

# Profesjonalizacja zawodu pilota wycieczek

Dorota Kozłowska

Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego i Turystyki w Supraślu

## Kształtowanie się profesji do lat siedemdziesiątych XX wieku

O ukształtowaniu się zawodu możemy mówić, jeżeli uda się wyodrębnić specyficzne czynności, funkcje i kompetencje, opisać proces kształcenia i doskonalenia, kryteria naboru i selekcji, oraz ewentualne poziomy mistrzostwa zawodowego. Wymienione czynniki składają się tym samym na profesjonalizację jako proces становienia zawodu<sup>1</sup>.

Kształcenie pilotów od chwili zapotrzebowania na pełnienie takiej funkcji, poprzez wydawanie pierwszych uprawnień aż po dzień dzisiejszy, ulegało licznym przeobrażeniom i modyfikacjom, wynikającym z rosnących wymagań klientów, złożoności programów turystycznych, zwiększenia szybkości przemieszczania, przepływu informacji itp. Do warunkowań należy poszukiwanie i konkurowanie w dostarczaniu klientom nowych wartości po jak najniższych cenach. Wyjazdy turystyczne wiązały się z pozyskiwaniem wiedzy, umiejętności - ogólnie kompetencji. Zmiany w procesie przygotowania i szkolenia pilotów dotyczyły ilości godzin zajęć praktycznych, teoretycznych, jak i zakresu treści programowych. Brak wiedzy na temat metod kształtowania programów szkolenia pilotów pozwala domniemywać, iż powstawały one metodą kolejnych przybliżeń, czyli - prób i błędów. Niewątpliwie wiele z tych rozwiązań posiadało znaczne walory praktyczne także w warunkach dzisiejszych.

W charakterystyce systemu szkolenia, projektowania i doskonalenia pomocnym była analiza procesu kształtowania się profesji pilota w ujęciu historycznym. Można zakładać, iż w wyniku analizy możliwe będzie określenie charakterystyki badanej profesji, trendów, uwarunkowań lub sformułowanie wyjaśnień i wskazówek w zakresie doskonalenia systemów oraz programów kształcenia pilotów.

Poznawanie procesu kształtowania się profesji pilota wycieczek możliwe jest m.in. na podstawie analiz zmian treści programowych, czasu, formy i sposobu kształcenia, kryteriów doboru kandydatów oraz przepisów prawnych regulujących obowiązki pracy pilota w ujęciu historycznym.

Profesjonalizacja zawodu pilota to długotrwały proces z licznymi zachodzącymi zmianami. Wnikliwy opis warunkował podział artykułu na dwie części:

- I - od lat 30-tych do połowy lat 70-tych,
- II - od lat 70-tych do stanu obecnego.

Systemy kształcenia pilotów ulegały ciągłym modyfikacjom. Uzasadniał to niewielki ruch wycieczkowy, oraz brak regulacji prawnych. Pierwotnie funkcje i zadania pilota spełniał kierownik wycieczki realizując je poza obowiązkami w miejscu pracy. Nazwa kierownik wycieczki wywodziła się

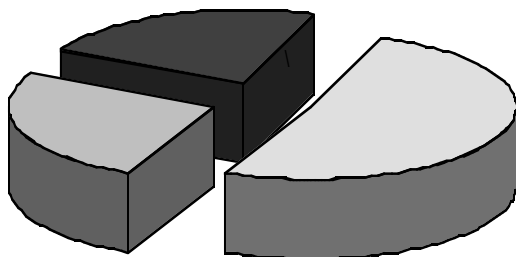
z faktu, iż funkcję tą pełnili pracownicy działów biur podróży, kierownicy działów socjalnych zakładów pracy organizujących wycieczki dla swoich pracowników, a także kierownicy i nauczyciele szkół organizujących wycieczki dla własnych uczniów. Zapożyczona nazwa „pilot” pozwalała poprzez analogię porównywać przyszłą profesję pilota wycieczki z funkcjami i fazami kierownika - organizatora, menedżera - logistyka. Na podstawie postrzeganego podobieństwa pomiędzy profesją pilota, kierownika systemów produkcyjnych i edukacyjnych można stwierdzić, iż tym samym występuje możliwość wykorzystania dorobku nauk o zarządzaniu i kierowaniu do charakterystyki wybranych obszarów działalności pilota wycieczek.

Od 1923 roku do okresu II Wojny Światowej **jednostką kształcąca** kierowników wycieczek w zakresie obsługi ruchu turystycznego był Orbis<sup>2</sup>. Po wojnie, w ramach funkcji pomocniczej Orbis dodatkowo wypełniał rolę jednostki szkolącej pilotów. W roku 1957 zorganizowano I konferencję poświęconą roli pilota oraz doskonaleniu jego funkcji. Konferencje odbywały się rokrocznie. W roku 1964 ze względu na wzrastający ruch turystów zauważono potrzebę eskalacji kadr bezpośrednio obsługujących grupy turystów /w okresie 1957-64 liczba turystów przyjeżdżających wzrosła 10-krotnie, wyjeżdżających 5-krotnie, liczba pilotów 4,5-krotnie<sup>3</sup>.

W celu kształcenia adeptów, w 1964 powstało Centralne Zaoczne Studium dla pilotów przy Polskim Towarzystwie Ekonomicznym. Działalność PTE, jako jednostki w zakresie kształcenia i egzaminowania wspomniano także w innych opracowaniach<sup>4</sup>. Od lat sześćdziesiątych XX w. kompetencje kształcenia zostały przejęte i utrzymane w gestii PTE. W 1973 r. odbył się IX Turnus Studium dla pilotów.

Demokratyzacja działalności stowarzyszeń sportowo turystycznych zaowocowała wzmocnionym rozwojem ruchu turystycznego i wzrostem trudności w obsłudze logistycznej grup wycieczkowych. Procesy dotychczas przewidywalne w warunkach kontrolowanych i stabilnych przez kierowników wycieczek, w obliczu „tłoku” na nieprzygotowanych trasach, stawały się nieprzewidywalne w warunkach burzliwych. Jak wykazują analogie, w sytuacjach warunków zmiennych, dla realizacji zadań zatrudniano pilotów np. portowych, drogowych, rzecznych czy też lotniczych odznaczających się specyficznymi zdolnościami, gwarantującymi przeprowadzenie przez trudne i niebezpieczne miejsca, w sytuacjach trudnych i zmiennych. Szkolenie tych profesji także nastęrczało poważne trudności.

Kształtowanie się zawodu pilota wycieczek odznaczało się złożonym, trudnym i długotrwałym procesem. Profesja ta formułowała się na przestrzeni blisko pięćdziesięciu lat. Pierwotnie przedsiębiorstwo o charakterze międzynarodowym kształciło pilotów, następnie przy zwiększającym się ruchu tu-



Ryc. 1. Zależność liczby pilotów w stosunku do liczby turystów w latach 1957 - 1964.

*Źródło: opracowanie własne na podstawie Skrudlik C., 1977, Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap.*

rystów powstała odrębna jednostka kształcąca przy PTE.

Istotne zmiany zaszły w zakresie **kryteriów kwalifikacji** - naboru kandydatów na pilotów wycieczek. W latach 1938 - 1957 właściwie kształceniem byli objęci wyłącznie pracownicy biur podróży. Z uwagi na ograniczone możliwości czasowe i zwiększający się ruch turystyczny, w roku 1958 zapadła decyzja o naborze kandydatów „zewnątrz”, wywodzących się spoza kręgu etatowych pracowników biur. Znajomość języków obcych stała się osnową wobec kandydatów na szkolenie. Rok doświadczeń zaowocował przyjęciem poszerzonych kryteriów wobec adeptów. W 1960 r. główny nacisk położono na szkolenie kadry spoza biura podróży. W tym celu zmodyfikowano kryteria doboru. Zapisano je następująco: ukończone 21 lat, wykształcenie średnie/wyższe, właściwa postawa moralno - polityczna, zadowolająca sprawność fizyczna gwarantująca pokonanie trudów wycieczki, odpowiednia prezencja, umiejętność kierowania grupą. Powyższe rozwiązanie można nazwać doбором poprzez przekaz doświadczenia w warunkach realnego procesu lub też doбором poprzez przykład własny, a nawet „terminowanie”.

W roku 1961 szkoleniem objęto tylko kandydatów spoza biur podróży. W 1962r. wprowadzono ponownie zmiany kryteriów doboru, które przetrwały dwa lata. Dotyczyły one już zdobytych kwalifikacji przed przystąpieniem do szkolenia i określiły: wysoki poziom wiedzy ogólnej, wysoki poziom kultury osobistej, odpowiednia prezencja, znajomość j. obcych pozwalająca na swobodne i poprawne prowadzenie rozmów. W roku 1964 dokonano kolejnych zmian. Uprawnienia otrzymywały osoby, które ukończyły 18 lat, zdały wymagane egzaminy, odbyły obowiązkową praktykę, czyli /obsługa min. 2 wycieczek przyjazdowych i 1 wyjazdowej/. W 1973 r. wstępna kwalifikacja przystępujących do szkolenia odbywała się w biurach turystycznych. Sprecyzowano wymogi: ukończone 20 lat, ale nieprzekroczone 55, /przy czym, kandydaci współpracujący z Almaturom i Juventurom mogli mieć ukończone 18 lat/. Pierwszy raz określono ograniczenie wieku, zapewne wnioskując, że minimalny świadczył o odpowiedzialności, a maksymalny /55 rok życia/, dotyczył stanu zdrowia kandydata lub możliwości psychofizycznych przekwali-

fikowania się. Wymagano wykształcenia wyższego/średniego, znajomości jednego języka obcego, dobrego stanu zdrowia, wykazania się odpowiednią sprawnością fizyczną i psychiczną (brak wad, ułomności).

Kryteria doboru ulegały znacznym modyfikacjom. Wymagania uczestników zwiększały się, a za tym podwyższano kryteria doboru kandydatów na szkolenie. Główna zmiana dotyczyła naboru adeptów spoza branży turystycznej, których więzi z nią były niejednokrotnie znikome. Dobór „z zewnątrz” wpłynął na odciążenie pracowników etatowych. Sprecyzowanie ograniczeń wieku, wykształcenia i znajomości języków obcych znacznie podniosło poziom wyznaczonych na szkolenie osób, ich przydatności do zawodu, a zatem i podniesienie jakości wykonywanej pracy.

Czasookres szkolenia na przestrzeni lat ulegał diametralnym przeobrażeniom. Do roku 1937 trudno sprecyzować czas kursu. Pierwsza wzmianka w roku 1938 wyjaśniła, że pilotów szkolono w trakcie cyklu 7-dniowego. Z materiałów źródłowych wynika, że w latach 1957 - 1959 szkolenie trwało 4 dni. Nabór osób spoza biur podróży wydłużył kurs o jeden dzień - w latach 1960-1963 szkolenie trwało 5 dni. W 1964 nauczanie, w porozumieniu z Orbisem, przejęło PTE, co znacznie wydłużyło cykl kursu - pierwszy podzielono na dwa etapy. Etap nr 1 - XI.1964r. - VI.1965r. + etap nr 2 - XI.1965r. - VI.1966r. Cykl pracy studium uregulowano po w/w kursie. Od roku 1967, po lata siedemdziesiąte, czasookres kształcenia zamykał się w jednym roku kalendarzowym. Łączna ilość godzin trudna jest do ustalenia. Lata siedemdziesiąte stały się rocznym cyklem kształcenia zaocznego<sup>5</sup>.

Szeroka rozbieżność w czasie kształcenia była efektywnym zjawiskiem. Od kilkudniowego, szkolenia wydłużono do cyklu rocznego. Związek między doбором kandydatów i czasookresem kursu był ścisły i adekwatny do zachodzących zmian. Regulacja czasu nauczania miała stanowić meritum w ukształtowaniu pilota na wysokim poziomie.

**Tematyka prowadzonych zajęć** ulegała ciągłym modyfikacjom. Do roku 1938 trudno sprecyzować problematykę szkolenia. Bliższe informacje o treściach pojawiły się w 1957r. Tematyka dotyczyła organizacji, techniki obsługi wycieczek w oparciu o nabyte doświadczenia. W rok później wprowadzono tematykę społeczno - polityczną, geografii Europy, rozliczenia finansowo - dewizowe. Rozszerzenie treści dyktowane było naborem kandydatów „z zewnątrz”. W roku 1959 zwiększono zakres metodyki prowadzenia grup. Często występujące trudności i ich przezwyciężanie znalazły odbicie w treściach kształcenia. W latach 1959 - 1960 treści uzupełniano tematyką paszportowo - dewizową oraz techniką i sposobami prowadzenia wycieczek. W roku 1962 zaproponowano program, który po części zbliżony był do obowiązującego aktualnie. Cykl szkolenia podzielono na dwa etapy: I - trzy bloki zagadnień teoretycznych, II - część praktyczna. Główne zagadnienia dotyczyły geografii turystycznej Polski, informacji o najważniejszych szlakach turystycznych, a także o znajdujących się na nich zabytkach kulturowych i historycznych. Kolejnymi blokami były: rola, zadania i postawa kierownika wycieczki, metodyka kierowania grupą, przygotowanie, organizacja, realizacja wycieczki turystycznej. Trzeci blok obejmował wiadomości społeczno - polityczne,

podstawowe przepisy paszportowe, celne i dewizowe. Wdrożono II etap szkolenia - praktykę u boku doświadczonego kierownika wycieczki. W roku 1963 pierwszy raz podano konstytutywne przykłady przewycięzania nieprzewidzianych trudności organizacyjnych. Program, oparty o metodę prób i błędów stanowił rudymet szkoleń lat kolejnych.

Lata siedemdziesiąte obfitowały w zwiększoną ilość oraz różnorodność form turystyki, od wycieczek krajoznawczych, poprzez okolicznościowe (wczasy świąteczne, Dzień Kobiet itp.), specjalistyczne, lecznicze i wypoczynkowe. Zwiększająca się ilość i rozbudowany wachlarz imprez zmuszał pilotów do elastycznego działania w trakcie diametralnie różnych potrzeb turystów. Brak odpowiedniego przygotowania teoretycznego jak i praktycznego, zmienność rodzajów imprez w krótkim czasie, skutkowały obniżeniem jakości pracy pilota. Szkolnictwo wyższe zainteresowało się programami i przygotowaniem kadr do bezpośredniej obsługi turystów. W trakcie Sesji Naukowej z 1976 r. zaznaczono, że resort zajmuje się tym w sposób eksperymentalny, co ma swoje odbicie w jakości świadczonych usług. Wyłoniono kwestie, iż „istnieje powszechna akceptacja tezy, że jakość kadr jest wąskim gardłem na drodze do wyższej jakości kadr działań i efektów turystyki w Polsce i że teza ta dotyczy wszystkich grup zawodowych zatrudnionych w turystyce i obsługujących rosnące rzesze turystów w sposób bezpośredni lub pośredni”<sup>6</sup>.

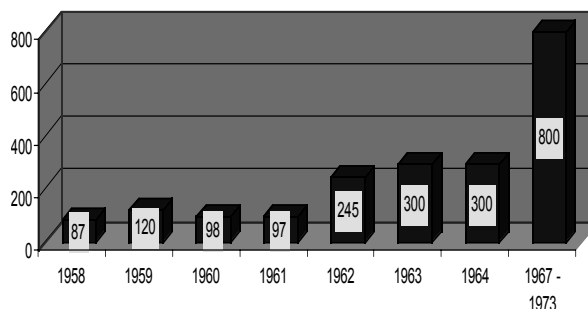
Autopsja powodowała modyfikację treści poszczególnych bloków. Szczególnie istotną stała się tematyka sytuacji trudnych i niepewnych, często spotykanych w specyfice tego zawodu. Ważną decyzją było wprowadzenie praktycznej części kształcenia, która pozwoliła prześledzić umiejętności nabyte w trakcie szkolenia i wyeliminować błędy.

Forma egzaminu właściwie do końca lat pięćdziesiątych dokładnie nie została określona. W roku 1958 wyłoniono komisję weryfikującą osoby pełniące dotąd funkcję pilota i kandydatów na pilotów. Pierwszy raz zastosowano praktykę u boku doświadczonego praktyka, trwającą 2 tygodnie w roku 1961. W roku 1973 zmieniono formę egzaminu. Polegał na odbyciu przeszkolenia, a następnie na przystąpieniu do egzaminu, lub zgodzie na przystąpienie do egzaminu eksternistycznego wraz z odbyciem praktyki, tzn. obsługi 2 wycieczek przyjeżdżających do Polski.

Egzamin zdany przed Komisją państwową powołaną z GKFiT, Orbisu i PTE stanowił podstawę do otrzymania uprawnień pilota wycieczek.

Forma egzaminu ulegała modyfikacji. Analogicznie do zmian programowych rozszerzono treści egzaminu. Część praktyczna stanowiła integralny element głównego ogniw teoretycznego. Powołanie do życia Komisji Egzaminacyjnej miało charakter krajowy.

Dane dotyczące **ilości przeszkolonych osób** nie były spreycyzowane do roku 1957. Właściwie, w roku 1958 wyraźnie zanotowano przeszkolonych 87 osób spoza biura. Wraz ze wzrostem zainteresowania wycieczkami, w latach kolejnych równocześnie rosło zainteresowanie nowym zawodem. Ilość kształconych pilotów nie była współmierna z rosnącą rzeszą turystów. Zauważalny stał się wzrost przygotowanych do zawodu pilota wycieczek w roku 1959. Kolejne lata kształtowały się podobnie. Rok 1964 stanowił przełom w liczbie przy-



Ryc. 2. Ilość przeszkolonych pilotów w latach 1958-1973.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Skrudlik C., 1977, *Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap.*

gotowujących się do pełnienia funkcji pilota.

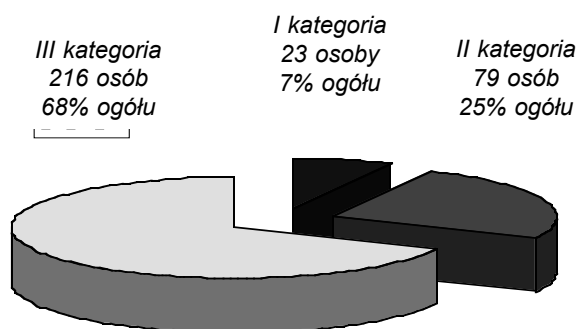
Ponad 300 osób kształcono w trakcie 5 edycji kursów, a Orbis skierował ponad 600 pilotów do Studium utworzonym przy PTE. Po dwóch latach działania Komisji zweryfikowano ponad 2500 osób. Dane z roku 1973 świadczą, iż od około 7 lat /1967 - 1973/, szkoleniem objęto około 600 - 800 kandydatów rocznie na terenie kraju.

Do chwili utworzenia Studium Pilotów, rocznie kształcono w granicach stu osób. Powołanie rocznej szkoły związane było z zapotrzebowaniem na profesjonalnie wyszkolonych pilotów. Po utworzeniu szkoły pilotów zanotowano natychmiastowy wzrost liczby przygotowanych do profesji.

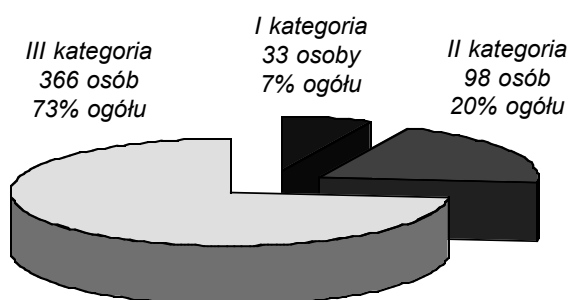
Przy zachodzących zmianach tematycznych **dokształcanie pilotów** na przestrzeni lat nie było silną stroną organizatorów szkoleń. Od chwili ukończenia kursu nie proponowano pilotom cyklicznego dokształcania, co w efekcie tworzyło bariery w pokonywaniu przemian cywilizacyjnych w zmieniającym się świecie i rozumieniu potrzeb turystów. Tworzenie stowarzyszeń możliwe było w oparciu o ustawę z roku 1932<sup>7</sup>, jednak dopiero rok 1962 zmienił sytuację wiążącą się z dokształcaniem pilotów. Do życia zostały powołane Kluby Pilota. Zadaniem ich było dokształcanie, organizowanie spotkań informacyjnych i dyskusyjnych na ważne, interesujące tą grupę zawodową tematy. Szczególnie ważne było doskonalenie umiejętności pilotów czasowo, okresowo współpracujących z grupami turystów, co w efekcie doprowadziło w roku 1964 do zorganizowania dodatkowego kursu dokształcającego pilotom dorywczo współpracującym z Orbisem.

Nie istniała ciągłość kształcenia od chwili ukończenia szkolenia, nie istniała też placówka zrzeszająca omawianą grupę zawodową. Kluby Pilotów powstały w późniejszym okresie. Celem takiego stowarzyszenia było przekazywanie najnowszych informacji, dokształcanie i wymiana doświadczeniami.

**Podział na kategorie.** Podział na kategorie, klasy obowiązywał w zawodzie przewodnika turystycznego. Zapewne także kierując się tymi doświadczeniami, jak i jakością wykonywanej pracy pilotów podjęto decyzję o wyodrębnieniu pilotów o najwyższych kwalifikacjach zawodowych, poprzez uśrednione, aż po najniższe. Przy czym, kwalifikacje zapisywano w legitymacjach. Podział taki wiązał się nie tylko z większym zakresem wiedzy, podwyższoną trudnością powierzonych zadań przez organizatora, ale ciągnął także za sobą korzyści finansowe.



Ryc. 3. Procentowa ilość pilotów w Polsce z kategoriami I, II i III w roku 1960.



Ryc. 4. Procentowa ilość pilotów w Polsce z kategoriami I, II i III w roku 1962.

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie Skrudlik C., 1977, *Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap.*

Do roku 1957 nie istniały podziały na kategorie, natomiast w 1958 roku pierwszy raz pojawił się podział na: I, IIA, IIB i III; po czym w 1961 kategorie zminimalizowano do trzech, które to zmodyfikowano w 1964 roku.

Początek lat siedemdziesiątych wniósł ponowne zmiany. Wzmożony ruch turystów, zwiększająca się różnorodność form turystyki, podwyższone oczekiwania turystów w określonych przedziałach wiekowych odzwierciedlone zostały w kolejnych podziałach ustawowych w roku 1973 na grupy i kategorie pilotów. Pierwszą z grup byli piloci wycieczek młodzieżowych /organizowanych przez Almatu i Juventur/, natomiast drugą - piloci wycieczek zagranicznych podzieleni według następujących, w kolejności od najniższych do najwyższych /IV,III,II,I/ kategorii, które przyznawała Główna Komisja Egzaminacyjna na podstawie odrębności systemów szkolenia /Almatu, Juventur/: grupa - uprawnienia pilota młodzieżowego - wnioski przedkładane przez biura zagranicznej turystyki młodzieży.

#### **Kategorie:**

- IV - świadectwo ukończenia Studium dla pilotów i odbyta praktyka.
- III - 50 dni przepracowanych przy obsłudze wycieczek zagranicznych od chwili uzyskania IV kategorii w okresie nie dłuższym niż 3 lata, uzyskanie jednej specjalizacji

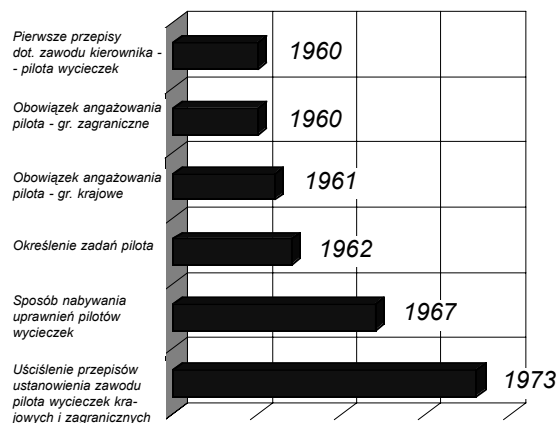
- i złożenie egzaminu przed komisją biura podróży,
- II - przepracowanie 100 dni przy obsłudze wycieczek zagranicznych od chwili uzyskania kategorii III, w okresie nie dłuższym niż 5 lat, uzyskanie dwóch specjalizacji i złożenie egzaminu przed komisją biura podróży,
- I - znajomość 2 języków obcych, przepracowanie 150 dni przy obsłudze wycieczek zagranicznych od chwili uzyskania II kategorii, w okresie nie dłuższym niż 5 lat oraz złożenie egzaminu przed Główną Komisją Egzaminacyjną.

Istotną zaistniałą zmianą stał się podział na odpowiednie kategorie całego szeregu przeszkolonych pilotów, który nastąpił dopiero pod koniec lat pięćdziesiątych. Celem gradacji było wyodrębnienie pilotów, których kompetencje stawiano na najwyższym poziomie. Na przestrzeni lat kształtował się także podział na grupy i kategorie, co określało wiedzę i praktykę w zawodzie. Uzyskanie wyższej kategorii wymagało od pilota lat praktyki, znajomości języków obcych i podwyższenia wiedzy z różnych dziedzin. Dzięki takim uwarunkowaniom, organizatorzy mieli ułatwioną pracę. Dobór pilota do grupy turystycznej stał się łatwiejszy.

Ilość osób z wyodrębnionymi kategoriami trudno określić w poszczególnych latach, ale kategorie wyodrębnione ilościowo w roku 1960 wyraźnie określały jakość świadczonych usług (rycina 3). W dwa lata później można uznać, że sytuacja nie uległa poprawie biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na pilotów i wzrastającą liczbę turystów.

Na przykładzie dwóch lat można konstatować, że zainteresowanie zawodem wzrastało, przy czym porównując od najwyższych do najniższych kategorii - podnoszenie kwalifikacji pozostawało na tym samym poziomie, a nawet malało. W kolejnych latach liczba osób z określonymi kategoriami trudna była do ustalenia.

**Akty prawne.** Turystyka w okresie przedwojennym, jak i powojennym pozostawała pod opieką Rady Turystycznej przy Ministerstwie Komunikacji. W powyższym okresie nie istniały przepisy regulujące działalność kierowników wycieczek. Normalizowanie przepisów uściślających zawód pilota miało miejsce dopiero w roku 1960. Utworzenie Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki<sup>8</sup> znormalizowało przepisy prawne dotyczące pilotażu i przewodnictwa. Zarządzenie<sup>9</sup> dotyczące obowiązku angażowania pilota do wycieczek krajowych pojawiło się w roku 1960. Dlatego zapewne wzrosło zapotrzebowanie na kształcenie w/w kadry. Rok później wydano kolejne zarządzenie<sup>10</sup> dotyczące obowiązku angażowania pilota do wycieczek zagranicznych przybywających na teren Polski. Natomiast rok 1962 wprowadził zarządzenie<sup>11</sup> GKkFiT, w którym określono wymagania stawiane pilotom. Zadania skierowano na zapewnienie uczestnikom wszystkich przewidzianych programowo usług, prócz przewodnickich. W ramach prac badawczych przedstawiono określone kwalifikacje do zawodu, gdzie po raz pierwszy użyto słowa kompetencja pilota<sup>12</sup>. Zgodnie z tym zarządzeniem przeprowadzono weryfikację uprawnień nabytych inną drogą i połączono je z przedziałem kategorii, które dały możliwość organizatorom dopasowania i doboru kompetencji pilotów do poszczególnych grup turystów. Tylko osoby, których kwalifikacje zostały zwerifikowane mogły prowadzić wycieczkę. Uregulowany tryb



Ryc. 5. Akty prawne normalizujące profesjonalizację zawodu w poszczególnych latach.

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie Skrudlik C., 1977, *Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap.*

szkolenia określił zadania kierownika wycieczek krajowych. Rok 1964 przyniósł kolejne zmiany. Obowiązujące przepisy uzupełniono zarządzeniem wydanym przez GKKFiT /dotyczącym utrzymania dotychczasowych uprawnień, które uzależnione były od uzupełnienia kwalifikacji/.

W trzy lata po utworzeniu Studium Pilotów przy PTE zastosowano unormowania prawne<sup>13</sup> dotyczące nabywania uprawnień państwowych po przedłożeniu świadectwa ukończenia Studium Ekonomiczno - Organizacyjnego. Określono okres ważności legitymacji pilota. Od tego czasu ważność legitymacji wynosiła dwa lata. Przedłużenie uprawnień następowało na podstawie wniosku biura turystycznego, w którym udzielał się pilot. Natomiast w roku 1973 ukazało się zarządzenie<sup>14</sup> stanowiące uściślenie przepisów wydanych wcześniej i ustanowienie regulaminu pracy pilota będącego załącznikiem do w/w zarządzenia.

Kształtowanie się zawodu pilota wycieczek odznaczało się złożonym, trudnym i długotrwałym procesem. Profesja ta formułowała się na przestrzeni blisko pięćdziesięciu lat. Pierwotnie Orbis był jedyną jednostką kształcąca pilotów. Przy zwiększającym się ruchu turystów powstała odrębna jednostka kształcąca osoby nowo powstałej profesji. Kompetencje nauczania zostały przejęte przez Studium Pilotów w latach sześćdziesiątych XX w.

Kryteria doboru, przydatności do pełnienia funkcji pilota ulegały znacznym modyfikacjom. Wymagania uczestników zwiększały się, a za tym podwyższano kryteria doboru kandydatów na szkolenie. Główna zmiana dotyczyła naboru uczestników spoza branży turystycznej, których związki z turystyką były niejednokrotnie znikome. Decyzja dotycząca doboru kandydatów „z zewnątrz” spowodowana była odciążeniem pracowników etatowych i narastającym ruchem grup turystycznych.

Tematyka w początkowym okresie kształcenia pilotów nie była sprecyzowana. Poprzez doświadczenia turystów, jak i pilotów zakres tematyczny kształcenia rozszerzał się. Sukcesywnie dodawane były do bloków tematycznych zagadnie-

nia mogące służyć w późniejszej praktyce. Po latach doświadczeń istotną stała się tematyka sytuacji trudnych i skomplikowanych w specyfice zawodu. Wprowadzenie praktycznej części kształcenia, pozwoliło sprawdzić umiejętności nabyte w trakcie szkolenia i wyeliminować niezrozumiałe dotąd tematy. Zauważono szeroką rozbieżność w czasie kształcenia, począwszy od kilkudniowych szkoleń przechodzących do cyklu rocznego.

Forma egzaminu ulegała przeobrażeniom. Część praktyczna stanowiła integralny element głównej części teoretycznej. Powołanie do życia Komisji Egzaminacyjnej miało charakter krajowy. Trudno dziś dokładnie określić ilość osób, które zgłosiły akces do egzaminu tych, które zdały egzamin. Do chwili utworzenia Studium Pilotów, rocznie kształcono w granicach stu osób. Powołanie rocznej szkoły związane było z zapotrzebowaniem na profesjonalnie wyszkolonych pilotów. Okres ten spowodował zwiększenie zainteresowania zawodem. Z badań wynika, że po utworzeniu szkoły kształciło się około 600 - 800 pilotów rocznie.

Doskonalenie umiejętności stanowiło lukę a nauczaniu. Nie istniała ciągłość kształcenia od chwili ukończenia szkolenia. Stowarzyszenia można było powoływać przed wojną, ale nie istniała placówka zrzeszająca pilotów wycieczek. Kluby Pilotów, powstały dopiero w późniejszym okresie. Celem ich było przekazywanie najnowszych informacji odnoszących się do wykonywania funkcji pilota, doksztalcenie i wymiana doświadczeniami.

Istotną zaistniałą zmianą był podział na odpowiednie kategorie całego szeregu przeszkolonych pilotów. Nastąpił on pod koniec lat pięćdziesiątych. Celem gradacji było wyodrębnienie pilotów, których kompetencje stawiano na najwyższym poziomie. Na przestrzeni lat kształtował się podział na grupy i kategorie, co sprecyzowało wiedzę i praktykę w zawodzie. Uzyskanie wyższej kategorii wymagało od pilota lat pracy, znajomości j. obcych i podwyższenia wiedzy z różnych dziedzin. Dobór pilota do grupy turystycznej stał się prostszy. Na podstawie zebranego materiału można stwierdzić, że piloci o najniższych kwalifikacjach stanowili większość, natomiast najlepiej wykwalifikowani byli przedstawicielami grupy nielicznej.

Akty prawne ukazały się dopiero w latach sześćdziesiątych. Regulowały one kwestie pierwotnie stymulowane konwencjonalnie. Obowiązywały organizatora do angażowania pilota w trakcie wycieczek krajowych i zagranicznych, grupie powyżej dziesięciu osób, objętej wspólnym programem. Określały zadania pilotów, wyznaczały regulamin, regulowały prekluzję uprawnień pilota. Wydawane rozporządzenia narzucały określone kompetencje pilotom i wprowadziły porządek profesjonalizacji zawodu.

### Przypisy

1. Por. profesjonalizacja kadr kierowniczych *Encyklopedia organizacji i zarządzania* (1981) PWE s. 392
2. Polskie Biuro Podróży „Orbis” /powstało w roku 1923 jako spółka prywatna/, od 1934r. po przejęciu przez bank PKO przekształcono je w przedsiębiorstwo państwowe
3. Skrudlik C., *Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych,*

niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap badań. Resortowy problem nr 111, temat 02-03-05, wykonawca poszczególnych zadań badawczych dr Skrudlik Czesława, kierownik zespołu tematycznego doc.dr Pauzewicz Krystyna, kierownik zespołu problemowego doc.dr Pauzewicz Krystyna, Instytut Turystyki, Warszawa, 9.XI.77r s. 8, 1977.

4. w ramach podnoszenia kwalifikacji z języków obcych i zdawania egzaminów powołano Państwową Komisję Egzaminacyjną ZG PTTK i Zarząd „Orbis-u” w Warszawie w porozumieniu z Polskim Towarzystwem Ekonomicznym, źródło - Dudziński Jan Roman, 1986, Monografia koła przewodników PTTK w Białymstoku, rozdział IV, pkt 3c/ Kadra przewodnicząca - podnoszenie kwalifikacji poprzez uzyskiwanie uprawnień w językach obcych, (tabela nr 7, lata uzyskania uprawnień z języków obcych - do roku 1978), praca magisterska, UW Wydział Pedagogiki w Białymstoku, s. 78 - 80

5. J.I. - Oprócz materiałów źródłowych /pracy badawczej zleconej przez Instytut Turystyki/, potwierdza w/w czasookresy kształcenia pilotów pracownik Orbisu w latach 1974-1997, obecnie współwłaściciel prywatnego biura podróży - I.J. - rozmowa przeprowadzona przez autora w dniu 9 grudnia 2005r.

6. Materiały z Ogólnopolskiej Sesji Naukowej, 18-19.12.1976 Poznań, Rola i zadania studenckiego ruchu turystycznego w rozwoju turystyki i wypoczynku w Polsce, wydawca Biuro Podróży i Turystyki Socjalistycznego Związku Studentów Polskich "Almatur", Warszawa 1977, s. 138

7. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27.X.1932r. w sprawie tworzenia stowarzyszeń w Polsce (Dz. U. Nr 94 poz. 808)

8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17.II.1960r. (Dz. U. Nr 10, poz., 65) oraz (Dz. U. Nr 38 poz. 224) w sprawie szczegółowego działania GKKFiT

9. Zarządzenie nr 46 z dnia 4.VII.1960r. - Dz.U. nr 8 poz. 28

10. Zarządzenie nr 82 z dnia 29.IV.1961r. - Dz.U. nr 3 poz. 24

11. Zarządzenie nr 149 a dnia 8.VIII.1962 r. - Dz.U. nr 9 poz. 45

12. Skrudlik C., 1977, Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap. Resortowy problem nr 111, temat 02-03-05, wykonawca poszczególnych zadań badawczych dr Skrudlik Czesława, kierownik zespołu tematycznego doc.dr Pauzewicz Krystyna, kierownik zespołu problemowego doc.dr Pauzewicz Krystyna, Instytut Turystyki w Warszawie, Warszawa, 9.XI.77r.

13. Zarządzenie nr 13 Przewodniczącego GKKFiT z 26.I.1967r. /Dz.U. nr 2 poz.12/

14. Zarządzenie nr 22 Przewodniczącego GKKFiT z dnia 17.IV.1973r. /Dz.U.nr 5, poz.24

## Piśmiennictwo

1. Dudziński J.R., *Monografia koła przewodników PTTK w Białymstoku*, rozdział IV, pkt 3c/ Kadra przewodnicząca - podnoszenie kwalifikacji poprzez uzyskiwanie uprawnień w językach obcych, praca magisterska, UW Wydział Pedagogiki w Białymstoku, 1986.

2. *Encyklopedia organizacji i zarządzania*, PWE, Warszawa, 1981.

3. *Rola i zadania studenckiego ruchu turystycznego w rozwoju turystyki i wypoczynku w Polsce*, 18-19.12.1976,

Poznań, Materiały z Ogólnopolskiej Sesji Naukowej, BPiTSZSP „Almatur”, Warszawa, 1977.

4. Skrudlik C., *Zadania i zakres czynności pilota, a wiadomości, umiejętności i zestaw cech psychofizycznych, niezbędnych do wykonywania tej funkcji - I etap*. Resortowy problem nr 111, temat 02-03-05, wykonawca poszczególnych zadań badawczych dr Skrudlik Czesława, kierownik zespołu tematycznego doc.dr Pauzewicz Krystyna, kierownik zespołu problemowego doc.dr Pauzewicz Krystyna, Instytut Turystyki, Warszawa, 1977.

## Materiały źródłowe:

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27.X.1932r. w sprawie tworzenia stowarzyszeń w Polsce (Dz. U. Nr 94 poz. 808)

2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17.II.1960r. (Dz. U. Nr 10, poz., 65) oraz (Dz. U. Nr 38 poz. 224) w sprawie szczegółowego działania GKKFiT

3. Zarządzenie nr 46 z dnia 4.VII.1960r. - Dz.U. nr 8 poz. 28

4. Zarządzenie nr 82 z dnia 29.IV.1961r. - Dz.U. nr 3 poz. 24

5. Zarządzenie nr 149 a dnia 8.VIII.1962 r. - Dz.U. nr 9 poz. 45

6. Zarządzenie nr 13 Przewodniczącego GKKFiT z 26.I.1967r. /Dz.U. nr 2 poz.12/

7. Zarządzenie nr 22 Przewodniczącego GKKFiT z dnia 17.IV.1973r. /Dz.U.nr 5, poz.24/