीडी' द्वारा एएफएस 'सीसी' से 'एस' क्षेत्र तक प्रत्येक उड़ान में लगभग 2260 कि.मी.[20] की अतिरिक्त दूरी तक उड़ने हेतु अतिरिक्त ईंधन खपत, ₹81.9 लाख तक बनता था।

अतः, लगभग ₹4 करोड़ मूल्यगत सिविल कार्यों में विलम्ब के कारण, आईएएफ को 2011-16 के दौरान उड़ीं 42 उड़ानों हेतु ₹34.40 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा था।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, वायुसेना मुख्यालय ने स्वीकार (जून 2016) किया कि 'सीसी' से परिचालन के लिए दूरी तथा लिए गए समय के कारण रेकि द्वारा एकत्रित सूचना की

[20] प्रत्येक उड़ान में लड़ाकू वायुयान द्वारा तय की गई औसत अतिरिक्त दूरी (3260-1000 कि. मी.)।

प्रोसेसिंग में विलम्ब था। यह तथापि संतोषपूर्वक दावा किया गया कि, शांति-काल में, रेकि पर कोई प्रतिकूल परिचालनात्मक प्रभाव नहीं था।

उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि रेकि प्रणाली किसी भी संभाव्य घटना हेतु आईएएफ को तैयार रखने के लिए अधिग्रहित किया गया था। रेकि की महत्ता इस तथ्य के द्वारा पुनः पुष्ट की गई कि, अगस्त 2016 में वायुसेना मुख्यालय ने 'एस' क्षेत्र में रेकि हेतु मुख्यालय 'सी' कमान को 120 घंटे (30 उड़ानों[21] के समतुल्य) प्रति वर्ष आवंटित किए। युद्ध-काल के दौरान, बार-बार रेकि मिशन समय पर लक्ष्यों की आकृति तथा क्षति पर शत्रु की प्रतिक्रिया जानने हेतु आवश्यक हैं। यह केवल तब ही संभव है जब रेकि प्रणाली निकट ही स्थापित हो।

यद्पि शांति काल में, कोई प्रतिकूल परिचालनात्मक प्रभाव नहीं था, 'सीसी' से 'एस' क्षेत्र में रेकी मिशन का कार्यान्वयन न केवल बहुत महँगा एवं परिभारिक समस्या थी, बल्कि आईएएफ की तत्परता किसी अनपेक्षित सम्भाव्यता का सामना करने को सीमित एवं अवरूद्ध रही।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (अप्रैल 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जून 2017)।

2.6 वायुसेना बेसों पर अण्डर व्हीकल स्कैनिंग प्रणालियों की गैर-कार्यात्मकता

भारतीय वायुसेना ने 50 वायुसेना बेसों के प्रवेश द्वारों पर सुरक्षा सशक्त करने के लिए मार्च 2012 से नवम्बर 2012 के दौरान ₹17.09 करोड़ की लागत पर 57 अण्डर व्हीकल स्कैनिंग (यूवीएस) प्रणालियाँ अधिप्राप्त की। अब तक मात्र 17 यूवीएस प्रणालियाँ कार्यशील हैं।

रक्षा स्थापनों को बढ़ते हुए खतरे को ध्यान में रखते हुए, वायुसेना ने अपने वायुसेना बेसों की सुरक्षा को सशक्त करने की आवश्यकता को पहचाना। भारतीय वायुसेना (आईएएफ) की सुरक्षा का

[21] 'सीसी' से 'एस' क्षेत्र तक प्रत्येक उड़ान में लगभग चार घंटे लगते हैं।

उत्तरदायित्त्व प्रोवोस्ट मार्शल की अगुआई में वायुसेना पुलिस का है। परिसर में प्रविष्ट होने वाले वाहनों की स्कैनिंग अति महत्त्वपूर्ण सुरक्षा मापदण्डों में से एक थी।

आईएएफ, वायुसेना स्टेशनों तथा स्थापनों में प्रवेश करने वाले वाहनों की अण्डर-बेली की जाँच के लिए झुके हुए दर्पणों का प्रयोग किया करता था, जिससे वाहनों की बड़ी अण्डर-बेली का पर्याप्त निरीक्षण नहीं हो पाता था। इसलिए आईएएफ आधुनिक तकनीक की 'अण्डर व्हीकल स्कैनिंग (यूवीएस)' प्रणालियों को अधिप्राप्त करना चाहता था, जिससे वाहनों की अण्डर-बैली को शीघ्रता से स्कैन कर मॉनिटर पर सजीव छवि देखी जा सकती थी तथा भविष्य में संदर्भ हेतु संचित की जा सकती है।

आईएएफ मुख्यालय ने पूरे भारत में 50 वायुसेना बेसों पर स्थापित करने के लिए ₹17.09 करोड़ में 57 यूवीएस प्रणालियों की अधिप्राप्ति हेतु मैसर्स टर्बो कंसल्टेन्सी सर्विसेज़ प्राइवेट लिमिटेड तथा मैसर्स इंफोसॉल्यूशन्स इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड को तीन[22] आपूर्ति आदेश जारी (मार्च 2012 से नवम्बर 2012) किए। ये प्रणालियाँ जुलाई 2012 तथा अप्रैल 2013 के मध्य प्राप्त हुईं। लेखापरीक्षा ने पाया कि अप्रैल 2016 तक मात्र 45 प्रणालियाँ स्थापित की गईं तथा 12 यूवीएस प्रणालियाँ अभी स्थापित की जानी थीं। स्थापित 45 प्रणालियों में से, 43 (95 प्रतिशत) प्रणालियाँ वारण्टी अवधि[23] के भीतर गैर-कार्यात्मक हो गई। विक्रेताओं द्वारा ये न तो ठीक किए गए और न ही प्रतिस्थापित किए गए जैसा कि आपूर्ति आदेशों के वारण्टी[24] खण्डों में अनुबंधित था। आईएएफ ने विक्रेताओं के विरूद्ध कोई कार्यवाही, जैसे, विक्रेताओं की लागत पर बाह्य स्रोत से मरम्मत अथवा प्रतिस्थापन, परफॉर्मेंस बैंक गारण्टी का आह्वान इत्यादि की पहल नहीं की। वायुसेना मुख्यालय ने बताया (मई 2016) कि घटकों की अत्यधिक खराबी तथा प्रणालियों के

[22] वायुसेना मुख्यालय द्वारा पहला आपूर्ति आदेश 30 यूवीएस प्रणालियों हेतु था। दूसरा आपूर्ति आदेश पहले आदेश के विकल्प खण्ड के तहत 15 संख्याओं हेतु था। 12 यूवीएस प्रणालियों हेतु तीसरा आपूर्ति आदेश अन्य विक्रेता को दिया गया।

[23] 12 से 24 माह तक।

[24] 15 दिनों/45 दिनों की अधिकतम अवधि के भीतर प्रणाली को निःशुल्क ठीक करना या प्रतिस्थापन करना।

डाउनटाईम के कारण, विक्रेताओं ने वारण्टी अवधि बढ़ा दी थी किन्तु प्रणालियों की मरम्मत अथवा प्रतिस्थापन नहीं किया।

इसके अतिरिक्त, फरवरी 2017 में आईएएफ ने बताया कि 57 प्रणालियों में से, 52 स्थापित कर दी गई थी तथा केवल पाँच अभी भी स्थापित की जानी थी। तथापि, 35 प्रणालियाँ अब भी अप्रयोज्य परिस्थिति में हैं। आईएएफ ने आगे बताया कि इन यूवीएस प्रणालियों की मरम्मत हेतु नवीन उद्धरणों को आमंत्रित किया गया था जिसमें अतिरिक्त व्यय समाहित था। अतः फरवरी 2017 तक भी, अधिप्राप्त यूवीएस प्रणालियों में से 70 प्रतिशत कार्यात्मक/स्थापित नहीं थे।

इसके अलावा, विश्लेषण से उजागर हुआ कि मार्च 2012 में 30 यूवीएस प्रणालियों की प्रारंभिक अधिप्राप्ति अनुमोदित करते हुए, वायुसेना मुख्यालय ने परिकल्पना की कि अतिरिक्त मात्राएं केवल प्रणालियों की क्षमता का मूल्यांकन करने के उपरांत अधिप्राप्त की जाएँगी। इसके विपरीत, वायुसेना मुख्यालय ने नवम्बर 2012 में अन्य 15 यूवीएस प्रणालियों हेतु आदेश दिया। इस समय तक मात्र 3 यूवीएस प्रणालियाँ आपूरित, स्थापित तथा एक महीने से कम के लिए प्रयोग की गई थीं। उसी समय मुख्यालय केन्द्रीय वायुसेना कमान ने समान विशिष्टताओं के अन्य 12 यूवीएस प्रणालियों हेतु आपूर्ति आदेश दिया। इस प्रकार वायुसेना ने यूवीएस प्रणालियों की अतिरिक्त मात्राओं की अधिप्राप्ति उनकी क्षमता का पर्याप्त रूप से मूल्यांकन किए बिना की। यह वायुसेना मुख्यालय तथा कमान स्तर के मध्य सुरक्षा स्थापना में समन्वय का अभाव भी दर्शाता था।

इस प्रकार ₹17.09 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त सुरक्षा प्रणालियों का लगभग पाँच वर्षों के उपरांत भी वायुसेना बेसों की सुरक्षा हेतु पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, वायुसेना बेसों की सुरक्षा को अपेक्षित बढ़ावा नहीं मिला।

मामला मंत्रालय को भेजा गया (फरवरी 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (जून 2017)।

2.7 आईएल श्रृंखला वायुयान की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण

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

2.7.1 परिचय

इल्युशिन श्रृंखला के वायुयान, यानि आईएल-76 तथा आईएल-78 भारी वहनीय रणनीतिक परिवहन वायुयान हैं तथा भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के परिवहन विंग की महत्त्वपूर्ण परिसम्पत्तियाँ हैं। वे निम्नलिखित सेवाएँ प्रदान करते हैं:-

ए. मानव तथा वस्तुओं के परिवहन द्वारा युद्ध काल के साथ ही साथ शांति काल के दौरान रक्षा सेवाओं के लिए संभारिकी सहायता।

बी. दूरस्थ तथा दुर्गम क्षेत्रों में स्थित बलों के लिए मानव तथा सामग्री के परिवहन द्वारा वायुसेना अनुरक्षण प्रदान करना।

सी. प्राकृतिक आपदाओं, दुर्घटनाओं अथवा संघर्ष जैसी आकस्मिकताओं के दौरान कार्मिकों की निकासी।

डी. उपरोक्त भूमिकाओं के अतिरिक्त आईएल-76, वायुयान की एए-1 प्रणाली हेतु प्लेटफॉर्म के रूप में भी कार्य करता है जबकि आईएल-78 वायु से वायु में पुनःईंधन भरने (एएआर) हेतु दक्ष है।

आईएएफ के पास चौदह आईएल-76 वायुयान हैं जो कि मैसर्स एविआ-एक्सपोर्ट से 1985 से 1989 के दौरान पुर्ज़ों समेत ₹46 करोड़ प्रति वायुयान की लागत पर अधिप्राप्त किए गए। बाद में मार्च 2004 के दौरान तीन आईएल-76 अधिप्राप्त किए गए, जो वायुसेना की एए-1 प्रणाली हेतु प्लेटफॉर्म के रूप में प्रयोग किए जा रहे हैं। आईएल-76 वायुयान का, 190 टन के ऑल-अप-वेट (एयूडब्ल्यू)[25] के साथ, अधिकतम पे-लोड 47 टन है तथा 225 यात्रियों की अधिकतम वहन क्षमता है।

आईएएफ के पास छः आईएल-78 वायुयान हैं जो कि 2003-04 के दौरान पुर्ज़ों समेत लगभग ₹132 करोड़ प्रति वायुयान की लागत पर अधिप्राप्त किये गये थे और जो प्रमुख रूप से वायु से वायु में पुनःईंधन भरने हेतु प्रयुक्त होते हैं। आईएल-78 वायुयान का अधिकतम पे-लोड 210 टन की एयूडब्ल्यू के साथ 155 टन है।

संगठनात्मक ढ़ाँचा

समस्त वायुयानों के परिचालन तथा अनुरक्षण का उत्तरदायित्व, वायुसेना मुख्यालय में निदेशालय परिचालन (परिवहन तथा हैलिकॉप्टर) के द्वारा किया जाता है जोकि, वायुसेना प्रमुख के तहत कार्य करता है। वायुयान से सम्बन्धित समस्त अधिप्राप्तियाँ वायुसेना उपप्रमुख द्वारा की जाती हैं। वायुयान के अनुरक्षण का उत्तरदायित्व वायुसेना अधिकारी-इन चार्ज-अनुरक्षण (एओएम) का है।

[25] ऑल-अप-वेट - उड़ान अथवा ग्राउन्ड परिचालन के दौरान किसी भी क्षण में कुल वायुयान भार है।

वर्तमान में आईएल-76 हेतु एक स्क्वाड्रन मुख्यालय पश्चिमी वायुसेना कमान (एचक्यूडब्ल्यूएसी) के अंतर्गत एएफएस-ई में स्थित है तथा आईएल-78 हेतु एक स्क्वाड्रन मुख्यालय केन्द्रीय वायुसेना कमान (एचक्यूसीएसी) के अंतर्गत एएफएस-ए में स्थित है। दोनों फ्लीट हेतु पुर्ज़े 45 उपस्कर डिपो (इडी), एएफएस-ए में रखे गए हैं। फ्लीट की पहली तथा दूसरी लाईन की मरम्मत तथा अनुरक्षण, जिसमें मूल मरम्मत तथा सर्विसिंग शामिल है, उनके संबंधित बेसों में कार्यान्वित की जाती है, जबकि बडी मरम्मत तथा ओवरहॉल मूल उपस्कर निर्माताओं (ओईएम) द्वारा उनके परिसर में संचालित की जाती हैं। एएफएस-ए में एक तकनीकी प्रशिक्षण विद्यालय (टेट्रा) है, जो दोनों आईएल श्रृंखला वायुयानों पर मूल परिचालन तथा अनुरक्षण प्रशिक्षण प्रदान करता है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा जाँच के उद्देश्य यह थे कि, क्या:-

ए) भारतीय वायुसेना, आईएल फ्लीट से विचारित वांछित क्षमताओं को प्राप्त करने के लिए सक्षम था।

बी) पर्याप्त अवसंरचना तथा ग्राउन्ड सहयोगी सेवाएँ उनकी सफल सेवायोग्यता हेतु उपलब्ध थीं।

सी) आईएल फ्लीट के अनुरक्षण तथा ओवरहॉल हेतु पर्याप्त सुविधाएँ थीं।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा जाँच 2010-11 से 2015-16 तक की अवधि के लिए की गई।

लेखापरीक्षा मानदण्ड

वायुयान की आईएल श्रृंखला की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण की लेखापरीक्षा हेतु मानदण्ड, निम्न दस्तावेजों के आधार पर सुनिश्चित किये गये थे:-

ए) सुरक्षा पर केबिनैट कमेटी (सीसीएस) टिप्पणियाँ, अनुमोदन तथा आईएल श्रृंखला वायुयान की अधिप्राप्ति तथा टीटीएल विस्तार से संबंधित अनुबंध दस्तावेज़;

बी) रक्षा मंत्रालय (एमओडी) द्वारा जारी परिचालन स्क्वाड्रन के नीति-पृष्ठ, वायुसेना मुख्यालय द्वारा विज्ञिप्त वार्षिक उड़ान कार्य तथा उड़ान भूमिकाएँ तथा एमओडी/वायुसेना मुख्यालय द्वारा जारी अन्य निर्देश;

सी) संस्वीकृतियों हेतु मामलों के विवरण, पहली तथा दूसरी लाईन सर्विसिंग हेतु अनुरक्षण के कार्यक्रम, औजारों के मानक टैस्टर्स तथा ग्राउन्ड उपस्कर (टीटीजीइ) एवं ग्राउन्ड पर वायुयान (एओजी) से वायुयान की प्रतिप्राप्ति योजना; तथा

डी) रक्षा कार्य प्रक्रिया, रक्षा वित्तीय नियमावली, रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया, भंड़ार लेखा-विधि अनुदेश तथा भारतीय वायुसेना प्रकाशन (आईएपी) 1501,1502,1541।

लेखापरीक्षा पद्धति

17 जून 2015 को एमओडी तथा वायुसेना मुख्यालय के संबद्ध अधिकारियों के साथ एक एंट्री कांफ्रेंस आयोजित की गई जिसमें लेखापरीक्षा उद्देश्य तथा कार्यक्षेत्र की सीमा पर व्याख्या की गई। लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र के अंतर्गत 2010-11 तथा 2014-15 के बीच पाँच वर्ष की अवधि को कवर करना था। जुलाई 2015 तथा जनवरी 2016 के दौरान लेखापरीक्षित इकाईयों के संगत अभिलेखों के नमूना परीक्षण किये गये। वर्ष 2015-16 हेतु निष्पादन आँकड़ों को भी प्रतिवेदन में विश्लेषित तथा समावेशित किया गया।

प्रारंभिक लेखापरीक्षा अवलोकन सूचियों के उत्तर जब भी प्राप्त हुए, उन्हें ड्राफ्ट प्रतिवेदन में मान्य तथा शामिल करके, ड्राफ्ट प्रतिवेदन 19 फरवरी 2016 में मंत्रालय को जारी किया गया था।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा हेतु एमओडी तथा वायुसेना मुख्यालय के साथ 18 जुलाई 2016 में एक एग्ज़ीट कांफ्रेंस आयोजित की गई। एमओडी ने ड्राफ्ट प्रतिवेदन का उत्तर 21 अक्टूबर 2016 में दिया था जिसे उपयुक्त रूप में इस प्रतिवेदन में समाविष्ट किया गया है।

लेखापरीक्षा जाँच परिणाम

2.7.2 दो आईएल-76 वायुयान की गणना ना करना

नीति-पृष्ठ, भारत सरकार द्वारा अनुमोदित दस्तावेज़ है, तथा जो अन्य बातों के साथ-साथ आईएएफ की इकाई द्वारा रखे जाने वाले अधिकृत वायुयान, उपस्कर एवं मानव-शक्ति की संख्या को प्राधिकृत करता है, के अनुसार 12 आईएल-76 वायुयान प्राधिकृत है, जबकि आईएएफ के पास वास्तव में 14 वायुयान उपलब्ध तथा परिचालित हो रहे थे। जो स्क्वाड्रन, इन वायुयानों को परिचालित करता था वो वायुसेना मुख्यालय को मात्र 12 वायुयान की उपलब्धता तथा परिचालन की सूचना प्रेषित कर रहा था। किसी भी समय पर, परिचालन स्क्वाड्रन के दस्तावेजों में मात्र 12 वायुयान दर्शाये जा रहे थे। बकाया दो वायुयान अन्य वायुसेना ईकाई में फ्लोट अथवा स्पेयर के रूप में रखे जा रहे थे, जो कि प्रतिस्थापन के रूप में तब प्रयोग किए जाते थे, जब कभी 12 वायुयान में से कोई एओजी हो अथवा सर्विसिंग या मरम्मत हेतु भेजा गया हो।

लेखापरीक्षा इसको आईएएफ द्वारा अधिकृत वायुसेना परिसम्पत्तियों की अनुपयुक्त रिपोर्टिंग के रूप में मानता है। अतिरिक्त दो वायुयान को बाकायदा फ्लीट, स्पेयर अथवा सुरक्षित के रूप में नीति पृष्ठ में ठीक ढंग से प्रदर्शित होना चाहिए। आईएल-76 वायुयान का प्राधिकरण 14 वायुयान तक संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।

2.7.3 अपर्याप्त अवसंरचना तथा सहयोगी प्रणालियाँ

(ए) अपर्याप्त हैंगर्स

हैंगर्स न केवल वायुयानों की पार्किंग हेतु आवश्यक हैं, अपितु उनके अनुरक्षण को आसान बनाने हेतु भी आवश्यक हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि, यद्यपि आईएल-76 वायुयान 1985 में अधिप्राप्त किये गये, किन्तु 2016 तक वायुयान को रखने के लिए कोई हैंगर्स नहीं थे। 14 आईएल-76 वायुयान हेतु, केवल एक हैंगर था, वह भी ₹21.48 करोड़ की लागत पर 2016 में ही पूरा हुआ। एक अन्य हैंगर, जो विद्यमान हैंगर के परिवर्तन द्वारा, ₹8.79 करोड़ की लागत पर निर्माण हेतु लिया गया, अब तक पूरा नहीं हुआ है।

इसी प्रकार, 2003-04 के दौरान छः आईएल-78 वायुयान अधिप्राप्त किए गए, किन्तु केवल एक हैंगर उपलब्ध है, जो 2011 में बनाया गया था।

हैंगरों की गैर-उपलब्धता के कारण, मँहगी वायुसेना परिसम्पत्तियाँ खुले में रहीं, जिसने उनकी सेवायोग्यता तथा जीवनावधि को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। इसके अतिरिक्त, सर्विसिंग तथा अनुरक्षण गतिविधियाँ खुले में पक्की सड़क पर संचालित की गईं, जो मौसम परिस्थितियों के कारण विलम्ब से फलीभूत हुईं।

(बी) अपर्याप्त रनवे लम्बाई

आईएल-78 के द्वारा 'डीडी', 'जीजी' तथा 'एचएच' जैसे लड़ाकू वायुयानों को मध्य हवा में पुनःईंधन भरवाया जाता है, ताकि उनकी क्षमता को बढ़ाया जा सके। यह प्रक्रिया रेकि मिशनों के साथ-साथ युद्ध हेतु महत्त्वपूर्ण है। वायुयान द्वारा वहन किए जाने वाला भार जितना अधिक होता है, रनवे की लम्बाई उतनी ही अधिक होनी चाहिए। प्रभावकारी तथा सुगम वायु से वायु में पुनःईंधन भरने हेतु, आईएल-78 वायुयान अपने टैंक में ईंधन की अधिकतम मात्रा वहन किए जाने में सक्षम होना चाहिए। ईंधन की अधिकतम मात्रा को वहन करने हेतु आवश्यक रनवे की लम्बाई 11480 फुट तथा 15022 फुट के मध्य होनी चाहिये।

आईएएफ ने दिसम्बर 2007 में वायु से वायु में पुनः ईंधनीकृत परिचालनों हेतु दस वायुसेना क्षेत्रों को पहचाना था। इन वायुसेना क्षेत्रों पर उपयुक्त अवसंरचनाओं का सृजन किया जाना था, जिसमें रनवे लम्बाई का विस्तार, हाइड्रेण्ट रिफ्यूलिंग प्रणाली (एचआरएस) का प्रावधान, ग्राउन्ड उपस्कर की पर्याप्त पार्किंग तथा तैनाती समावेशित थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस आवश्यकता के विरूद्ध, इन दस वायुसेना क्षेत्रों में रनवे लम्बाई 10,000 फुट से कम थी। यह देखा गया कि एएफएस 'ए' में एकमात्र रनवे को 10,500 फुट तक आंशिक रूप से विस्तृत किया गया था।

उत्तर में, मंत्रालय ने तथ्यों के प्रति सहमति जताते हुए बताया कि आईएल-78 वायुयानों का 2018-19 में ओवरहॉल होना है; तथा यह कि उनके ओवरहॉल के दौरान उनके इंज़नों का उन्नयन प्रस्तावित है, जो बदले में उन्हें छोटे रनवे से भी उड़ान भरने के लिए सक्षम करेगा।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण है कि यद्यपि इंज़नों का उन्नयन फलदायी बनने के लिए कई वर्ष लेगा, इसी बीच आईएल-78 फ्लीट की वायु से वायु क्षमता बाधित रहेगी, जो समग्र परिचालनात्मक तत्परता को प्रभावित करेगा।

(सी) अपर्याप्त हाईड्रेण्ट रिफ्यूलिंग प्रणाली

व्हीकल आधारित रिफ्यूलरों (बाउज़रों) का प्रयोग करके आईएल-78 वायुयान के ईंधन टैंकों को भरने में अत्यधिक समय लगता है। पहले रिफ्यूलर में ईंधन भरा जाता है तथा उसके बाद रिफ्यूलर से वायुयान के टैंकों को भरा जाता है, जिसमें कई चक्कर लगते हैं। समय की बचत तथा रिफ्यूलिंग क्षमता को बढ़ाने के लिए, हाइड्रेण्ट रिफ्यूलिंग प्रणाली (एचआरएस) का प्रयोग किया जाता है। ये हाइड्रेण्ट युक्त भूमिगत ईंधन टैंक हैं, जो कई बिन्दुओं पर स्थित हैं, जहाँ से होज़ पाइप सीधे वायुयान ईंधन टैंक से जोड़े जा सकते हैं।

दिसम्बर 2007 में आईएएफ ने वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण हेतु चयनित दस वायुसेना-क्षेत्रों में एचआरएस लगाने के लिए योजना बनाई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि हाइड्रेण्ट प्रणाली मात्र एएफएस-ए एंव एएफएस-बी वायुसेना क्षेत्रों में उपलब्ध थी।

उत्तर में, मंत्रालय ने तारांकित रनवे पर एचआरएस हेतु आवश्यकता दोहराते हुए, जहाँ से वायु से वायु में पुनः ईंधनीकृत परिचालन संभावित है, बताया कि 2016-17 में एएफएस-सी एंव एएफएस-डी में हाइड्रेण्ट प्रणाली का निर्माण किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, वायुसेना मुख्यालय एचआरएस की स्थापना हेतु, जैसे तथा जहाँ सम्भव है, तेल कम्पनियों के साथ संपर्क करने की प्रक्रिया में है।

इस प्रकार लगभग नौ वर्षों के उपरांत भी, वर्ष 2007 में पहचाने गए दस एयरबेसों में से केवल दो में एचआरएस की सुविधा उपलब्ध थी।

(डी) वायु से वायु में पुनःईंधन भरने में सहयोग के लिए कम्प्यूटराईज़्ड प्रणाली की सीमाएँ

वायुवाहित एकीकृत कमान वायु टास्किंग सिस्टम (आईसीएटीएस), युद्ध तथा सहयोग परिचालनों हेतु मिशन योजना को सरल करने के लिए प्रयुक्त होती है। आईसीएटीएस का प्रयोग वायु से वायु में पुनःईंधनीकरण को आसान बनाता है जिसमें, मध्य हवा में ईंधन आपूर्ति तथा ईंधन प्राप्तकर्ता वायुयान के बीच में उच्च श्रेणी के समन्वय की आवश्यकता वाला जटिल परिचालन सम्मिलित है। आईसीएटीएस ईंधन आवश्यकता, रिफ्यूलिंग का समय तथा दूरी, इत्यादि की गणना अधिक सही ढ़ंग से करने में समर्थ बनाता है। वर्तमान में, आईएल-78 स्क्वाड्रन के पास दो आईसीएटीएस मशीनें हैं जो ग्राउन्ड आधारित हैं एवं वायुवाहित नहीं।

यद्यपि, स्क्वाड्रन ने जुलाई 2013 में वायुवाहित आईसीएटीएस हेतु आवश्यकता परियोजित की थी, वायुसेना मुख्यालय को उक्त प्रणाली की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया अभी करनी है।

(ई) समर्पित पुनःईंधनीकृत कॉरिडॉरों की अनुपलब्धता

अंतर्राष्ट्रीय नागरिक वैमानिकी संगठन (आईसीएओ) की आवश्यकताओं के अनुसार, वायु से वायु में पुनःईंधनीकरण केवल समर्पित वायुसेना कॉरिडॉरों के अंदर ही संचालित की जानी है, ताकि नागरिक वायुसेना ट्रैफिक में कोई बाधा नहीं हो। लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि स्क्वाड्रन ने वायु से वायु में पुनःईंधनीकरण के लिए 12 समर्पित वायुसेना कॉरिडॉरों के सृजन हेतु महानिदेशक नागरिक उडड्यन (डीजीसीए) द्वारा अनुमोदन दिए जाने के लिए प्रस्ताव किया, वायुसेना मुख्यालय को अभी भी अनुमोदन प्राप्त करना है।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण है कि समर्पित वायुसेना कॉरिडॉरों की अनुपस्थिति, वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण के परिचालन के साथ-साथ प्रशिक्षण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा।

(एफ) वायुसेना रिफ्यूलिंग पॉड्स की प्रयोज्यता

वायुसेना रिफ्यूलिंग पॉड्स (एआरपी) होज़ हैं जो आईएल-78 ईंधन टैंक को ईंधन प्राप्तकर्ता वायुयान के ईंधन टैंक के साथ जोड़ता है। प्रत्येक वायुयान में पॉड्स के तीन सैट होते हैं - एक वायुयान के केन्द्र में तथा एक-एक वायुयान की बाईं तथा दाईं ओर।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इन पॉड्स की सेवायोग्यता खराब थी तथा 2010 से 2016 के दौरान 43.25 प्रतिशत तथा 66.67 प्रतिशत के मध्य सीमित थी। यह, पॉड्स की बारम्बार होने वाली निष्फलता, हवाई में पॉड्स की मरम्मत का सीमित होना तथा ओईएम से खराब अनुरक्षण सहयोग के कारण था।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया कि ए आर पी की उपलब्धता ने फ्लीट की सेवायोग्यता को प्रभावित नहीं किया क्योंकि प्रति वायुयान की दो-तीन पॉड्स आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त पॉड्स उपलब्ध थे। जबकि, कुछेक पॉड्स की अनुपलब्धता ओईएम की ओर से अनुबंधात्मक समस्याओं के चलते पुर्ज़ों की आपूर्ति में विलम्ब के कारण थी, जो अब हल हो गई है।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण है कि यदि मरम्मत तथा अनुरक्षण की वर्तमान स्थिति नहीं सुधरी तो पॉड्स की सेवायोग्यता तथा उपलब्धता की स्थिति और भी बिगड़ सकती है जो परिचालनों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकती है।

2.7.4 आईएल फ्लीट की खराब सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण

सेवायोग्यता दर्शाती है कि वायुयान उड़ान योग्य हैं, जो वायु वाहित प्रणालियों के, वायुकर्मी दल, ग्राउन्ड कर्मीदल, यात्रियों अथवा आम जनता को, जिन पर इस प्रकार की प्रणाली उड़ती है, को बिना नुकसान पहुँचाए परिचालन की क्षमता है। जब कोई समस्या इतनी गम्भीर हो कि वायुयान को उडने से रोके, तो वायुयान को एओजी किया जाता है।

आईएएफ द्वारा आईएल-76 तथा आईएल-78 की वांछित सेवायोग्यता स्तर 70 प्रतिशत है जिसका अर्थ है कि किसी भी समय में उपलब्ध वायुयान का कम से कम 70 प्रतिशत उड़ान स्थिति में होना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2010-11 से 2015-16 के दौरान, आईएल-76 की सेवायोग्यता औसतन मात्र 38 प्रतिशत थी तथा आईएल-78 की मात्र 49 प्रतिशत थी।

तालिका 1: आईएल फ्लीट की सेवायोग्यता की स्थिति

वर्ष	आईएल-76 फ्लीट (आँकड़े प्रतिशत में)		आईएल-78 फ्लीट (आँकड़े प्रतिशत में)	
	सेवायोग्यता	ग्राउन्डेड वायुयान	सेवायोग्यता	ग्राउन्डेड वायुयान
2010-11	32.16	52.45	59.39	21.31
2011-12	34.84	43.50	49.09	23.80
2012-13	32.64	41.65	52.02	29.34
2013-14	34.41	46.46	43.07	43.67
2014-15	37.80	43.23	38.30	42.30
2015-16	56.13	21.10	49.20	31.00
औसत	37.99	41.39	48.51	31.90

खराब सेवायोग्यता के कारण बड़ी संख्या में वायुयान लम्बे समय तक ग्राउन्डेड रहे। औसतन 41 प्रतिशत आईएल-76 वायुयान तथा 32 प्रतिशत आईएल-78 वायुयान ग्राउन्डेड रहे। यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक/उचित है कि इन वायुसेना परिसम्पत्तियों की उपयोगी जीवनावधि का महत्त्वपूर्ण भाग दीर्घीकृत अवधि तक ग्राउन्डेड बने रहने से बेकार हो गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि निम्न सेवायोग्यता का प्रमुख कारण ओइएम, से पुर्ज़ों की खराब उपलब्धता थी। पूर्व यूएसएसआर के अलगाव तथा मूल ओईएम ताशकंद में मैसर्स ताशकंद एअरक्राफ्ट प्रोडक्शन कॉरपोरेशन की आईएल निर्माण सुविधा के बन्द होने के उपरांत, रशियन तथा यूक्रेनियन मूल के विभिन्न विक्रेताओं से सीधे ही पुर्ज़े प्राप्त हो रहे थे। इन विक्रेताओं के साथ अनुबंध हस्ताक्षरित करने तथा आपूर्तियों को फलीभूत होने में अत्यधिक समय लगा।

(ए) ग्राउन्डेड वायुयान की मरम्मत में विलम्ब

ग्राउन्डेड वायुयान को उडान योग्य स्थिति में लाने को सर्वोच्च प्राथमिकता थी तथा मरम्मत हेतु आवश्यक पुर्जे यथासम्भव आपूरित किए जाने थे। स्टॉक में उपलब्धता की स्थिति में पुर्जे 24 घंटों के भीतर जारी किए जाने चाहिए थे।

ग्राउन्डेड वायुयान हेतु पुर्ज़ों की माँग को पूरा करने में समय-सीमा के नमूना परीक्षण में पाया गया कि 2010-11 से 2014-15 के दौरान आईएल-76 के सम्बन्ध में 11 प्रतिशत माँगें 15 दिनों के भीतर पूरी हुई थी। आईएल-78 के समतुल्य आँकड़े तीन प्रतिशत से कम थे। आईएल-76 फ्लीट हेतु इस प्रकार की माँगों का 22.49 प्रतिशत तथा आईएल-78 फ्लीट हेतु इन माँगों का 32.72 प्रतिशत, छः माह अथवा बाद में पूरा हुआ, जैसा कि नीचे तालिका में प्रदर्शित है:-

तालिका 2 : आईएल-76 वायुयान की एओजी माँगों को पूरा करना

वर्ष	की गई माँगों की संख्या	पूरी की गईं माँगों की संख्या			
		पहले से पंद्रहवें दिन के भीतर	सोलहवें दिन से एक माह के भीतर	एक माह से छः माह	छः माह से अधिक
2010-11	309	76	07	28	114
2011-12	658	171	06	142	118
2012-13	629	20	45	183	231
2013-14	729	27	25	237	95
2014-15	574	20	16	140	94
कुल	**2899**	**314**	**99**	**730**	**652**
प्रतिशत	**100**	**10.83**	**3.41**	**25.18**	**22.49**

तालिका 3 : आईएल-78 वायुयान की एओजी माँगों को पूरा करना

वर्ष	की गई माँगों की संख्या	पूरी की गईं माँगों की संख्या			
		पहले से पंद्रहवें दिन के भीतर	सोलहवें दिन से एक माह के भीतर	एक माह से छः माह	छः माह से अधिक
2010-11	149	9	9	24	89
2011-12	161	1	2	71	57
2012-13	163	1	2	55	33
2013-14	187	7	2	73	24
2014-15	110	2	शून्य	41	49
कुल	**770**	**20**	**15**	**264**	**252**
प्रतिशत	**100**	**2.59**	**1.94**	**34.28**	**32.72**

इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि पुर्ज़ों को, ग्राउन्डेड वायुयान की मरम्मत तक के लिए भी समयोचित तरीके से उपलब्ध नहीं कराया जा सका।

(बी) वायुयान की सर्विसिंग में विलम्ब

लेखापरीक्षा ने पाया कि पुर्ज़ों की खराब उपलब्धता ने भी वायुसेना बेसों (दूसरी लाईन सर्विसिंग) में वायुयान की सर्विसिंग को अत्यधिक रूप से प्रभावित किया।

तीन प्रकार की सर्विसिंग संचालित की जाती हैं, एक प्रकार की सर्विस उड़ान के प्रत्येक 300 घंटों में परिशुद्ध की जाती है, एक अन्य अधिक जटिल सर्विसिंग उड़ान के प्रत्येक 900 घंटों के उपरांत संचालित की जाती है, जबकि एक अन्य प्रकार की सर्विसिंग उड़ान के प्रत्येक 1800 घंटों के उपरांत शेष होती है। 2012-13 से 2014-15 के दौरान संचालित सर्विसिंग में विलम्ब नीचे तालिका में प्रदर्शित हैं :-

तालिका 4: आईएल-76 वायुयान की द्वितीय लाईन सर्विसिंग में लिया गया समय

सर्विसिंग (चक्र) का प्रकार	निर्धारित समय (दिन)	संचालित सर्विसिंग की संख्या	निर्धारित समय के भीतर संचालित सर्विसिंग की संख्या	निर्धारित दिनों में संचालित सर्विसों का प्रतिशत
300 घंटे	22	36	19	52.77
900 घंटे	35	17	01	5.88
1800 घंटे	50	04	01	25
कुल		**57**	**21**	**36.84**

तालिका 5: आईएल-78 वायुयान की द्वितीय लाईन सर्विसिंग में लिया गया समय

सर्विसिंग का प्रकार	निर्धारित समय (दिन)	संचालित सर्विसिंग की संख्या	निर्धारित अवधि के भीतर संचालित सर्विसिंग की संख्या	निर्धारित दिनों में संचालित सेवाओं का प्रतिशत
300 घंटे	21	15	04	26.66
900 घंटे	39	01	-	0
1800 घंटे	61	04	02	50
कुल		**20**	**06**	**30**

इस प्रकार, आईएल-76 तथा आईएल-78 फ्लीटों की सर्विसिंग का क्रमशः 63 प्रतिशत तथा 70 प्रतिशत उनके निर्धारित समय अवधि के भीतर नहीं किए गए।

आईएएफ वायुयानों की सर्विसिंग में विलम्बों को नियन्त्रित करने के लिए आवश्यक निगरानी तंत्र स्थापित करने के लिए उपयुक्त उपाय कर सकता है।

(सी) आईएल फ्लीट हेतु दीर्घ-कालिक अनुरक्षण करार का गैर-अनुबन्धन

पुर्ज़ों की खराब उपलब्धता तथा अनुरक्षण सहयोग हेतु एक अन्य कारण, ओइएम के साथ दीर्घ-कालिक अनुरक्षण करार (एल टी एम ए) का अनुबंधन न होना था। आईएएफ ने अप्रैल 2011 में एल टी एम ए हेतु मैसर्स इल्युशिन एविएशन कॉम्प्लैक्स, रशिया के साथ किसी प्रदत्त समय पर 70 प्रतिशत सेवायोग्यता कायम रखने के लिए प्रस्ताव पेश किया। जनवरी 2014 में रक्षा मंत्रालय ने प्रस्ताव का पुनरीक्षण किया तथा आवश्यकता एवं परिस्थितियों में परिवर्तन के मद्देनजर वायुसेना मुख्यालय को मंत्रालय द्वारा अनुमोदन (आवश्यकता की स्वीकृति) हेतु आगे बढाये जाने के लिए एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए निर्देश दिए। अब तक, वायुसेना मुख्यालय ने प्रस्ताव तैयार नहीं किया था (अप्रैल 2017)।

(डी) सर्विसिंग हेतु निर्धारित विनियमों के गैर-अनुपालन

आईएएफ में, वायुयान तथा उपस्कर की सर्विसिंग, सर्विसिंग शेड्यूलों, परीक्षण शेड्यूलों तथा तकनीकी कार्मिक निर्देशों के रूप में समय-समय पर जारी निर्धारित निर्देशों के अनुसार सख्ती से संचालित की जाती है। इसके अतिरिक्त, सर्विसिंग तथा अनुरक्षण हेतु निर्देशों के विस्तृत बुलेटिन समय-समय पर ओइएम द्वारा जारी किए जाते हैं। पुर्ज़ों, परीक्षण उपस्कर अथवा औज़ारों की अनुपलब्धता जैसे कारणों की वजह से इन निर्देशों से अपरिहार्य विचलन सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत प्राधिकृत किए जाने चाहिए।

2010-11 से 2014-15 तक की अवधि के दौरान, लेखापरीक्षा ने 10 मामले पाए जहाँ सक्षम प्राधिकारी द्वारा उचित प्राधिकार के बिना, निर्धारित निदेशों के विचलन में सर्विसिंग तथा मरम्मत संचालित की गई। ये मामले नीचे उल्लिखित हैं:-

(i) सात मामले थे, जहाँ आईएल वायुयान के इंज़नों की सर्विसिंग तथा अनुरक्षण के दौरान, ओइएम द्वारा जारी बुलेटिनों का आईएएफ द्वारा पालन नहीं किया जा सका। परीक्षण यंत्रों तथा औज़ारों की अनुपलब्धता विचलनों के कारण थे। साथ ही सर्विसिंग संचालित करने के लिए वायुसेना कार्मिक को प्रशिक्षण नहीं दिया गया।

(ii) 1989 तथा 2002 में ओइएम से प्राप्त दो अनुरक्षण नियम-पुस्तिकाओं में विविध असंगतियाँ थीं तथा ये नियम-पुस्तिकाएँ आद्यतित नहीं की गईं थीं। अनुरक्षण पुरानी नियम-पुस्तिकाओं के प्रयोग से संचालित किया गया था, जो कि निर्धारित पद्धति से विचलन संघटित करता है। तथापि, विचलन अब तक प्राधिकृत नहीं था।

(iii) ओइएम के अनुसार, आईएल-76 इंज़न 2000 उड़ान घंटों अथवा 1500 उड़ान चक्रों[26] अथवा 10 कैलेण्डर वर्षों, जो भी पहले है, के उपरांत ओवरहॉल किए जाते हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि आईएल-76 इंज़न उनके ओवरहॉल के बिना, उड़ान घंटों तथा उड़ान चक्रों की निर्धारित सीमा से आगे बढ़ चुकने के उपरांत भी, उड़ान हेतु प्रयोग किए जा रहे थे। इन

[26] इंजन के प्रारंभ तथा बंद करने के एक आग्रह से, एक उड़ान चक्र संघटित होता है।

इंज़नों को निर्धारित ओवरहॉल सीमा से आगे बिना ओवरहॉल के उड़ाने हेतु सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया।

(iv) ओवरहॉल हेतु ओइएम को भेजे गए इंजनों के मामले में, यह पाया गया कि ओइएम ने इंज़न लॉग बुक्स को नहीं भरा। इस प्रकार के अधूरे दस्तावेजों के साथ, यह सुनिश्चित करना कठिन था कि क्या ओइएम द्वारा निर्देशों (बुलेटिनों) के पालन में समस्त निर्धारित क्रियाओं को पूरा किया गया था।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया कि आईएएफ कार्मिक के लिए प्रशिक्षण हेतु ओइएम को संपर्क किया जाता है। ओइएम ने यह भी आश्वासन दिया कि इंज़नों की मरम्मत तथा ओवरहॉल की प्रक्रिया के दौरान बुलेटिनों का पालन किया जाएगा।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण यह है कि यद्यपि इस प्रकार के विचलन केवल उन मामलों में ही स्वीकार्य थे जहाँ उड़ान सुरक्षा प्रभावित नहीं थी, इस प्रकार के विचलनों की आवृत्ति तथा और भी उसी तरह के विचलनों का समयगत प्राधिकार प्राप्त करने में असफलता, सर्विसिंग तथा अनुरक्षण गतिविधियों पर कमज़ोर आंतरिक नियंत्रण निर्दिष्ट करता है।

2.7.5 वायुयान तथा इंजनों का ओवरहॉल

(ए) निर्धारित ओवरहॉल के बिना वायुयान उड़े

ओईएम के अनुसार, आईएल-76 वायुयान की पहली ओवरहॉल पाँच वर्षों के उपरांत संचालित होनी है, जिसे बाद में ओइएम द्वारा 10 वर्षों तक बढ़ा दिया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि नौ वायुयान पहली ओवरहॉल के बिना, 10 वर्षों के बाद भी उड़ रहे थे। वे 10 वर्षों की सीमा के उपरांत 30 घंटे से 400 घंटों तक उड़े। **अनुलग्नक-III** में अनुबंध एवं विलम्ब के विवरण को दर्शाया है।

दूसरी ओवरहॉल हेतु निर्धारित समय सात वर्ष था। लेखापरीक्षा ने पाया कि वायुयानों की दूसरी ओवरहॉल में विलम्ब था जो 07 वर्षों की सीमा के उपरांत 14 से 88 माह तक था। इसके अतिरिक्त, केवल दूसरी ओवरहॉल के दौरान यह मूल्यांकन किया जाता है कि क्या प्रारंभ में

निर्धारित 20 वर्षों के बाद वायुयान की जीवनावधि को और अधिक विस्तारित करने की आवश्यकता है। दूसरी ओवरहॉल में विलम्ब के कारण पाया गया कि 14 वायुयानों में से नौ उनकी निर्धारित जीवनावधि की समाप्ति के उपरांत उड़े थे। औसतन ये वायुयान दूसरी ओवरहॉल के बिना 107 घंटे उड़े, जबकि उनकी निर्धारित जीवनावधि भी समाप्त हो गई थी तथा जीवनावधि का विस्तार भी अब तक उपयुक्त रूप से अनुमोदित होना था। ऐसा करने से, आईएएफ ने वायुसेना परिसम्पत्तियों तथा मानव जीवन के खतरे के अतिरिक्त परिचालनात्मक जोखिम लिया था।

अपने उत्तर में, मंत्रालय ने अनुबंध (2009) में विलम्ब का कारण यह बताया कि ओवरहॉल के अनुबंधों में से एक के हस्ताक्षरित होने में विलम्ब था जिसका कारण अनुबंध में सतर्कता जाँच का होना था। मंत्रालय, तथापि, अन्य दो ओवरहॉल अनुबंधों में विलम्ब के सम्बन्ध में मौन था।

(बी) ओईएम द्वारा ओवरहॉल के संचालन में विलम्ब

2005 में, ओइएम के साथ हस्ताक्षरित अनुबंध के अनुसार, छः आईएल-76 वायुयान की ओवरहॉल हेतु ओइएम द्वारा दूसरी ओवरहॉल के समापन हेतु निर्धारित समय 150 दिन था। लेखापरीक्षा ने पाया कि छः वायुयान की ओवरहॉल के समापन में 72 से 546 दिनों का विलम्ब था। दो वायुयान के मामले में, छः माह से अधिक विलम्ब था।

इसी प्रकार, 2009 में निर्धारित दूसरे अनुबंध के तहत दूसरी ओवरहॉल के समापन हेतु निर्धारित समय 182 दिन था, जहाँ छः वायुयान की ओवरहॉलिंग में 98 तथा 1245 दिन के मध्य विलम्ब था। अनुबंध के तहत एक वायुयान की ओवरहॉल में तीन वर्षों से अधिक का विलम्ब था।

इसके अतिरिक्त, ओइएम से ओवरहॉल के समापन में उनकी ओर से विलम्ब के लिए अनुबंध में परिनिर्धारित हर्जाने की वसूली का प्रावधान है। साथ ही, ओईएम को वायुयान के साथ गए भारतीय वायुसेना के कार्मिकों द्वारा विलंब अवधि में अधिक समय तक रूकने के लिए किए गए अतिरिक्त व्यय का पुनर्भुगतान करना था। तथापि, आईएएफ द्वारा विलम्ब हेतु कोई वसूली नहीं की गई।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया कि कुछ मामले ऐसे थे जिनमें वायुयान के संयुक्त वायुसेना परीक्षण (ओवरहॉल उपरांत) के दौरान सामने आई कमियों तथा ओइएम द्वारा निष्पादित सम्बन्धित परिशोधन में लगे समय के कारण विलम्ब हुआ था। तथापि मैसर्स आईएसी को परिनिर्धारित हर्जाने (एलडी) की वसूली (वायुयान की ओवरहॉलिंग में विलम्ब के कारण) तथा टेकिंग ओवर टीम के अधिक समय तक रहने के कारण किए गए व्यय को प्रतिपूर्ति तथा परिनिर्धारित हर्जाने की प्रतिपूर्ति करने के लिए कहा जाएगा।

(सी) वैमानिकी उन्नयन में विलम्ब

मई 2013 में, वायुसेना मुख्यालय ने आईएल-76 तथा आईएल-78 वायुयान की वैमानिकी का उन्नयन करने हेतु निर्णय लिया, क्योंकि वायुयान में फिट मौजूदा वैमानिकी आवश्यक शुद्धता प्रदान नहीं करती तथा वर्तमान विमानन मानकों के अनुरूप नहीं थी, जिसके कारण उन्हें अंतर्राष्ट्रीय उड़ान कॉरिडोरों में उड़ने की अनुमति नहीं थी। इसके अतिरिक्त, उनके अप्रचलन के कारण, ओइएम से उत्पाद सहयोग अत्यधिक मुश्किल हो रहा था, जिसके परिणामस्वरूप पुर्जों की अनुपलब्धता के कारण वायुयान की अप्रयोज्यता में वृद्धि हुई।

तथापि, अब तक (जनवरी 2016) कोई वैमानिकी उन्नयन संचालित नहीं किया गया तथा वायुयानों ने 1985 की पुरानी वैमानिकी के साथ उड़ना जारी रखा।

(डी) आईएल-78 एयरो-इंज़नों के ओवरहॉल हेतु कोई अनुबंध नहीं

ओइएम ने निर्धारित किया कि आईएल-76 के इंज़नों की ओवरहॉल 2000 घंटों अथवा 1500 उड़ान चक्रों या 10 वर्षों, जो भी पहले है, के उपरांत की जाएगी। इसी प्रकार, ओइएम ने निर्धारित किया कि आईएल-78 इंज़नों की ओवरहॉल 3000 घंटों अथवा 1500 उड़ान चक्रों या 10 वर्षों, जो भी पहले है, के उपरांत की जाएगी। आईएएफ ने 2006 में आईएल-76 इंज़नों की ओवरहॉल हेतु ओइएम के साथ एक अनुबंध हस्ताक्षरित किया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि आईएल-78 इंजनों की ओवरहॉल हेतु कोई पृथक् अनुबंध हस्ताक्षरित नहीं किया गया तथा आईएएफ आईएल-76 इंजनों की ओवरहॉल हेतु अनुबंध के तहत आईएल-78

इंज़नों को ओवरहॉल हेतु भेज रहा था। दो वायुयानों के मध्य महत्त्वपूर्ण अंतर को ध्यान में रखते हुए, भिन्न लागत प्रभावों के साथ दो वायुयान हेतु भिन्न ओवरहॉल प्रयासों/पद्धतियों की आवश्यकता होगी। आईएल-78 इंज़नों को आईएल-76 अनुबंध के तहत ओवरहॉल हेतु भेजने से समस्याएँ हुईं। आईएल-78 इंज़नों की ओवरहॉल के उपरांत, ओइएम ने, आईएल-78 इंज़नों के लिए वास्तव में उपयुक्त 3000 घंटों के स्थान पर 2000 घंटों के उपरांत अगली ओवरहॉल किया जाने के लिए निर्धारित किया। ओइएम ने आईएल-78 इंज़नों पर आईएल-76 के लिए उपयुक्त 2000 घंटों की वही सीमा निर्धारित की, क्योंकि अनुबंध के अनुसार ओइएम ने आईएल-78 के साथ-साथ आईएल-76 को ओवरहॉल हेतु समान प्रक्रिया लागू की।

लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण यह है कि यदि आईएएफ ने आईएल-78 इंजनों की ओवरहॉल हेतु पृथक् अनुबंध हस्ताक्षरित किया होता, ओइएम द्वारा तो आईएल-78 इंजनों की ओवरहॉल हेतु वांछित अपेक्षित कर्मठता लागू की गई होती तथा अगली ओवरहॉल हेतु समय सही रूप में 3000 घंटे निर्धारित किया गया होता। ऐसा नहीं करके आईएल-78 इंज़न को, इसकी वास्तविक सीमा से 1000 घंटे पूर्व, ओवरहॉल हेतु ओइएम को भेजना पडेगा। यह वित्तीय दृष्टिकोण के साथ-साथ परिचालनात्मक रूप से अविवेकपूर्ण था।

2.7.6 निष्कर्ष

आईएल-76 तथा आईएल-78 वायुयान आईएएफ के पास महत्त्वपूर्ण वायुसेना परिसम्पत्तियाँ हैं तथा आईएएफ को बहुत महत्वपूर्ण परिवहन सहयोग प्रदान करते हैं। जबकि आईएएफ ने विचारित भारी लिफ्ट क्षमता ग्लोब मास्टर के साथ विद्यमान आईएल फ्लीट की पूर्णता द्वारा अधिप्राप्त की थी, विद्यमान आईएएफ फ्लीट की अवसंरचना तथा अनुरक्षण एवं मरम्मत में अनेक कमियाँ थीं।

सर्विसिंग तथा मरम्मत में विलम्ब के कारण आईएल फ्लीट की सेवायोग्यता कम थी। सेवायोग्यता में कमी के मुख्य कारण पुर्ज़ों की कम उपलब्धता तथा आईएएफ द्वारा ओइएम के साथ अनुरक्षण सहयोग अनुबंध हस्ताक्षरित करने में विलम्ब का होना था। आईएल फ्लीट की वैमानिकी का उन्नयन नहीं किया गया, परिणामस्वरूप फ्लीट ने 1985 की पुरानी वैमानिकी के साथ उड़ान जारी रखी।

आईएल-76 वायुयान की पहली तथा दूसरी ओवरहॉल संचालित करने में विलम्ब था जिसका अर्थ हे कि वायुयान ओवरहॉल के बिना, ओवरहॉल हेतु नियत तिथि के बहुत बाद तक, उड़ रहे थे। यह आईएएफ द्वारा लिया जा रहा अनुचित जोखिम था।

वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण शान्ति के साथ-साथ युद्ध दोनों कालों के परिचालन के दौरान महत्वपूर्ण क्षमता है। आईएल-78 वायुयान इस प्रयोजन हेतु समर्पित हैं। तथापि, अपर्याप्त अवसंरचना तथा सहयोगी सुविधाओं के कारण वायु से वायु में पुन: ईंधनीकरण क्षमता बाधित हुई।

2.7.7 अनुशंसायें

- रक्षा मंत्रालय द्वारा आईएल-76 का प्राधिकार (नीति पृष्ठ) 12 से 14 वायुयान तक संशोधित किया जाना चाहिए।
- निर्विघ्न वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण परिचालनों तथा प्रशिक्षण को सुनिश्चित करने के लिए, वायु से वायु में पुनः ईंधनीकरण हेतु वायुसेना कॉरिडॉर शीघ्र तैनात किए जाने चाहिए।
- आईएएफ को आईएल फ्लीट की संभावित 70 प्रतिशत प्रयोज्यता बनाये रखने के लिए, दीर्घ अवधि अनुरक्षण समझौते को अन्तिम रूप दिये जाने की आवश्यकता है।
- चूँकि आईएल फ्लीट अगले 20 वर्षों अथवा अधिक के लिए परिचालनात्मक रहेगा, रक्षा मंत्रालय इसके परिचालन में अवरोधों को हटाने तथा वर्तमान विमानन मानकों के साथ मिलान करने के लिए इसकी वैमानिकी के उन्नयन पर विचार कर सकता है ताकि अंतर्राष्ट्रीय वायुसेना क्षेत्र में उड़ने के लिए अनुमति दी जा सके क्योंकि संभाव्य घटनाओं के मामलों में इस प्रकार की आवश्यकता हो सकती है।
- आईएल-76 एयरो-इंजन के ओवरहॉल के लिए एक ही अनुबंध के तहत ओवरहॉल करने के बजाय, ओवरहॉल के पूर्ण लाभ प्राप्त करने के लिए रक्षा मंत्रालय आईएल-78 वायुयान के एयरो-इंजनों के ओवरहॉल के लिए एक अलग अनुबंध निर्धारण पर विचार कर सकता है।

2.8 'डी' स्तरीय सुविधा की गैर-परिचालनात्मकता

'डी' स्तरीय सुविधा हेतु मंत्रालय/भारतीय वायुसेना की ओर से, एएन-32 वायुयान की पुनः उपकरण/वैमानिकी (आरई) प्रणालियों हेतु तकनीकी के हस्तान्तरण (टीओटी) की उपलब्धता को, अनुबंध/अनुलग्नक के समापन से पहले सुनिश्चित करने में उपयुक्त सावधानी की कमी के परिणामस्वरूप विभिन्न मूल उपकरण निर्माताओं पर निर्भरता बनी रही तथा सेवायोग्यता एवं वित्तीय सरोकारों सहित मरम्मत योग्य सामान संचित हुआ।

2014 के सीएजी प्रतिवेदन संख्या 4 के पैरा 2.2 में एएन-32 आरई[27] वायुयान हेतु डिपो (डी) स्तरीय सुविधा[28] के सृजन में विलंब संबंधित उल्लेख किया गया था। मंत्रालय ने अपनी एक्शन टेकन नोट (एटीएन) में बताया कि विलंब इसलिए हुआ था क्योंकि वायुयान के उपस्करों के रशियन मूल से पश्चिमी मूल में परिवर्तन के कारण 1 बेस रिपेयर डिपो (बीआरडी) में 'डी' स्तरीय सुविधा के स्थापन के लिए आपूरित किए जाने वाले उपस्करों में परिवर्तन की आवश्यकता थी। अनुबंध का एक पूरक समझौता (एसए) निर्धारित किया गया (जून 2012), जिसके अनुसार मूल उपकरण निर्माताओं (ओईएम) ने भारत में 'डी' स्तरीय मरम्मत सुविधा स्थापित करने हेतु यूएसडी 2,123,850 (₹10.51 करोड़) की लागत के उपस्कर आपूरित किए थे।

लेखापरीक्षा ने आगे प्रेक्षण किया (फरवरी 2016) कि सुविधा इसके संस्थापन (अप्रैल 2013) से ही परिचालित नहीं हुई थी, क्योंकि परीक्षण उपस्कर रोटेबल्स/लाईन रिप्लेसेबल यूनिट (एलआरयू) का घटक स्तर तक निदान तथा ओईएम द्वारा आपूरित 17[29] आरई प्रणालियों की मरम्मत के लिए सक्षम नहीं थे। परिणामस्वरूप, बीआरडी में एएन-32 आरई वायुयान के वारण्टी समाप्त 150

---

27 एएन-32 वायुयानों की ओवरहॉलिंग, कुल तकनीकी जीवनावधि विस्तार (टीटीएलई), 18 वैमानिकी सिस्टमों/उपस्करों (आरई प्रणालियों) के साथ पुनः - उपस्करणीय हेतु रक्षा मंत्रालय तथा मैसर्स स्पैट्स टेक्नो एक्सपोर्ट (एसटीई), यूक्रेन के मध्य अनुबंध (जून 2009), जुलाई 2012 तक 1 बीआरडी में आरई प्रणालियों के रोटेबल्स/लाईन रिप्लेसिएबल यूनिट्स (एलआरयू) की मरम्मत हेतु 'डी' स्तरीय सुविधाओं की स्थापना पर विचार करता है। पुनः उपस्कृत एएन-32 वायुयान को एएन-32 आरई वायुयान के रूप में चिन्हित किया गया।

28 डी स्तरीय सुविधा- एक डिपो स्तरीय मरम्मत/ओवरहॉल सुविधा, जो प्रयोक्ता को एक उपस्कर/वायुयान हेतु ओवरहॉल नियम-पुस्तिका के अनुसार निदान तथा मरम्मत करने की गुंजाईश प्रदान करती है।

29 विक्रेता द्वारा पश्चिमी मूल के 18 आरई प्रणालियों में से एक आपूरित नहीं किया गया था।

श्रेणी 'डी'[30] रोटेबल्स/एलआरयू संचित (अप्रैल 2015) हो गये थे। वायुसेना मुख्यालय ने 17 आरई प्रणालियों में से नौ की मरम्मत तथा ओवरहॉल (आरओएच) हेतु संबंधित ओईएम के साथ चार अनुबंध निर्धारित किए (मई 2015 से जनवरी 2016) तथा श्रेणी 'डी' रोटेबल्स/एलआरयू की मरम्मत पर ₹10.59[31] करोड़ की लागत वहन की।

'डी' स्तरीय मरम्मत सुविधा की गैर-परिचालनात्मकता का मुद्दा फरवरी 2016 में मंत्रालय के पास भेजा गया। मंत्रालय ने प्रारंभिक तीन से 10/11[32] पश्चिमी मूल के उपस्कर में अंतिम रूप देने/स्थानांतरण करने का स्पष्टीकरण (मार्च 2016), यह बताते हुए दिया कि पश्चिमी मूल के उपस्कर के ओईएम के मानक अनुसार वह तकनीकी साझा नहीं करते हैं, यूक्रेन/रशियन मूल के ओईएम ने भी तकनीकी साझा करने से इंकार कर दिया। मंत्रालय ने यह भी बताया कि अंततः ओईएम ने बीआरडी में 'डी' स्तरीय सुविधा के परिचालन की असमर्थता जताई (फरवरी 2016) तथा सुविधा से संबंधित सहचारी उपस्करों की लागत कम करने के लिए मुख्य अनुबंध में संशोधन हेतु मामला उठाया जा रहा था।

एएन-32 आरई वायुयान को परिचालन-योग्य स्थिति में बनाए रखना एक चुनौती बनी रहेगी क्योंकि लागत के अतिरिक्त, समय के साथ आरई प्रणालियों के संचयन तथा डाउनटाईम में वृद्धि होती है। ओईएम से 'डी' स्तरीय सुविधा स्थापित करने में इसकी असमर्थता के विषय में फरवरी 2016 में पुष्टीकरण से पूर्व मई 2015 तथा जनवरी 2016 के मध्य 17 आरई उपस्कर में से नौ के लिए चार आरओएच अनुबंधों के निर्धारण का स्पष्टीकरण भी मंत्रालय के उत्तर में नहीं है।

इस प्रकार जून 2009 के अनुबंध के अनुलग्नक को हस्ताक्षरित (जून 2012) करते समय मंत्रालय को भली-भाँति ज्ञात था कि पश्चिमी मूल के ओईएम के मानक के तहत वे तकनीकी साझा नहीं करते हैं तथा यूक्रेन/रशियन मूल के ओईएम ने भी तकनीकी साझा करने से इंकार कर दिया था। तब भी मंत्रालय ने कार्यान्वयन करते हुए 'डी' स्तरीय मरम्मत सुविधा स्थापित करने

---

30 श्रेणी 'डी' भंड़ार वे हैं जिनका प्रयोग केवल मरम्मत के उपरांत ही किया जा सकता है।

31 29 उपस्कर डिपो के पत्र संख्या 29 ईडी/एस-IV/365/19/एलजीएस (टीटीसीएलई) दिनाँक 15 जून 2016 के तहत लेखा परीक्षा को प्राप्त सूचना।

32 11 पश्चिमी मूल के उपस्करों में से 9 यूएसए से थे (एक उपस्कर प्राप्त नहीं हुआ) और फ्रांस व स्विटजरलैण्ड से एक-एक उपस्कर थे।

हेतु एएन-32 आरई वायुयान के ओईएम के साथ पूरक अनुबंध निर्धारित किया। यद्यपि 'डी' स्तरीय मरम्मत सुविधा, स्थापित हो कर भी गैर-परिचालित है तथा सुविधा को परिचालित करने में ओईएम द्वारा असमर्थता व्यक्त करने के कारण, वायुसेना एएन-32 आरई वायुयान के 17 आरई प्रणालियों के अनेकों ओईएम पर निरंतर निर्भर बना रहेगा।

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

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

अवकाश यात्रा रियायत (एलटीसी) के सम्बन्ध में रक्षा यात्रा विनियमों के नियम 177 के तहत, एक सेवा अधिकारी, भारतीय सीमाओं के भीतर, किसी प्राधिकृत अवकाश पर इसकी अवधि से प्रभावित हुए बिना, पहली बार उसकी सेवा के दूसरे वर्ष में एक बार, निकटस्थ रेलवे स्टेशन/वायुसेना अड्डे से उसके गृहनगर/आवास के चयनित स्थान तथा तदोपरांत वर्ष में एक बार तथा प्रत्येक प्रत्यावर्तित वर्ष में गृहनगर/आवास के चयनित स्थल के स्थान पर भारत में किसी भी स्थान (ऑल इण्डिया एलटीसी) तक सीधे/मुख्य मार्ग से वैधानिक साधन/श्रेणी द्वारा निःशुल्क वहन के पात्र है।

हमने ऐसे मामले पाए, जहाँ भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के अधिकारियों ने व्यक्तिगत आधारों पर अवकाश के दौरान विदेशों के दौरे किए, परन्तु मूल स्थान से भारतीय स्टेशन तक यात्रा तथा वापसी का दावा एलटीसी के तहत कर रहे थे तथा इस तथ्य के बावजूद कि, यात्रा मूल स्थान से

विदेशी गंतव्य तक की गई थी और भारतीय स्टेशन को कहीं स्पर्श नहीं किया गया, उन अधिकारियों के एलटीसी के दावों को प्राधिकारियों द्वारा स्वीकार किया गया। मामले का वृत्तांत निम्नवत है :-

हमने 2010-15 की अवधि से संबंधित अभिलेखों[33] को जाँचा तथा पाया कि 49 मामलों में, वायुसेना अधिकारियों ने विदेश का दौरा करते हुए एलटीसी का लाभ उठाया। इन अधिकारियों ने व्यक्तिगत आधार पर अवकाश पर विदेश जाने के लिए सक्षम प्राधिकारियों से, इस शर्त के साथ अनुमति/ एनओसी प्राप्त की, कि विदेश दौरे का खर्चा संबंधित अधिकारियों द्वारा तथा स्वयं उनकी व्यवस्था के तहत उठाया जाएगा। बाद में, इन अधिकारियों ने उसी संस्वीकृत अवकाश की अवधि हेतु यात्रा विनियमों के तहत ऑल इण्डिया एलटीसी का आवेदन किया। संबंधित इकाईयों का स्टेशन एडजुटेंट ने अनुरोधित एलटीसी को प्रख्यापित कार्मिक घटना रिपोर्ट (पीओआर), जो विदेशी गंतव्य को भी इंगित करता था, के माध्यम से प्राधिकृत कर रहा था। विदेशी गंतव्य की यात्रा के उपरांत, संबंधित अधिकारियों द्वारा प्रस्तुत बिलों को संबंधित इकाई के वरिष्ठ लेखा अधिकारी द्वारा एयर इण्डिया एलटीसी-80 किराया (एलटीसी हेतु एयर इण्डिया स्कीम) के तहत भारत में मूल स्थान से भारतीय पोतारोहण/स्टेशन तक तथा वापसी से उसे प्रतिबंधित करके स्वीकृत किया गया था, जबकि उन अधिकारियों ने उस भारतीय शहर की यात्रा नहीं की थी। पोस्ट लेखापरीक्षा के दौरान इन बिलों पर प्रधान नियंत्रक रक्षा लेखा (पीसीडीए) (वायुसेना) देहरादून द्वारा भी आपत्ति नहीं की गई।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा में जाँचा गया कि :-

ए) संबंधित स्टेशन एडजुटेंट्स ने यात्रा के विदेशी गंतव्यों के विषय में जानने के बावजूद अधिकारियों की एलटीसी प्राधिकृत की जो यात्रा विनियमों के अनुसार देय नहीं था।

बी) यद्यपि दावेदार द्वारा अन्य दस्तावेज़ों के साथ प्रस्तुत बिल स्पष्टतः इंगित करते थे कि भारतीय स्टेशन को छुए बिना ही यात्रा भारत में मूल स्थान से सीधे विदेशी गंतव्य

[33] वायुसेना मुख्यालय (वायु भवन, आर. के. पुरम तथा पं. दीन दयाल अन्त्योदय भवन), वायुसेना स्टेशन (एएफएस) नई दिल्ली, एएफएस पालम तथा पीसीडीए (वायुसेना) देहरादून द्वारा संपोषित।

तक थी, संबंधित लेखा अधिकारियों ने बिलों को पास कर दिया तथा भुगतान अधिकारियों द्वारा उनका भुगतान कर दिया गया, जो पूरी तरह से अनियमित थे।

सी) जबकि, सक्षम प्राधिकारी (एयर मार्शल के रैंक के) द्वारा स्वीकृत विदेश दौरों की अनुमति स्पष्टतः अनुबद्ध करती थी कि विदेश दौरा उनके अपने खर्चे पर तथा स्वयं के प्रबंध के तहत होगा, नीचे के सक्षम वित्तीय प्राधिकारी (सीएफए) यानि संबंधित इकाईयों के वायुसेना अधिकारी कमाण्डिंग /कमाण्डिंग अधिकारी द्वारा इसका उल्लंघन किया जा रहा था।

इस प्रकार संबंधित सक्षम प्राधिकारियों द्वारा विदेशी गंतव्यों की एलटीसी की अनुमति तथा पोतारोहण/ सीमा स्टेशनों तक के दावे के भुगतान अनियमित थे तथा पूरी तरह से रक्षा यात्रा विनियमों में समावेशित एलटीसी के प्रावधानों का उल्लंघन था।

मंत्रालय (रक्षा विभाग) ने अपने उत्तर में बताया (जनवरी 2017) कि मामले पर आंतरिक जाँच आयोजित की गई, जिसमें यह पाया गया कि विषय पर नियमों[34] की व्याख्या/ उपयुक्तता में अस्पष्टता थी। आगे यह बताया गया कि मामला स्पष्टीकरण हेतु रक्षा लेखा महानियंत्रक (सीजीडीए) तथा रक्षा मंत्रालय (वित्त) के साथ उठाया जा चुका था तथा वायुसेना मुख्यालय द्वारा इस प्रकार के एलटीसी दावों का भुगतान, स्पष्टीकरण की प्राप्ति तक रोके जाने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं। यह भी बताया गया कि 2010-15 के दौरान आईएएफ द्वारा वहन किए गए व्यय की मात्रा को सुनिश्चित करने के लिए पुनरीक्षा की गई, जिससे उजागर हुआ कि कुल 99 मामलों में ₹82.58 लाख का भुगतान समावेशित था। रक्षा मंत्रालय ने आगे बताया कि संबंधित अधिकारियों से दण्डात्मक ब्याज सहित पूरी वसूलियाँ की जायेगी (जनवरी 2017)।

मंत्रालय का उत्तर संतोषजनक नहीं है, क्योंकि सीजीडीए एवम रक्षा मंत्रालय (वित्त) से 2013/2014 में माँगा गई स्पष्टीकरण निकटतम् पोतारोहन/सीमा स्टेशन आदि पर व्याख्या है, जो कि लेखापरीक्षा में उठाये गये मुद्दों से भिन्न थी। चूंकि एलटीसी की सुविधा का उपयोग भारत की सीमाओं के भीतर यात्रा करने हेतु लागू है, मुख्यालय से भारत में किसी स्थान को छुए बिना

[34] वायुसेना आदेश (एएफओ) 318 दिनाँक 29 मई 1976 विषय पर सीजीडीए के दिनाँक 25 सितम्बर 1963 तथा 11 फरवरी 1965 एवं सीडीए (ओ) पुणे के 2009 में जारी यात्रा भत्तों की हैण्डबुक में पैरा 71 तथा 72 में बाद के स्पष्टीकरण पर आधारित।

विदेशी गंतव्य तक यात्रा, एलटीसी के उद्देश्य हेतु स्वाभाविक रूप से अमान्य है। इस प्रकार के एलटीसी दावे स्वीकार करना तथा ₹82.58 लाख राशि के भुगतान न केवल अनियमित थे अपितु पूरी तरह से एलटीसी पर सरकारी नीति का उल्लंघन था जो आईएएफ में आंतरिक नियंत्रण प्रणाली की निष्फलता के समतुल्य है।

के सुब्रमण्यम

नई दिल्ली **(के. सुब्रमण्यम)**

दिनांकः 03 जुलाई 2017 **प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा**

वायुसेना

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली **(शशि कान्त शर्मा)**

दिनांकः 03 जुलाई 2017 **भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक**

अनुलग्नक

अनुलग्नक-I

लेखा-परीक्षा के दृष्टांत पर वसूली एवं बचत

(पैराग्राफ 1.7 के संदर्भ में)

क्रमांक	इकाई	विषय
केस-I	एचएएल कोरापुट	आदेशानुसार आपूर्ति नहीं करने पर एचएएल से वसूली (₹2.69 करोड़)
केस-II	वायुसेना मुख्यालय	विक्रेता द्वारा विलंबित मरम्मत/ओवरहॉल के कारण परिनिर्धारित क्षति (₹1.05 करोड़) की वसूली
केस-III	एचएएल, लखनऊ	मूल्य में संशोधन पर एचएएल से वसूली (₹59.54 करोड़)
केस-IV (ए)	27 ईडी पालम	किसी नियम प्रावधान द्वारा समर्थन के बिना सुविधाओं के सृजन (₹ 7.59 करोड़)
केस-IV (बी)	9 बीआरडी	किसी नियम प्रावधान द्वारा समर्थन के बिना सुविधाओं के सृजन (₹4.62 करोड़)
केस-V	एएफ स्टेशन, सुलुर	आवश्यकता से अधिक आवास का निर्माण-उसका निरस्तीकरण (₹4.33 करोड़)
केस-VI	एएफ स्टेशन, पुणे	गैर लोक उद्देश्य हेतु लोकधन के दुरुपयोग का रोकना (₹70.28 लाख)
योग	**₹21.57 करोड़**	

अनुलग्नक-II

एयरो इंजनों के अनुबन्धित मात्रा के गैर-प्रेषण के कारण अतिरिक्त व्यय के ब्यौरे को दर्शाता हुआ विवरण

(पैराग्राफ 2.4 के संदर्भ में)

क्रमांक.	विवरण	प्रति इन्जन ओवरहॉल की लागत यूएसडी
1.	2013 में प्रति इन्जन ओवरहॉल की लागत	259925
2.	2014 में प्रति इन्जन ओवरहॉल की लागत	274481
3.	2015 में प्रति इन्जन ओवरहॉल की लागत	289303
	2013 एंव 2014 के बीच लागत में अंतर	14556
	2013 एंव 2015 के बीच लागत में अंतर	29378
2013 के विरुद्ध 2014 में ओवरहॉल किये गे 23 एयरो इन्जन के ओवरहॉल की लागत		यूएसडी 14556 x 23 = 334788 यूएसडी
2013 के विरुद्ध 2014 में ओवरहॉल किये गये 23 एयरो इन्जन के ओवरहॉल की लागत में अंतर		334788 यूएसडी x ₹62.52 = ₹20930945.76 Say ₹2.09 करोड़
2013 के विरुद्ध 2015 में ओवरहॉल किये गये 09 एयरो इन्जनों के ओवरहॉल की लागत		यूएसडी 29378 x 09=264402 यूएसडी
2013 के विरुद्ध 2015 में ओवरहॉल किये गये 21 एयरो इन्जन के ओवरहॉल की लागत में अन्तर		यूएसडी 264402 x ₹66.87 = ₹17680562.74 या ₹1.77 करोड़
कुल परिहार्य व्यय		₹2.09 करोड़ + ₹1.77 करोड़ ₹3.86 करोड़.

अनुलग्नक-III

(पैराग्राफ 2.7.5 का संदर्भ लें)

आईएल-76 वायुयान की पहले तथा दूसरे ओवरहॉल में विलम्ब

क्र. सं.	वायुयान संख्या	निर्माण की तिथि	पहले ओवरहॉल की तिथि	पहले ओवरहॉल में विलम्ब (कॉलम 4 - कॉलम 3 से 10 वर्ष के बाद की तिथि) (माह)	20 वर्षों की प्रारंभिक टीटीएल की समाप्ति की तिथि	टीटीएल विस्तार/2nd ओएच की तिथि	दूसरे ओवरहॉल में विलम्ब (कॉलम 7- पहले ओएच के 7 वर्षों के बाद की तिथि) (माह)	टीटीएल विस्तार में विलम्ब (कॉलम 7-6) (माह)
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
2003 तथा 2005 के दौरान मैसर्स टीएपीसी द्वारा ओवरहॉल वायुयान @								
	के-2661	09.02.85	03.09.95	07	08-02-05	29.11.03	15	-
2.	के-2663	15.03.85	21.03.95	-	14-03-05	28-12-05	45	10
120 माह के टीटीएल विस्तार सहित एमओडी अनुबंध 2005 के तहत 2007 तथा 2009 के दौरान मैसर्स आईएसी द्वारा ओवरहॉल वायुयान								
3	K-2662	27.02.85	23.11.95	09	26.02.05	27.06.08	67	40
4	K-2664	04.08.85	11.07.96	11	03.08.05	09.04.09	69	44
5	K-2665	12.08-85	01.02.96	06	11.08-05	23.12.06	47	16
6	K-2666	25.08.85	20.05.96	09	24.08.05	25.09.06	40	13
7	K-2878	07.02.86	25.11.96	10	06.02.06	24.04.07	41	15
8	K-2879	25.02.86	12.02.97	12	24.02.06	01.12.07	46	21
180 माह के टीटीएल विस्तार सहित एमओडी अनुबंध 2009 के तहत 2011 तथा 2014 के दौरान मैसर्स आईएसी द्वारा ओवरहॉल वायुयान								
9	K-2901	30.09.87	01.05.00	31	29.09.07	04.01.12	56	51
10	K-2902	30.09.87	21.12.01	51	29.09.87	10.05.12	41	55
11	K-2999	31.12.87	16.12.99	24	30.12.07	28.04.14	88	76
12.	K-3000	10.12.87	13.08.99	20	09.12.07	07.07.11	59	43
13	K-3077	30.09.89	04.05.01	19	29.09.09	04.01.12	44	27
14	K-3078	29.09.89	25.02.03	41	28.09.09	21.04.11	14	19
जोड़				**186**			**302**	**271**
कुल योग								**430**

@ वायुसेना मुख्यालय द्वारा अनुबंध मिसिल प्रस्तुत नहीं की गई।

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
2017
www.cag.gov.in