

heir inherited a limited interest. But by the 1956 Act they wanted to see that both the daughter and the widow got a proper status in life. But unfortunately the position of the daughter, particularly of the step-daughter, was not taken into consideration. Usually a widow, if she has a step-daughter, would make over the property by gift to others. To avoid that and to protect their rights this amendment has been brought in.

The rights of women are not at all taken away. What has been given is given properly, without discrimination, to all the female heirs. It includes widows as well as daughters. If that is understood clearly, then this objection will not come in at all. And even in the new Bill no widow is harmed at all. But the daughters' rights are established and they are given whatever is given by the 1956 Act. If the intention is clearly to give effect to it, then this amendment is quite necessary and I hope the House will agree to it.

Shri Heda (Nizamabad) rose—

Mr. Speaker: We will continue this on the next day. We have to take up a half-an-hour discussion now.

18.02 hrs.

*CIVILIAN PILOTS

श्री राजराज सिंह (फिरोज़ाबाद) : अध्यक्ष महोदय, यह प्राध घंटे की चर्चा उस सवाल नम्बर १३८८ को लेकर हो रही है जो कि मैंने ग्राज सिविलियन पायलेट्स के बारे में मंत्री महोदय से पूछा था। यह प्राध घंटे की चर्चा मंत्री महोदय के उन उत्तरों के परिणामस्वरूप हो रही है जो कि उन्होंने ग्राज सदन में दिये थे। उन उत्तरों में मिनिस्टर महोदय ने कहा था कि हमने एक साल से ऊपर हुआ डिफेंस मिनिस्ट्री को पत्र लिखा था कि वह इन टूट सिविल अनएम्प्लायड

पायलेट्स को आई० ए० एफ० में ले ले और ऐबसाब करने से पहले उनको रिफेशर कोर्स दे सकते हैं। अब इसको लिये हुए साल भर से ऊपर हो चुका है और यह बड़े प्राश्चर्य का विषय है कि डिफेंस मिनिस्ट्री ने उसके बारे में कोई जवाब नहीं दिया है और वह अभी भी उस पर विचार कर रही है। मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में यह भी बताया है कि जो बेकार पायलेट्स हैं उनको हम किस तरह से काम पर लगायेंगे। अब इस प्रश्न पर पिछले साल या डेढ़ साल से चर्चा चली आ रही है और आपने ठीक ही इस तमाम मामले को एस्टीमेट्स कमेटी के सुपुर्व किया था और उसने बहुत ही गम्भीरतापूर्वक इस समस्या का अध्ययन करने के बाद, २४ मार्च, सन् १९६१ को एक रिपोर्ट सदन की मेज पर रखी है। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय ने भी उसकी रिपोर्ट को पढ़ लिया होगा लेकिन कल उन्होंने अपनी मिनिस्ट्री की मांगों को लेकर जो भाषण दिया उससे तो ऐसा लगता है कि संभवतः उन्होंने अभी तक उस रिपोर्ट को पढ़ नहीं पाया है क्योंकि अगर उन्होंने उसे पढ़ लिया होता तो वह ऐसा नहीं कहते जैसा कि उन्होंने कल मेरे भाषण के बारे में कहा था। यह तो सही है कि मैंने ६२ पायलेट्स के बारे में कहा था कि वे बेकार हैं लेकिन जो कुछ मैंने कहा वह सिर्फ यही कहा था कि एस्टीमेट्स कमेटी ने यं अपनी रिपोर्ट में लिखा है :—

"The number of pilots recruited since 1958-59 was only 26 as against the number of 'B' Licences of 118 issued over the same period. The Committee regret that a complete record of the unemployed trained pilots is not apparently maintained."

*Half-an-hour Discussion.

[श्री ब्रजराज सिंह]

लेकिन मंत्री महोदय अब भी ऐसा सोचते हैं कि उनके ३३ पायलेट्स बेकार हैं जिनको कि उन्होंने इलाहाबाद में ट्रेनिंग दी हुई है

श्री हेडा (निज़ामाबाद) : बेकार शब्द ठीक नहीं है। बेरोजगार शब्द ठीक रहेगा।

श्री ब्रजराज सिंह : यह तो आपके समझने का सवाल है। अनएम्प्लायड को बेकार कहा जाता है। जो मेरी मंशा है वह उसको सही तौर पर समझ रहे हैं। एस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार आपने ११८ पायलेट्स को ट्रेड किया और उनको बी० लाइसेंस इश्यू किया जिनमें से कि मन् ५८-५९ में केवल २६ पायलेट्स ही भरती किये गये हैं और इस तरह से ९२ पायलेट्स अनएम्प्लायड रहते हैं। अब इसके बारे में गवर्नमेंट के पास क्या जवाब है? उनके सम्बन्ध में गवर्नमेंट के पास क्या जानकारी है? उनमें से कितनों के लाइसेंस फिर से रैन्वु नहीं हुए हैं और जिनके लाइसेंस रैन्वु हुए हैं उनमें से कितनों को अभी तक काम मिल चुका है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि गवर्नमेंट ने इसके बारे में करेक्ट फीगर्स मँटेन नहीं की हैं।

मंत्री महोदय ने बतलाया था कि डी० जी० सी० ए० ने सारे बेकार पायलेट्स को एक पत्र भेजा था। यह पत्र उनको दिसम्बर में लिखा गया था। सरकार यह जानना चाहती थी कि जिनको इस समय तक एम्प्लायमेंट नहीं मिला है वे इस बक्त क्या कर रहे हैं और वह अपना फ्लाइंग कैरियर कायम रखना चाहते हैं कि नहीं। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय के पास वह सूचनायें आ गई होंगी और हम चाहते हैं कि वे सदन को बतलायें कि जैसे कि एस्टिमेट्स कमेटी ने अपनी राय जाहिर की थी कि अभी तक ९२ पायलेट्स को काम नहीं मिला है तो उनमें से कितने और लोगों को काम मिल

चुका है। अगर ३३ या ३४ आदमियों ने ही लाइसेंस को रैन्वु कराया है तो बाकी लोगों ने अपना लाइसेंस रैन्वु क्यों नहीं कराया है? एस्टिमेट्स कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि सरकार के पास उन टूड पायलेट्स के बारे में भी जानकारी रहनी चाहिए जिन्होंने कि अपने लाइसेंस करंट नहीं रखे हैं ताकि जब भी जरूरत महसूस हो ऐसे लोगों को रिफ्रेश कोर्स करा के एबसीब किया जा सके। अगर ३३ या ३४ आदमियों ने ही लाइसेंस रैन्वु कराया है और बाकी लोगों ने नहीं कराया है तो आखिर ऐसा क्यों हुआ है? अब बात यह है कि एक आदमी को लाइसेंस रैन्वु कराने के लिये ६ महीने में २५० रुपये की जरूरत पड़ती है। अब जिन आदमियों को दो साल से कोई काम न मिला हो उनसे आप कैसे आशा कर सकते हैं कि वह ६ महीने के लिये लाइसेंस रैन्वु कराने के लिए २५० रुपये का खर्च बर्दाश्त कर सकेंगे? मंत्री महोदय का हाउस में यह कहना कि सिर्फ ३३-३४ आदमियों के पास बी० लाइसेंस हैं मेरी समझ में तथ्यों को पूरी तरह से पेश करना नहीं है और उनको हाउस से छिपाने जैसी बात है। मंत्री महोदय के पास ऐसे बेकार पायलेट्स के पास से सूचनायें आ गयी होंगी जिनको कि अभी तक रोजगार नहीं मिला है और मंत्री महोदय को हाउस को उनके बारे में बतलाना चाहिए था। मंत्री महोदय को हाउस को बतलाना चाहिए था कि जिन्होंने लाइसेंस रैन्वु कराये हैं उनमें से कितनों को काम मिला है और कितनों को अभी तक काम नहीं मिल सका है। लेकिन मंत्री महोदय यह सब बतलाना नहीं चाहते हैं और अपनी जिम्मेदारी से बचना चाहते हैं। बार बार मंत्री महोदय की तरफ से यह कहा जाता है कि सी० ए० टी० सी० में जिन पायलेट्स को हम प्रशिक्षित करते हैं ट्रेनिंग देते हैं उनको नौकरी दिलाने की हमारी

कोई जिम्मेदारी नहीं है। अब यह अजीब बात है। सरकार ५२००० रुपया पर हैड पायलेट्स की ट्रेनिंग पर खर्च कर रही है। यह खर्चा कोई मामूली खर्चा नहीं है अध्यक्ष महोदय, आपने ठीक ही यह तमाम मामला एस्टिमेट्स कमेटी के सुपुर्द किया था। एस्टिमेट्स कमेटी ने तमाम मामले पर विचार किया और अपनी रिपोर्ट दे दी। उसने डी० जी० सी० ए० और चेयरमैन आई० ए० सी० के बीच पायलेट्स को काम देने के बारे में जो पत्र व्यवहार हुआ है उन पत्रों का भी हवाला दिया है और उन से पता लगता है कि सरकार की कानूनी रूप से ही उनको काम दिलाने की भले ही जिम्मेदारी न हो लेकिन उन पायलेट्स पर सरकार ने जो इतनी बड़ी रकम खर्च की है अर्थात् ५२ हजार रुपया पर कैपिटल और पर ट्रेनिंग आता है तो उसका यह फर्ज हो जाता है कि वह रुपया बेकार न जाए और वह टैलेंट्स बस्ट न जाय।

जो उद्धरण एस्टिमेट्स कमेटी ने दिये हैं उनसे साफ जाहिर होता है कि ५० पायलेट्स की हर साल जरूरत होगी। उसमें से आधे पायलेट्स को आई० ए० एफ० ले लगी और २५ पायलेट्स सी० ए० टी० सी० ल लेगी। इसके अलावा कुछ और जगहें हो सकती हैं क्यों कि कुछ इस्तीफे दे सकते हैं। इस तरह ३० पायलेट्स को हम हर साल ट्रेनिंग देंगे, हर साल ३० पायलेट्स लगते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि किस तरीके की योजना है किस तरीके की प्लानिंग है? मैं बतलाना चाहता हूँ कि जब इस तमाम मामले को एस्टिमेट्स कमेटी को जांच के लिये सुपुर्द किया गया उसके बाद भी सरकार ने ट्रेनिंग कोर्स शुरू किया है जिसमें कि ३० व्यक्तियों को ट्रेड किया जा चुका है। उनमें १५ हिन्दुस्तान के हैं और १५ बाहर के हैं। उन १५ के बारे में सोचा जाय। वे बेकार हैं उनको काम नहीं

मिल रहा है। अब आप यह स्टैंड लेते हैं कि उनको काम दिलाने की सरकार की जिम्मेदारी नहीं है तो यह तो अजीब बात है कि आप इस तरह से ५२,००० रुपया प्रति व्यक्ति पर बेकार ही खर्च करते हैं और इसके मानी यह है कि आपकी प्लानिंग बिलकुल डिफिकल्ट है और बिलकुल बेकार तरीके से सरकार धन को खर्च कर रही है। आप जब इतना रुपया खर्च करके उनको ट्रेड करते हैं तो उनको काम पर लगाने की भी आपको जिम्मेदारी लेनी चाहिये। मुझे ताज्जुब है कि डिफेंस मिनिस्ट्री को पायलेट्स को आई० ए० एफ० में लगाने के लिये साल भर से ऊपर सोचते हुये हो गया है लेकिन डिफेंस मिनिस्ट्री ने अभी तक उसके बारे में कोई जवाब नहीं दिया है और वह आज भी उस पर विचार कर रही है। आखिर कब तक इस पर विचार चलता रहेगा ?

आज सवेरे डा० प० मुन्बारायन ने मंत्रालय के खर्च की मांगों के बारे में उत्तर देने हुये बताया कि इन बेकार ट्रेड सिविलियन पायलेट्स को आई० ए० एफ० में पायद इस लिये भरती नहीं किया जायेगा क्यों कि वे प्रोवर एज हो जायेंगे लेकिन मैं उनको कहना चाहता हूँ यह उनको भरती न करन का एक बहाना ही है। मंत्री महोदय ने बताया कि आई० ए० एफ० में २८ साल तक के लोगों को ही लिया जायगा तो मैं उनको बनताना चाहता हूँ कि जिनको पिछले दो साल में काम नहीं मिला है और बेरोजगार हैं उनकी उम्र कोई २३, २४, २५ या २६ साल की ही होगी। इस लिये यह बहाना भी ठीक नहीं है कि उन लोगों की उमर ज्यादा हो चुकी है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस समस्या पर गम्भीरता पूर्वक विचार करने की जरूरत है। जो लघु सामने प्राये हैं, उन में स्पष्ट है कि कहीं पर कुछ गड़-बड़ी हैं और कुछ लोग सरकारी जगहों को बर्बाद करना चाहते हैं—जिन लोगों को सरकारी

[श्री ब्रज राज सिंह]

रुपये से, ५२ हजार रुपये प्रति व्यक्ति के हिसाब से, ट्रेनिंग दी गई है, उनको नौकरी दिलाना नहीं चाहते हैं। अगर दिलाना चाहते तो इस सरकार का एक अपना विभाग आई० ए० एफ० मौजूद है। उसको इस विषय में कोई ऐतराज नहीं होना चाहिये। अगर उनको किसी और ट्रेनिंग की आवश्यकता है, तो वह दी जानी चाहिये, हालांकि वे पहले ही ट्रेनिंग ले चुके हैं और प्रत्येक व्यक्ति पर सरकार का ५२ हजार रुपया खर्च हो चुका है।

कहा जाता है कि डिफेंस मिनिस्ट्री इस विषय पर विचार कर रही है। क्यों विचार कर रही है? क्या डिफेंस मिनिस्ट्री और मिनिस्ट्री आफ ट्रांसपोर्ट एंड कम्युनिकेशन्स दो अलग सरकारें हैं कि एक सरकार का दूसरी सरकार के पास कोई प्रस्ताव जाये और वह उस पर विचार करती रहे और कोई निश्चय न हो? मैं कहना चाहता हूँ कि अब समय आ गया है कि इस विषय पर मंत्री-मंडलीय स्तर पर विचार होना चाहिये और निश्चय होना चाहिये कि इन बेकार पायलेट्स को आई० ए० एफ० में अथवा किसी अन्य स्थान पर काम दिया जाये।

इस प्रश्न का उत्तर देते हुए सिविल एविएशन के डिप्टी मिनिस्टर साहब ने जिन अन्य मिनिस्ट्रीज आदि का जिक्र किया है, उन से इस समस्या का हल नहीं होने वाला है। उन्होंने कहा कि दस पायलेट्स आई० ए० सी० में ले लिये जायेंगे और छः पायलेट्स को एयरोड्राम आफिसर्स के रूप में ले लिया जायगा, जिन को यू० पी० एस० सी० सिलेक्ट करेगा। मैं यह बताना चाहता हूँ कि एयरोड्राम आफिसर के पद के लिये कोई भी ग्रेजुएट एप्लाई कर सकता है और उसके लिये किसी विशेष ट्रेनिंग की जरूरत नहीं है। यू० पी० एस० सी० के सामने जो भी

ग्रेजुएट आना चाहेगा, आ सकेगा। इस लिये इस बात की क्या गारण्टी है कि उन पदों के लिये ही लोग सिलेक्ट किये जायेंगे? इस के अतिरिक्त ये एक विशेष ट्रेनिंग-प्राप्त लोग हैं। उनके विषय में यह कहना कि उन को एयरोड्राम आफिसर के रूप में एबजाव्न किया जा सकता है, किसी भी दृष्टि से उचित बात नहीं है। उससे इस समस्या का हल नहीं हो सकता है। यह भी कहा गया है कि क्राप डस्टिंग के लिये कुछ लोग भर्ती हो सकेंगे। मैं समझता हूँ कि उससे भी यह समस्या हल नहीं होगी।

इस स्थिति में क्या किया जाना चाहिए? मैं समझता हूँ कि दोनों मिनिस्ट्रीज इस बारे में आपस में विचार-विमर्श करें, मंत्री-मंडलीय स्तर पर इस विषय पर विचार किया जाये और आई० ए० एफ० को इन लोगों को लेने के लिये मजबूर किया जाये। इसके साथ ही अगर आगे के लिये ट्रेनिंग सेंटर्स की जरूरत नहीं है, तो उनको बन्द कर दिया जाये। जब सरकार के कथनानुसार देश में पायलेट्स की जरूरत नहीं है, जब वह कहती है कि उनको काम देने की उसकी कोई जिम्मेदारी नहीं है, तो फिर हिन्दुस्तान के लोगों की गाड़ी कमाई के रुपये को इस काम पर खर्च नहीं करना चाहिये। यदि किसी कारण से इन लोगों को आई० ए० एफ० में काम नहीं दिया जा सकता है, तो अफ्रीका और एशिया के मित्र देशों में, जहां पायलेट्स की जरूरत हो सकती है, उनको काम दिलाने का प्रयत्न करना चाहिए। यह पता लगाने की कोशिश करनी चाहिए कि किस देश में सिविलियन पायलेट्स की जरूरत है और वहां उनको नौकरी दिलाई जाये। जिन लोगों को ५२ हजार रुपये प्रति व्यक्ति के हिसाब से ट्रेनिंग दी गई है, जो यंगमैन हैं, नौजवान हैं, अगर यह सरकार उनको नौकरी नहीं दिला सकती है, तो इसके साफ माने ये हैं कि इसका प्लानिंग डिफ़ेक्टिव है,

श्रुतिपूर्ण है और दोषपूर्ण है और न जाने कितने और मामलों में इस प्रकार की प्लानिंग की श्रुतियां होंगी ।

मैं यहां पर एस्टीमेटस कमेटी की रिपोर्ट के उद्धरण नहीं देना चाहता हूँ, क्योंकि उससे यह स्पष्ट है, पूरी तरह साफ़ जाहिर हो गया है कि इस विषय में सरकार की गलती है । उसने बार बार इस बात का जिक्र किया है कि पायलेटस की रिक्वायरमेंटस के बारे में एक के बाद एक अन्दाजे लगाये गये—पहले ३० से ४५ तक अन्दाजा लगाया गया, फिर कोई और अन्दाजा लगाया गया, और अब १० का अन्दाजा हो जाता है । मैं यह जानना चाहता हूँ कि ये कौन लोग हैं, जो ठीक अन्दाजा नहीं लगा सकते हैं, यह अन्दाजा नहीं लगा सकते कि दो साल बाद कितने पायलेटस की जरूरत होगी ।

जहां तक इस बात का ताल्लुक है कि चूँकि अब तेज चलने वाले, हैवी और फास्टर एयरक्राफ्ट प्रयोग में लाये जा रहे हैं, इसलिये कम पायलेटस की जरूरत होगी, मैं यह बताना चाहता हूँ कि एस्टीमेटस कमेटी के सामने सरकार के अपने लोगों ने यह मंजूर किया कि यह जरूरी नहीं है कि हैवी और फास्टर एयरक्राफ्ट चलाये जायें, तो कम सिविलियन पायलेटस की जरूरत पड़ेगी—यह आवश्यक बात नहीं है ।

इन सब बातों को देखने हुए ऐसा लगता है कि कहीं पर कोई मौलिक गलती है । अगर इस तरह की कोई गलती है, तो मैं कहना चाहूँगा कि सरकार की गलती की वजह से हिन्दुस्तान के गरीब आदमियों का पैसा बरबाद नहीं होना चाहिए, उन नौजवानों की शक्ति, जिनको प्रशिक्षित करके तैयार किया गया है, बरबाद नहीं होनी चाहिए । जिन लोगों ने प्लानिंग और अन्दाजे के विषय में गलती की है, अगर सरकार में हिम्मत है, तो उनको बह सजा दे । जिन लोगों को सरकारी रुपये से प्रशिक्षित किया गया है, उनको काम देने की जिम्मेदारी सरकार की

है । उनको क्राप डस्टिंग, एन्टी मलेरिया आदि काम में, प्रोईवेंट लाइन्ज में, या विदेशों में काम दिया जा सकता है । जहां भी संभव हो, उनको काम दिलाने की व्यवस्था की जानी चाहिए । आई० ए० एफ० तो सरकार का अपना डिपार्टमेंट है । इन लोगों को उसमें काम दिलाया जा सकता है ।

अन्त में मैं फिर निवेदन करूँगा कि इस विषय पर गम्भीरतापूर्वक विचार होना चाहिए और भविष्य के लिए ट्रेनिंग बन्द कर देनी चाहिए, जब तक कि सरकार को यह आशा नहीं होती कि उनको इन पायलेटस की जरूरत होगी । यदि सरकार उनको नौकरी नहीं दिला सकेगी, तो उसकी सारी योजनाओं पर से जनता का विश्वास उठ जायगा ।

Mr. Speaker: The hon. Member may not take more than ten minutes. But he has already taken fifteen minutes. Now, Shri Nath Pai. Hon. Members are not allowed to speak; they can put questions—one or two questions.

Shri Nath Pai (Rajapur): Mr. Speaker, I am really very grateful to you for directing that this debate take place because though the matter looks very simple and very small, indeed it is very symbolic and symptomatic of how in the midst of the beating of the drums of planning, there is growing chaos in the Government. Since you have directed me to frame questions, I will do so but let me sum up the situation. Here is a large number of pilots.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Sir, we request that there may be ten more minutes so that we can express our views.

Mr. Speaker: I will give ten minutes to the Minister, ten minutes to the persons who sponsor the discussion. There are now five minutes left; they can put one or two questions.

Shri Nath Pai: I will be very brief because my hon. friend Shri Braj Raj

[Shri Nath Pai]

Singh has stated the main points. I only wish he had spoken in English so that Dr. Subbarayan—I am a Hindiwala normally—could have made a reply because the replies that have come from the Ministry so far have proved to be very unconvincing.

On the one hand we are making a heavy investment in training these pilots; that is about the investment of money. But, we are also investing some of the very best talent in the country. Sir, it is not just an average young man who takes up this hazardous course; it requires special ability, special talent and a special kind of mental aptitude; these are the vital resources in the country; the money aspect is the secondary aspect. It is some of very best young men who come for this course. And year after year, batches after batches, are being trained. Today they are going abegging—for what? Will there be some use for us or are we to go on hunting from door to door? What has been the Ministry's attitude—"It is up to us to train but not to provide for jobs". I am afraid that this shows a total and colossal indifference in certain very vital aspects. Firstly, as my predecessor tried to point out, we have not so much of resources so that we can take this easy attitude: "Come what may, we will go on without caring what follows"; the human resources in this country are also limited.

There is another thing, Sir—the element of suffering caused to these young men, for no fault of their own. It is no use saying that the whole matter is receiving consideration. Everything has got its time-limit. May I ask this question? Is it not a fact that looking into the problem of the requirements of the Defence of this country, it is not that we require 200 or 300 persons but we require much more....

Mr. Speaker: I am not going to allow this. He can ask only one question.

Shri Nath Pai: Is it not a fact that

there will never be a surfeit of civilian trained pilots when our neighbours with whom we have some quarrels have as many as 3,000 to 5,000 yet, first-line pilots? Can we afford to ignore this? That is my question. If you cannot provide recruitment to them immediately either in the IAF or the IAC, is it not possible for the Ministry to take it upon themselves, in view of the fact that this is our second line of defence, and to see that an agency is created through which employment is provided for every pilot who finishes his course of training at Allahabad, every year there is a renewal of the course for which the Government pays, the licences of these young men are renewed by the Government and when the hour comes we have a few thousand readymade pilots? That is precisely what is being neglected? That is what I suggest to him, so that we do not appear to be unfair to them. We do not recruit all of them in the IAC or IAF but to neglect them and keep them unemployed is a grave waste. I ask him, therefore, whether it is not possible for him to create an agency in consultation with the Defence Ministry, perhaps the Finance Ministry, and perhaps the Labour Ministry, so that every year we train these people in batches and they are given suitable jobs and their course is renewed every year at Government cost and when the hour comes we have the services of these young men.

श्री जगदीश प्रसादी (विल्लौर) : मैं जानना चाहता हूँ कि इन प्रशिक्षित चालकों या पायलेट्स को भी लाइसेंस बर्ष में एक बार रिन्यू कराना पड़ता है या दो बार ?

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस बात पर विचार करेगी कि जो ये पायलेट प्रशिक्षित हो चुके हैं उनको बार बार साल में, एक बार या दो बार लाइसेंस रिन्यू कराने के लिए जो पैसा देना पड़ता है, बच देना पड़ता है, वह न देना पड़े और उन का यह बच बच सके ?

Mr. Speaker: Hon. Members who want to put questions should write to me earlier of their intention to do so. Anyhow, I am allowing them now.

Shri S. M. Banerjee: I should like to put two questions. The Minister stated in the House this morning that with the introduction of heavier and faster aircraft, the demand for pilots in the IAC will be reduced. I want to know whether he is aware of the fact that the representatives of the Directorate-General of Civil Aviation, when they gave evidence before the Estimates Committee, said that the introduction of faster and heavier aircraft need not lead to a reduction in the number of pilots. I want to know how the Minister reconciles his statement with this evidence.

My second question is this: it is about the Assistant Aerodrome Officers also. They have to give a guarantee and they will not be allowed to be pilots for another five years, and they will lose their efficiency. The question is, whether it is a fact that still, after this unemployment of these pilots, after spending Rs. 52,000, the training is going on; 15 trainees besides six trainees under the Colombo Plan are getting trained in Bamrauli. If that is so, what is the use of training them when they are not able to get employment?

Shri Basappa (Tiptur): May I know how, after the Master Committee report, the Civil Aviation authorities failed to appreciate the impact of the faster aircraft at an earlier stage and failed to prevent this unemployment of pilots? Secondly, may I know whether, with some additional training, they can be absorbed in the Defence Ministry and, if so, what is the nature of that training and how much more will it cost?

Mr. Speaker: The Deputy Minister of Civil Aviation. The Minister also

may speak. There are very many aspects. The pilots have to go on having some flights. Otherwise, they will become rusty. Even after getting trained, the pilots must fly for some hours. Otherwise, they will become useless and unfit for work. That question also is involved.

Shri Nath Pal: The Government must provide for it.

The Deputy Minister of Civil Aviation (Shri Mohiuddin): I am obliged to the Estimates Committee for giving a very lucid account of the position arising out of the unemployed pilots. It is a very useful report, and we are giving our full attention to the suggestions made by the Estimates Committee. The question as to how this unemployment arose has been dealt with in the report. But I may remind the House that unemployment of pilots—as other unemployed technical men, is a periodical one; it is a periodical phenomenon. In 1952-53, there were, according to the Master Committee report, about 100 unemployed pilots.

Shri Nath Pal: There are 90 now.

*** Shri Mohiuddin:** In 1956-57, there was an acute shortage. I shall make an attempt to give some explanation as to how unemployment actually happened. The Estimates Committee in their report have stated that in 1956-57, 40 B licences were given and the IAC employed 101 pilots. I have not got the time to go into all the details, because the questions were posed only this morning and the report of the Estimates Committee had come in only four days ago.

Shri Braj Raj Singh: It was on the 24th of last month. It is now 13 days.

Shri Mohiuddin: It came in four or five days ago. 101 pilots were employed in 1956-57. The question is how this could come about. Obviously pilots could come only from the existing pool of pilots. The existing pool of B licence pilots consists of

[Shri Mohiuddin]

pilots employed by private operators, flying clubs, tea estates and other private owners of aircraft. Due to the fact that a large number was employed by IAC in 1956-57, much larger than the number of licences issued, a gap was created in the employment situation. That is how in 1956-57, as I stated before, there was an acute shortage and on account of the existing acute shortage in 1956-57, there was demand from every quarter for greater number of trainees to be admitted to the CATC at Allahabad. That is one explanation I could give at this moment.

As regards the numbers that were taken in 1957 and 1958 for training purposes, the number of licences issued went up to 72 in 1959. Otherwise, in 1958 it was 19 and in 1960, it was 27. This increased number of 72, as I have just stated, was due to the fact that on account of the very heavy employment of 101 pilots by the IAC, a larger number of trainees went in for the B licence at either CATC or in the flying clubs. That was one explanation, which I think should satisfy Shri Braj Raj Singh, why 118 licences were issued in 1958, 1959 and 1960 while only 26 pilots were employed by the IAC. I must admit I have not got the information as to where the rest of the pilots were employed.

In 1960, the Director-General of Civil Aviation wrote a letter to an organisation called the Unemployed Pilots' Association—it is not a well-organised or recognised body—because he wanted to get the information.

Shri S. M. Banerjee: Our information was that a letter was written to them, but no understanding was given to them whether they want to remain in IAC or not. I have talked to some pilots in Lucknow and Kanpur.

Shri Mohiuddin: In 1960, the Director-General of Civil Aviation again wrote to 73 pilots. This number 73 comes from the CATC

employees of 1957, 1958 and 1959, not all B licence pilots. Letters were sent to 73 pilots, out of which replies were received from 51 only. This is about the middle of 1960. The figures that emerge from their replies are out of 51, 38 replied that they were unemployed. Of course they are not very complete figures.

Shri Braj Raj Singh: They are not at all complete.

Shri Mohiuddin: I am admitting that they are not complete. They are not very reliable either. The Director-General has again written, as I stated in my reply yesterday, but we have not received replies from them unemployed pilots so far. I hope we will receive the replies and we will be able to analyse those figures more completely. But what I am afraid is that all the pilots may not reply as was the experience in 1960.

Shri Braj Raj Singh: Are you sure that all have received the letter?

Shri Mohiuddin: We can send letters only to the addresses that we have got.

Shri Nath Pai: Do you not have a record of the people?

Shri Mohiuddin: We have got a record of the people either from the Flying Club or from the CATC. It is only to those addresses that we can send the letters.

Shri S. M. Banerjee: Sir, the Estimates Committee has said:

"The Committee regret that a complete record of unemployed and trained pilots is not apparently maintained."

Mr. Speaker: He says that with the best of their knowledge they have only two sources from which they can get the addresses. Unless those unemployed pilots from time to time write to the office giving their addresses how are these people to

know? To the best of their ability they have prepared a list; beyond that what can they do?

Shri Braj Raj Singh: I can help them.

Shri Mohiuddin: I shall be obliged if the hon. Member gives the exact addresses of the unemployed pilots. Then I can write to them.

Shri Braj Raj Singh: The exact number I can give him presently.

Mr. Speaker: Order, order. There is no purpose in interrupting like this. The hon. Minister has placed all his cards on the Table. He says this is all the information that he has got. If hon. Members have got the addresses they can pass them on to the Minister. It is not good if you merely give the numbers.

Shri Mohiuddin: As I mentioned yesterday also in my reply to the debate, I shall be obliged if hon. Members help us in getting the correct addresses about the unemployed pilots. (*Interruption*).

Mr. Speaker: Order, order. I am really surprised. If the unemployed pilots are absolutely indifferent what is the use of buttressing them like this? They are also educated men. They are watching the proceedings of the House, the Estimates Committee and so on. Let them write to the office giving their addresses. Then we can ask the Government why they have not employed those persons.

Shri Mohiuddin: Then, Sir, some hon. Members asked for some information. The licences have to be renewed every six months, and that rule has to be observed. The pilots are allowed to fly for renewal of licences at a concessional rate of Rs. 10 per hour. Normally ten hours flying is sufficient for renewal of licences.

Shri Nath Pai: Will an unemployed have so much money?

Mr. Speaker: Rs. 10 × 10 सखसु
Rs. 100. After having spent Rs. 40,000 or Rs. 50,000, can't they spend another Rs. 100?

Shri Nath Pai: And remain unemployed for years?

Mr. Speaker: It only amounts to throwing away money on people who are indifferent.

Shri Nath Pai: No, no; they have made many requests.

Shri S. M. Banerjee: We shall ask them to write to you.

Mr. Speaker: I have no objection. I will pass them on to the Minister.

Shri Mohiuddin: I shall deal with one more minor point. The hon. Member asked why the DGCA or the IAC did not appreciate the fact that bigger and faster aircraft were coming and the position of the pilots will perhaps be affected. That is true. The position of the pilots has been affected in many countries. Even in America it has happened—I have seen the reports—and it has resulted in a large number of unemployed pilots. Here, in this case, I may mention, originally when orders were placed for Viscounts we had also some Sky-masters which also carry 44 passengers—of course, they are not so fast as the Viscounts. So, on account of the fleet position at that moment it was not very clear as to how the purchase of Viscounts, which are faster and bigger, will affect the situation with regard to the number of pilots. I admit, we should have foreseen. But, unfortunately, this situation has arisen in many countries, and we could not foresee at that moment. The facts available with us at that moment could not lead us to foresee unemployment.

Shri Nath Pai: The fact that heavier aircrafts have been introduced by the IAC does not make a material or sub-

[Shri Nath Pai]

stantial difference to the requirements of pilots. This is quite a different reply. There is the finding of the Estimates Committee on page 9.

Shri S. M. Banerjee: Did they discuss anything with the Defence Ministry on this subject?

Shri Mohluddin: We will try our best to get some pilots taken by them. The hon. Member asks: why not

compel them? How can we compel them?

Shri Braj Raj Singh: After all, it is the same Government.

Mr. Speaker: This discussion is over.

18.36 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, April 10, 1961|Chaitra 20, 1883 (Saka).
