

अध्याय II: रक्षा मंत्रालय

2.1 प्रशिक्षक वायुयान की अधिप्राप्ति

हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा 14 वर्ष बीत जाने के बाद भी प्रशिक्षक वायुयान के विकास एवं आपूर्ति में विलम्ब ने पायलटों के चरण-II प्रशिक्षण में प्रतिकूल प्रभाव डाला था। इसके अतिरिक्त, विकासाधीन, वायुयान भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) के प्राचलों की तुलना में भारी होगा, जो प्रशिक्षण सम्बन्धी निष्पादन को प्रभावित कर सकता है। इसके अलावा, मार्च 2010 के संविदा के प्रति एच ए एल को दिए गए ₹2953.88 करोड़ के अग्रिमों का अब तक उपयोग नहीं किया गया है।

भारतीय वायु सेना (आई ए एफ) में पायलटों को उड़ान प्रशिक्षण तीन चरणों में दिया जाता है, यथा - मूलभूत चरण (चरण-I), मध्यवर्ती चरण (चरण-II) और उन्नत चरण (चरण-III)। 1970 के दशक से मध्यवर्ती चरण के प्रशिक्षण हेतु किरण और इसकारा वायुयानों का प्रयोग किया गया था। इसकारा वायुयान को 2004¹ में सेवा से हटाया गया है। कालप्रभावित किरण/इसकारा वायुयान जो पुराने और पुर्जों की समस्याओं से घिरे हुए समझे गए, को प्रतिस्थापित करने के लिए भारतीय वायु सेना ने एच ए एल द्वारा स्वदेश में डिज़ाइन एवं विकास किए जाने वाले समकालीन प्रशिक्षक वायुयानों की अधिप्राप्ति की आवश्यकता महसूस की (मार्च 1998)। सुरक्षा की मंत्रिमंडलीय समिति (सी सी एस) ने हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा प्रस्तुत इंटरमीडिएट जेट प्रशिक्षक (आई जे टी) वायुयान के डिज़ाइन एवं विकास (डी एण्ड डी) को अनुमोदन प्रदान किया (जून 1999)।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने ₹180 करोड़ की कुल लागत पर एच ए एल द्वारा आई जे टी के दो आदिप्रारूपों के डिज़ाइन एवं विकास के लिए संस्वीकृति प्रदान की (जुलाई 1999), जिसे बाद में ₹467 करोड़ में संशोधित किया गया (अप्रैल 2005) जिसके अनुसार प्रारंभिक परिचालन अनुमति (आई ओ सी) और अंतिम परिचालन अनुमति (एफ ओ सी) के लिए महत्वपूर्ण पड़ावों के रूप में 2006-07 और 2007-08 को रखा गया, जो बाद में क्रमशः

¹ इसकारा वायुयान वर्ष 2004 में सेवा से हटाये गए, 12 एल एस पी आई जे टी वायुयान की अधिप्राप्ति हेतु सी सी एस नोट 14 मार्च 2006 में अनुमोदित हुआ।

2009-10 और 2010-11 में संशोधित किया गया (मार्च 2009)। डी डी पी एम ए एस² निर्धारित करता है कि वायुयान के लिए सीमित श्रेणी उत्पादन (एल एस पी) सेमिलेक³ द्वारा जारी प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के आधार पर सम्बद्ध प्रयोक्ता सेवा अर्थात् वायु सेना द्वारा प्रारम्भ किया जा सकता है।

तथापि, जब आई जे टी का डिज़ाइन एवं विकास प्रगति पर था, मंत्रालय ने आदिप्रारूप वायुयान की आई ओ सी से पहले ही एच ए एल से 12 आई जे टी एल एस पी वायुयान की अधिप्राप्ति के लिए सुरक्षा पर मंत्रीमंडलीय समिति (सी सी एस) को एक प्रस्ताव दिया (फरवरी 2006)। सी सी एस ने इस प्रस्ताव को अनुमोदित किया (मार्च 2006) और आई ए एफ ने ₹486 करोड़ की कुल लागत पर 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की आपूर्ति हेतु एच ए एल के साथ मार्च 2008 और मार्च 2010 के बीच सुपुर्दगी के साथ एक संविदा किया (मार्च 2006), जिसे बाद में 2011-12 में संशोधित किया गया।

चूँकि आदिप्रारूप वायुयानों का डिज़ाइन एवं विकास विलंबित हो रहा था, रक्षा की स्थायी समिति ने अपनी सत्रहवीं रिपोर्ट में आई जे टी के विकास में हो रहे विलम्ब पर अपनी चिंता व्यक्त की (मार्च 2008)। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में कहा (मार्च 2008) कि यथा योजनाबद्ध, 2008 से वायुयान के अधिष्ठापन की पूर्ति हेतु वायुयानों का प्रमाणन समय पर पूरा किया जाएगा।

12 प्रशिक्षक वायुयानों (एल एस पी) के विनिर्माण एवं आपूर्ति और पायलटों के चरण-II प्रशिक्षण पर उसके प्रभाव तथा ₹283.05 करोड़ तक की निधियों के अवरोध के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2008-09 का सी ए सं. 18) के पैराग्राफ 2.4 में उल्लेख किया गया था। अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2011) कि आई जे टी कार्यक्रम को एल एस पी के साथ एक समवर्ती विकास के रूप में परिकल्पित किया गया था और अग्रिम भुगतान एवं चरण भुगतान न केवल इंजन विकास और एकीकरण के लिए किए गए थे, अपितु अन्य प्रमुख वायुयान प्रणालियों के विकास और परीक्षण के लिए भी थे। मंत्रालय ने इसके आगे कहा कि 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की सुपुर्दगी में विलम्ब के कारण प्रशिक्षण के साथ कोई समझौता नहीं किया गया क्योंकि इस कार्य के लिए पर्याप्त संख्या में किरण वायुयान उपलब्ध थे। मंत्रालय के उत्तर से लेखापरीक्षा सहमत नहीं हुआ, क्योंकि संस्वीकृति की शर्तों का उल्लंघन किया गया जैसे दो

² डी डी पी एम ए एस - सैन्य वायुयानों और वायुवाहित भंडारों का डिज़ाइन, विकास एवं उत्पादन। यह रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन द्वारा जारी नियमावली है तथा सैन्य वायुयानों और वायुवाहित भंडारों के डिज़ाइन, विकास, एवं उत्पादन के लिए निर्धारित कार्यविधि है।

³ सेमिलेक - सैन्य उड़नयोग्यता तथा प्रमाणन केन्द्र एक ऐसा अभिकरण है जो उड़ान सुरक्षा हेतु चालू सैन्य वायुयान परियोजनाओं, उत्पादों और संघटकों को अनुमति देता है।

आदिप्रारूप वायुयानों की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के समापन के बिना ही निधियों का विमोचन किया गया। आगे सी सी एस की टिप्पणी से लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आई ए एफ द्वारा 12 आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए संविदा इसकारा और किरण वायुयानों को सेवा से हटाए जाने से उत्पन्न रिक्ति को भरने हेतु की गई थी।

अनुवर्ती लेखापरीक्षा के दौरान हमने देखा (जनवरी 2013) कि मंत्रालय ने 2013 एवं 2017 के बीच में बैचों में सुपुर्दगी समय के साथ ₹6180 करोड़ की कुल लागत पर संबद्ध उपकरणों सहित 73 आई जे टी श्रेणी उत्पादन (एस पी) वायुयानों की आदिप्रारूप और एल एस पी वायुयानों की प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) के भी समापन के बिना अधिप्राप्ति हेतु एच ए एल के साथ एक और संविदा की थी (मार्च 2010)। संविदा (मार्च 2010) की हमारी जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- 1. आदिप्रारूपों की आई ओ सी/एफ ओ सी के पूर्व ही प्रशिक्षक वायुयानों के श्रेणी उतपादन हेतु संविदा करने के परिणामस्वरूप ₹2953.88 करोड़ के अग्रिम अनुपयुक्त पड़े रहे**

12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति हेतु सुरक्षा पर मंत्री मण्डलीय समिति (सी सी एस) को प्रस्ताव भेजते समय (फरवरी 2006), मंत्रालय ने कहा था कि 12 आई जे टी एल एस पी के परिचालन उपयोग से प्राप्त अनुभव को अनुवर्ती श्रेणी उत्पादन में आवश्यक आशोधनों को सम्मिलित करने के लिए एच ए एल को सूचित किया जाएगा। आई ए एफ ने एच ए एल को स्पष्ट भी किया था (सितम्बर 2007) कि 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों के अधिष्ठापन के पश्चात् श्रेणी उत्पादन के लिए आदेश दिया जाएगा।

तथापि, हमने देखा (जनवरी 2013) कि वायु सेना मुख्यालय ने अपनी ही वचनबद्धता के विरुद्ध आदिप्रारूप वायुयान की आई ओ सी और एफ ओ सी के समापन तथा आई ए एफ को 12 आई जे टी एल एस पी वायुयानों में से किसी की सुपुर्दगी के पहले ही एच ए एल से 73 एस पी आई जे टी वायुयानों की आपूर्ति हेतु प्रस्ताव प्रारम्भ किया था (नवम्बर 2008)। वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अप्रैल 2013) कि सी सी एस ने 73 आई जे टी एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए अनुमोदन, किरण वायुयान को सेवा से हटाए जाने के कारण उत्पन्न रिक्ति को भरने तथा श्रेणी उत्पादन आरम्भ करने हेतु एच ए एल को लीड समय प्रदान करने के लिए किया। हमने यह भी देखा कि फरवरी 2010 में सी सी एस से 73 एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए अनुमोदन मांगते समय, मंत्रालय ने कहा था कि 12 एल एस पी आई जे टी की सुपुर्दगी 2011-12 तक पूरी हो जाएगी। उन्होंने वित्त मंत्रालय को यह आश्वासन भी दिया

कि 73 एस पी आई जे टी सुपुर्दगी कार्यक्रम (2013-17) पूरा किया जाएगा और एस पी आई जे टी वायुयानों में किसी भी प्रकार का विलम्ब नहीं होगा, जो निधियों के परिहार्य अवरोधन का कारण बने। 2013-17 तक के सुपुर्दगी कार्यक्रम के साथ 73 एस पी आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए एच ए एल के साथ एक संविदा की गई (मार्च 2010), जहाँ एच ए एल इनका उत्पादन करेगा तथा संविदा के निबंधनों के अनुसार संविदा में हस्ताक्षर करने पर एच ए एल को ₹926.15 करोड़ का अग्रिम भुगतान जारी किया गया।

हमने यह भी देखा (अप्रैल 2014) कि 73 एस पी आई जे टी वायुयानों के उत्पादन के लिए अप्रैल 2014 तक एच ए एल को भुगतान किए ₹2989 करोड़⁴ (डी आर ई⁵ और पूंजी सहित) के अग्रिम में से, एच ए एल केवल ₹35.15 करोड़ का ही उपयोग कर सका और इसलिए एच ए एल के पास ₹2953.88 करोड़ की निधियां अव्ययित अग्रिम के रूप में पड़ी थीं।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायु सेना मुख्यालय ने 73 एस पी आई जे टी की अधिप्राप्ति हेतु की गई संविदा (मार्च 2010) को न्यायसंगत ठहराते हुए कहा (अगस्त 2014) कि एच ए एल, इंजन के प्रमाणन और उत्पादन के लिए सम्मत समयवधि को पूरा करने में विफल हो गया था। इसके परिणामस्वरूप, आई ए एफ को वायुयानों की कमी का सामना करना पड़ा जो एक ही समय में उनकी परिचालन तैयारी हेतु भावी लड़ाकू पायलटों के प्रशिक्षण को प्रभावित करने जा रही थी। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर (अगस्त 2014) सेमिलेक द्वारा जारी केवल आई ओ सी प्रमाणन के पश्चात् वायुयानों के एल एस पी को प्रारम्भ करने के सम्बन्ध में डी डी पी एम ए एस में समाविष्ट प्रावधानों के उल्लंघन के बारे में मौन है।

इसके अलावा, अभिलेखों की जांच से आगे पता चला कि संविदा करने (मार्च 2010) के चार वर्षों के बाद भी (मई 2014) वायुयानों की तैयारी के मानक (एस ओ पी⁶) स्थिर नहीं किए गए और इसलिए एस ओ पी को अंतिम रूप न देने के कारण 73 एस पी आई जे टी वायुयानों का उत्पादन नहीं किया जा सका। लेखापरीक्षा जाँच के उत्तर में आई ए एफ ने लेखापरीक्षा को

⁴ ₹2989 करोड़ = संविदा में हस्ताक्षर करने पर ₹926.15 करोड़ का 15 प्रतिशत भुगतान किया गया + मई 2010 में द्वितीय चरण के लिए 15 प्रतिशत (₹926.15 करोड़) का भुगतान किया गया + संविदा में निर्दिष्ट अन्य महत्वपूर्ण पड़वों के लिए ₹786.12 करोड़ + डी आर ई और पूंजी व्यय के लिए ₹350.61 करोड़ का भुगतान किया गया।

⁵ डी आर ई - स्थगित राजस्व व्यय (टूल्स, जिग्स और फिक्सचर्स आदि पर किया गया व्यय)

⁶ एस ओ पी वायुयानों की तैयारी के मानक होते हैं, जो वायुयानों की एअर स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताओं (ए एस क्यू आर) को निर्धारित करते हैं। इन एस ओ पी-ओं को वायुयान के विनिर्माण के पूर्व स्थिर किए जाने की आवश्यकता है।

सूचित किया (जुलाई 2014) कि एच ए एल ने आई जे टी आदिप्रारूपों के डिज़ाइन और विकास के लिए आई ओ सी और एफ ओ सी के रूप में क्रमशः दिसम्बर 2014 और जून 2015 को प्रक्षिप्त किया था। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि केवल आई ओ सी की प्राप्ति के बाद आई जे टी वायुयानों के लिए एस ओ पी को अंतिम रूप दिया जाएगा।

वायु सेना मुख्यालय का यह उत्तर लेखापरीक्षा की इस टिप्पणी की पुष्टि करता है कि आई ए एफ ने विहित कार्यविधि का उल्लंघन करते हुए आदिप्रारूप/एल एस पी आई जे टी वायुयानों की आई ओ सी/एफ ओ सी के बिना ही 73 आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए एच ए एल को संविदा प्रदान की थी।

इसके अलावा, अभिलेखों की जांच से खुलासा हुआ कि 12 एल एस पी आई जे टी की सुपुर्दगी अब तक (जुलाई 2014) नहीं की गई थी। वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जुलाई 2014) कि वर्तमान में एच ए एल द्वारा छः एल एस पी आई जे टी वायुयानों का उत्पादन किया गया था और डिज़ाइन एवं विकास के क्रियाकलाप पूरे न होने के कारण एच ए एल द्वारा इन वायुयानों की सुपुर्दगी में विलम्ब हुआ था।

इस प्रकार डी डी पी एम ए एस में समाविष्ट प्रावधानों के विपरीत आई ए एफ ने आदिप्रारूप के डिज़ाइन एवं विकास की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी) और अन्तिम परिचालनात्मक अनुमति (एफ ओ सी) के बिना 73 एस पी आई जे टी वायुयानों और 12 एल एस पी आई जे टी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए आदेश दिया। फलस्वरूप, संविदागत आई जे टी वायुयान के उत्पादन में विचारणीय विलम्ब के कारण आई ए एफ प्रशिक्षण के प्रयोजन हेतु कालप्रभावित और निःशेष होते हुए किरण बेड़े पर आश्रित होती रही। आगे गलत योजना एवं संविदा (मार्च 2010) करने में जल्दी में लिए गए निर्णय के कारण ₹2953.88 करोड़ तक की निधियों का उपयोग नहीं किया गया।

2. संविदा के प्रावधानों का अनुचित कार्यान्वयन

73 एस पी वायुयानों की अधिप्राप्ति के लिए की गई संविदा (मार्च 2010) की भुगतान शर्तों के अनुसार संविदा का 15 प्रतिशत ₹926.15 करोड़ द्वितीय चरण का भुगतान विक्रेता (एच ए एल) द्वारा इस सम्बन्ध में प्रमाणन के आधार पर कि विक्रेता द्वारा संविदा डिलिवरेबल और सेवाओं के विषय में अपने वेंडरों को प्रथम क्रय आदेश (पी ओ) दिया गया था, एच ए एल को देय था। संविदा में प्रावधान था कि द्वितीय चरण के भुगतान का दावा करने के लिए एच ए

एल को पी ओ मूल्य का ध्यान किए बिना किसी क्रय आदेश (पी ओ) की प्रतिलिपि प्रदान करनी थी। भुगतान के कार्य-क्षेत्र को वायुयान, रिज़र्व इंजन, पूंजी एवं डी आर ई⁷ सुविधाओं की स्थापना और वार्षिक अनुसंधान संविदा (ए एम सी) नामक चार वर्गों में बांटा गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (सितम्बर 2013) कि एच ए एल ने संविदा मूल्य की 15 प्रतिशत राशि ₹926.15 करोड़ के द्वितीय चरण भुगतान के लिए संविदा पर हस्ताक्षर करने के तुरन्त बाद दावा प्रस्तुत किया था (मार्च 2010)। ₹6.04 करोड़ के नाम मात्र मूल्य के पी ओ के विरुद्ध आई ए एफ द्वारा एच ए एल को ₹926.15 करोड़ का सम्पूर्ण दावा जारी किया गया (मई 2010)। इस दावे में तीन (पी ओ) क्रय आदेश सम्मिलित थे:- (i) सितम्बर 2008 अर्थात् संविदा पर हस्ताक्षर करने से पूर्व किये गये पी ओ के ₹6.01 करोड़ मूल्य के पी ओ के प्रति पूंजी एवं डी आर ई की स्थापना के विषय में ₹175.30 करोड़ (ii) 12 एल एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए कोल्ड ड्रॉन सीमलेस ट्यूब के क्रय हेतु दिए गए (मार्च 2010) केवल ₹1.44 लाख मूल्य के पी ओ के प्रति वायुयानों के विषय में ₹627.16 करोड़ तथा (iii) दिए गए ₹0.83 लाख मूल्य के क्रय आदेश (पी ओ) (दिसम्बर 2010) जो वैक्यूम क्लीनर के लिए था, के प्रति रिज़र्व इंजन आदि के विषय में ₹123.69 करोड़। इस प्रकार, इन भुगतानों का दावा या तो संविदा करने से पूर्व खरीदी गई मदों के लिए या फिर ऐसी मदों के लिए किया गया था, जिनका एस पी आई जे टी वायुयानों के उत्पादन क्रियाकलापों से सम्बन्ध नहीं था।

लेखापरीक्षा द्वारा इस बात को इंगित किए जाने पर (सितम्बर 2013), वायु सेना मुख्यालय ने कहा (जनवरी 2014) कि एच ए एल द्वारा 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से 12 वायुयानों के प्रथम बैच सहित सभी क्रय आदेशों के प्रति किया गया भुगतान का दावा (₹926.15 करोड़) संविदा के प्रावधानों के अनुरूप था।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एच ए एल ने संविदा के प्रावधान में कमी (अर्थात् पी ओ मूल्य का ध्यान किए बिना किसी पी ओ की प्रतिलिपि प्रदान करने पर द्वितीय चरण के संपूर्ण भुगतान का दावा करना) का लाभ उठाया था। इसके अतिरिक्त यह भी पाया गया कि दिये गये ₹0.83 लाख मूल्य के पी ओ (दिसम्बर 2010) के विरुद्ध रिज़र्व इंजन आदि के प्रति ₹123.69 करोड़ का भुगतान नियमानुसार नहीं था क्योंकि भुगतान जारी होने के पश्चात् आदेश का स्थापन हुआ था। आई ए एफ का यह तर्क कि वायुयानों के लिए दावा किया गया पी ओ 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से प्रथम 12 वायुयानों से सम्बन्धित था, भी

⁷ डी आर ई - स्थागित राजस्व व्यय

स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संविदा में एच ए एल द्वारा प्रथम बैच की आपूर्ति (2013) में केवल छः वायुयानों की सुपुर्दगी और द्वितीय बैच की आपूर्ति (2014) में 14 वायुयानों की सुपुर्दगी की जानी निर्धारित थी। आगे 73 एस पी आई जे टी वायुयानों में से 12 सेटों के प्रति किए गए भुगतान के सम्बन्ध में आई ए एफ का तर्क भी इस तथ्य से समर्थित नहीं था कि ₹2989 करोड़ के कुल अग्रिम भुगतान के विरुद्ध एच ए एल केवल ₹35.15 करोड़ का उपयोग कर सका था, क्योंकि एस पी आई जे टी वायुयान अभी भी (जुलाई 2014) नियोजन चरण में था।

वायु सेना मुख्यालय ने आगे अपने पहलेवाले मत को दोहराया और कहा (अगस्त 2014) कि सभी तीन पी ओ नियमानुसार एवं भुगतान के कार्यक्षेत्र के अनुसार थे। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर ₹926.15 करोड़ का एच ए एल का दावे के मामले को सम्बोधित नहीं करता है जो केवल ₹6.04 करोड़ मूल्य के बीजकों/पी ओ पर आधारित था।

यह नोटिस किया कि संविदा रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी) 2008 के अध्याय-V मानक संविदा दस्तावेज में निहित प्रावधानों पर व्यापक रूप से आधारित है। हमने यह भी नोटिस किया कि डी पी पी 2008 में निर्धारित किया था कि डी पी एस यू के साथ भुगतान की शर्तें प्रचलन में एम ओ यू के अनुसार होगी। फिर भी रक्षा मंत्रालय ने अब तक (सितम्बर 2014) एच ए एल के साथ भुगतान शर्तों पर कोई एम ओ यू सम्पन्न नहीं किया है। यह भी नोटिस किया गया कि संविदा (2010) में भुगतान की शर्तें भारतीय वायु सेना द्वारा प्रत्येक वर्ग के अन्तर्गत जारी की जाने वाली अग्रिम धनराशि के सन्दर्भ में एच ए एल द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाली क्रय आदेशों (पी ओ) के मूल्य शामिल नहीं होते थे और भी परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान भुगतान अधिकारी जैसे सी डी ए (एच ए एल) पूंजी एवं डी आर ई वर्ग में पता लगाने में असफल रहा कि प्रस्तुत क्रय आदेश संविदा हस्ताक्षर (2010) होने से पूर्व अवधि (2008) से सम्बन्धित था। आरक्षित इंजन के एक दूसरे वर्ग में भुगतान अधिकारी ने वैक्युम क्लीनर हेतु अग्रिम भुगतान जारी किया जो विशिष्ट वर्ग से सम्बन्धित नहीं था जैसा संविदा में उल्लेख किया गया।

इस प्रकार, आई ए एफ ने संविदागत वायुयानों के उत्पादन क्रियाकलापों के साथ प्रत्यक्ष सम्बन्ध नहीं होनेवाले क्रयादेशों के अंकित मूल्य के प्रति एच ए एल को भारी द्वितीय चरण भुगतान किए थे।

3. परिचालन भूमिका पर प्रतिबंध

एस पी वायुयानों के लिए एअर स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताओं (ए एस क्यू आर) के अनुसार इस वायुयान का ऑल अप् वेट (ए यू डब्ल्यू)⁸ 3500 किलोग्राम से बिल्कुल अधिक नहीं होना चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2013) कि इस आवश्यकता के प्रति, की गई संविदा साधारण प्रशिक्षण संरूपण में 4250 किलोग्राम के ए यू डब्ल्यू के लिए थी, जो ए एस क्यू आर में निर्धारित ए यू डब्ल्यू से बहुत अधिक था। इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अप्रैल 2013) कि इस भार-वृद्धि के परिणामस्वरूप कुछ निष्पादन सम्बन्धी ए एस क्यू आर में लगभग 15 प्रतिशत की कमी हुई। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि भार की कटौती के सम्बन्ध में अध्ययन करने के लिए एक टीम का गठन किया गया था। तथापि 15 वीं संचालन समिति⁹ (अगस्त 2013) के कार्यवृत्त से हमने देखा कि एच ए एल ने स्पष्ट रूप से कहा था कि अधिकतम केवल 100 किलोग्राम भार की कटौती ही संभव थी।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में, रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायु सेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि ए यू डब्ल्यू में कटौती से निष्पादन में प्रत्यक्षतः सुधार होगा। एच ए एल ने एक अध्ययन किया था (अगस्त 2013) और श्रेणी उत्पादन स्मांतर में 115 किलोग्राम तक घटाने की संभावना की पहचान की। तथापि, आई ए एफ इस प्रस्तावित कटौती से सहमत नहीं हुआ (अगस्त 2014)¹⁰ और अधिक भार कटौती के लिए विशेषज्ञों से परामर्श करने की सलाह दी। वायु सेना मुख्यालय ने आगे कहा कि आई ए एफ उपयुक्त समय पर मामले की योग्यता के अनुसार एच ए एल को ए एस क्यू आर पर रियायतें देने के सम्बन्ध में विचार कर सकती है।

वायु सेना मुख्यालय का उत्तर इंगित करता है कि आई ए एफ ने स्वयं के द्वारा अनुमोदित ए एस क्यू आर के अनुपालन को गंभीरता से नहीं लिया था। इसके फलस्वरूप, आई ए एफ संविदा में एस पी आई जे टी वायुयानों के लिए 3500 किलोग्राम ए यू डब्ल्यू का अपेक्षित ए एस क्यू आर संरूपण प्रदान करने में विफल रहा, जिसके फलस्वरूप 4250 किलोग्राम ए यू डब्ल्यू से युक्त अधिक भारी वायुयानों की अधिप्राप्ति की जाएगी। वायुयान के भार में इस

⁸ ए यू डब्ल्यू = पायलटों तथा ईंधन का भार सहित वायुवहन के समय वायुयान का कुल भार।

⁹ एक समिति जिसमें एच ए एल और आई ए एफ प्रतिनिधि होते हैं और जिसका गठन प्रत्येक तिमाही में आई जे टी ने उत्पादन क्रियाकलाप की प्रगति देखने के लिए किया गया है।

¹⁰ विवरणी वायुसेना मुख्यालय द्वारा 2014 में अग्रेषित उत्तर के आधार पर।

वृद्धि के कारण उसके निष्पादन में कमी होगी जैसा कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार किया गया है।

इसी प्रकार, आई जे टी वायुयान के प्रारंभिक आदिप्रारूप डिज़ाइन एवं विकास हेतु फ्रांसीसी स्नेकमा लारजाक 04-20 इंजन था, जिसे बाद में आई ए एफ की प्रशिक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उच्चतर प्रणोद से युक्त ए एल-551 इंजन (एच ए एल तथा रूसी निर्माता एन पी ओ सैटर्न का एक संयुक्त उपक्रम) से प्रतिस्थापित किया गया (अप्रैल 2005)। हमने देखा (जनवरी 2014) कि एच ए एल को केवल उच्च प्रणोद से युक्त इंजन के विकास के लिए ₹159 करोड़ प्रदान करने के बावजूद एस पी आई जे टी वायुयान के संविदागत इंजन (ए एल-551) को ए एस क्यू आर में प्रदान किए गए 3600 घंटों के टी टी एल के स्थान पर इस समय केवल 300 घंटों का कुल तकनीकी जीवनकाल (टी टी एल) है। संविदा (मार्च 2010) में प्रावधान था कि 300 घंटों के टी टी एल को बाद में 3600 घंटों के टी टी एल में बढ़ा दिया जाएगा। तथापि टी टी एल को 3600 घंटों तक बढ़ाने हेतु कोई समय-सीमा संविदा में निर्धारित नहीं की गई थी। हमने आगे नोटिस किया (जनवरी 2014) कि वायु सेना मुख्यालय ने चरण II के दौरान प्रशिक्षु पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु 30 घंटे/माह/प्रति वायुयान की उपयोगिता दर को प्रक्षिप्त किया था (सितम्बर 2008), जबकि इंजनों के लिए विक्रेता द्वारा दिए गए वर्तमान टी टी एल को देखते हुए वायुयान आई ए एफ सेवा में अधिष्ठापन के पश्चात् 10 महीनों के अन्दर अपने इंजन घंटे पूरा करेंगे। अतः आई ए एफ ने एस पी आई जे टी वायुयानों की संविदा के प्रावधानों का जिसमें 3600 घंटों के टी टी एल तक एरो-इंजन के अतिरिक्त विकास के लिए कोई निर्दिष्ट समय-सीमा नहीं थी, स्वीकारते हुए अपने ऊपर असीमित दायित्व ले ली थी।

वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में (अगस्त 2014) कहा कि इंजन को हाल ही में 300 घंटों के जीवनकाल के लिए अनुमति दी गई थी तथा ओ ई एम द्वारा उन इंजनों पर, जो 300 घंटों से अधिक चला था, अगले चरण के विस्तारण के लिए आगे परीक्षण चल रहे थे। उन्होंने आगे कहा कि ओ ई एम द्वारा 1200 घंटों की इंजन आयु प्रदान किए जाने तक विद्यमान किरण वायुयानों का उपयोग चरण-II प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए किया जाता रहेगा। इसलिए, इस चरण में यह उल्लेख करना गलत है कि आई ए एफ ने आई जे टी के ए एल-551 हेतु सहमति से असीमित दायित्व उत्पन्न कर लिया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संविदा में 3600 घंटों के कुल तकनीकी जीवनकाल तक इंजन के विकास के लिए समय-सीमा का निर्धारण न करना प्रशिक्षु पायलटों को दिए जाने वाले चरण-II प्रशिक्षण को प्रभावित करेगा जैसा कि वायु सेना मुख्यालय द्वारा स्वीकार किया गया। चरण-II प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए किरण वायुयानों का उपयोग करने के सम्बन्ध में वायु सेना मुख्यालय का उत्तर भी तर्कसंगत नहीं था क्योंकि आई ए एफ के पास प्रशिक्षण के प्रयोजन हेतु 79 किरण वायुयानों के प्राधिकरण के स्थान पर केवल 39 वायुयान ही उपलब्ध थे तथा इनमें से केवल 19 वायुयान उड़ने की स्थिति में थे। इसके कारण, चरण-II पायलटों के प्रशिक्षण को समय पर पूरा करने में आई ए एफ अपने आपको अत्यन्त मजबूर¹¹ पा रही थी। इसके अतिरिक्त, विद्यमान किरण वायुयानों को प्रतिस्थापित करने की दृष्टि से आई जे टी का विकास करने हेतु संविदा देने के उद्देश्य को भी विफल कर दिया गया।

संक्षेप में, डी डी पी एम ए एस के निर्दिष्ट प्रावधानों के उल्लंघन में आदिप्रारूप वायुयानों की प्रारम्भिक प्रचालनात्मक अनुमति (आई ओ सी)/अन्तिम प्रचालनात्मक अनुमति (एफ ओ सी) को पूरा करने के पूर्व ही 73 आई जे टी वायुयानों के श्रेणी उत्पादन के लिए संविदा करने से आई ए एफ अपनी ओर से अनिश्चित देयता के प्रतिबद्ध हो गई। इसके परिणामस्वरूप, आई ए एफ 14 वर्षों के बीत जाने के बाद भी प्रशिक्षु पायलटों के लिए चरण-II की प्रशिक्षण आवश्यकताएं पूरी करने हेतु आधुनिक आई जे टी प्रशिक्षक वायुयान प्रदान करने में असमर्थ थी। विद्यमान किरण प्रशिक्षक वायुयानों की अत्यधिक कमी के कारण आई ए एफ द्वारा, चरण-II प्रशिक्षण के लिए निर्धारित प्रशिक्षण घंटों को घटाना पड़ा था। इसके अलावा, विकासाधीन वायुयान आई ए एफ प्राचलों की तुलना में अधिक भारी होगा जो प्रशिक्षण सम्बन्धी निष्पादन को प्रभावित करेगा। इसके अतिरिक्त, आई ए एफ द्वारा दिए गए ₹2953.88 करोड़ तक के अग्रिम एच ए एल के पास अप्रयुक्त पड़े रहे (अगस्त 2014)।

यह मामला मई 2014 में मंत्रालय को भेजा गया: उनका उत्तर (सितम्बर 2014) प्रतीक्षित था।

¹¹ प्रशिक्षण उड़ान घंटों को 105 से 87 में अधोमुखी प्रकार से संशोधित करना और इसके अतिरिक्त प्रशिक्षु पायलटों की अन्तःग्रहण संख्या घटाने के द्वारा।

2.2 जासूसी मिशन हेतु गतिशील भू-संदोहन केन्द्र की अप्रयोज्यता

₹129.76 करोड़ की लागत पर आयातित चार गतिशील भू-संदोहन केन्द्रों के गलत आबंटन के साथ-साथ सिंथेटिक एपरचर रेडार एवं इलेक्ट्रो ऑप्टिक/इन्फ्रा रेड पोड्स की पर्याप्त संख्या में अधिप्राप्ति न करने के कारण अभिप्रेत उद्देश्य के लिए उनका उपयोग नहीं किया जा सका, जिससे भारतीय वायु सेना के टोह मिशन पर प्रभाव पड़ा।

परिचालनात्मक आवश्यकताओं के लिए असूचना आंकड़ा एकत्रित करने हेतु टोह (रेकि) प्रणाली का प्रयोग किया जाता है। हवाई टोह प्रणाली के अन्तर्गत (क) सिंथेटिक एपरचर रेडार (एस ए आर) पोड्स (ख) इलेक्ट्रो ऑप्टिक/इन्फ्रा रेड (ई ओ/आई आर) पोड्स और (ग) स्थिर/गतिशील भू-संदोहन केन्द्र (एस जी ई एस/एम जी ई एस) होते हैं। सभी मौसमों में, दिन एवं रात्रिकालीन स्थितियों में शत्रु क्षेत्र के चित्र प्रदान करने के लिए एस ए आर पोड्स का प्रयोग किया जाता है, जबकि ई ओ/आई आर पोड्स में जो कैमरे/संवेदक हैं, वह दिन-रात किसी भी महत्वपूर्ण क्षेत्र के चित्र प्रदान करने में समर्थ हैं। एस जी ई एस/एम जी ई एस, जो एस यू-30 एम के आई टोह पोड प्रणाली का जमीनी हिस्सा है, पोड्स के लिए नियंत्रण केन्द्र होते हैं, जो परिचालन के दौरान वायुयान से वास्तविक समय आंकड़ा ग्रहण करते हैं।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने यू एस डी 136.61 मिलियन (₹640 करोड़) की कुल लागत पर एस यू-30 एम के आई वायुयान पर एकीकरण किए जाने हेतु हवाई टोह प्रणाली की अधिप्राप्ति के लिए मेसर्स एल्टा, इस्त्राइल (ओ ई एम) के साथ संविदा की (दिसम्बर 2004)। दिसम्बर 2007 एवं मार्च 2009 के बीच अधिकांश आपूर्तियां की गईं।

लेखापरीक्षा ने वायुयान पर टोह पोड्स के एकीकरण में असाधारण विलम्ब के बारे में वर्ष 2010-11 के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन संख्या- 16 के पैराग्राफ संख्या- 3.1 में टिप्पणी की थी। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में कहा (जून 2011) कि टोह पोड का सफलतापूर्वक एकीकरण करके उसे अपने नियत कार्य के लिए परिचालनात्मक किया गया था।

अधिप्राप्त हवाई टोह प्रणाली में दो एस जी ई एस और चार एम जी ई एस तथा एस ए आर और ई ओ/आई आर पोड्स के तीन सेट समाविष्ट थे, जबकि एक एस जी ई एस/एम जी ई एस के संदोहन के लिए, टोह प्रणाली के परिचालन हेतु एक सेट पोड (एस ए आर और ई ओ/आई आर) को स्थापित करने की आवश्यकता है। इनमें से, ₹129.76 करोड़ मूल्य से युक्त

चार एम जी ई एस को उन्नत स्थलों में स्थित चार वायु सेना स्टेशनों (ए एफ एस) में दिसम्बर 2008 एवं मार्च 2009 के बीच अधिष्ठापित करने के लिए योजना बनाई गई थी। वर्तमान में, एक एस जी ई एस सहित सभी तीन पोड्स ए एफ एस- 'ए' पर स्थित हैं। शेष एक एस जी ई एस ए एफ एस- 'बी' पर रखा है।

चार वायु सेना स्टेशनों की लेखापरीक्षा (2010-12) के दौरान यह देखा गया कि नए अधिष्ठापित इन चार एम जी ई एस का परिचालन उनकी प्राप्ति के बाद (2008-09) निर्दिष्ट बेसों में नहीं किया जा सका था, क्योंकि निर्दिष्ट चार बेसों में तीन के पास एस यू -30 एम के आई वायुयान नहीं थे। चौथे एम जी ई एस को निर्दिष्ट स्थान में स्थापित किया गया, जहाँ एस यू -30 एम के आई स्क्वाड्रन एस ए आर एवं ई ओ/आई आर पोड के बिना प्रचालन कर रहा था, यद्यपि एम जी ई एस और चार एस जी ई एस के संदोहन के लिए टोह प्रणाली के साथ पोड (एस ए आर और ई ओ/आई आर) के एक सेट को स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। इसके परिणामस्वरूप, चार एम जी ई एस (2009) की प्राप्ति के बाद भी टोह मिशन प्रारम्भ नहीं किया जा सका। इसके बाद वायु सेना मुख्यालय (एयर एच क्यू) ने इन एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु एस यू -30 एम के आई वायुयान का परिचालन करने वाले तीन बेसों में पुनः स्थापन करने का निर्णय लिया गया (अक्टूबर 2011)।

यह मामला लेखापरीक्षा द्वारा वायु सेना मुख्यालय को भेजा गया (जुलाई 2012) अभियांत्रिकी निदेशालय (डी ओ ई) वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2012) कि एस ए आर और ई ओ/आई आर पोड्स वायुयान के साथ अतिरिक्त संलग्नी हैं, जो वास्तविक समय मिशनों के दौरान चित्र लेते हैं और उसे अधिक विश्लेषण के लिए निकटस्थ एस जी ई एस/एम जी ई एस के साथ डाउन लिंक किया जा सकता है। अतः एम जी ई एस का स्थापन एस यू -30 एम के आई बेस में करना अनिवार्य नहीं होगा। वायु सेना मुख्यालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि वह हवाई टोह प्रणाली, जिसे एस यू -30 एम के आई वायुयान पर एकीकृत किया जाना था, के अभिप्रेत अधिप्राप्ति उद्देश्य के विरुद्ध था। यह उत्तर एस यू-30 एम के आई स्क्वाड्रनों से युक्त बेसों में सभी एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु पुनः स्थापन करने के उनके निर्णय (अक्टूबर 2011) के प्रतिकूल भी था।

परिचालन निदेशालय (आक्रमण), वायु सेना मुख्यालय ने आगे लेखापरीक्षा को स्पष्ट किया (जनवरी 2013) कि नए स्थानों में एम जी ई एस का उपयोग पोड्स के अतिरिक्त सेटों की

उपलब्धता पर आश्रित था जिसकी अधिप्राप्ति हेतु प्रस्ताव अभी भी प्रक्रियाधीन था (मार्च 2014)¹²।

लेखापरीक्षा के आगे पूछने पर (मार्च 2014), वायु सेना मुख्यालय ने अपने उत्तर में कहा (अप्रैल 2014) की, चार एम जी ई एस को प्रयोग में लाने हेतु आवश्यक संख्या में पोडों की अधिप्राप्ति न करने तथा सांग्रामिक तैयारी पर उसके प्रभाव के सम्बन्ध में, कि छः एस जी ई एस/एम जी ई एस सहित तीन एस ए आर पोड्स तथा तीन ई ओ/आई आर पोड्स के लिए अधिप्राप्ति की कार्रवाई प्रारम्भ करते समय (1999) यह परिकल्पित किया गया कि ये पोड्स वांछित चिंताग्रस्त क्षेत्रों में आवश्यक टोह कार्रवाई करने हेतु पर्याप्त होंगे। उन्होंने इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा को सूचित किया कि दो एम जी ई एस, जिनमें एक दक्षिण पश्चिम वायु कमान (एस डब्ल्यू ए सी) के लिए और दूसरा पूर्वी वायु कमान (ई ए सी) के लिए था, सहित एस ए आर एवं ई ओ/आई आर पोडों के छः अतिरिक्त सेटों की अधिप्राप्ति करने का निर्णय लिया गया (2009), क्योंकि वर्तमान में संदोहन के लिए उपलब्ध पोड्स परिचालन क्षेत्र को सीमित करते हैं तथा यह भारतीय वायु सेना को टोह कार्रवाई में अपनी पूर्ण क्षमता प्राप्त करने से रोक भी देते हैं।

इसके अतिरिक्त, मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में वायु सेना मुख्यालय ने रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) अपना उत्तर सीधा लेखापरीक्षा को प्रदान किया, जिसमें उन्होंने अपने पुराने मत को दोहराया (अगस्त 2014) कि पोड्स के छः सेटों के लिए प्रस्ताव आकस्मिक तैनाती हेतु रक्षामंत्री के परिचालन निर्देशों (2009) के आधार पर प्रारम्भ किया गया था (मई 2013)।

यह उत्तर इस बात की पुष्टि करता है कि पहले आवश्यक संख्या में पोड्स नहीं खरीदे गए, जिसके फलस्वरूप पिछले पांच वर्षों में टोह प्रणाली के परिचालन हेतु ₹129.76 करोड़ मूल्य से युक्त चार एस जी ई एस का उनकी प्राप्ति के बाद (2009) प्रयोग नहीं किया गया।

यह मामला मंत्रालय को भेजा गया (मई 2014): उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितम्बर 2014)।

¹² वायुसेना मुख्यालय द्वारा दी गई सूचना के आधार पर 11 अप्रैल 2014 में स्थिति का उन्नयन।

2.3 हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास प्रणाली की अधिप्राप्ति

भारतीय वायुसेना को हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास (ए सी एम आई) प्रणाली के अधिक उड़ान परीक्षणों पर ₹10.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ था। आगे ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति और एकीकरण का बेड़ा परिष्करण योजना के साथ तुल्यकालिक न होने के कारण ₹167 करोड़ की लागत पर अधिप्राप्त इस उपकरण का प्रशिक्षण के प्रयोजन के लिए पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जाएगा।

हवाई लड़ाकू चालन यंत्र-विन्यास (ए सी एम आई) प्रणाली में स्थिर एवं भू-चल केन्द्र, बाहरी पोड्स, नेटवर्क टर्मिनल्स और वी/यू एच एफ आर/टी¹³ सेट सम्मिलित होते हैं। यह प्रणाली सम्पूर्ण लड़ाकू उड़ानों का इलैक्ट्रॉनिक रिप्ले प्रदान करती है और इस प्रकार पूर्ण कारगर पश्च-उड़ान सूचना प्राप्ति सुनिश्चित करती है। इसके परिणामस्वरूप लघु उड़ान प्रयास से ही पायलटों के हवाई लड़ाकू कौशलों में उन्नति होती है, जिसके द्वारा यह परिचालन कौशलों में प्रत्यक्ष सहयोग देती है। इसमें भू-केन्द्र में, वास्तविक समय में, लड़ाकू प्राचलों को मॉनीटर करने की सुविधा भी है साथ ही, असुरक्षित/संघात रेजोमी की तत्कालिक चेतावनी संसूचित करने का विकल्प है और इस प्रकार यह उड़ान सुरक्षा में योग देती है।

रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने यू एस डी 19.46 मिलियन (₹79.57 करोड़) की कुल लागत पर तीन ए सी एम आई प्रणालियों, जिसमें 46 बाहरी पोड्स एवं संबद्ध उपकरण समाविष्ट थे, की अधिप्राप्ति हेतु इजराइल के मेसर्स बी वी आर सिस्टम लिमिटेड (ओ ई एम¹⁴) के साथ संविदा की (अक्टूबर 2007)। दिसम्बर 2009 और जनवरी 2010 के बीच इन प्रणालियों की सुपुर्दगी की गई तथा अप्रैल 2011 और सितम्बर 2011 के बीच 'एम', 'एन' और 'ओ' के वायुसेना स्टेशनों (ए एफ एस) में इनका चालूकरण किया गया। भारतीय वायुसेना (आई ए एफ) ने दिसम्बर 2010 में मुख्य संविदा (अक्टूबर 2007) के विकल्प खंड के अंतर्गत यू एस डी 18 मिलियन (₹87.56 करोड़) की कुल लागत पर 54 पोड्स और संबद्ध उपकरणों सहित दो अतिरिक्त ए सी एम आई प्रणालियों की अधिप्राप्ति की। जुलाई-अगस्त 2012 के दौरान इनकी सुपुर्दगी की गई तथा 'पी' और 'क्यू' के वायुसेना स्टेशनों में संस्थापित की गई (जुलाई 2013)। मामले की जांच से निम्नलिखित निष्कर्षों का पता चलता है:

¹³ अधिक/उच्च चरम आवृत्ति प्राप्ति/प्रसारण सेट

¹⁴ मूल उपस्कर निर्माता

1. उड़ान एकीकरण परीक्षण पर अतिरिक्त व्यय

वायुयान पर सज्जित ए सी एम आई पोड भू-केन्दों को वायुयान के उड़ान पथ की सूचना का निरंतर प्रसारण करता है। भू-केन्दों में, जब उसका अन्य अनेक पोडों से प्राप्त इनपुटों के साथ रिप्ले किया जाता है। यह हवाई संघात के सटीक एवं पूर्ण चित्र का पुनरुत्पादन करता है, एच ए एल की मरम्मत, विनिर्माण और आपूर्ति आदेश (आर एम एस ओ) के द्वारा इन 100 पोडों को विभिन्न छः प्लेटफार्मों (वायुयान) के साथ अनुकूलित किया जाना था। इन छः प्लेटफार्मों में से, 'सी' पर प्रणाली का एकीकरण ओ ई एम द्वारा उनके उन्नयन कार्यक्रम (2020 तक) के दौरान किया जाना है। शेष पाँच प्लेटफार्मों के लिए, प्रति प्लेटफार्म (वायुयान) तीन दिन की दर से (अर्थात् पाँच प्लेटफार्मों के लिए कुल 15 दिन) इन पोडों का उड़ान परीक्षण निर्धारित किया गया। इन उड़ान परीक्षणों को 'पारदर्शी उड़ान' के स्तर में उल्लिखित किया गया तथा विक्रेता द्वारा योजनाबद्ध करके उसकी जानकारी¹⁵ दी गई। आगे इन उड़ान परीक्षणों को दो चरणों में पूरा किया जाना था अर्थात्, प्रथम चरण में, पोड एवं वायुयान के बीच इंटरफेस नियंत्रण प्रलेख को परिष्कृत करने हेतु वायुयानों के सभी पाँच स्थांतरों के लिए 15 दिनों में जिसमें एकीकरण उड़ान परीक्षण (आई एफ टी), पोड एकीकृत परीक्षण (पी आई टी) को शामिल करके किया जाना था। द्वितीय चरण में, पोड और समूची ए सी एम आई प्रणाली के निष्पादन की जाँच करने के लिए ऑन साइट स्वीकृति परीक्षण (ओ एस ए टी) किया जाना था जिसके लिए संविदा में कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

संविदा के अनुसार (2007), उपकरणों की सामान्य मानक कार्यविधियों के अनुसरण में विनिर्देशों के साथ उनके अनुपालन की जाँच करने हेतु भारतीय वायुसेना को विक्रेता के परिसर में उपकरण का प्रेषण पूर्व निरीक्षण (पी डी आई) करना था। भारतीय वायुसेना ने उपकरण का पी डी आई सफलतापूर्वक किया (नवम्बर 2009)।

तथापि, हमने उड़ान एकीकरण परीक्षण रिपोर्ट से देखा (अक्टूबर 2013) कि जब विक्रेता प्रथम चरण के उड़ान परीक्षणों के लिए उपकरण को भारत ले आया (दिसम्बर 2009), वह इन पोडों को सॉफ्टवेयर समस्याओं के कारण भारतीय वायुसेना बेसों में विभिन्न वायुयानों के साथ सफलतापूर्वक एकीकृत नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को पी आई टी के वैधीकरण हेतु 15 दिसम्बर 2009 से 5 मार्च 2011 तक सात चरणों में पाँच लड़ाकू

¹⁵ विक्रेता को आई ए एफ वायुयान में पोड्स एकीकरण परीक्षण करना चाहिए और जिसके लिए विक्रेता को उड़ान परीक्षण के ब्यौरों की योजना बनानी चाहिए तथा तत्पश्चात् ऐसे परीक्षण उड़ानों की प्रगति के बारे में आई ए एफ के प्रतिनिधि को स्पष्ट कर देना चाहिए।

वायुयानों की उड़ानें भरनी पड़ी थी। विक्रेता निर्दिष्ट समय अर्थात् 3 दिन प्रति वायुयान की दर से 15 दिन के अन्दर पी आई टी पूरा नहीं कर सका। इसके स्थान पर, विक्रेता ने पी आई टी के लिए 43 दिन का समय लिया था, अर्थात् निर्धारित समय से 28 दिन अधिक जिसमें उड़ान एकीकरण परीक्षणों की अनुमति के लिए 84 अतिरिक्त उड़ानें भरी गईं। यद्यपि संविदा के प्रावधान में पाँच वायुयानों के उड़ान परीक्षणों के लिए कुल 15 दिन निर्धारित किए गए हैं, उसमें अधिक उड़ान परीक्षणों के लिए विक्रेता से वसूली हेतु कोई प्रावधान नहीं था। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना का पी आई टी हेतु भरी गई इन 84 अधिक उड़ानों के लिए ₹10.35 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा था।

लेखापरीक्षा में अधिक उड़ान परीक्षणों (उड़ानें) सम्बन्धी मामले के उठाए जाने पर (अक्टूबर 2013) वायुसेना मुख्यालय ने केवल इतना कहा (नवम्बर 2013) कि कुल 138 उड़ानें { अर्थात् पी आई टी हेतु (109 उड़ानें¹⁶) } तथा ओ एस ए टी हेतु (29 उड़ानें) भरी गईं। उनका उत्तर पोड एकीकरण परीक्षणों के लिए 28 अतिरिक्त दिनों में की गई 84 अधिक उड़ानों और उन पर किए गए व्यय के बारे में मौन था।

मई 2014 में मंत्रालय को जारी पैराग्राफ के उत्तर में रक्षा मंत्रालय (वित्त/बजट) के निर्देश पर (अगस्त 2014) वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि पी आई टी के लिए परिकल्पित किया गया अतिरिक्त व्यय पूर्ण रूप से पी आई टी के लिए नहीं किया गया, परन्तु उसमें उड़ान एकीकरण परीक्षणों के माध्यम से समग्र उड़ान मूल्यांकन भी समाविष्ट है। उन्होंने आगे कहा कि संविदा के अनुसार पी आई टी परीक्षण निर्धारित अवधि के अंदर उड़ान मूल्यांकन परीक्षणों के दौरान किया गया।

यह उत्तर तर्क-संगत नहीं है क्योंकि उड़ान मूल्यांकन परीक्षणों का उद्देश्य पोडों के साथ ए सी एम आई पश्चिकृत वायुयानों का सर्वाधिक प्रभावकारी और सुरक्षित प्रकार से उपयोग करने हेतु बाहरी पोडों के एकीकरण एवं परिचालन मानक (एस ओ पी) को अंतिम रूप देने के पश्चात् बाहरी पोडों के निष्पादन और परिचालन उपयोग की जांच करना था। उड़ान परीक्षण रिपोर्टों से यह भी स्पष्ट है कि सभी उड़ान परीक्षण ए सी एम आई पोड को एकीकृत करने हेतु किए गए, जिसके लिए विक्रेता ने पी आई टी हेतु निर्धारित 15 दिन के स्थान पर उड़ान परीक्षण पूरा करने के लिए 43 दिन लिए थे। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय वायुसेना को इस प्रणाली के पी आई टी के लिए 28 दिनों के दौरान की गई अतिरिक्त उड़ानों पर ₹10.35 करोड़ का

¹⁶ इसमें उड़ान परीक्षण के लिए निर्धारित 15 दिनों में की गई 25 उड़ानें सम्मिलित थीं।

अतिरिक्त व्यय हुआ था। इसके अतिरिक्त, पोड एकीकरण परीक्षण के अलावा ओ एस ए टी के लिए उड़ान परीक्षण के प्रयास किए गए थे।

2. बेड़ा परिष्करण में विलम्ब

वायुसेना ने ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण के लिए लड़ाकू वायुयानों के सभी छः स्मांतरों को परिष्कृत करने की योजना बनाई थी। यह परिष्करण ओ ई एम द्वारा उचित प्रमाणन के पश्चात मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा किया जाना था। प्रारम्भ में, एच ए एल ने ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण हेतु उड़ान मूल्यांकन के लिए प्रत्येक स्मांतर के एक वायुयान का परिष्करण किया और तत्पश्चात् उड़ान परीक्षणों के बाद ए सी एम आई पोड के एकीकरण और वहन के लिए प्रत्येक बेड़े का श्रेणी परिष्करण किया जाना था।

हमने देखा (अप्रैल 2014) कि वायुयानों के छः स्मांतरों में से भारतीय वायुसेना ने अप्रैल-नवम्बर 2011 के बीच वायुयानों के केवल तीन स्मांतरों, के श्रेणी परिष्करण हेतु एच ए एल को मरम्मत, निर्माण एवं आपूर्ति आदेश (आर एम एस ओ) दिया था। शेष तीन स्मांतरों के लिए, 15 'ए' वायुयानों के लिए अप्रैल 2014 में आर एम एस ओ सम्पन्न किया तथा शेष 30 'ए' वायुयानों का परिष्करण 2020-21 में उनके उन्नयन के बाद किया जाना है। 'बी' वायुयानों के लिए आर एम एस ओ अभी तक नहीं दिया गया था (जुलाई 2014)¹⁷। 'सी' वायुयान के संबंध में, कोई पृथक आर एम एस ओ नहीं दिया गया था क्योंकि आर ए सी मिग (वायुयान ओ ई एम) द्वारा सभी 'सी' वायुयानों का उन्नयन किया जाएगा, जिसमें ए सी एम आई का एकीकरण अंतिम परिचालन अनुमति का एक भाग है।

इसके अतिरिक्त हमने देखा कि ए सी एम आई प्रणाली का शैल्फ जीवनकाल सुपुर्दगी¹⁸ की तिथि से 20 वर्ष का है और अभी तक (जुलाई 2014)¹⁹ वायुयानों के लिए केवल एक स्मांतर अर्थात् 'डी' का श्रेणी परिष्करण सम्पूर्ण रूप से पूरा किया गया था, जबकि 'ई' एवं 'एफ' बेड़े का आंशिक परिष्करण किया गया था। 'सी' और 'ए' की उन्नयन योजना का विचार करने पर, जो उनके विभिन्न चरणों में थी, ए सी एम आई प्रणाली के एकीकरण के लिए वायुयानों के सभी

¹⁷ 30 जुलाई 2014 को वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिए गए उत्तर अनुसार स्थिति का उन्नयन।

¹⁸ प्रणालियों की सुपुर्दगी बैचों में की गई। अक्टूबर 2007 की संविदा के प्रति प्रणाली की सुपुर्दगी दिसम्बर 2009 से जून 2010 के बीच की गई, जबकि संविदा (2010) के प्रति सुपुर्दगी जुलाई-अगस्त 2012 के बीच की गई।

¹⁹ 30 जुलाई 2014 को वायुसेना मुख्यालय द्वारा दिए गए उत्तर अनुसार स्थिति का उन्नयन।

स्मांतरों का सम्पूर्ण बेड़ा परिष्करण 2020-21 के अंत तक पूरा नहीं होगा। इस प्रकार, जब तक सभी बेड़े/ वायुयानों का परिष्करण किया जाएगा (2020-21) सुपुर्दगी के बाद इन ए सी एम आई प्रणालियों का आधा शेल्व जीवनकाल समाप्त हो जाएगा।

मई 2014 में जारी ड्राफ्ट पैराग्राफ के उत्तर में वायुसेना मुख्यालय ने कहा (अगस्त 2014) कि ए सी एम आई प्रणाली का उदोहन वायुयान स्मांतर के प्रकार पर निर्भर नहीं था, क्योंकि ए सी एम आई प्रणाली का संबंध वायुयान विशेष से नहीं है। उन्होंने आगे कहा कि आवश्यक अध्ययन/वायुयान के ऐसे स्मांतर में परिष्करण के बाद उसे किसी भी प्रकार के वायुयान स्मांतर पर फिट किया जा सकता है और उसका उपयोग किया जा सकता है। उन्होंने यह भी सूचित किया कि विभिन्न प्लेटफार्मों के श्रेणी परिष्करण प्रगति पर थे।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि भारतीय वायुसेना ने पायलटों के प्रशिक्षण कौशल में वृद्धि करने और साथ ही सम्पूर्ण लड़ाकू उड़ानों का इलैक्ट्रॉनिक रिप्ले प्रदान करने के उद्देश्य से वायुयानों के सभी छः स्मांतरों पर एकीकृत किए जाने हेतु ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति की। चूँकि वायुयानों के छः स्मांतरों में से दो को 2020-21 तक उनके उन्नयन के दौरान परिष्कृत किया जाएगा तथा अब तक (जुलाई 2014) एक स्मांतर के लिए आर एम एस ओ नहीं दिया गया था, भारतीय वायुसेना उसके जीवनकाल के दौरान प्रणाली इष्टतम परिचालन उदोहन प्राप्त करने हेतु लड़ाकू बेड़े के सभी छः स्मांतरों की बेड़ा परिष्करण योजना के साथ ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति और एकीकरण को तुल्यकालिक बनाने में विफल रही।

इस प्रकार, ए सी एम आई प्रणाली की अधिप्राप्ति के बाद परिष्करण योजना एवं प्लेटफार्मों के सभी स्मांतरों सहित उसके एकीकरण के साथ बेड़ा परिष्करण योजना के तुल्यकालिक न होने के कारण पायलटों के प्रशिक्षण के लिए ₹167 करोड़ की कुल लागत पर अधिप्राप्त इस प्रणाली का पूर्ण स्तर से उदोहन नहीं किया जा सका। आगे जब तक सभी प्रणालियों का एकीकरण किया जाएगा, सुपुर्दगी के बाद इन पोडों का आधा शेल्व जीवनकाल समाप्त हो जाएगा।

यह मामला मई 2014 में मंत्रायल को भेजा गया, उनका उत्तर सितम्बर 2014 तक प्रतीक्षित था।

2.4 एक टॉरपीडो की अधिप्राप्ति में निष्फल निवेश

₹99.60 करोड़ के संविदा मूल्य पर टॉरपीडो “डब्ल्यू” ने वांछित गुणात्मक आवश्यकताओं (क्यू आर) को पूरा नहीं किया। आवश्यक एयरबोर्न प्रिसेटर्स जांच में ही रहे जिससे भारतीय नौसेना इन टॉरपीडो को ऑपरेशनली प्रयोग नहीं कर सकी एवं निवेश निष्फल रहा। आगे, संविदा करने में और टॉरपीडो “डब्ल्यू” की सुपुर्दगी में देरी से भारतीय नौसेना न्यूनतम पूल रिजर्व रखने में असमर्थ रही।

नौसेना विज्ञान एवं तकनीकी प्रयोगशाला (एन.एस.टी.एल.) विशाखापट्टनम रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डी.आर.डी.ओ.) के अधीन प्रयोगशाला, ने फरवरी 2005 में, टॉरपीडो “डब्ल्यू” विकसित की [पहले एडवांस एक्सपरीमेन्टल टॉरपीडो (ए.ई.टी.) के नाम से जानी जाती थी]। एक पहले के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन²⁰ में जिक्र किया गया था कि बारह वर्षों की देरी से और ₹46.24 करोड़ खर्च करने के बाद भी डी आर डी ओ द्वारा ए.ई.टी. के विकास के लिए स्टाफ प्रोजेक्ट फलित होने में निष्फल रहा जिससे भारतीय नौसेना को पुराने टॉरपीडो के इस्तेमाल पर मजबूर होना पड़ा जोकि रक्षा तैयारियों को विपरीत रूप से प्रभावित कर रहा था। रक्षा मंत्रालय (मंत्रालय) ने अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी (अप्रैल 2006) में मामले के तथ्यों से सहमत होते हुए कहा कि सभी बाधाओं के बावजूद भी फरवरी 2005 में जरूरी सफलता दर था प्रदर्शन किया गया था और भारतीय नौसेना ने एन.एस.टी.एल. द्वारा डिजाईन किए गए टॉरपीडो स्वीकार कर लिए थे। यह भी कहा गया था कि भारतीय नौसेना द्वारा मैसर्स भारत डायनामिक्स लिमिटेड (मैसर्स बी.डी.एल.) पर आदेश जारी करने के लिए सरकार की स्वीकृति उन्नति पर थी।

उसके पश्चात्, मंत्रालय ने मैसर्स बी.डी.एल. के साथ ₹99.60 करोड़ की कुल लागत पर सहायक एवं आधार जांच उपस्कर के साथ “ए” संख्या में टॉरपीडो “डब्ल्यू” जो कि मई 2012 तक सुपुर्द किए जाने थे की अधिप्राप्ति हेतु संविदा की (नवम्बर 2009)।

यद्यपि मंत्रालय ने डी.आर.डी.ओ. द्वारा डिजाईन किए गए टॉरपीडो को स्वीकार कर लिया था, हमारी टॉरपीडो “डब्ल्यू” की अधिप्राप्ति से संबंधित लेखों की जांच (जुलाई 2013) से निम्न का पता चला:

²⁰ भारत के सी.ए.जी. की 2005 की प्रतिवेदन संख्या 7 का पैरा 5.2 (वायु एवं नौसेना)

I. टॉरपीडो “डब्ल्यू” के संविदा करने और सुपुर्दगी में देरी

नवंबर 2005 में, एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने “ए” संख्या में टॉरपीडो “डब्ल्यू” की अधिप्राप्ति का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, न्यूनतम पूल रिजर्व से “बी” संख्या में टॉरपीडो की कमी दर्शाई थी। तथापि, टॉरपीडो की अधिप्राप्ति संख्या को “ए” पर इस आशय के साथ प्रतिबंधित कर दिया गया कि भविष्य में टॉरपीडो “एक्स”²¹ से कमी को पूरा कर लिया जाएगा। रक्षा अधिग्रहण परिषद (डी.ए.सी.) ने रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी.पी.पी.) (2005) के अनुसार “मेक”²² वर्गीकरण के साथ आवश्यकता की स्वीकृति (जनवरी 2006) प्रदान की। तथापि, चूंकि मैसर्स बी.डी.एल. को पहले से ही उत्पादन एजेन्सी के रूप में नामित किया गया था और वह एन.एस.टी.एल. से तकनीक के हस्तान्तरण के बाद प्रोटोटाइप बना चुका था, डी.पी.पी. 2006 में इस प्रावधान के आने के बाद अधिप्राप्ति को मैसर्स बी.डी.एल. से “बाय”²³ (इंडियन) के रूप में पुनः वर्गीकृत (अगस्त 2007) किया गया। साथ ही क्योंकि प्रोटोटाइप टॉरपीडो के साथ फील्ड इवैल्यूशन ट्रायस भी सफलतापूर्वक कर लिए गए थे, जो कि मैसर्स बी.डी.एल. द्वारा निर्मित थे, नो कॉस्ट - नो कमीमेन्ट (एन.सी. - एन.सी.) ट्रायलस जुलाई 2008 में छोड़ दिए गए। तदनुसार, अगस्त 2008 में मैसर्स बी.डी.एल. को प्रस्ताव हेतु प्रार्थना (आर.एफ.पी.) जारी की गई और अन्ततः मैसर्स बी.डी.एल. के साथ नवम्बर 2009 में संविदा की गई।

डी.पी.पी. 2006 के अनुसार, ए.ओ.एन. से संविदा के हस्ताक्षर तक 23 से 34 महीनों का समय निर्धारित है। चूंकि इस मामले में एन.सी.एन.सी ट्रायल्स छोड़ दिए गये थे, संविदा करने के लिए 17 से 22 महीने का समय होता। तथापि, ए.ओ.एन. की तिथि से 46 महीनों में 24 महीनों की देरी से संविदा हुआ। हमने पाया (जुलाई 2013) देरी के मुख्य कारण मंत्रालय और मैसर्स बी.डी.एल. के बीच अधिग्रहण के वर्गीकरण को बदलने में लिया गया समय, एन.सी.एन.सी. ट्रायल्स²⁴ को छोड़ने के निर्णय के साथ मूल्य वार्तालाप²⁵ में देरी थी। क्योंकि टॉरपीडो न्यूनतम स्टॉक केवल (पूल रिजर्व) को बनाए रखने के लिए अधिप्राप्त किये जाने थे देरी से भारतीय नौसेना की परिचालनात्मक तैयारियों पर दुष्प्रभाव पड़ा।

आगे, संविदा के अनुसार, “ए” संख्या में टॉरपीडो “डब्ल्यू” मई 2012 तक सुपुर्द किये जाने थे। हालांकि, हमने पाया (सितम्बर 2013), कि जुलाई 2012 एवं मई 2013 के बीच केवल “सी” संख्या में अर्थात् लगभग 52 प्रतिशत टॉरपीडो सुपुर्द हुए थे। मैसर्स बी.डी.एल. ने उत्पादन

²¹ टॉरपीडो “एक्स” टॉरपीडो “डब्ल्यू” का आधुनिक रूप है और विकासशील है

²² वर्ग “मेक” का अर्थ है पूंजीगत अधिग्रहण के अन्तर्गत उपस्कर का स्वदेशी उत्पादन एवं अनुसंधान एवं विकास

²³ डी.पी.पी. 2006 ने वर्ग “बाय (इंडियन)” आरम्भ किया जोकि भारतीय विक्रेता से उपस्कर की सीधे खरीद है।

²⁴ एन.सी.एन.सी. ट्रायल्स को छोड़ने का निर्णय लेने में 4 महीने लगे जबकि ट्रायल करने में ही डी.पी.पी. में 6-12 महीने का समय निर्धारित है।

²⁵ संविदा वार्तालाप समिति द्वारा मूल्य वार्तालाप पूरी करने के लिए 3-5 महीने का समय निर्धारित है जोकि 9 महीने में पूरी की गई।

संबंधित बाधाओं का हवाला देते हुए बाकि सामानों के लिए दिसम्बर 2014 तक सुपुर्दगी बढ़ाने के लिए कहा। हमने आगे पाया (मई 2014) कि प्राप्त हुए “सी” में से “डी” टॉरपीडो अर्थात् लगभग 38 प्रतिशत भारतीय नौसेना और मैसर्स बी.डी.एल. के प्रतिनिधियों के संयुक्त प्राप्ति निरीक्षण के दौरान इलैक्ट्रिक चैक के असफल होने के कारण अप्रयोज्यनीय पाये गए। क्योंकि मैसर्स बी.डी.एल. को रक्षा उत्पादन एवं पूर्ति विभाग (डी.डी.पी.एंड एस.) द्वारा 1997 में टॉरपीडो के उत्पादन एजेन्सी के रूप में नामित किया था और तकनीकी का हस्तांतरण 2006 में पूरा हुआ, उत्पादन संबंधी बाधाओं के कारण देरी का औचित्य नहीं है।

II. निवेश निष्फल रहा

टॉरपीडो “डब्ल्यू” के लिए नौसेना स्टाफ गुणात्मक आवश्यकताएं (एन.एस.क्यू.आर) प्रारम्भ में जुलाई 1985 में बनाई गईं और एक स्टाफ प्रोजेक्ट के परिणाम के आधार पर 1997 में अन्तिम रूप दिया गया। यद्यपि 1985 की एन.एस.क्यू.आर की तुलना में 1997 की एन.एस.क्यू.आर में अतिमहत्वपूर्ण पैरामीटर्स में काफी कमी की गई थी, और 1997 की कमी वाली एन.एस.क्यू.आर को भी मैसर्स बी.डी.एल.से 2009 में संविदा की गई टॉरपीडो प्राप्त नहीं कर सकी।

जहाँ टॉरपीडो की गति में थोड़ी कमी थी, वहीं पर शिपबोर्न प्रिसैटर्स²⁶ एवं एफ.आई.ए.एम.²⁷ के संबंध में बड़ी कमियाँ थीं। एन.एस.क्यू.आर. के अनुसार शिपबोर्न एवं एयरबोर्न दोनों प्रिसैटर्स की आवश्यकता थी परन्तु संविदा केवल एयरबोर्न प्रिसैटर्स के लिए की गई क्योंकि शिपबोर्न प्रिसैटर्स अभी भी एन.एस.टी.एल. में विकासशील थे। क्योंकि शिपबोर्न प्रिसैटर्स अनुपलब्ध थे, चिन्हित श्रेणी के जहाजों से टॉरपीडो “डब्ल्यू” का परिचालनात्मक उपयोग अनिश्चित था। आगे, एन.एस.क्यू.आर. के अनुसार एफ.आई.ए.एम. की फिक्सड विंग एवं रोटरी विंग वायुयानों के लिए आवश्यकता थी, जबकि संविदा किए हुए टॉरपीडो “डब्ल्यू” में, एफ.आई.ए.एम. का प्रावधान केवल रोटरी विंग वायुयानों के लिए किया गया था। इससे यह स्पष्ट होता है कि संविदा में शामिल न करने के कारण इस टॉरपीडो की परिचालनात्मक उपयोगिता काफी कम होगी।

आगे, भारतीय नौसेना ने टॉरपीडो “डब्ल्यू” को मैच²⁸ के लिए नामित (मई 2005) किया था क्योंकि एयरबोर्न प्रिसैटर्स ने नौसेना की मैच के लिए आवश्यकता पूरी की। मैच के लिए टॉरपीडो “डब्ल्यू” को शामिल करने में सुविधा देने के लिए, सेटर्न फॉर एयरवर्दीनैस एंड

²⁶ फायर कंट्रोल सिस्टम जो कि टॉरपीडो को दिशा, दूरी एवं किस प्रकार की खोज करनी है के संबंध में डाटा प्रदान करता है।

²⁷ फ्लाइंट इन एयर मैटिरियल टॉरपीडो को वायुयान के रोटरी विंग (हैलिकॉप्टर) से चलाने के लिए आवश्यक होते हैं।

²⁸ मल्टी रोल एन्टी सबमैरिन टॉरपीडो कैरिंग हैलिकॉप्टर्स।

सर्टिफिकेशन, (सेमीलेक)²⁹ बंगलौर द्वारा मैच का एयरबोर्न प्रिसैटर्स को लगाने के लिए प्रमाणित करने पर विचार किया गया (मई 2005)। सेमिलेक द्वारा एयरबोर्न प्रिसैटर्स का संशोधन और जांच परीक्षण (ई. टीज) पूरे किये गये एवं एयरबोर्न प्रिसैटर्स फरवरी 2007 में प्रयोग के लिए निश्चित किए गए।

अनुबंध के अनुसार, अनुबंध प्रभावी होने की तिथि से 18 महीनों यानि मई 2011 के अन्दर मात्रा "जे" एयरबोर्न प्रिसैटर्स की आपूर्ति की जानी थी। यद्यपि "जे" अनुबंधित संख्या के एवज में, ग्राउन्ड और फ्लाइट ट्रायल के लिए मैसर्स बी डी एल द्वारा केवल "के" अर्थात् 13 प्रतिशत प्रिसैटर्स ही आपूर्तित किए गए थे तथा निश्चित तकनीकी मामलों को सुलझाने के लिए अभी तक फ्लाइट ट्रायल में ही थे (दिसम्बर 2013)।

अपने प्रत्युत्तर में (दिसंबर 2013) में एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) ने बताया कि टॉरपीडो "डब्ल्यू" 1997 की एन एस क्यू आर को पूरा करता है। उन्होंने आगे बताया कि टॉरपीडो "जेड" के उन्वयन के लिए मैसर्स "एक्स वाई जेड" के साथ हुआ अन्य अनुबंध (जून 2010) एयरबोर्न प्रिसैटर्स तथा शिपबोर्न की दोहरी क्षमता की आवश्यकताओं को पूरा करता था जो टॉरपीडो "डब्ल्यू" को भी फायर कर सकता था। यद्यपि यह प्रत्युत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तथ्य वहीं है कि 1997 के एन एस क्यू आर की तुलना में टोरपीडो की गति सीमा को कम किया गया था। इसके अतिरिक्त, शिपबोर्न प्रिसैटर्स तथा फिक्सड विंग एयरक्राफ्ट एफ आई ए एम की अधिप्राप्ति को न किये जाने के कारण एन एस क्यू आर द्वारा निर्धारित मापदंडों को पूरा नहीं किया जा सका। अन्य अनुबंध (टॉरपीडो "जेड") के हमारे विश्लेषण से पता चला कि यह केवल "एस" प्रकार के हैलीकॉप्टरों के एयर बोर्न प्रिसैटर्स की आवश्यकताओं को पूरा करता था तथा मैच रोल हैलीकॉप्टरों के एयरबोर्न प्रिसैटर्स की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता था यानि वह प्लेटफॉर्म जिसके लिए टोरपीडो "डब्ल्यू" की अधिप्राप्ति की गई थी। इसके साथ ही, टॉरपीडो "डब्ल्यू" के सामुद्रिक स्वीकार्य टैस्ट (एस ए टी) के सफलतापूर्वक समपन्न होने के पश्चात् ही दोहरी क्षमता वाले प्रिसैटर्स के एकीकरण व परीक्षण की योजना बनाई गई थी। तथापि, टॉरपीडो "डब्ल्यू" के एस.ए.टी. असफल घोषित हुए थे (अप्रैल एवं मई 2014)

हमने जांच में यह भी पाया (जून 2014) कि यद्यपि 2007 में ही एयरबोर्न प्रिसैटर्स विकसित कर लिए गए थे तथा परिचालन के लिए प्रमाणित भी कर लिए गए थे, फरवरी-मार्च 2014 में ग्राउन्ड परीक्षणों के दौरान भारतीय नौसेना ने देखा कि प्रिसैटर्स के प्रचालन में कुछ कमियों के कारण प्रिसैटर्स के सॉफ्टवेयर में कुछ संशोधनों की आवश्यकता थी। परिणामस्वरूप, एयरबोर्न प्रिसैटर्स के परिचालन के लिए दी गई फरवरी 2007 की सेमिलेक की अनुमति को वापिस ले

²⁹ सेंटर फॉर एयरवर्दीनेस एंड सर्टिफिकेशन (सेमिलेक) डी.आर.डी.ओ. के अन्तर्गत एक स्वतंत्र एजेन्सी है जो एयरबोर्न उपकरणों, स्टोर्स एवं वाहनों के उड़ने की योग्यता को प्रमाणित करती है।

लिया गया। भारतीय नौसेना ने मैसर्स बी डी एल को अनुमति शीघ्र जारी करवाने के लिए अनुरोध किया ताकि उसके पश्चात् फ्लाइट परीक्षणों को अनुसूचित किया जा सके। अतः मैच से टॉरपीडो “डब्ल्यू” के परिचालात्मक उपयोग हेतु भारतीय नौसेना के पास कोई भी एयरबोर्न प्रिंसैटर उपलब्ध नहीं था।

अंत में, भारतीय नौसेना द्वारा 2012 में अनिवार्य रूप से न्यूनतम पूल रिजर्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए जनवरी 2006 में शुरू की गई “ए” मात्रा में टोरपीडो “डब्ल्यू” की अधिप्राप्ति प्रक्रिया ₹82 करोड़ के निवेश के पश्चात् भी 2014 तक पूर्ण नहीं हो पाई जिसका कारण टोरपीडो की अनुबंधित संख्या की आंशिक आपूर्ति, आपूर्तित टोरपीडो द्वारा तकनीकी समस्याओं को झेलना तथा एयरबोर्न प्रिंसैटर्स का अन्डरट्रायल में रहना था। इसके फलस्वरूप निवेश अलाभकारी रहा तथा परिचालन क्षमता पर भी इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

मंत्रालय को मामला मई 2014 में भेजा गया था; उनका जवाब अपेक्षित था (सितम्बर 2014)।