

# Stöðug þróun og árvekni

Íslaugu Aðalsteinsdóttir hóf störf að ferðamálum í heimabæ sínum, Ísafirði, ung að árum. Fyrstu skrefin á þeirri braut steig hún með Þorleifi Guðmundssyni sem veitti á sínum tíma forstöðu skrifstofu Skipaútgerðar ríkisins og Oluverslunar Íslands á Ísafirði. Skömmu síðar ákváðu nokkrir ungir, framsýnir menn að hefja áætlanaflyg til Ísafjarðar. Skrifstofa Þorleifs annaðist afgreiðslu fyrir þá og þar með hófust kynni Íslaugar af flugi og ferðamálum fyrir alvöru sem síðan varð ævistarf hennar. 1946 yfirgaf hún Ísafjörð aðeins tvítug að aldri.

“Það var gott að alast upp á Ísafirði. Hannibal Valdimarsson var skólastjóri Gagnfræðaskólans og margir góðir kennarar kenndu við skólann. Ég var mikið í íþróttum, leikfimi á veturna og handbolta á sumrin. Á þeim árum var bara spilað úti og þetta var óskaplega gaman. Ég hafði ekkert gaman af handboltanum eftir að farið var að spila inni. Við vorum ansi seigar og urðum Íslandsmeistarar 1944 en á þessum tíma voru mörg lið komin til sögunnar víða um land sem við kepptum við. Ég söng líka með Sunnukórnum undir stjórn Jónasar Tómassonar þannig að ég átti afskaplega góða daga fyrir vestan. Í rauninni lifði fólk á Ísafirði sjálfstæðu menningarlífi á öllum sviðum og þurfti lítið að sækja annað í þeim efnun.

Það skipti miklu máli hvað við höfðum góða kennara og ég bjó alla tíð að þeirri tungumálakennslu sem ég hlaut á Ísafirði. Eftir að ég lauk skólanámi vann ég eitt sumar í bókabúð en fór eftir það að vinna með Þorleifi Guðmundssyni sem sá um afgreiðslu fyrir Skipaútgerð ríkisins og Oluverslun Íslands. Mitt aðalstarf var að selja farþegum ferðir með skipunum þannig að ég hóf í raun afskipti af ferðamálum þegar ég var níttján ára. Þorleifur var afskaplega góður yfirmaður og ég lærði margt af honum. Hann virtist aldrei efast um að ég gæti það sem mér var ætlað að gera og treysti mér fyrir verkefnum.

Skömmu eftir að ég byrjaði að vinna hjá Þorleifi komu til hans ungir menn frá Loftleiðum til þess að ræða möguleika á flugsamgöngum við Ísafjörð. Þetta voru frumkvöðlarnir Alfreð Elíasson og félagar sem hrundu af stað Loftleiðaveldinu.

Þorleifi leist strax vel á hugmyndir þeirra, enda stórmál fyrir Vestfirði að samgöngur yrðu bættar. Almennur tók þessu líka afskaplega vel sem sýndi sig best í því að Þorleifur og Alfreð fóru um alla firðina til þess að safna hlutafé og varð vel ágengt. Fjölmargir Vestfirðingar urðu þar með hluthafar í Loftleiðum. Almennur trúði á þetta framtak, enda skipti gríðarlega miklu máli fyrir marga á þessum slóðum að samgöngur bötnuðu. Það átti ekki hvað síst við um þá sem ráku fyrirtæki en þeir sáu í hendi sér að með tilkomu flugsins opnuðust nýir möguleikar. Ég tel að frumkvæði þeirra félaga hafi verið mikið gæfuspor fyrir alla sem hlut áttu að máli.

Fyrstu vélarnar sem þeir notuðu voru Grumman-flugbátar sem gátu lent á Pollinum og voru síðan keyrðir upp í fjöru. Það skipti miklu máli og gerði allt mun auðveldara. Það var afskaplega gaman að fljúga með Grumman-vélunum og stórkostlegt að fljúga yfir Vestfirðina og horfa á alla dýrðina sem blasti við fyrir neðan. Um borð var einn flugmaður og þær tóku sjö farþega. Vélarnar komu yfirleitt inn á kvöldin. Þá var lygnara og auðveldara að athafna sig. Ég var því oft að fram á kvöld að sinna þeim verkefnum sem fyrir lágu.”

*-Hverjir voru þessir ungu frumkvöðlar?*

“Það voru þeir Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen og Sigurður Ólafsson. Þeir sóttu um að fá að fljúga til Ísafjarðar og Vestmannaeyja en á þeim árum var það talið afskaplega erfitt. Á fyrstu árunum voru það þessir þrír sem mest flugu til Ísafjarðar. Ég gerði mér kannski ekki grein fyrir því fyrr en eftir á hvað þetta var stórkostlegt afrek hjá þeim félögum. Þegar maður er sjálfur í hringiðunni horfa málin öðruvísi við. En auðvitað gekkst ég upp í öllu saman og naut þess að vera með.”

*-Hvernig kom til að þú fórst síðan að vinna hjá Loftleiðum?*

“Á þessum árum var Ólafur Bjarnason skrifstofustjóri á skrifstofu Loftleiða í Reykjavík sem þá var niðri í Lækjargötu og mér bauðst vinna þar í framhaldi af tengslum mínum við Ísafjarðarflugíð. Þar með hófust störf mín fyrir Loftleiðir sem stóðu yfir allan þann tíma sem fyrirtækið



starfaði og í nokkur á eftir sameiningu flugfélaganna 1974.

Ég stoppaði reyndar ekki lengi við í Lækjargötunni því að nokkrum dögum eftir að ég hóf störf hjá Loftleiðum flutti fyrirtækið skrifstofuna yfir í Hafnarstræti 23. Þetta var árið 1946 og aðalverkefni fyrirtækisins á þeim tíma voru flugið til Ísafjarðar og Vestmannaeyja. Áður en Loftleiðir hófu þetta flug hafði því verið haldið fram árum saman að ekki væri hægt að halda úti áætlanaflygi til þessara staða. Á þessum slóðum var mjög vindasamt og fleira kom líka til. En sem betur fer létu þeir félagar ekki segja sér slíkt og vildu láta reyna á hvort þetta gæti gengið sem það svo sannarlega gerði. Ég sá um að selja farmiðana en á þessum árum þurfti að vigta bæði farþega og farangur í vélarnar sem var líka í mínum verkahring. Auk þess sá ég um að skrá allar nauðsynlegar upplýsingar sem tengdust hverju flugi.

Ég man eftir ýmsu skemmtilegu í tengslum við innanlandsflugið. Námsmenn voru oft meðal farþega og sumir flugu með okkur aftur og aftur þannig að við vorum farin að þekkja þá og þeir okkur. Einu sinni svipti einn þeirra upp hurðinni að skrifstofunni og kallaði um leið og hann kom í gættina: “Verður flogið heim í dag?” Hann var frá Vestmannaeyjum og hefur þó vita að við værum með það á hreinu hvert “heim” væri. Ekki er ólíklegt að það hafi verið að minnsta kosti tíu vindstig á Stórhöfða þann daginn þannig að

það var svo sem eðlilegt að hann spurði. Eftir að DC4 vélin Hekla kom til sögunnar 1947 og Loftleiðir sneru sér að millilandafluginu breyttust störf mín og eftir það fólust þau að mestu í að sinna því.”

### MEÐ LOFTLEIÐUM MILLI LANDA

“Þegar Loftleiðir hófu millilandaflug var ég beðin að annast farþegaskráningar í þau flug. Mig minnr að í fyrstu hafi verið um að ræða flug til Kaupmannahafnar og Stokkhólms en svo bættust við fleiri áfangastaðir. Í byrjun voru farþegar skráðir á sérstök spjöld og ég tók kassann með spjöldunum, færði mig milli hæða og þar með var farskrárdeildin stofnuð. Meiri breyting var það nú ekki til að byrja með. Þegar þarna er komið sögu vorum við aftur flutt í Lækjargötuna en að þessu sinni í Lækjargötu 2, húsið þar sem Nýja Bíó var þá til húsa.

Í fyrstu sá ég ein um skráninguna en fljótlega var síðan ráðin stúlka til þess að vinna þetta með mér. Allar aðstæður voru mjög frumstæðar miðað við það sem við eigum að venjast núna. Öll fjarskipti voru erfið og eina leiðin til þess að koma upplýsingum milli landa var að senda skeyti. Telex kom ekki til sögunnar fyrr en löngu seinna. Þetta er bara eitt dæmi um hvað vinnubrögðin voru frumstæð en allt gekk þetta samt einhvern veginn og umsvifin urðu sífellt meiri.

Fljótlega kom í ljós að húsnæðið í Nýja Bíós húsinu hentaði engan veginn. Það var á tveimur hæðum og heldur óhentugt. Þegar Alfred Elíasson varð forstjóri félagsins fluttum við því á Reykjanesbraut 6. Það þótti ansi djarft að taka ákvörðun um að flytja þangað en á þeim árum var þetta nánast fyrir utan bæinn. Til þess að vera áfram í tengslum við hringiðu miðbæjarins höfðum við áfram lítið útibú í Lækjargötunni en aðalskrifstofan var á Reykjanesbrautinni. Aðstæður þar voru mun betri, ekki síst hvað varðar bílastæði sem voru afskaplega fá í Lækjargötunni. Skrifstofan flutti síðan aðalstöðvar sínar í byggingu Hótel Loftleiða á Reykjavíkurflogvelli í júnímánuði 1964.

Fyrstu millilandaflugar voru af gerðinni DC4. Þær tóku fjórutíu og sjö farþega og það gat tekið allt að 24 klukkutíma að fljúga þeim til New York með tilheyrandi millilendingum á Goosbay eða Gander. Síðan fengum við stærri og hraðfleygari vélar eftir því sem tímar liðu og umfang starfseminnar varð sífellt meira.

Eftir að Alfred tók við framkvæmdastjórninni urðu miklar breytingar á öllum vinnubrögðum. Það var eiginlega eins og allt færi í gang og breytingarnar voru svo örur að þær renna að hluta til saman í minningunni. Alfred var einstakur. Hann gekk sjálfur í öll störf, sama hvað um var að ræða, og hafði mikla og góða yfirsýn yfir það sem gera þurfti. Hann bar virðingu fyrir fólki og störfum þess. Í hans augum voru störf okkar allra jafn mikilvæg. Hann hreif fólk með sér og við skynjuðum að hann leit svo á að við værum öll mikilvægir hlekkir í einni og sömu keðjunni. Við vorum öll saman í þessu og þetta var okkar fyrirtæki.

Fyrirtækið skiptist í nokkuð margar deildir og yfir hverri þeirra var einn stjórandi. Ég sá um farskrárdeildina. Alfred treysti hverjum og einum til þess að sjá um að verkefni deildanna gengju snurðulaust fyrir sig. Fólk fékk að vita hvað það átti að gera og því var treyst til að framkvæma það án þess að sérstaklega væri fylgst með því. Þetta mikla traust í garð starfsmanna hafði mjög góð áhrif og varð til þess að allir lögðu sig fram við að vinna að sameiginlegum markmiðum. Fyrir bragðið blómstruðu starfsmenn og deildirnar um leið.

Eftir því sem fyrirtækið stækkaði varð mikilvægara að hver og einn sinnti sínu starfi eftir bestu getu. Allar þær upplýsingar sem við sendum frá okkur fóru á sölustaðina og það skipti miklu máli að þær væru réttar og hægt að treysta þeim. Miðstöðin var hjá okkur í Reykjavík og störf á sölustöðunum byggðust á því sem kom frá okkur. Samkeppnin var gífurleg, ekki síst í Bandaríkjunum, sem gerði það líka að verkum að enn mikilvægara var að vel væri staðið að málum.”

### *-Hvernig fóru farþegaskráningar fram?*

“Í fyrstu var allt handskrifað á eitt stórt spjald fyrir hverja ferð. Síðan tóku við spjöldin sem við tókum í notkun meðan við vorum niðri í Lækjargötu og notast var við fyrst eftir að skrifstofan flutti á Reykjanesbrautina. Þau voru reyndar líka handskrifuð en smátt og sátt tókum við svo í notkun fullkonnari tækni eftir því sem hún kom til sögunnar. Það var alltaf verið að leita leiða til þess að gera skráningarnar þannig að sem auðveldast væri að fylgjast með sætanýtingu í vélunum. Góð sætanýting skipti öllu máli fyrir rekstur fyrirtækisins og eftir því sem tækninni fleygði fram varð auðveldara að fylgjast með því að hún væri sem allra best. Öll flugfélög

voru að kljást við það sama og sífellt var leitað leiða til þess að gera skráninguna fljótlegri og skilvirkari.

Eftir því sem umsvifin jukust fjölgaði starfsmönnum sem sáu um farþegaskráninguna. Yfir vetrartímamann voru þeir tæplega þrjátíu en yfir háannatímamann gátu þeir jafnvel farið upp í sjötíu. Deildin var líka með þjónustu allan sólarhringinn þannig að einhver varð alltaf að vera á vakt. Við urðum að vera tilbúin til þess að þjóna viðskiptavinum okkar hvenær sem var og taka tillit til tímamismunar á milli landa. Loftleiðir fylgdust afskaplega vel með og voru sífellt að innleiða nýjar starfsaðferðir og tækni til þess að geta veitt viðskiptavininum sem besta og öruggasta þjónustu.

Árið 1968 var farskrárkerfið sett inn á sérstök tölvukort og farið að nota tölvur við skráninguna. Það var stórt skref og mikil bylting. Kortin voru þá orðin um það bil 600.000 á ári og mikil vinna fór í að handskrifa þau. Með tilkomu þessarar nýju tækni voru tekin í notkun spjöld sem sérstök vél gataði og tölvan aðstoðaði síðan við að raða farþegum eftir stafrófsröð í það flug sem hver og einn var bókaður í. Með tölvunni var líka hægt að framkvæma allskonar talningar og hún skræði farþegalista sem síðan voru sendir á viðkomandi brottfararstaði.”

Í jólablaði Tímans frá árinu 1972 er rætt við Íslaugu um nýju tölvutæknina sem Loftleiðir voru þá að taka í notkun. Þar segir meðal annars:

“Farskrárdeildin skiptist niður í einingar, sem eru: Farskrárstjórn, - Umsjón hópferðapantana, - Sala sæta, farskráning og upplýsingar í síma, - Skráning og umsjón á pöntunum í innanlandsferðir og hótelpantanir innanlands,- Fragtskráning, - Fjarskipti, - Tölvudeild (Data Section).

Undirstaða þessa eru fjarskipti til útlanda og samband við viðskiptavinina gegnum síma innanlands. Á síðastliðnum 5 árum hafa Loftleiðir gert miklar breytingar bæði í farskrá og á fjarskiptakerfi sínu til þess að veita viðskiptavininum sínum sem besta og öruggasta þjónustu.

Til þess að fá pantanir inn til Reykjavíkur í farskrármiðstöðina hafa Loftleiðir tekið á leigu fjarskiptarás, 50 baud – 66 orð á mínútu til Lundúna. Þessi lína er nú (síðan í mars 1972) tengd tölvu hjá SITA (Societe Intertantionale de Télécommunications Aeronautiques), sem dreifir skeytum frá Reykjavík til söluskrifstofa Loftleiða á

meginlandinu og til Austurlanda. Skeytum frá þessum stöðvum til Reykjavíkur er beint eftir ákveðnum SITA-rásnum í tölvu í Lundúnum, sem síðan sendir þau á Loftleiðarásina til Íslands.

SITA er hlutafélag með höfuðstöðvar í París, sem stofnað var af flugfélögum um allan heim til að annast sameiginleg fjarskipti þeirra. Hafa Loftleiðir verið hluthafar í því síðan 1964.

Auk rásarinnar til Lundúna hafa Loftleiðir einnig tekið á leigu hjá Landsíma Íslands einkarás, hálfan hraða, 33 orð á mínútu, til Bandaríkjanna. Þessi rás var til skamms tíma tengd beint við tæki á skrifstofu Loftleiða í New York, sem síðan dreifði skeytum til stöðva Loftleiða og annarra flugfélaga. Frá því í apríl 1972 hefur þessi rás verið tengd við tölvu CDC (Control Data Corporation) í Atlanta, sem nú tekur að sér að dreifa skeytum Loftleiða innan Bandaríkjanna og einnig að safna saman skeytum þaðan og senda þau á LL (Loftleiða)-rásina til Íslands.

CDC er fyrirtæki, sem leigir flugfélögum aðgang að tölvukerfi fyrir ákveðið gjald pr. fluttan farþega. LL hafa einnig gert samning við CDC fyrir farskrárkerfi, svokallað Solarkerfi, fyrir New York deildina. Frá 6. nóvember 1972 hefur farskrárdeild LL í New York verið í sambandi við Solarkerfið í Atlanta og getur með aðstoð sjónvarpstækis gefið upplýsingar, án tafar, um áætlan LL, fánleg sæti og fleira og fleira, og um leið stimplað inn pantanir í ákveðin flug og gefið allar upplýsingar, sem LL þurfa að geyma um hvern einstakan farþega. Tölvun radar farþegum inn í það flug, sem þeir hafa pantað, og geymir svo þessar upplýsingar, unz farþeginn hefur ferðast. Hún sér einnig um að stjórna hverju flugi, þ.e. hve marga farþega má skrá í hvert flug, þar til því verður að loka. Og það, sem ef til vill er aðalkosturinn við slíkt kerfi er, að um leið og afpöntun berst, er sætið laust til sölu strax, þar sem aftur á móti í handunnu kerfi líður oft langur tími frá því að farþeginn afpantar, unz sætið er boðið til sölu á ný.

Með Loftleiða-rásinni frá Reykjavík til Atlanta hefur farskrárdeildin í Reykjavík einnig beinan aðgang að Solarkerfinu og í staðinn fyrir sjónvarpsskerminn koma skeytin inn á fjarrita í Reykjavík.

Til þess að taka á móti pöntunum frá New York – og Evrópustöðvunum hafa LL í Reykjavík tekið í notkun “Mini Computer” (smátölvu) frá Burroughs sem les upplýsingarnar frá gatastrimlinum

úr fjarritanum inn á kort. Þetta þýðir að mannhöndin kemur sáralítið nálægt þessum pöntunum, nema þá til að lagfæra og breyta, ef með þarf. Þetta kerfi er auðvitað nýtt af nálinni en ef allt gengur vel verðum við komin yfir mestu örðugleikana við samræminguna í janúar/febrúar 1973. Farskráin er mikilvægur liður í þjónustunni við farþegann og þess vegna er lögð rík áherzla á þennan þátt starfseminnar. Hins vegar er þetta mjög tímafrek starfsemi og útheimtir mikla pappírsvinnu og starfsfólk. Í henni má aldrei verða stöðnun. Það þarf stöðugt að fylgjast með og finna leiðir til að einfalda og fullkomna kerfið og þar hafa tölvur komið til sögunnar og tekið að sér að einfalda og hraða úrvinnslunni.

Í farskrárstjórnuninn (Reservation Control) skiptir hraðinn megin máli og til þess að ná sem beztri sætanýtingu þarf að tryggja að raðað sér rétt í ferðirnar og pantanir og afpantanir séu viðstöðulaust skráðar, þannig að flugið sé alltaf sem réttast. Áriðandi er, að laus sæti séu bókuð til sölu án tafa, því að þau sæti sem fara ónotuð eða laus, verða aldrei boðin til sölu aftur, og verða félaginu að eilífu glötuð.”

1976 var enn eitt skref stigið í viðleitni til þess að gera skráningu farþega fljótlegri, skilvirkari og öruggari. 25. mars 1976 kom eftirfarandi fram í viðtali við Íslaugu í Dagblaðinu:

“Þetta er algjör bylting. Sætanýting verður betri, öll afgreiðsla verður hraðvirkari og þjónusta við viðskiptavinina verður fullkomnari,” sagði Íslaug Aðalsteinsdóttir, en hún veitir farskrárdeild flugfélaganna forstöðu. Íslaug var að tala um hið nýja tölvukerfi sem verið er að setja upp í farskrárdeildinni. Starfsmenn fyrirtækisins, aðallega þó farskrárdeildar, hafa undanfarið verið á ströngum námskeiðum til þess að læra að vinna með þessum tölvum.

“Allar bókanir verða færðar inn á leturborðið og það tekur ekki nema tvær og hálf til þrjár sekúndur að fá umbeðnar upplýsingar birtar á skerminum. Sem dæmi um hve hagnýtt þetta nýja kerfi er má geta þess að áður gátu liðið allt upp í 5 klukkutímar þangað til upplýsingarnar voru komnar til skila.”

Íslaug segir enn fremur í umræddu viðtali í Dagblaðinu:

“Svona fyrirkomulag var tekið í notkun í New York árið 1972 og er nú komið á fjóra staði í Evrópu: Kaupmannahöfn, París, Frankfurt og London. Þessi uppsetning hér er þriðja skrefið og það stærsta í Evrópu.

Næsta skrefið verður að setja upp slíkt kerfi í Luxembourg.”

“Umrætt tölvukerfi gekk undir heitinu GABRIEL og var stærsta tölvukerfi sinnar tegundar í heiminu á þessum tíma. Aðeins tölvukerfi sem notuð voru í hernaði voru stærri. Skömmu áður en kerfið var tekið í notkun var sætanýting Flugleiða yfir Atlantshafið 76% að sögn félagsins en með tilkomu nýja kerfisins vænti félagið þess að hún gæti orðið um eða yfir 80%. En raunin varð sú að á ákveðnum tímabilum náðum við um og yfir 90% sætanýtingu.

### **LOFTLEIÐAMENN VAKANDI FYRIR NÝJUNGUM**

“Við tókum þessar breytingar í skrefum þannig að það varð aldrei um stökkbreytingu að ræða. Eitt þeirra var til dæmis aðferð sem kallaðist Tape to Card – Card to Tape. Í því fólst að við fengum upplýsingar um bókanir á strimlum sem við gátum yfirfært á kort. Við tókum við strimlunum úr einni vél og settum þá í aðra þar sem þær voru skráðar á kortin. Á sama hátt var hægt að koma upplýsingum af kortunum á strimlana og senda þær þannig frá okkur. Þetta var eiginlega næsta skref á undan tölvunni. Þannig þokaðist þetta smátt og smátt og við tileinkuðum okkur alla bestu tækni sem í boði var.

Tölvutæknin sparði gífurlega í mannahaldi. Á meðan allt var handskrifað vorum við með allt upp í sjötíu manns í deildinni þegar mest var en ef ég man rétt voru starfsmenn komnir niður í þrjátíu og fimm eftir að sjálfvirknin var orðin svona mikil. Mestur sparnaður í mannahaldi var í þeim hluta farskrárinnar sem við kölluðum Control.

Loftleiðamenn voru ótrúlega vakandi fyrir nýjungum. Þeir áttu mikil samskipti við Bandaríkin þar sem tæknin var mest og kynntust fyrir bragðið öllu því nýjasta og besta sem var að gerast hverju sinni í þessum málum. Þeir voru lengra komnir með tölvuvæðingu en Flugfélagið við sameininguna 1974 og því eðlilegt að þeirra deild færðist yfir til okkar. Síðasta skrefið í tölvuvæðingunni var síðan tekið við sameiningu félaganna. Ég hélt áfram að stjórna deildinni og gerði það þangað til ég hætti störfum hjá Flugleiðum árið 1980.”

### **FLUGFREYJUR LOFTLEIÐA**

*-Unnu margar konur jafn lengi í þessum geira og þú gerðir?*

“Kannski ekki jafn lengi en nokkrar

unnu talsvert lengi á þessum vettvangi. Í því sambandi langar mig að nefna hlutverk flugfreyjanna í velgengni Loftleiða. Loftleiðir lögðu strax mikla áherslu á að flugfreyjur þeirra væru vel þjálfaðar. Þeir fengu hjón frá American Airlines til þess að halda hér námskeið fyrir íslenskar flugfreyjur. Flugfreyjur Loftleiða voru því frá upphafi vel þjálfaðar og snemma fór af þeim mjög gott orð. Í mínum augum voru þær vel menntaðar og glæsilegar og veittu góða þjónustu. En þær gerðu annað og meira. Í rauninni voru þær ekkert síður sölumenn fyrirtækisins en við sem unnum á skrifstofunum. Þær gátu upplýst farþegana og komu afskaplega vel fyrir á allan hátt. Mér finnst oft eins og þeirra þáttur hafi ekki verið nógu stór í umræðunni um flugmál hér á landi. Ég tel reyndar ekki að þær hafi verið vanmetnar. Hins vegar finnst mér að ekki hafi verið haldið nægilega á lofti hvað þær gegndu mikilvægu hlutverki.

Ég er sannfærð um að þær hafa með sínum góðu störfum haft töluverð áhrif á reksturinn og verið góðir fulltrúar fyrirtækisins. Auðvitað flugu margir með Loftleiðum vegna þess að fargjöld þeirra voru lág. En það var fleira sem kom til eins og til dæmis þjónustan og viðmótið sem farþegar nutu um borð í vélum félagsins. Mér finnst ástæða til þess að halda þessari staðreynd til haga.

Margir námsmenn flugu með Loftleiðum, trúlega vegna fargjaldanna. Þeir héldu síðan áfram að fljúga með félaginu og fjölskyldur þeirra og vinir líka. Reynslan af því að fljúga með Loftleiðum var svo góð. En auðvitað dugði þessi góða afspurn ekki til. Loftleiðir urðu svo sannarlega að hafa fyrir því að ná í farþega og það gat verið mjög kostnaðarsamt. Í Bandaríkjunum var til dæmis mjög dýrt að auglýsa og erfitt að koma sér á framfæri.

Árin sem ég vann hjá Loftleiðum voru góður tími. Stundum finnst mér eins og við höfum verið ein stór fjölskylda, enda lögðust allir á eitt og lögðu sig fram til þess að fyrirtækið gæti blómstrað.” ❀