



Heima og að heiman

Fjölskyldulíf flugfreyja í innanlands-
og utanlandsflugi

Sif Haukdal Kjartansdóttir

Lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði

Félagsvísindasvið



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Heima og að heiman
***Fjölskyldulíf flugfreyja í innanlands-
og utanlandsflugi***

Sif Haukdal Kjartansdóttir

Lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði
Leiðbeinandi: Dr. Guðbjörg Linda Rafnsdóttir

Félags- og mannvísindadeild
Félagsvísindasvið Háskóla Íslands
Júní 2012

Ritgerð þessi er lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði og er óheimilt að afrita ritgerðina á nokkurn hátt nema með leyfi rétthafa.

© Sif Haukdal Kjartansdóttir 2012

Reykjavík, Ísland 2012

Útdráttur

Markmið verkefnisins var að kanna mismuninn á fjölskyldulífi flugfreyja í innanlands- og utanlandsflugi. Einnig var reynt að komast að því hvernig þær samþætta vinnu og einkalíf. Tekin voru eigindleg viðtöl við tvær flugfreyjur. Í ljós kom að fjölskyldulífið hjá þeim er frekar svipað og virðast þær hafa yfirleitt nægan tíma með fjölskyldum sínum. Þær eru þó mjög þreyttar að loknum vinnudegi. Þær fá ákveðna frídaga í hverjum mánuði og geta þar af leiðandi eytt ágætum tíma með fjölskyldum sínum. Í heildina litið eru þær mjög ánægðar með starfið og hæla vaktavinnunni mikið. Flugfreyjunum þótti starfið að miklu leyti fjölskylduvænt. Vinnuumhverfið sjálft mætti vera betra segja þær, en það kemst upp í vana að vinna við þröngar aðstæður. Vinnutími flugfreyjanna er breytilegur og eru þær því oft mikið fjarverandi. Þær eru mjög ánægðar með félagsskapinn, ferðalögin og þennan lífsstíl sem fylgir vaktavinnu. Flugfreyjurnar eru þó mikið heima jafnt sem að heiman.

Efnisyfirlit

1. INNGANGUR.....	5
2. FRÆÐILEGUR KAFLI.....	6
2.1. Atvinnuþátttaka kvenna.....	6
2.2. Samspil fjölskyldu og atvinnulífs.....	7
2.3. Vaktavinna.....	7
2.4. Flugfreyjustarfið.....	9
3. FRAMKVÆMD RANNSÓKNAR.....	12
3.1. Rannsóknaraðferðir.....	12
3.2. Gagnasöfnun.....	14
3.3. Val á þátttakendum.....	15
3.4. Greining gagna.....	15
4. NIÐURSTÖÐUR.....	16
4.1. Flugfreyjustarfið.....	16
4.1.1. Þetta er svolítið eins og strætó.....	16
4.2. Streita og líðan.....	18
4.2.1. Pressa á að vera á tíma.....	18
4.2.2. Það miðast allt við þetta blessaða flug.....	19
4.3. Vinnuumhverfið.....	21
4.3.1. Skemmtilegri mórall.....	21
4.4. Fullt starf/hlutastarf.....	22
4.4.1. Þú ert aldrei heima.....	22
4.5. Skipulag og tími.....	24
4.5.1. Getur lítið planað sig fram í tímann.....	24
4.6. Fjölskyldan.....	26
4.6.1. Spurning um að vera sveigjanlegur.....	26
4.7. Kostir og ókostir.....	29
4.7.1. Ég er alltaf heima á nóttunni.....	29
4.8. Samantekt.....	31
5. UMRÆÐA OG LOKAORÐ.....	32
6. HEIMILDASKRÁ.....	35

1. INNGANGUR

Flugfreyjustarfið er áhugavert starf og hefur það ávallt heillað mig. Mig hefur alltaf langað til þess að fræðast meira um starfið og komast að því hvernig venjulegir vinnudagar eru hjá flugfreyjum. Þegar það kom að því að velja efni fyrir lokaritgerð í félagsfræði þurfti ég að leggja höfuðið aðeins í bleyti. Að lokum beindist athygli mín að starfi flugfreyja og fjölskyldulífi þeirra. Flugfreyjustarfið er krefjandi starf og þarfnast bæði líkamlegra og andlegra krafta. Oft er litið á flugfreyjur sem ákveðið kyntákn. Starfið sjálf hefur lengi vel verið mjög vinsælt sem til dæmis sumarstarf hjá tvítugum stúlkum. Ég hugsa að það sé mikil fjölskylduábyrgð sem hvíli á flugfreyjum. Það er eflaust erfitt að vera mikið að heiman á mismunandi tímum sólarhrings, en það hlýtur að komast í ákveðinn vana. Flugfreyjurnar þurfa að skipuleggja tíma sinn mjög vel. Markmið verkefnisins er að fá innsýn í fjölskyldulíf flugfreyja í innanlands- og utanlandsflugi og komast að því hvernig þær fara að því að samþætta vinnu og einkalíf. Í verkefninu er ætlunin að skoða hvaða merkingar flugfreyjurnar leggja í líf sitt, fjölskyldu og atvinnu. Mín tilgáta er sú að flugfreyjur í innanlandsflugi hafi meiri tíma til þess að sinna fjölskyldu sinni heldur en þær í utanlandsflugi. Markmiðið var að skoða flugfreyjustarfið, vinnuumhverfið og fjölskyldulífið. Ég hugsa að flugfreyjurnar séu í þessu starfi vegna vinnutímans og ánægju. Þar sem flugfreyjustarfið er vaktavinnustarf var mjög áhugavert að kanna hvernig þær ná að samþætta fjölskyldulífið og vinnu. Það hefur ekki mikið verið fjallað um fjölskyldulíf flugfreyja í innanlands- og utanlandsflugi hérlandis, þannig að ég tel verkefnið mitt vera góð viðbót við þær rannsóknir sem hafa verið gerðar varðandi flugfreyjustarfið.

2. FRÆÐILEGUR KAFLI

2.1. Atvinnuþátttaka kvenna

Atvinnuþátttaka segir til um það hve stórt hlutfall fólks á vinnualdri (16-74 ára) er annaðhvort starfandi eða í leit að starfi (Alþýðusamband Íslands, 2008). Þátttakan er svipuð á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðinni. Á fyrsta ársfjórðungi árið 2012 minnkaði atvinnuþátttaka kvenna á höfuðborgarsvæðinu á aldrinum 25 til 54 ára um 1,5% (úr 86,8% í 85,5%) frá því á árinu 2011. Atvinnuþátttaka kvenna lækkaði um 3% á landsbyggðinni (úr 85,5% í 82,5%) (Hagstofa Íslands, 2012). Mikill uppgangur hefur verið á vinnumarkaði kvenna hér á landi. Í kjölfar aukinnar menntunar hafa konur sótt í fjölbreyttari störf á vinnumarkaðnum. Fyrir rúmum tveimur áratugum stunduðu fleiri karlar en konur nám við Háskóla Íslands og þannig hafði það verið frá stofnun hans. Frá og með áttunda áratugnum fjölgaði kvenstúdentum hægt og rólega. Nú er svo komið að konur eru í miklum meirihluta nemanda við skólann (Stúdentaráð, 2008).

Frá því að konur stigu sín fyrstu skref á vinnumarkaðnum hefur vöxturinn verið þónokkuð stöðugur en hægur. Samhliða aukinni atvinnuþátttöku hafa ýmsar breytingar orðið í þjóðfélaginu sem hafa ýtt undir atvinnuþátttöku kvenna. Árið 1969 var Margrét G. Guðnadóttir skipuð prófessor við læknadeild Háskóla Íslands og var þar með fyrst kvenna til að gegna embætti prófessorsá við háskólann (Kvennasögusafn Íslands, 2012). Hlutastörf hafa einnig gert konum auðveldara fyrir að vera á vinnumarkaðnum. Með því að vera í hlutastarfi, hafa konur meiri tíma til þess að verja með fjölskyldu sinni.

Sumir einstaklingar kjósa að vera heima og sinna fjölskyldunni frekar en að vera úti á vinnumarkaðinum og því getur munurinn á atvinnuþátttöku kvenna og karla meðal annars verið fölginn því (Boeri og Ours, 2008). Þegar Freud sagði vinnu og ást vera undistöður mannlegrar hegðunar, gæti hann alveg eins hafa notað orðin vinna og fjölskylda. Það er það tvennt sem samfélög byggja á að mati Gini (1998). Bæði karlar og konur takast á við vaxandi streitu þegar kemur að samþættingu vinnu og fjölskyldu. Konur hafa alltaf verið hluti af vinnuafli og eru vinnandi mæður ekki nýtt fyrirbæri. Konur sem eru í launaðri vinnu verða síður þunglyndar, hafa meira persónulegt gildi og eru mun hamingjusamari heldur en þær sem eru atvinnulausar (Gini, 1998).

„Hvort sem okkur líkar það betur eða verr munum við eyða miklum hluta lífs okkar í vinnunni. Ekki aðeins mun vinnan stýra stórum hluta dagsins heldur oft einnig stjórna því hvar við búum, hvernig við lifum og hvers konar fólk við umgöngumst“ (Riggio, 2009).

2.2. Samspil fjölskyldu og atvinnulífs

Samhæfing einkalífs og vinnu getur verið erfitt og því fylgir oft álag og streita. Rannsóknir hafa sýnt að gott fjölskyldulíf skapist af góðum samverustundum fjölskyldunnar. Samverustundir barna og foreldra eru grundvöllur góðra tengsla þegar kemur fram á unglingsárin (Sigrún Júlíusdóttir, 2001). Sigrún Júlíusdóttir (2001) vill meina að íslenskt fjölskyldufólk verði sífellt aðþrengdara og óánægðara vegna álags og streitu sem fylgi atvinnulífinu. Það leiðir til vanmáttar nútímafólks í foreldrahlutverkinu og aukinnar skilnaðartíðni (Sigrún Júlíusdóttir, 2001). Það eru margir sammála því að álag á íslenskar nútímafjölskyldur sé mikið og mikil togstreita sé á milli heimilis og vinnustaða. Því meiri tíma sem maður eyðir í vinnunni, því minni tíma hefur maður fyrir fjölskylduna (Adkins og Premeaux, 2012). Foreldrar vilja ekki missa af neinu hvað snertir fjölskyldulífið, stunda nám, vera í vinnu og sinna áhugamálum sínum. Forgangsröðun sé mikilvæg og nauðsynlegt sé að þjóðfélagið styðji betur við fjölskylduna, svo fólk geti samræmt einkalíf og starf.

Að mati Brown, McBride, Bost og Shin (2011) er ein hugmynd sú að hlutverk föðurs er ekki eins vel skilgreint og hlutverk móðurinnar. Fjallað er um að móðurhlutverkið sé mjög fastskorðað, þannig að feður geta haft meira val en mæður um hvort þeir skipti sér mikið að uppeldinu. Foreldrar þurfa að reyna að samtvinna vinnunna við fjölskyldulífið til þess að allt gangi upp.

2.3. Vaktavinna

Vaktavinna er skilgreind sem vinna sem skipt er niður samkvæmt fyrirfram ákveðnu fyrirkomulagi þar sem starfsmaður vinnur á mismunandi vöktum á tilteknu tímabili sem mælt er í dögum eða vikum. Starfsmenn sem vinna að næturlagi eiga rétt á heilbrigðismati sér að kostnaðarlausu áður en þeir hefja störf og síðan reglulega á að minnsta kosti þriggja ára fresti. Meginreglan er að starfsmenn skuli fá að minnsta

kosti 11 stunda hvíld á sólarhring. Vinnutímasamningurinn gerir þó ráð fyrir því að við tiltekna aðstæður sé heimilt að stytta daglegan lágmarkshvildartíma við vaktaskipti í allt að átta klukkustundir. Þetta á til dæmis við þegar starfsmaður skiptir af dagvakt yfir á næturvakt og öfugt (Alþýðusamband Íslands, 2012).

Vaktavinna hefur almennt áhrif á heilsu fólks, líðan og svefn þeirra sem hana stunda. Það er þó einstaklingsbundið hversu vel fólk nær að aðlagast vaktavinnu. Vaktavinnu fylgir gríðarlegt álag. Hún er mjög vinsæl meðal fólks en talið er að einn af hverjum fimm hætti í vaktavinnu. Ástæðan er yfirleitt sú að fólk þolir hana ekki. Það sem virðist skipta mestu máli varðandi aðlögun að vaktavinnu er vinnuskipulagið sjálft en aðrir þættir svo sem aldur, kyn, persónuleikaþættir, félagslegar aðstæður og viðhorf til vaktavinnunnar skipta einnig miklu máli. Konur virðast til dæmis eiga erfiðara með að venjast vaktavinnu en karlar. Eldra fólk aðlagast síður vaktavinnu, þeir sem hafa stutta dægursveiflu og kvöldsvæfir eiga oft í erfiðleikum með síbreytilegan vinnutíma. Vaktavinna virðist ekki henta þeim vel sem eru kvíðnir að eðlisfari. Það þarf einnig ákveðinn aga til þess að vinna til dæmis eina vikuna í dagvinnu og þá næstu í næturvinnu (Vísindavefurinn, 2002). Það er því mjög mikilvægt að venja sig á að vera nægilega sofinn fyrir hvern vinnudag því vaktavinnum fylgir gríðarlegt álag.

Það hafa verið gerðar rannsóknir á mismunandi vinnutímum, sérstaklega vaktavinnu. Að mati Martens, Nijhuis, Van Boxtel, og Knottnerus (1999) þá hafa þær leitt í ljós að vaktavinna geti leitt til ákveðinna heilsukvilla sem og félagsleg vandamál. Vaktavinna hefur þó mismunandi áhrif á fólk. Rannsókn þeirra leggur áherslu á afleiðingar vaktavinnu á heilsu og vellíðan starfsmanna. Eitt af aðal vandamálunum við að meta heilsufarsáhrif sem verða vegna breyttra vinnutíma hefur snúist um hversu mikinn tíma fólk hefur til að hvílast miðað við núverandi vinnutíma. Skertur hvíldartími leiðir til dæmis til aukinnar áhættu á hjartasjúkdómum (Martens o.fl., 1999).

Samkvæmt Lowden og Åkerstedt (1999) hafa nokkrir greinarhöfundar bent á að svefn- og vökumynstur er misjafnt hjá flugfreyjum sem fljúga milli tímabelta. Greinin þeirra fjallar um svefntruflanir í tengslum við óreglulegan vinnutíma flugfreyja í löngum millilandaflugum.

Hjá flugfreyjum gilda ákveðnar reglur varðandi vaktavinnu. Í erlendri höfn telst vakttími frá því að flugfreyjan leggur af stað frá hóteli, en lýkur þegar komið er á

hótel, þó eigi fyrr en einni klukkustund eftir landingu. Ekki skal ætla flugfreyju að fljúga tvö millilandaflug samdægurs (Flugfreyjufélag Íslands, 2011). Ekki skal ætla flugfreyjum í millilandaflugi að fljúga eftir að hafa verið leystar frá störfum í heimahöfn fyrr en að lokinni lágmarkshvöld, þar af minnst níu klukkutíma næturhvíldar. Eftir innanlandsflug skulu minnst átta klukkutímar hvíldarinnar vera næturhvíld. Það gilda einnig ákveðnar reglur varðandi það hvenær flugfreyja má vera kölluð aftur til starfa eftir að hafa lokið vakt á tímabilinu 02:30 til 06:00. Þá má hún ekki mæta aftur til vinnu fyrr en klukkan 12:00 næsta dag. Það sama gildir ef um fjögurra lendinga dagsflug er að ræða, þar sem vakttími fer fram yfir 12 klukkustundir. Næturhvíld telst á tímabilinu frá klukkan 21:00 til 09:00. Næturflugið sjálf telst ef hluti vakttíma er frá miðnætti til 06:00. Eftir Ameríkuferðir og næturflug, sem varir 7 og hálfan flugtíma eða lengur, skulu flugfreyjur fá minnst tveggja náttu hvíld í heimahöfn. Fari tveir eða fleiri frí dagar í hönd að lokinni tveggja náttu hvíld má dagurinn að lokinni hvíld einnar nætur teljast frídagur (Flugfreyjufélag Íslands, 2011). Að mati Banks, Avers, Nesthus og Hauck (2011) er lengd hverrar vaktar fyrir sig einn af mörgum þáttum sem stuðla að þreytu flugfreyja. Sum flugfélög hafa sett á takmörkun flugtíma hjá flugfreyjum (Banks o.fl., 2011).

2.4. Flugfreyjustarfið

Flugfreyjustarfið hefur ávallt verið heillandi og krefjandi starf með ákveðinn ævintýrablað. Flugfreyjur hafa starfað á Íslandi síðan árið 1946 eða í 66 ár. Upphaf flugfreyjustarfsins var hins vegar í Bandaríkjunum (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004). Það að þjónusta ferðalanga í farþegarými flugvéla hefur löngum verið það starf sem flugfreyjur og flugþjónar hafa verið kennd við. Starf flugfreyjunnar er fyrst og fremst að gæta öryggis farþega og sinna þeim störfum sem nauðsynleg eru til þess að það fari sem best um farþegana og gera þeim ferðina sem ánægjulegasta. Flugfreyjustarfinu fylgir vinnuálag en það felst aðallega í því að ganga fram og til baka og draga og ýta vögnum eftir þröngum göngum flugvéla og aðstoða farþega ásamt mörgum fleiri verkum (Ng, Sambasivan og Zubaidah 2011). Flugfreyjur eru í stöðugum samskiptum við farþegana og eyða töluverðum tíma með þeim. Flugfélög um allan heim þurfa að kljást við vandamál á borð við slæmt veðurfar, bilanir, seinkanir og margt fleira (Ng o.fl., 2011).

Að loknu hverju flugi fyllir fyrsta flugfreyja út ákveðna ferðaskýrslu um það sem út af kann að hafa borið eða vankanta á tækjum og aðstöðu. Þeirri skýrslu skilar hún svo til yfirflugfreyju. Allt er þetta gert til þess að stuðla að bættri þjónustu við farþega (Flugfreyjufélag Íslands, 2011). Flugfreyjur hafa sumar kvartað yfir því hversu líkamlega erfitt starfið sé (Schaub, Berg, Winter, Ellegast, Glitsch, Ottersbach o.fl., 2007). Starfinu fylgir mikið líkamlegt álag og segja Schaub o.fl. (2007) að þjálfun ákveðinna vöðva gæti dregið úr kvörtunum um líkamlega áreynslu flugfreyjanna.

Það var blaðamaður að nafni Ívar Guðmundsson sem kom með orðið flugfreyja. Það voru ekki allir á eitt sáttir um gildi þess þegar það kom fyrst fram þann 12. september 1946. Hann var sjálfur búinn að stinga upp á orðinu flugþerna og óskaði eftir öðrum tillögum í blaðagrein sinni í Morgunblaðinu sumarið 1946 (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004). Flugfreyjustarfið er draumastarf margra og eru vinsældir starfsins gríðarlega miklar. Bókin *Coffe, tea or me* eftir flugfreyjurnar Trudy Baker og Rachel Jones kom út árið 1967. Hún fjallar á gamansaman hátt um flugið í kringum 1960. Það var í hugum margra glæsilegasti tíminn í fluginu (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004).

Árlega sækja um þúsund manns að jafnaði um starfið. Á síðasta ári sóttu 1.430 manns um starfið hjá Icelandair, en aðeins var ráðið í 50 stöður. Eingöngu var auglýst eftir fólki á aldrinum 21 til 30 ára. Var það gert með það í huga að tryggja fjölbreyttan starfsaldur meðal starfsmanna (Morgunblaðið, 2011). Inntökuskilyrði fyrir flugfreyjunám eru þó misminandi. Hjá sumum flugfélögum þarf viðkomandi að hafa lokið að minnsta kosti tveimur árum í framhaldsskóla, hafa gott vald á ensku og einu norðurlandtungumáli. Lágmarksaldur fyrir flugfreyjustarfið er einnig misjafn, en í flestum tilvikum er hann 20 ár (Flugskóli Íslands, 2012). Þó segir að æskilegt er að umsækendur séu eldri en 23 ára, hafi stúdentspróf eða aðra sambærilega menntun og hafi góð tækni á að minnsta kosti þremur tungumálum (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004). Meirihluti umsækjenda eru háskólamenntaðir og tala margir þeirra þrjú til fimm tungumál. Stór hluti umsækjenda hefur auk þess reynslu úr flugi og ferðaþjónustu. Flugfreyjur eru yfir höfuð mjög ánægðar í starfi. Til að vera í þessu starfi þarf fólk að hafa góða þjónustulund og hafa gaman af því að flækjast um heiminn. Fólk þarf líka að hafa góða aðlögunarhæfni meðal annars vegna tímamismunar og geta treyst á sig sjálf. Flugfreyjur þurfa að sýna jákvætt viðhorf í starfi sínu og halda ró sinni ef erfðar aðstæður bera að garði (Chen og Kao, 2011).

Flugfreyjufélag Íslands var stofnað 30. desember 1954. Stofnendur voru 15 starfandi flugfreyjur hjá Loftleiðum og Flugfélagi Íslands. Tilgangur með stofnun félagsins var að standa vörð um hagsmunamál flugfreyja. Á stofnfundinum voru lög hins nýja félags samþykkt og kosin var stjórn. Fyrstu verkefni stjórnarinnar voru að gera kjarasamninga við flugfélögin en hafður var samningur frá erlendu flugfélagi til hliðsjónar. Jafnframt var stjórninni falið að athuga aðild að Alþýðusambandi Íslands. Þann 7. janúar 1955 undirritaði Flugfreyjufélag Íslands sinn fyrsta kjarasamning. Í fyrstu þótti sjálfsagt að flugfreyjur hættu störfum við 30 ára aldur eða ef þær giftu sig, en það átti síðar eftir að breytast enda sjálfsögð mannréttindi. Það var einnig stofnaður séreignasjóður til þess að gera félagsmönnum kleift að láta af störfum við 63 ára aldur (Flugfreyjufélag Íslands, 2012).

Árið 2004 gaf Flugfreyjufélag Íslands út bókina *Velkomin um borð - Sögur úr fluginu*, í tilefni af 50 ára afmæli félagsins. Bókin er skrifuð um félagsmenn af félagsmönnum sjálfum. Megintilgangur bókarinnar var að skrifa stéttarsögu Flugfreyjufélags Íslands. Í bókinni er að finna fjölda reynslusagna úr lífi flugfreyja og einnig sögu félagsins og stéttar flugfreyja hér á landi (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004). Bókin er einnig myndskreytt með fjölda ljósmynda af flugfreyjum í gegnum tíðina og má þar sjá þær gríðarlegu tískubreytingar sem urðu á síðari helmingi 20. aldarinnar.

Félagið Svölurnar var stofnað árið 1974, en tilgangur þess er í fyrsta lagi að viðhalda kunningsskap og vináttu flugfreyja og í öðru lagi að láta eitthvað gott af sér leiða. Bæði einstaklingar og stofnanir hafa notið góðs af fjáröflun þeirra.

Það hefur lengi vel verið rætt um hlutverk kynjanna í hinum ýmsu stéttum þjóðfélagsins. Enn eru til svokölluð kvenna- og karlastörf og þannig verður það líklega næstu áratugi. Flugþjónar gegna líklega einu dæmigerðasta kvennastarfi sem um getur og þurfa því oft að svara fyrir það. Margir foreldrar ala börnin sín upp í kynhluverkum. Velja handa þeim leikföng sem henta þeirra kyni, og klæða þau stelpurnar í bleik föt og strákana í blá föt. Við sjálf erum sem sagt okkar eina hindrun í því að minnka muninn á milli kynjanna hvað varðar stöðu okkar í þjóðfélaginu (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004).

Flugfreyjur verða sumar óléttar og þurfa þær því að taka sér pásu frá starfinu fyrr en síðar. Að mati Scholten (1976) er í lagi að fljúga á fyrstu vikum meðgöngunnar, en vegna vaxandi ójafnvægis og breytts útlits er flugfreyjum ráðlagt að hætta að fljúga eftir 13 vikur af meðgöngunni. Hér á landi er ekkert skrásett hvað

óléttar flugfreyjur mega fljúga lengi en þó er ráðlagt að flugfreyjur hætti að fljúga í kringum 20. viku af meðgöngu. Það er þó mjög persónubundið. Það er ekki gott að óléttan sjáist mikið á flugfreyjunum, því þá gæti það orðið þannig að farþegarnir væru farnir að aðstoða flugfreyjuna.

Flugfreyjustarfið hefur lengi vel verið draumastarf fjölmargra ungra kvenna en það hefur þó færst í aukana síðasta áratuginn að karlmenn sækjast í að starfa sem flugþjónar (Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson, 2004).

3. FRAMKVÆMD RANNSÓKNAR

Gagnaöflunin í tengslum við þessa B.A. ritgerð hófst í mars 2012. Markmiðið var að fá innsýn í líf flugfreyja með því að taka viðtöl við tvo einstaklinga. Ég ákvað að einblína eingöngu á konur í rannsókninni og voru því einungis flugfreyjur valdar til viðtala. Flugfreyjustarfið hefur lengi vel verið kvennastarf en karlar sækja þó aukið í flugþjónustarfið.

Markmiðið með verkefninu, var að bera saman fjölskyldulífið hjá flugfreyjum í innanlands- og utanlandsflugi. Ætlunin var að athuga hvort freyjurnar sem rætt var við, væru að missa mikið af tíma með börnum sínum og fjölskyldu, afmælisveislum, skólatengdum viðburðum og svo framvegis. Athuga hvernig flugfreyjum tekst að samþætta fjölskyldulífið og vinnuna. Helstu rannsóknarspurningar mínar voru: *Er munur á fjölskyldulífi flugfreyjanna sem rætt var við í innanlands- og utanlandsflugi?* og *Eru þær mikið að heiman?*

3.1. Rannsóknaraðferðir

Markmið með viðtölum er að læra hvað er mikilvægt fyrir viðmælendur og hvaða merkingu viðmælendur leggja í það sem verið er að rannsaka. Einnig að læra hver upplifun viðmælenda er og hvaða sjónarmið hann leggur á lífið og tilveruna. Athuga hvernig viðmælandinn skilgreinir og skilur hlutina í kringum sig. Verið er að skoða sjónarhorn en ekki hinn eina sannleika. Helstu einkenni eigindlegra (*e. qualitative*) rannsókna samkvæmt Esterberg (2002) er að þær einkennast af huglægu mati og túlkun rannsakanda. Eigindlegar rannsóknir eru framkvæmdar með viðtölum og/eða rýnihópum þar sem lítið (*e. micro*) og þröngt sjónarhorn er notað á viðmælandann. Einn helsti tilgangur eigindlegra rannsókna er að dýpka skilning á félagslegum veruleika ákveðinna hópa samfélagsins. Markmið eigindlegra rannsókna er að komast að því hvernig einstaklingar túlka sinn félagslega veruleika og sitt nánasta umhverfi (Esterberg, 2002). Í eigindlegum rannsóknum þarf spyrjandi að hafa hlutlaus framkomu. Þessi rannsóknaraðferð styðst við aðleiðslu (*e. induction*) sem merkir að veruleikinn ræður kenningunni. Fyrst er gögnum safnað og kenningin er síðar mótuð af þeim (Neuman, 2000).

Í fyrsta lagi eiga eigindlegar rannsóknaraðferðir vel við þegar lítið hefur verið skrifað um viðfangsefnið. Í öðru lagi þá henta þær mjög vel þegar við viljum fá dýpri

skilning en megindelegar (*e. quantitative*) rannsóknir veita, sem eru tölfræðilegar upplýsingar um stóra hópa. Við erum að reyna að skilja hvaða merkingu þátttakendur í rannsókninni setja í aðstæður sínar. Í þriðja lagi að þá eiga eigindlegar rannsóknir mjög vel við ef við viljum skoða hlutina í umhverfi einstaklingsins (Neuman, 2000). Max Weber færði okkur hugtakið „*verstehen*“ sem merkir að rannsakandinn reynir að skilja hvaða merkingar fólk setur í aðstæður sínar. Það gerir hann með því að setja sig í spor þeirra sem verið er að rannsaka (Neuman, 2000).

Innan eigindlegra rannsóknaraðferða ríkir ólík hugmyndafræði. Naturalismi er ein algengasta nálgunin í eigindlegum rannsóknaraðferðum. Þar er nálgunin á þann veg að skýra sem best frá sjónarhorni og aðstæðum einstaklingsins sem verið er að rannsaka. Þar er rannsakandinn settur inn í aðstæður viðfangsefnisins, en það getur tekið þó nokkurn tíma að ná hlutlausu sjónarhorni (Esterberg, 2002). Félagsmótunarhyggja (*e. social constructionism*) beinir sjónum okkar að táknbundnum samskiptum, hvernig þegnar samfélagsins hegða sér gagnvart hver öðrum og umhverfinu. Kenningar um táknbundin samskipti eru byggðar á viðbrögðum einstaklinga og hegðun þeirra gagnvart öðrum einstaklingum og umhverfi. Femínískar rannsóknir eru fjölbreyttar, þær eru mis róttækar og aðhyllast mismunandi rannsóknaraðferðum. Þær telja mikilvægt að gefa innsýn í fjölbreytni samfélagsins og markmið þeirra er að varpa ljósi á upplifun kvenna og stöðu þeirra í samfélaginu. Femínískar rannsóknaraðferðir telja einnig að það sé mikilvægt að koma af stað breytingu í samfélaginu til hins betra og bæta stöðu kvenna í samfélaginu og í rannsóknum almennt. Fimmta og síðasta hugmyndafræðin innan eigindlegra aðferða er póstmódernismi. Samkvæmt þeim kenningum er ekki til einn raunveruleiki, en í staðinn er fjöldi mismunandi veruleika og allir jafngildir. Póstmódernistar draga í efa hvort eigindlegir rannsakendur geti náð lifandi reynslu einstaklingsins með því að fara á staðinn og sjá hvaða merkingar hann setur í aðstæður sínar. Ef það er enginn einn hlutlægur veruleiki, þá geta rannsakendur ekki náð raunveruleikanum í rannsóknum (Esterberg, 2002).

Djúp viðtöl (*e. in-depth interviewing*) eða opin viðtöl henta mjög vel þegar rannsakandi vill komast að því hvað fólk hugsar eða hvað því finnst um hlutina. Í viðtölum ákveða rannsakandinn og viðmælandinn sameiginlega stað og tíma fyrir viðtalið (Esterberg, 2002). Rannsakandinn hvetur viðmælandann til að tala og spyrja dýpra út í það sem hann vill vita nánar. Opin viðtöl teljast til eigindlegra rannsóknaraðferða og eru þau oft notuð þegar rannsakendur reyna að öðlast

heildstæða mynd af lífi fólks og skilning á aðstæðum þess. Ekki er stefnt að því að fá viðtæka, tölfræðilega yfirsýn eins og þegar meginlegum rannsóknaraðferðum er beitt, heldur reynt að lýsa aðstæðum, atburðum og viðhorfum eins nákvæmlega og kostur er (Taylor og Bogdan, 1998).

Tekin voru viðtöl við tvær konur og reynt að hafa spurningarnar opnar (sjá viðauka). Í greiningu og úrvinnslu gagna ríkti nafnleynd og algjör trúnaður. Markmiðið var að fá þær til þess að lýsa með sínum eigin orðum reynslu sinni af flugfreyjustarfinu og lýsa þeirra fjölskylduháttum.

3.2. Gagnasöfnun

Gagnasöfnunin fór fram með viðtölum þar sem stuðst var við ákveðinn viðtalsramma sem var útbúinn fyrir viðtölin. Reynt var að hafa viðtalsrammann með opnum spurningum. Í upphafi viðtals lét ég viðmælendur vita hvað ég ætlaði að gera við upplýsingarnar, hét fullum trúnaði og nafnleynd. Ég lét þær einnig vita að ég myndi hljóðrita samtalið. Spurt var um flugfreyjustarfið, menntun, vinnutíma, vinnuumhverfið, fjölskylduhagi, streitu og líðan, skipulag, kosti og galla starfsins. Áhersla var lögð á að leyfa þeim að komu öllu frá sér sem þær ætluðu sér að segja, passa að grípa ekki fram í fyrir þeim, kinka kolli og hafa hæfilega þögn ef þær ætluðu sér að segja frá meiru. Viðtölin voru um 35 og 50 mínútur að lengd. Fyrra viðtalið fór fram á heimili viðmælenda en það seinna heima hjá höfundri ritgerðar.

Fyrra viðtalið fór fram laugardaginn 7. apríl 2012. Ég var komin til viðmælendans klukkan 13:00 og hófst viðtalið sjálft um 13:15. Viðtalið var hljóðritað með samþykki viðmælenda og var það rúmlega 35 mínútur að lengd. Eftir að viðtalinu lauk þá var haldið heim og fljótlega var byrjað að afrita viðtalið og athugasemdir mínar settar inn. Það voru þrjú ríkjandi þemu í gegnum viðtalið: þreyta, skipulag og álag. Það fór mikið fyrir þessum þremur orðum í gegnum allt viðtalið, allt frá byrjun til enda. Í viðtalinu sjálfu talar viðmælendi um hversu ánægð hún sé í vinnunni, allt gangi þetta vel upp en til þess þarfnast mikið skipulag og þessu öllu fylgi álag.

Seinna viðtalið fór fram miðvikudaginn 11. apríl 2012. Viðmælendinn mætti um 12:30 og hófst viðtalið skömmu eftir það. Viðtalið var um 50 mínútur að lengd fyrir utan örlítið spjall fyrir og eftir viðtalið sjálft. Að lokinni afritun viðtalsins var það einnig þemagreint. Líkt og í fyrra viðtalinu, þá komu fram þessi ákveðnu þemu:

ánægja, álag og þreyta. Í viðtalinu sjálfu segir hún hversu ánægð hún sé í starfinu en því fylgi mikið álag. Það voru nokkur atriði í báðum viðtölunum sem viðmælendurnir vildu ekki láta koma fram í BA ritgerðinni og virði ég það.

3.3. Val á þátttakendum

Þar sem höfundur starfar sjálfur hjá Flugfélagi Íslands var aðgengi að þátttakendum nokkuð gott. Val á þátttakendum var hnitmiðað. Þátttakandi þurfti að uppfylla þau skilyrði að vera starfandi flugfreyja með barnafjölskyldu. Markmið með viðtölunum er að kanna hvort það sé mikill munur á fjölskyldulífi þessara tveggja flugfreyja, en önnur starfar í innanlandsflugi og hin í utanlandsflugi. Einnig að komast að því hvernig þær skipuleggja daginn sinn í kringum fjölskylduna og sjá hvort og þá hvernig flugfreyjustarfið hefur áhrif á fjölskyldulífið.

Höfundur komst í tengsl við þátttakendur meðal annars í gegnum atvinnu sína. Þar var hægt að setja sig í samband við flugfreyjur sem uppfylltu skilyrðin um að vera starfandi flugfreyjur með eitt eða fleiri börn á sínu framfæri. Þar var hægt að fletta upp flugfreyjum hjá Icelandair, en þar sem höfundur vildi ekki eingöngu binda sig við ákveðið flugfélag var líka leitað eftir flugfreyjum hjá fleiru en einu fyrirtæki. Höfundur sendi flugfreyjum tölvupóst þar sem kom fram efni rannsóknarinnar og hvers var leitast eftir varðandi viðtölin. Einnig var skýrt tekið fram að í greiningu og úrvinnslu gagna ríkti nafnleynd og algjör trúnaður. Þetta gekk ekki þrautalaust fyrir sig þar sem þær svöruðu ekki póstinum. Eftir að hafa sent þeim tölvupóst aftur, komu svör frá tveimur flugfreyjum. Fljótlega var ákveðinn tími og staðsetning fyrir viðtölin.

3.4. Greining gagna

Viðtölin voru öll tekin upp á diktafón og síðan afrituð. Þetta var að sjálfsögðu gert með samþykki viðmælenda. Að lokinni skráningu hófst úrvinnsla og greining gagnanna með þemagreiningu. Við greiningu gagna komu ákveðin meginþemu í ljós. Þau þemu voru álag, þreyta, skipulag og ánægja. Gögnin voru greind til þess að finna sameiginlega þætti og einnig til þess að bera saman fjölskyldulíf flugfreyjanna. Í næstu köflum verður sagt frá greiningu gagna og hvernig flugfreyjunum tveimur tekst að samþætta vinnu og einkalíf.

4. NIÐURSTÖÐUR

Þar sem höfundur hét viðmælendum sínum fullum trúnaði var ákveðið að gefa þeim gervinöfn. Innanlandsflugfreyjan fékk nafnið Sigríður og utanlandsflugfreyjan Fanney.

4.1. Flugfreyjustarfið

4.1.1. Þetta er svolítið eins og strætó

Mikil aðsókn hefur verið í flugfreyjustarfið síðustu ár og er margt við starfið sem heillar. Sigríður lýsir starfinu á eftirfarandi hátt:

Það er náttúrulega bara þessi ferðalög, þú veist það er alveg gaman, ég náttúrulega er búin að vera í 9 ár, ég er orðin svolítið þreytt á þessu, þetta er kannski svolítið einhæft starf og þetta er svona þú veist, það er náttúrulega fullt af fólki og það er þú veist alveg gaman og það er þægilegur vinnutími og launin eru allt í lagi miðað við það og allt svoleiðis.

Sigríður líkir flugfreyjustarfinu svolítið við strætó. Þær fara fram og til baka og bíða eftir að klára vinnudaginn.

Við erum ekkert að upplifa í þessu innanlandsflugi að fara til útlanda, skiluru og upplifa einhverjar borgir eða þú veist, þetta er svolítið eins og strætó, við förum fram og til baka og erum komin til Reykjavíkur og þá bíðum við, þú ert bara svolítið að klára vinnudaginn.

Fanney er mjög ánægð með flugfreyjustarfið vegna þess að hún fær tækifæri til þess að vinna í hlutastarfi. Hún segir að þó að hún hafi eytt tíma og peningum í menntun þá sér hún alls ekki eftir því að hafa orðið flugfreyja. Hún talar um hvað samstarfsfélagarnir eru skemmtilegir og einnig um hversu erfitt starfið sé bæði andlega og líkamlega:

Ég hugsa að ég væri ekki svona ánægð ef ég væri í 100% starfi. Þetta er bara svo erfitt bæði líkamlega og andlega því þú ert að tækla alls konar fólk og draga þessi þungu borð. Vélin er náttúrulega alltaf í halla, hún er aldrei bein, þú ert alltaf að draga borðið upp eða fara niður. Þannig að þú ert alltaf hlaupandi. Ég er alveg með beinverki eftir þessi flug. Eftir að

matarbakkarnir sjálfir fóru og við fórum að selja matinn þá varð þetta miklu léttari þjónusta fyrir okkur.

Flugfreyjurnar í innanlandsfluginu fljúga einnig til Grænlands og má þar til dæmis nefna dagsferðir til Kulusuk. Sigríður lítur ekki á það sem utanlandsflug fyrir utan lengri flugtíma, því henni finnst það ekki vera eins og utanlandsflug til Ameríku þar sem það eru stopp yfir nótt þar sem hægt er að skoða sig um á mismunandi áfangastöðum. Skýring Sigríðar er þessi:

Þegar maður er búinn að fara þangað niður í bæinn í þrjú skipti þá er það bara orðið gott, fylla þá þörf að skoða það bara, þú þarft ekkert að fara aftur, þannig að það er kannski það leiðinlega við innanlandsflugið að maður er ekkert að upplifa einhver svona ferðalög.

Flugfreyjurstarfið sjálf segja þær vera mjög skemmtilegt. Þær voru báðar sammála um það að ferðalögin og vinnufélagarnir væru það skemmtilegasta við starfið. Sigríður segir eftirfarandi um starfið:

Það er alveg fullt af skemmtilegu fólki sem maður er að vinna með og það er kannski það sem að heldur manni áfram. Við erum oft sama áhöfnin í flugum og þá nær maður að kynnast fólkinu svo vel. Svo eru það náttúrulega farþegarnir. Maður sér auðvitað ný og ný andlit í hverju flugi, en þó eru alltaf ákveðnir svona „fastagestir“ í fluginu.

Það er eflaust meiri fjölbreytni hjá flugfreyjum í millilandaflugum. Þar er nánast aldrei sama áhöfn í flugum. Fanney hafði eftirfarandi að segja um flugfreyjustarfið í millilandafluginu:

Það er ókostur að vera alltaf með sithvoru fólkinu, en líka kostur, því það eru allir að sína sínar bestu hliðar, þú ert ekkert að velta þér uppúr vandamálum með samstarfsfélögum þínum af því þú ert með þeim einn dag og síðan sérðu þau kannski ekkert fyrr en eftir eitt ár. Þetta er svona kostur og galli. Þúst það geta liðið nokkur ár á milli þess sem þú flýgur með sama fólkinu, þannig það er einhvern veginn, allir að vanda sig.

Fanney talaði um hvað áhöfnin væri alltaf í góðu skapi, því þú sýnir ávallt þínar bestu hliðar þegar þú hittir nýtt og nýtt fólk. Það væri svolítið þannig í millilandaflugunum

þar sem það er alltaf mismunandi áhafnir eftir flugum. Þetta er reynsla Fanneyjar um flugið:

Ég er alltaf að fljúga með nýja farþega, þeir eru misskemmtilegir, en það er í rauninni bara þessi fjölbreytni, þó þú farir til London í dag og Köben á morgun, þá eru þetta gjörólík flug þó það sé sama þjónustan, þá er það einhvern veginn aldrei eins.

Það var mjög áhugavert að heyra að báðar flugfreyjurnar höfðu ekki ákveðið að verða flugfreyjur. Það var eitthvað sem heillaði Sigríði við flugfreyjustarfið þannig að hún ákvað að prófa. Sigríður lýsir þessu svona:

Þetta var ekki einhver svona gamall draumur þannig að ég var ekki búin að sjá fyrir mér að ég yrði í þessu starfi, en þúst mér líkar það alveg fínt og þetta er alveg gaman og, já.

Fanney hafði eftirfarandi að segja um það hvers vegna hún ákvað að prófa flugfreyjustarfið:

Það var eiginlega vegna þess að ein vinkona mín í einum saumaklúbbnum, hún var alltaf að plata mig til þess að sækja um. Það var nú eiginlega bara þess vegna og svo var þetta svo rosalega þægilegt starf á sumrin og með skóla á veturna. Getur ekki fengið þægilegra starf. Að vera í vaktavinnu, alveg æðislegt.

4.2. Streita og líðan

4.2.1. Pressa á að vera á tíma

Þær eru einnig báðar sammála um það að flugfreyjustarfið sé mikil álagsvinna. Þó svo að freyjurnar í innanlandsfluginu þurfi ekki að vakna jafn snemma og þær í utanlandsfluginu, þá fylgir starfinu samt ákveðið álag. Þær eru að takast á við nýja og mismunandi farþega í hverju flugi og því fylgi álag. Sigríður lýsir streitu í starfinu á eftirfarandi hátt:

Á dögum þar sem að allar vélar eru fullar og mikið um ókyrrð og svoleiðis þá er maður alveg þínu stressaður. Það er alltaf þessi pressa að vera á tíma og allt það þú veist. Það getur alveg verið mjög stressandi og vera með farþegana sem eru líka stressaðir líka það getur alveg stressað mann upp.

Það koma ákveðnir dagar þar sem það er vont veður og mikil ókyrrð í lofti en Sigríður talar um hversu dásamlegt það sé að fljúga þá daga þar sem flugveðrið sé frábært og það sé heiðskýrt. Þá er oft farið í úsýnisflug. Það gæti ekki verið betra segir hún. Fanney finnur líka fyrir streitu. Það er alltaf nóg að gera og stanslaust álag allt árið, en sumrin finnst henni erfiðust. Hún segir að það sé verið að bæta við tveimur flugvélum og bæta við áfangastöðum. Hún minnst á næturflugin sem henni finnst vera skelfilega erfið:

Þetta var alltaf þannig að það var brjáláð að gera á sumrin og miklu rólegra yfir vetrartímann en núna er einhvern veginn enginn mánuður rólegur og það verður sko ennþá meira að gera í sumar. Við megum fljúga meira á sumrin, fáum færri fríadaga og þetta er allt mælt í flugstundum. Við megum fljúga 85 flugstundir á sumrin en 75 á veturnar og þeir fækka frídögum okkar um einn á sumrin.

Fanney minnst einnig á það hversu erfitt það sé að vera standandi nánast alla vaktina:

Við erum bara fjórar um borð, þannig að við vinnum þetta allt saman. Til Flórída þá er eiginlega ekkert sest niður, en svo næturflug heim þannig að það er rólegra heim.

4.2.2. Það miðast allt við þetta blessaða flug

Þær passa báðar upp á það að vera nægilega úthvíldar þegar þær mæta til vinnu. Það er einnig misjafnt hvort þær eiga að mæta í morgun-, miðdegis- eða kvöld/næturflug. Það virtist vera svipað fyrirkomulag á heimilum þeirra. Ef þær eiga að mæta í morgunflug, þá sjá eiginmenn þeirra um börnin á næturnar ef það kemur eitthvað uppá. Sigríður lýsir þessu svona:

Ég er nú yfirleitt nægilega sofin fyrir flug. Fyrsta flug hjá okkur er ekki fyrr en 6, eða mæting 6:45, þannig við erum ekkert að vakna 4-5 eins og í millilandaflugi, þannig að það munar alveg um það en auðvitað kemur alveg fyrir að maður er ekki alveg nægilega sofinn eftir að maður eignaðist barn. En yfirleitt er ég alveg ágætlega sofin.

Fanney segir þetta bara vera orðin svona rútína varðandi nægilegan svefn. Hún segir það skipta rosalega miklu máli að vera vel sofin fyrir flug, því þá er dagurinn allt annar. Fanney sagði eftirfarandi:

Veistu það bara miðast allt við þetta blessaða flug. Ég verð að fara snemma að sofa, sérstaklega ef ég er að fljúga nokkra daga í röð þá þýðir ekkert að fara seinna að sofa en 22:00 í síðasta lagi og þá er líka dagurinn allt annar. Maður finnur í þessi skipti sem maður hefur sofnað um miðnætti og mætt í flug klukkan 06:00, þú ert ekkert í eins góðu formi. Maður finnur það bara að þolinmæðin er ekkert eins mikil, ég finn það aðallega á því, þráðurinn verður aðeins styttri. Þannig að það skiptir rosalegu miklu máli að vera vel sofin, ég passa það rosa vel.

Bæði Sigríður og Fanney voru sammála um það að finna fyrir þreytu þegar þær koma heim úr vinnunni. Það fer samt eiginlega eftir því hvernig dagurinn er, hvort það séu mörg flug, langar vaktir og meira að segja veðrið hefur áhrif eins og Sigríður segir:

Það fer bara eftir því hvernig dagurinn er, ef þetta var eitt flug og gott veður þá er maður ekkert þreyttur en ef þetta voru þrjú flug og leiðinlegt veður og ókyrrð allan tímann þá bara hendir maður sér í sófann og, eða í sturtu, maður fer alltaf í bað þegar maður kemur heim úr vinnunni því maður upplifir sig alltaf einhvern veginn skítugan og svo bara uppí sófa. Maður er bara svona andlega þreyttur oft.

Fanney talaði um að vera alveg dauð eftir morgunflugin sérstaklega. Henni finnst hádegisvélarnar vera mun þægilegri, því þá nær hún að sofa aðeins lengur og mætir úthvöldari til vinnu. Fanney hafði eftirfarandi að segja:

Ég er alveg dauð eftir morgunflugin sérstaklega. Bestu flugin eru sko hádegisvélarnar til Kaupmannahafnar, þá er mæting 12:30 og þú ert að koma heim kannski 11 um kvöldið eitthvað svoleiðis. Þá nærðu alveg að sofa og ert ekki að koma of seint heim. Þetta er alveg besti tíminn.

4.3. Vinnuumhverfið

4.3.1. Skemmtilegri mórall

Flugfreyjurnar voru með svolítið misjafnar skoðanir hvað varðar vinnuumhverfið. Þær tala báðar um það hversu þröngt það er. Sigríður lýsti vinnuumhverfinu þannig að það væri ekki upp á marga fiska. Hún sagði eftirfarandi:

Þetta eru litlar vélar sem við erum að vinna í og frekar þröngt. Flugvöllurinn sjálfur er nú ekkert eitthvað brjálæðislega flottur sko, en ég meina þú veist, það er allt til alls fyrir okkur og þetta er ekkert eins og þetta sé eitthvað slæmt heldur, þó þetta sé ekki eitthvað nýjasta nýtt.

Fanney segist vera orðin svo vön vinnuumhverfinu að hún er eiginlega bara hætt að spá í því eftir öll þessi ár. Hún er fegin því að flugvélarnar skuli ekki vera lengur eins innréttaðar og í gamla daga, þar sem allt var í stálkössum:

Þessar vélar sem eru núna, þær eru búnar að vera allan tímann sem ég hef verið, svo heyrir maður lýsingar frá eldri freyjunum sem voru á öðrum vélum þar sem allt var í einhverjum stálkössum og allt miklu erfðara þannig að þetta er allt miklu þægilegra sko miðað við hvað þær voru í.

Flugfreyjurnar eru mjög ánægðar með vinnutímann og segja hann henta þeim svakalega vel. Eftir að hafa verið í vaktavinnu svona lengi, þá er eiginlega ekki aftur snúið eins og Sigríður segir:

Það hefur alltaf hentað mér að vera í vaktavinnu og ég hef aldrei verið eitthvað að spá í þessu með vinnutímann sem eitthvað slæmt fyrr en ég eignast barn, þá fer maður að vinna meira. Maður er að vinna meira um helgar og á kvöldin þegar maður vill vera með fjölskyldunni. Ég myndi frekar kjósa vaktavinnuna fram yfir venjulegan vinnutíma.

Sigríður talaði um að vinnutíminn væri ástæðan fyrir því að hún væri í þessu starfi. Henni finnst fríin einnig æðisleg eins og hún lýsir því:

Mér finnst það æðislegt að geta verið í fríi á til dæmis þriðjudögum og gert það sem ég þarf að gera og ekki þurfa að vera alltaf í búðinni þegar það eru allir í búðinni eða í klippingu þegar allir í klippingu skiluru. Ég get bara svolítið stjórnað mér. Mér finnst það alveg rosalegur kostur við

Þetta þó svo að þetta getur náttúrulega líka verið ókostur að vera að vinna öll jól og páska. Það eru þrír dagar á ári sem það er ekki flogið, þannig að það eru þessir þrír dagar sem maður veit pottþétt að maður er í fríi, hitt er soldið svona óráðið.

Fanney sagði að ein helsta ástæðan fyrir því að hún væri í flugfreyjustarfinu væru vaktirnar:

Það er nú eiginlega þess vegna sem maður hangir í þessu. Þó það séu langar vaktir þá eru frídagarnir, maður horfir svolítið á þá. Það er nú eiginlega það besta við þetta.

Þjónustan og starfið er það sama og yfir vetrar- og sumarmánuðina. Fanney segir að það sé skemmtilegra á veturna.

Eini munurinn er sá að við þekkjumst meira á veturnar, þá er þetta allt fastráðið starfsfólk en á sumrin koma krakkarnir inn sem eru bara á sumrin. Í fyrra kom alveg stór hópur af nýjum krökkum og það er að koma 30 manna hópur núna, alveg nýr, þannig að þetta er svona öðruvísi. Á sumrin ert þú alltaf að kynna þig, þekkir ekki fólk. Það er skemmtilegri mórall.

4.4. Fullt starf/hlutastarf

4.4.1. Þú ert aldrei heima

Ég bað þær um að lýsa venjulegum vinnudegi hjá sér. Það er auðvitað misjafnt eftir því hvort þær eru að fara í morgunflug eða eitthvað annað flug. Hér fyrir neðan lýsir Sigríður vinnudeginum sínum þegar hún þarf að mæta í morgunflug:

Ég í rauninni bara vakna klukkutíma áður en ég á að mæta, græja mig upp og fer síðan bara í vinnuna. Þegar ég mæti þá fer ég inn á flugumsjón og hitti flugmennina og fer yfir veðrið, athuga hvað eru margir farþegar og eitthvað svona, bara þessar helstu upplýsingar. Pabbinn fer með stelpuna á leikskólann. Svo get ég yfirleitt sótt hana í leikskólann eftir vinnuna, en stundum er það þannig að ég fæ einhvern annan til þess að sækja og skutla í pössun ef þess þarf. En það er kannski svona mesta lagi fjórum sinnum í mánuði.

Þegar Sigríður mætir í hádegisflug, þá er vinnudagurinn hennar örlítið öðruvísi:

Þá græja ég stelpuna í leikskólann og nýti kannski tímann fram að flugi að fara út að ganga eða eitthvað. Síðan mæti ég um hálf tólf. Ég er kannski ekki komin heim fyrr en um eða eftir kvöldmatarleytið, þannig að þá er maðurinn minn búinn að sækja hana og jafnvel búinn að elda eitthvað. Ég kem bara heim í faðm fjölskyldunnar. Þetta getur þó verið ákveðið pússluspil. Það er bara gott að vera búinn að fá skrána fyrir hvern mánuð svo maður geti skipulagt sig.

Hjá Fanneyju er dæmigerður vinnudagur eftirfarandi:

Ég bara vakna hálf 5, þá er það sturtan, mála sig og borða og svo er ég lögð af stað svona um hálf 6 og ég er að koma heim svona um 5 leytið um daginn. Þabbinn kemur þeim í skólann. Krakkarnir mínir eru báðir í grunnskóla, það þarf að láta strákinn lesa og skrifa, svo bara elda mat og þetta venjulega. Fjölskyldan sem tekur við þegar maður kemur heim.

Þær vinna hvorugar aðra vinnu með flugfreyjustarfinu en þó hefur Sigríður unnið aðra vinnu með þessari, en það var þegar hún var í hlutastarfi. Þeim finnst þetta vera alveg nóg. Flugfreyjustarfið hjá Fanneyju er hlutastarf og segist hún ekki geta hugsað sér að vinna aðra vinnu með, eða auka hlutfallið aftur upp í 100%:

Það þurfa allir að byrja í 100% starfi, þú færð ekki hlutastarf fyrr en þú ert orðin fastráðin, ég fékk fyrsta hlutastarfið mitt eftir fæðingarorlofið, þá megum við fara í 50% starf í tvö ár á eftir. Vonandi þarf ég ekki að fara aftur í 100% starf.

Hvað varðar reglulegan vinnutíma, að þá voru þær svona á báðum áttum. Sigríður sagði eftirfarandi:

Meðan að stelpa er lítil þá er alltaf þægilegra að vera í bara einhverjum föstum vinnutíma þannig að allir haldi sinni rútínu sko. En hérna stelpa mín heldur alveg sinni rútínu skiluru, það er bara kannski meira þannig að það er ekki alltaf sami sem er að sækja eða sami sem er að fara með hana í leikskólann og eitthvað svoleiðis sko.

Áður en Fanney gerðist flugfreyja var hún í vinnu með fastan vinnutíma. Eftir að hún byrjaði sem flugfreyja fær hún oft að heyra þetta frá börnum sínum:

„Þú ert alrei heima!“

Fanneyju finnst einnig betri kostur við vinnutímann hversu mikið hún sé heima annað en ef hún væri í vinnu með fastan vinnutíma:

Maður væri aldrei kominn heim í fyrsta lagi 4-5 á daginn ef ég væri í vinnu með fastan vinnutíma. Ég er svo mikið heima, sko miklu meira heldur en ef ég væri með reglulegan vinnutíma til dæmis. En þau bara fatta það ekki.

Varðandi það að fólk geti ekki náð í þær hvenær sem er í vinnunni truflaði þær í byrjun, en núna er það komið í vana eins og Fanney segir:

Mér fannst það rosalega erfitt þegar krakkarnir voru litlir. Ég fór til Ameríku og þá varstu bara horfin, það var enginn sími. Það var hægt að hringja á hótelið en það var ekkert gert. En í Evrópufluginu þá er ég bara með slökkt á símanum allan daginn. En mér fannst það erfitt fyrstu árin á meðan þau voru lítil, en núna er þetta bara komið í vana. Maðurinn minn verður bara að redda þessu, ég er bara ekki við, það er ekki hægt að ná í mig.

4.5. Skipulag og tími

4.5.1. Getur lítið planað sig fram í tímann

Sumar- og vetrarfrí eru skipulögð eftir ákveðnu punktakerfi. Það er erfiðast fyrir þær að fá frí í júlí, en sá mánuður kostar flesta punkta. Þær fá fleiri frídaga á veturna heldur en á sumrin, vegna þess að það eru fleiri flug á sumrin og meira að gera þá. Þær eiga þó rétt á ákveðnum frídagafjölda í hverjum mánuði. Sigríður lýsir fríinu á eftirfarandi hátt:

Það eru semsagt 20 dagar á veturnar og 16 á sumrin sem við fáum í frí. Svo eigum við alltaf rétt á ákveðnum frídögum í hverjum mánuði. Við söfnum punktum eftir því hvenær við förum í frí síðast og maður fær úthlutað sumarfríinu sínu eftir því hvað maður á mikið af punktum og ákveðinn tími sumars kostar ákveðið marga punkta. Það er til dæmis

dýrast að vera í júlí í sumarfríi. Ef maður var kannski í sumarfríi í júlí í fyrra þá er maður neðarlega í röðinni með að fá þann mánuð úthlutaðan árið eftir ef maður biður um það, þannig að það getur verið svolítið flókið.

Fanney segir að millilandafréyjur þurfi að taka aðeins lengra vetrarfrí vegna þess að það er meira að gera hjá þeim á sumrin. Þeir sem eru í fullu starfi ganga fyrir með að fá úthlutað frí í júlí. Það er eflaust svolítið slæmt að vita ekki sumarfríð sitt fyrr en í byrjun apríl.

Sumarfríð okkar er alveg frá maí og út september. Ég get ekki planað neitt fyrr en ég fæ skrána í apríl. Þannig að ef þú ætlar að kaupa þér sólarlandaferð eða utanlandsferð, þá þú gerir það ekki fyrr en þú veist sumarfríð.

Þær hafa sumar þurft að vera fjarri fjölskyldu á hátíðisdögum. En til dæmis í innanlandsfluginu, þá eru þær ekkert frá yfir nótt eins og Sigríður lýsir því:

Ég meina eins og á aðfangadag, klukkan sex, þá er auðvitað ekki flogið. Það er flogið til hádegis á aðfangadag, föstudaginn langa og gamlársdag, þannig að maður hefur alveg verið frá á þeim tíma sko en ekkert svona yfir allan daginn.

Þær geta svolítið stjórnað þessu. Þau sem sjá um flugfréjuskrána reyna að koma til móts við þær varðandi frí og þess háttar. Ef þær biðja um frí í nokkra daga, þá er góð vinnutörn eftir það. Fanney sagði eftirfarandi:

Ef ég fæ frí í nokkra daga þá er alveg bara törn eftir það. Fyrir 20. hvers mánaðar þá sendum við inn frídagabeiðni fyrir næsta mánuð þannig að þú verður að vita fyrir þann dag ef þú þarft að fá frí. En ef maður tekur marga daga saman þá ferðu alveg í góða törn eftir það.

Ég spurði þær einnig að því hvort það væri eitthvað sem þær vildu breyta varðandi starfið og þær voru ekki lengi að hugsa sig um hvað það varðar. Eitt af því fyrsta sem kom upp í hugann var sumarfríð. Þær vildu auðvitað fá að breyta því, en það er eflaust erfitt að koma til móts við allan þann fjölda flugfréjja eins og í

utanlandsfluginu. Ég hugsa að það verði að vera eitthvað ákveðið kerfi á þessu. Sigríður sagði þetta:

Það er náttúrulega eins og núna þá sóttum við um sumarfrí, eða semsagt áttum að senda inn umsókn í febrúar og fengum að vita núna 1. apríl hvernig við fengjum sumarfrí og sumarfrístímabilið byrjar í maí og ef ég hefði fengið úthlutað sumarfríi í maí þá er svo erfitt, maður getur lítið planað sig fram í tímann og það er það sem ókosturinn við þetta.

Fanney var sammála með sumarfríið og hún væri einnig til í það að sleppa næturflugunum eins og hún sagði:

Sleppa næturflugunum og mæta 7 á morgnana væri rosa gott. Svo myndi ég alveg vilja að við værum 5 um borð en það mun aldrei gerast.

4.6. Fjölskyldan

4.6.1. Spurning um að vera sveigjanlegur

Þegar flugfreyjur verða óléttar, þá eru ákveðnar reglur sem gilda hvað varðar flugið. Það er yfirleitt miðað við að eftir 25 vikur af meðgöngunni hætti þær að fljúga nema þær treysti sér til að vera lengur og ef þær eru nettar um sig. Eftir að þær hætta að fljúga tekur mismunandi framhald við hjá þeim. Sigríður lýsir starfinu í innanlandsfluginu svona:

Það bara einstaklingsbundið hvað við erum að fljúga lengi. Ég hætti þegar ég var komin 23 vikur held ég. Þá fór ég bara á skrifstofuna, mér var úthlutað verkefni þar. En aftur á móti ef við værum flugmenn þá myndum við bara fara af línunni sko, ég veit ekki á hvaða viku en þá bara ertu heima.

Óléttar flugfreyjur í millilandaflugum eru ekki settar í nein önnur störf, nema þær óski eftir því. Eftir að Fanney varð ólétt hætti hún að fljúga eftir þrjá mánuði. Hún var ekki sett í neitt annað starf innan félagsins, þar sem það er eflaust of erfitt vegna fjöldans. Henni þótti þó merkileg ein frásögn tveggja freyja sem hún heyrði um daginn:

Það voru einmitt tvær freyjur að tala um það um daginn að sko önnur var að vinna á Hótel Loftleiðum og hin var flugfreyja. Svo varð flugfreyjan ólétt og þá var bara skipt. Þá var hin sett í flugið og hún sett á hótelið. En við erum náttúrulega svo rosalega margar í dag þannig að þeir gætu ekkert skaffað okkur vinnu, þannig að þá fáum við bara einhver lágmarkslaun fram að fæðingu.

Á frídögum þeirra reyna þær að vera mikið með fjölskyldunni sinni. Það fer þó eftir því hvort það sé að virkum dögum eða um helgar. Á virkum dögum sjá þær um að börnin fari í skólann og þess háttar og sinna svo sínum þörfum, eins og að fara í klippingu, ræktina og hitta vini. Um helgar eyða þær frítíma sínum með fjölskyldunni, fara í heimsóknir og svo framvegis. Þær segjast yfirleitt hafa nægan tíma fyrir sig og áhugamálin sín. Sigríður lýsir því svona:

Það er bara spurning um að vera sveigjanlegur skiluru, ég meina það er ekki alltaf á þriðjudögum klukkan þetta fer ég í ræktina. Ef ég kemst ekki í dag þá fer ég bara á morgun eða þú veist, ég sinni því sem ég þarf að gera. Þanta mér tíma í klippingu og svoleiðis.

Dæmigerður frídagur hjá Fanneyju er eftirfarandi:

Maður er eiginlega bara í því að þvo og bara sjá um fjölskylduna, reyna að þrifa heima. Þegar maður vinnur svona óreglulega þá er ekkert alltaf þrifið bara á föstudögum, þannig að þá reyni ég að gera það bara þegar ég á svona frídag. Ég svosem er ekkert að gera neitt mikið nema að fara í ræktina og í göngutúra. Svo bara sinna krökkunum, ég er voða mikið að keyra og sækja þegar ég er heima.

Þær finna ekki fyrir því að vinnan stangist mikið á við fjölskylduna. Það komi auðvitað dagar þar sem að kannski er eitthvað mót hjá börnunum eða eitthvað sem komi uppá. Ef það er áriðandi þá reyna þær að fá frí þann dag. Málið er bara að skipuleggja sig út frá flugfreyjuskránum. Þetta segir Sigríður:

Það koma dagar þar sem að maður er í frii og þá er það bara mjög fínt. Við eigum alveg nokkra frídaga í mánuði og það er alveg fínt uppá það að gera. En auðvitað koma líka dagar þar sem að maður kannski sér stelpuna lítið í tvo til þrjá daga en þá kannski sérðu hana meira næstu daga eftir. Þannig að það er bara allur gangur á því.

Fanneyju fannst verst við það að þurfa að vinna stundum um helgar og þá missi hún kannski af mótum hjá krökkunum sínum. En ef það er þannig þá fari pabbi þeirra með þeim eins og hún segir:

Það eru oft mót um helgar, eins og stelpa mín er bæði í hand- og fótbolta, og handboltamótin eru mjög oft um helgar. Ef ég er að fljúga, þá fer pabbi þeirra með henni þannig að jú, ég missi af svoleiðis stundum. Ef ég fæ að vita þetta tímanlega, þá bið ég bara um frí þessa daga. Frídagar mínir fara yfirleitt alltaf í þetta.

Þær tala báðar um það að þær hafi nægan tíma með fjölskyldunni og þeim finnst starfið henta fjölskyldufólki ágætlega. En það hefur þó sína kosti og galla. Það er þó mjög persónubundið. Sigríður hefur þessar skoðanir:

Kannski ertu bara þessi reglumanneskja sem þarf að vera í vinnu 8 til 16. Ef að þú ert það og finnst það bara fínt þá er þetta bara ekkert mál. Ef það koma upp veikindi, þá er ekki hægt að fara heim miðju flugi til Akureyrar eða Egilsstaða. Þá er maður svolítið svona að klára sitt en auðvitað getur maður alveg hringt á milli fluga skiluru og ef það er eitthvað þá getur maður fengið sig lausan á næsta flugi ef það er eitthvað alvarlegt eða eitthvað þannig.

Fanney er mjög ánægð með starfið í heildina séð og henni finnst starfið henta fjölskyldufólki en hún myndi ekki vilja vera einstæð móðir í flugfreyjustarfinu:

Ein vinkona mín til dæmis, pabbi hennar er orðinn svolítið fullorðinn, hann er að druslast til hennar klukkan hálf 6 á morgnana til þess að vera hjá stráknunum hennar þegar hún fer í morgunflug. Þannig að þetta eru náttúrulega alls konar flækjustig svoleiðis og það er fullt af liði sko eins og flugmenn og flugfreyjur sem eru hjón, þetta hlýtur að vera þússluspil. Þannig að ég er ekki viss um að ég vildi hafa það svoleiðis. En hjá mér svona er gengur þetta rosalega vel, þá er pabbinn bara heima þegar ég er að vinna.

Þær voru svona á báðum áttum varðandi áframhald í flugfreyjustarfinu. Sigríður lýsir þessu sem svona haltu mér slepptu mér sambandi. Þær tala mjög jákvætt um starfið, en sjá sig kannski ekki fara á eftirlaun sem flugfreyjur. Sigríður sagði eftirfarandi um starfið:

Þetta er svolítið svona haltu mér slepptu mér samband, ástar/haturssamband sem maður á við sko. Ég sé mig alveg fyrir mér í einhvern tíma í viðbót en ég er samt alltaf á leiðinni að hætta.

Sigríður hafði einnig sínar skoðanir á áframhaldinu:

Ég mundi alveg sjá mig kannski fyrir mér að hafa þetta sem 50% starf með einhverju öðru. Mig langar alveg að fara í nám, sko eitthvað meira og hafa þetta með. Ég er ekki alveg tilbúin að hætta en samt finn ég alveg að ég ætla ekki að vera í þessu starfi alltaf. Ég ætla ekki að verða orðin fimmtug í þessu starfi. Ég held að það sé alveg erfitt.

Þetta starf hentar ekki öllum andlega og líkamlega. Sumar freyjurnar eru orðnar mjög fullorðnar. Hún segir einnig að sumar freyjurnar séu orðnar mjög fullorðnar og eru að fara á eftirlaun. Fanney segist ekki skilja hvernig þær fari að þessu þar sem flugfreyjustarfið sé mjög erfitt. Fanney segist ekki vilja verða sextug í þessu starfi en hún sér sig þó eitthvað áfram sem flugfreyja:

Ég er ekki alveg tilbúin að skipta þannig að ég er alveg farin að hugsa hvencær maður á að hætta. Það er náttúrulega erfitt að finna vinnu þegar maður er kominn yfir fimmtugt, þannig að ég veit ekki alveg hvernig þetta verður. Ég sé mig í þessu starfi eitthvað áfram.

4.7. Kostir og ókostir

4.7.1. Ég er alltaf heima á nóttunni

Það voru ýmsir kostir og gallar sem voru ræddir hvað varðar flugfreyjustarfið. Kostirnir sem komu aðallega fram voru þægilegur vinnutími, fríin og geta verið mikið með fjölskyldunni. Sigríður hafði þetta að segja:

Ég er alltaf heima á nóttunni, ég er ekki í burtu í langan tíma. Ég hugsa að þetta séu þægilegri vinnudagar heldur en í millilandafluginu. Þægilegur vinnutími, fríin á milli sem að gerir þetta rosa fínt.

Sigríður talar einnig um hversu mikill kostur við freyjustarfið sé allt fríið sem þær fá:

Þetta er ekki 40 stunda vinnuvika eða plús því það getur komið tímabil þar sem maður vinnur mikið og svo þar sem maður vinnur lítið. Þannig að meðaltalið held ég að í vinnudaga sé kannski svona 16 til 18 dagar í vinnudaga, þá er maður alveg í fríi í 12-14 daga í mánuði.

Fanney er mjög ánægð í starfinu og segir helstu kostina vera vinnutíminn, ferðalögin og góðir samstarfsfélagar:

Ég er mjög oft heima þegar þau eru búin í skólanum. Þannig að ég hef alveg mjög mikinn tíma með fjölskyldunni. Krökkunum finnst það hins vegar rosa fílt, sérstaklega stráknunum, þegar ég er að fljúga, en þá er samt pabbi þeirra heima, ekki eins og þau séu í pössun, þau bara fá ekki sömu þjónustuna hjá mömmu sinni og eins og hjá pabba sínum!

Þær voru frekar tregar við að telja upp ókosti starfsins og vildu ekki gera mikið úr þeim. Flugfreyjustarfið hefur þó eflaust fleiri kosti en galla. Þær voru sammála um nokkra ókosti, líkt og stress, álag og þrengsli. Sigríður sagði eftirfarandi:

Þetta er svolítið svona stress, drífðu þig þú átt að mæta núna, eða ef veðrið er leiðinlegt og allt það, þá er þetta bara svona álagsdæmi. Þú veist maður er alveg að drífa sig af stað en svo bara er maður einhvern veginn að hanga, þannig að það er bara já og umhverfið sem slíkt er ekkert eitthvað brjálæðislega skemmtilegt sko.

Það sem kom fyrst upp í huga Fanneyjar varðandi ókosti við starfið var sumarfríið og næturflugin. Svo fannst henni eiginlega vera bæði kostur og galli að vera aldrei með sama fólkinu:

Já, náttúrulega þetta eins og með sumarfríið og þetta næturbrölt, það er ókostur, en á móti á ég frí í einhverja daga í staðinn. Það er líka kostur að vita að hverju þú gengur, kunna á manneskjurnar og þekkja þær. En allir eru að vanda sig, allir í góða skapinu þannig að það eru eiginlega kostir

og gallar við það sama. Mér finnst ekki einhvern veginn svona ákveðnir ókostir. Kannski líka þrengslin og lítið eldhús, þannig að það er erfitt að athafna sig.

Fanney sagði einnig frá því í lokin að flugin væru mjög misjöfn eftir því hvaða þjóðir hún væri að fljúga með:

Það er misjafnt eftir flugum og eftir því hvaða þjóðir þú ert að fljúga með. Sko Íslendingaflug, þá sestu bara ekki niður allt flugið. Það er bara svoleiðis, svona eru Íslendingar. Þetta fer alveg eftir þjóðum. Þjóðverjar biðja ekki um neitt, bara um allt sem er frítt, biðja bara um kaffi, te, djús og vatn þegar það er í boði og svo bara sitja þeir. Þeir eru ekki að biðja um neitt. Þetta er alveg ótrúlegt eftir því hvaða þjóð þú flýgur með. Frakkarnir eru líka að taka bara það sem er frítt og eru voða lítið að biðja um eitthvað.

4.8. Samantekt

Flugfreyjurnar fundu fyrir því að starfinu fylgir mikið líkamlegt og andlegt álag og þær væru mjög þreyttar eftir daginn. Þær vilja hvorugar fara aftur í vinnu með fastan vinnutíma. Þær segjast hafa meira frelsi í vaktavinnu og hafa meiri tíma með fjölskyldum sínum. Þær segja einnig að það sé mjög mikilvægt að vera vel úthvöldur fyrir vinnudaginn því að sögn Fanneyjar þá má þreytan ekki bitna á kúnnunum: „Maður finnur það bara að þolinmæðin er ekkert eins mikil, ég finn það aðallega á því, þráðurinn verður aðeins styttri“.

5. UMRÆÐA OG LOKAORÐ

Helstu niðurstöður verkefnisins eru þær að flugfreyjustarfið er mjög svipað í innanlands- og utanlandsflugi fyrir utan vinnutímann. Þegar Sigríður og Fanney réðu sig sem flugfreyjur, þá var það ekki vegna þess að þeim hafði alltaf langað til þess, heldur langaði þeim að prófa eitthvað nýtt starf. Það var margt í flugfreyjustarfinu sjálfu sem þær voru ánægðar með, eins og vinnutíminn og félagsskapurinn. Þó var eitt og annað sem þær vildu breyta varðandi starfið, líkt og sumarfríð. Þær reyna að mæta vel úthvildar í vinnuna. Þeim þykir starfið vera fjölskylduvænt, en þær þurfa að treysta á stuðning maka og fjölskyldu svo allt gangi upp.

Markmið verkefnisins var að bera saman fjölskyldulíf hjá flugfreyjum í innanlands- og utanlandsflugi. Tilgangurinn var að athuga hvort flugfreyjurnar væru að missa mikið af tíma með fjölskyldunni, skólaviðburðum og þessháttar. Reynt var að öðlast aukinn skilning á flugfreyjustarfinu sjálfu, streitu, vinnuumhverfinu, starfsánægju, vaktavinnu og hvernig þær ná að samþætta vinnuna og fjölskylduna. Þær höfðu báðar hugsað sér að prófa flugfreyjustarfið yfir sumartímann, en heillast svo mikið að þetta varð að þeirra framtíðarstarfi. Þær nefna það báðar að þær vilji ekki verða mikið yfir fimmtugt í þessu starfi. Þær eru þó hvorugar tilbúnar að kveðja flugfreyjustarfið fyrir fullt og allt. Þær eru mjög ánægðar með að vera í vaktavinnu. Áður en þær urðu flugfreyjur voru þær í vinnu með reglulegum vinnutíma. Það hafði auðvitað sína kosti og galla. Eftir að þær byrjuðu sem flugfreyjur í vaktavinnu geta þær hvorugar hugsað sér að fara aftur í vinnu með fastan vinnutíma. Það eru eflaust ákveðnir kostir og gallar við flugfreyjustarfið en ein helsta ástæðan fyrir því að þær séu í þessu starfi tel ég vera vaktavinnan. Þær eru ekki eins bundnar á ákveðnum tímum í vinnunni og hafa eflaust meiri sveigjanleika heldur en þeir sem eru með fastan vinnutíma. Þær geta svolítið stjórnað sér sjálfar.

Það sem þeim fannst mest heilandi og skemmtilegast við starfið var vinnutíminn, fjölbreytnin, ferðalögin og fríð, en þær eru mjög ánægðar með starfið í heild. Hvað varðar sumarfrí þeirra, þá er því úthlutað eftir ákveðnu punktakerfi. Flugfreyjustarfinu fylgir mikið álag og streita, en samkvæmt Gini (1998) þá þurfa bæði karlar og konur takast á við vaxandi streitu þegar kemur að samþættingu vinnu og fjölskyldu. Samkvæmt viðtölunum mínum þá finna flugfreyjurnar mikið fyrir álagi og streitu í vinnunni. Þær eru oft uppgefnar þegar þær koma heim eftir vinnudaginn og má rekja það meðal annars til vinnuálags. Það felst aðallega í því að flugfreyjur eru

alltaf á stöðugri hreyfingu upp og niður þrönga gangana og aðstoða farþega ásamt mörgum fleiri verkum (Ng o.fl., 2011). Fanney segist vera með beinverki eftir sum flug, þar sem álagið sé svo mikið að draga og ýta þungum vögnum eftir göngunum. Rannsókn Chen og Kao (2011) fjallar um sambandið milli aðdraganda og afleiðinga streitu í starfi flugfreyja. Þær þurfa að sinna starfi sínu með bros á vör og sýna jákvætt viðhorf gagnvart farþegum. Þær þurfa einnig að geta haldið ró sinni ef erfiðar aðstæður bera að garði.

Flugfreyjur verða að vera úthvildar þegar þær mæta til vinnu því annars verður dagurinn allt annar. Þær segjast ekki vera í eins góðu formi nema vera úthvildar. Þolinmæðin sé ekki eins mikil og þráðurinn styttri. Lengd vaktarinnar er því stór þáttur í þreytu flugfreyja að mati Banks o.fl. (2011). Þetta kemur heim og saman við viðmælendur þessarar ritgerðar. Þær segjast vera mjög þreyttar þegar þær koma heim eftir langan vinnudag. Þær þurfa stundum að leggja sig þegar þær koma heim, en það er þó misjafnt eftir því hvenær þær koma heim.

Samkvæmt viðtölunum þá finnst flugfreyjunum þær hafa nægan tíma til þess að sinna fjölskyldum sínum. Á frídögum reyna þær að sinna áhugamálum sínum jafnframt því að sinna fjölskyldunni. Það kemur þó einstaka sinnum fyrir að ákveðnir atburðir stangast á við vinnuna. Það er þó afskaplega sjaldan þar sem þær skipuleggja sig fram í tímann eftir flugskránum sínum sem þær fá fyrir hvern mánuð í senn. Helstu kostir flugfreyjustarfsins er þægilegur vinnutími þannig að þær geta eytt miklum tíma með fjölskyldunni. Schaub o.fl., (2007) benda hins vegar á að flugfreyjur hafa kvartað yfir því hversu líkamlega erfitt starfið sé en ákveðin þjálfun gæti komið til móts við líkamlegt erfiði. Fanney og Sigríður nefna einmitt líkamlegt erfiði og segja að ókostir flugfreyjustarfsins að þeirra mati sé meðal annars líkamlegt álag og stress.

Flugfreyjustarfið hefur sína kosti og galla, en þrátt fyrir það virðist þetta vera skemmtilegt og fjölskylduvænt starf. Vinnutíminn er þægilegur og virðist henta þeim mjög vel. Það eru lengri vaktir í millilandafluginu. Innanlandsflugfreyjurnar þurfa ekki að vera að heiman yfir nótt, en það kemur fyrir hjá freyjum í flugum til Bandaríkjanna. Það skiptir því miklu máli að flugfreyjur séu líkamlega hraustar því að mati Martens o.fl. (1999) getur vaktavinna leitt til ákveðinna fylgikvilla gagnvart heilsunni. Vaktavinnan hefur gert flugfreyjunum erfitt fyrir þar sem oft sé það mikið að gera að þær ná ekki að setjast niður og borða í flugum.

Þegar flugfreyjurnar verða óléttar, þá er misjafnt hvað þær fljúga lengi og hvað tekur við. Það er mjög persónubundið hversu lengi þær treysta sér að fljúga en að mati Scholten (1976) er flugfreyjum ráðlagt að hætta að fljúga eftir 13 vikur af meðgöngunni. Hins vegar tala flugfreyjurnar báðar um að þær mega fljúga fram að 25. viku meðgöngunnar. Það fer þó eftir því hvort þær verði miklar um sig snemma á meðgöngunni, þar sem það yrði eflaust erfitt að athafna sig í þröngu eldhúsi flugvélarinnar.

Munurinn á fjölskyldulífi flugfreyja í innanlands- og utanlandsflugi er sá að flugfreyjur í millilandaflugi eru með lengri vaktir og eru þar af leiðandi örlítið lengur að heiman. Það kemur einnig fyrir að þær séu að heiman á næturnar, annað en innanlandsflugfreyjurnar. Vinnutíminn er breytilegur og kallar það oft á mikla fjarveru. Því meiri tíma sem maður eyðir í vinnunni, því minni tíma hefur maður fyrir fjölskylduna (Adkins og Premeaux, 2012). Samkvæmt viðtölunum við flugfreyjurnar tvær, þá hafa þær ákveðna frídaga í hverjum mánuði. Þær segjast því hafa ágætan tíma til þess að samþætta vinnu og fjölskyldulífið.

Það var mjög spennandi að vinna þetta verkefni og tel ég að flugfreyjustarfið í millilandaflugum sé örlítið meira krefjandi starf, vegna þess að vaktirnar eru lengri og þar af leiðandi meira álag sem fylgir því. Hvað varðar fjölskyldulíf þeirra, þá er niðurstaða mín sú að þær eru ekki mikið að missa af viðburðum innan fjölskyldunnar því þær skipuleggi sig mikið út frá vaktarplönnum sínum sem þær fá í upphafi hvers mánaðar fyrir sig. Það komi þó einstaka sinnum fyrir að þær missi af viðburðum, en þá eru eiginmennirnir til staðar, það má ekki gleyma þeim.

Ég hafði þó reiknað með því að flugfreyjur í innanlandsflugi hefðu meiri tíma með fjölskyldunni, en samkvæmt viðtölunum virðist það vera mjög svipað. Það má því segja að niðurstöður verkefnisins bendi til þess að flugfreyjurnar hafi valið sér vaktavinnuna til þess að verja meiri tíma með fjölskyldum sínum. Þessar niðurstöður endurspeglar þó engan veginn fjölskyldulíf allra flugfreyja í innanlands- og utanlandsflugi þar sem það voru eingöngu tekin viðtöl við tvær flugfreyjur. Því er ekki hægt að draga ályktanir um viðhorf annarra en þeirra tveggja.

6. HEIMILDASKRÁ

- Adkins, C.L. og Premeaux, S.F. (2012). Spending time: The impact of hours worked on work–family conflict. *Journal of Vocational Behavior*, 80 (2), 380-389.
- Alþýðusamband Íslands. (2008). Minni atvinnuþátttaka. Sótt 29. mars 2012 af http://www.asi.is/desktopdefault.aspx/tabid-2/19_read-1103
- Alþýðusamband Íslands. (2012). Vaktavinna. Sótt 30. mars 2012 af http://www.asi.is/desktopdefault.aspx/tabid-138/199_read-465/
- Banks, J.O., Avers, K.E., Nesthus, T.E. og Hauck, E.L. (2011). A comparative study of international flight attendant fatigue regulations and collective bargaining agreements. *Journal of Air Transport Management*, 19, 21-24.
- Boeri, T. og Ours. J. Van. (2008). *The economics of imperfect labor markets*. Princeton University Press: 2008.
- Brown, G.L., McBride, B.A., Bost, K.K. og Shin, N. (2011). Parental involvement, child temperament, and parents' work hours: Differential relations for mothers and fathers. *Journal of Applied Developmental Psychology*, 32 (6), 313-322.
- Chen, C.F. og Kao, Y.L. (2011). The antecedents and consequences of job stress of flight attendants – Evidence from Taiwan. *Journal of Air Transport Management*, 17 (4), 253-255.
- Esterberg, K. G. (2002). *Qualitative Methods in Social Research*. University of Massachusetts: McGraw Hill Higher Education.
- Flugfreyjufélag Íslands. (2011). *Icelandair: Kjarasamningur*. Sótt 2. apríl 2012 af <http://www.ffi.is/?pageID=446>
- Flugfreyjufélag Íslands. (2012). *Sagan: Saga Flugfreyjufélags Íslands*. Sótt 2. apríl 2012 af <http://www.ffi.is/?pageID=479>
- Flugskóli Íslands. (2012). *Grunnnámskeið flugfreyju og flugþjóna*. Sótt 9. apríl 2012 af <http://www.tskoli.is/flugskoli-islands/namsleidir/flugfreyjunamskeid/>
- Gini, A. (1998). Women in the Workplace. *Business and Society Review*, 99, 3-17.
- Hagstofa Íslands. (2012). *Atvinnuþátttaka*. Sótt 29. apríl 2012 af <http://hagstofa.is/?PageID=2594&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=VIN01001%26ti=Atvinnu%FE%E1ttaka%2C+atvinnuleysi%2C+vinnut%EDmi+og+fj%F6ldi+starfandi+eftir+%E1rsfj%F3r%F0ungum+2003%2D2012+%26path=.%2FDatabase/vinumarkadur/rannsóknir/%26lang=3%26units=Fj%F6ldi/hlutfall>
- Jófríður Björnsdóttir og Jón B. Guðlaugsson. (2004). *Velkomin um borð: Sögur úr fluginu*. Reykjavík: Flugfreyjufélag Íslands.
- Kvennasögusafn Íslands. (2012). *Tímaás*. Sótt 9. apríl 2012 af <http://www.student.is/node/331>

- Lowden, A. og Ákerstedt, T. (1999). Eastward long distance flights, sleep and wake patterns in air crews in connection with a two-day layover. *Journal of Sleep Research*, 8, 15–24.
- Martens, M.F.J., Nijhuis, F.J.N., Van Boxtel, M.P.J. og Knottnerus, J.A. (1999). Flexible work schedules and mental and physical health. A study of a working population with non-traditional working hours. *Journal of Organizational Behavior*, 20, 35-46.
- Morgunblaðið (2011, 3. mars). *Aldrei jafn margar umsóknir*. Sótt 5. apríl 2012 af http://mbl.is/frettir/innlent/2011/03/10/aldrei_jafn_margar_umsoknir/
- Neuman, L. (2000). *Social research methods: Qualitative and quantitative approaches*. Boston: Allyn & Bacon.
- Ng, S.I., Sambasivan, M. og Zubaidah, S. (2011). Antecedents and outcomes of flight attendants' job satisfaction. *Journal of Air Transport Management*, 17 (5), 309-313.
- Riggio, R. E. (2009). *Introduction to Industrial/Organizational Psychology*. (5. útgáfa). New Jersey: Pearson education.
- Schaub, K., Berg, K., Winter, G., Ellegast, R., Glitsch, U., Ottersbach, H.J., Jäger, M. og Franz, G. (2007). Muscular capabilities and workload of flight attendants for pushing and pulling trolleys aboard aircraft. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 37 (11-12), 883-892.
- Sigrún Júlíusdóttir. (2001). *Fjölskyldur við aldahvörf. Náin tengsl og uppeldisskilyrði barna*. Reykjavík: Háskólaútgáfan.
- Stúdentaráð. (2008). *Eru konur að taka yfir Háskólann?* Sótt 6. apríl af <http://www.student.is/node/331>
- Taylor, S. J. og Bogdan, R. (1998). *Introduction to qualitative research methods: a guidebook and resource* (3. útgáfa). New York: John Wiley & Sons.
- Vísindavefurinn. (2002). „Er vaktavinna skaðleg heilsu á einhvern hátt?“ Sótt 29. mars 2012 af <http://visindavefur.hi.is/svar.php?id=2644>

VIÐAUKI

Minnispunktur og inngangur að viðtali

Hefja viðtal með almennri umræðu til að liðka fyrir um samskiptin og draga úr óöryggi viðmælanda og spyrils.

Láta vita:

- Kynna mig, rannsóknina og hvers vegna ég er að rannsaka.
- Hvað á að gera við upplýsingarnar.
- Heita fullum trúnaði, nafnleynd og láta vita að notuð verða gerfinöfn ef þess þarf.
- Láta vita hversu langan tíma viðtalið tekur.
- Láta vita að ég þurfi að hljóðrita samtalið.
- Þakka viðmælanda fyrir að gefa sér tíma í rannsóknina.
- Ítreka að það séu engin rétt eða röng svör heldur vil ég bara vita hvernig þú upplifir hlutina.

Viðtalsrammi

- **Flugfreyjustarfið:**
 - Hvað hefur þú starfað lengi sem flugfreyja?
 - Hvers vegna ákvaðst þú að verða flugfreyja?
 - Hefur þig alltaf langað til að vera flugfreyja?
 - Hvað er skemmtilegast við starfið?
 - Ertu yfir höfuð ánægð með flugfreyjustarfið?
 - Hvað ertu menntuð?
- **Streita og líðan:**
 - Er þetta mikil álagsvinna?
 - Ert þú oft frá vinnu?
 - Finnur þú fyrir mikilli streitu eða stressi í starfinu?
 - Ert þú nægilega sofin þegar þú mætir til vinnu?
 - Finnur þú fyrir þreytu þegar þú kemur heim?
- **Vinnuumhverfið:**
 - Hvernig finnst þér vinnuumhverfið?
 - Ertu ánægð með vinnutímann?
 - Er mismunandi áhöfn eftir flugum?
 - Er starfið öðruvísi yfir vetrarmánuðina heldur en yfir sumartímann?
- **Fullt starf/hlutastarf:**
 - Lýstu venjulegum vinnudegi.
 - Breyttir þú vinnutíma þínum eftir að þú varðst móðir?
 - Vinnur þú aðra vinnu?
 - Gætir þú hugsað þér að vinna reglulegan vinnutíma?

- **Skipulag og tími:**
 - Færð þú sumar- og vetrarfrí á þeim tímum sem þú óskar?
 - Hefur þú þurft að vera fjarri fjölskyldu á hátíðisdögum? Ef já, hvernig finnst þér það?
 - Er eitthvað sem þú myndir vilja breyta? Ef já, hverju?

- **Fjölskyldan:**
 - Hvernig var það þegar þú varst ólétt varðandi vinnuna?
 - Varstu sett í annað starf innan félagsins?
 - Hvernig er dæmigerður frídagur hjá þér?
 - Finnst þú fyrir stuðningi fjölskyldunnar varðandi vinnuna?
 - Stangast vinnan á við fjölskylduna?
 - Breyttir þú vinnutíma þínum eftir barneignir?
 - Finnst þér þú hafa nægan tíma til að sinna fjölskyldunni?
 - Finnst þér starfið henta fjölskyldufólki?
 - Hver sér um börnin?
 - Gefur þú þér tíma til þess að sinna þér og áhugamálum þínum?

- **Kostir og ókostir:**
 - Eru einhverjir ókostir við flugfreyjustarfið? Ef já, hverjir?
 - Hverjir eru kostirnir?

- Eitthvað sem þú vilt koma á framfæri í lokin?
- Þakka fyrir tímann sem gefinn var og þátttöku.