

Nätverket



Vi håller Viggen i luften

1987 började ett samarbete mellan Volvo Flygmotor och Volvo Data i avsikt att bygga ett system för felsökning i motorn till JA37 Viggen. Behov fanns att lagra information om såväl felorsaker som korrekta samband mellan komponenter i motorn.

Det var framförallt två frågeställningar som gjorde att man var intresserad av att bygga ett system baserat på AI-teknik (Artificiell Intelligens) — hur man bevarar och kommer åt kunskap.

MITTEN

I detta nummer bl a:

Plåtformning sid 4 - 5, Help Desk sid 9 och PUBSAM sid 10 - 11.

Innehåll

• **Volvo Data med i USA och Belgien**
3

• **Plåtformning med datorns hjälp**
4 — 5

• **RUFIX ställer diagnos på Viggen**
6 — 7

• **Volvo Datas filialer**
8

• **Människorna bakom Help Desk**
9

• **PUBSAM**
• **Nytt om namn**
11

• **Aktuellt just nu**
4 och 12

NÄTVERKET utges av
Volvo Data AB.

Ansvarig utgivare:

Holger Lissvall
tel 031/66 76 64

Redaktör:

Bo Ohlsson
tel 031/66

Medarbetare i detta nummer:

Elisabeth Lundmark

Redaktionsråd:

Ingvar Gall,
Leif Hågerström,
Björn Lindström,
Mildred Westlye,
Arne Leffler

Postadress:

Avd 2030 HD 3N,
Volvo Data AB,
405 08 Göteborg

Telefax:

031/54 84 36

Tryck:

Ale Tryckteam

Upplaga:

4 000 exemplar

Tillsammans är vi inom Volvo cirka 1.700 systemutvecklare, som alla kommer att möta ovanligt många kraftigt förändrade och ibland motstridiga krav i vårt jobb under 90-talet. Det är framförallt fyra faktorer, som är drivkraften bakom denna utveckling:

- För det första har informationsteknologin succesivt ökat sin betydelse som hjälpmedel inom Volvo. Den används inom allt fler verksamhetsområden och öppnar därmed möjligheter att ta tillvara nya rationaliseringspotentialer. Detta ställer ökade krav på att skapa verksamhetsanpassade och lättanvända applikationer, som är autonoma men ändå kan samverka på ett optimalt sätt.

- För det andra utgör en allt större andel av Volvokoncernens omsättning kostnader för utveckling, förvaltning och drift av applikationer. Detta gör att informationsteknologin i sig själv utgör en stor potential för rationalisering. I rådande konjunkturläge är det speciellt önskvärt att realisera denna potential.

- För det tredje pågår kraftfulla omstruktureringar av Volvos verksamheter för att öka produktivitet och konkurrensförmåga. Det ställer i sin tur nya krav på informations- teknologiska funktioner, samt krav på korta ledtider för att förverkliga dem.
- För det fjärde har vi under 80-talet fått uppleva framväxten av radikalt nya informationsteknologiska koncept och lösningar, en utveckling som bara är i sin linda, men som kommer att leda till ett successivt teknologibyte under 90-talet.

Tillsammans utgör alla dessa faktorer en större utmaning för oss systemutvecklare än någonsin tidigare. Stora krav kommer att ställas på att:

- klara den svåra balansgången mellan att förvalta mogen och etablerad informationsteknologi,
- introducera nya informationsteknologiska lösningar på ett systematiskt sätt,



Ulla-Britt Börjesson,
chef för division
Systemutveckling och konsultverksamhet

- möta nya behov och möjligheter,
- höja produktiviteten i AU/SU/SF-arbetet.

De kritiska komponenterna för att nå ett lyckat resultat kommer att bli de metoder, verktyg och standards som behöver utvecklas, den kompetensuppbyggnad och utbildning som måste ske, samt den tillgång på investeringsmedel som kommer att kunna ställas till förfogande. Vik-

tigt är också att den verksamhetskompetens, som under många år byggts upp inom verksamheterna för systemutveckling kan bibehållas och förnyas.

Vi systemutvecklare går alltså en turbulent, men spännande tid till mötes. Genom att samverka och återanvända kompetens inom koncernen ökar vi förutsättningarna för framgång och det ser vi på Volvo Datas systemutvecklingssida som en av våra främsta uppgifter att bidra till. ■

Ulla-Britt Börjesson

Systemutveckling i förändring

Volvo Data engagerar sig internationellt

Styrelsen för Volvo Data kände att tiden var mogen för ett engagemang utomlands när förfrågan kom från Volvo Europas chef Lars Christian Eriksson om vi ville titta in i möjligheten att ta över datacentralen i Gent.

I juni förra året beslöt vi och produktbolagen i Belgien att Volvo Data skulle ta det funktionella ansvaret för Volvo Europa Data (VEDa).

SMÄRTFRITT ÖVERTAGANDE

Övertagandet gick smärtfritt. Personalen, ca 30 personer, fortsätter arbeta som vanligt. Verksamheten expanderar med 25-30 procent per år. Vi bidrar med att låna ut medarbetare för att hjälpa till att lösa en del problem.

Chefen för datacentralen i Gent och jag ser gärna att fler Volvo Data-anställda jobbar där. Vi betraktar vår verksamhet i Belgien som ett brohuvud och en väg till att växa ytterligare i Europa och vi utreder nu hur långt vi ska gå i vårt engagemang utomlands.

I september blev jag utnämnd till ordförande i den styrgrupp som bl a arbetar med organisationens funktionella styrning. Volvo Datas styrelse har mandat att ta beslut om datordriften i Gent. Exempelvis har en äldre dator bytts mot en större och modernare.

UPPSAMLINGSPLATS

Belgien fungerar dels som vår uppsamlingsplats för kommunikation och information som slussas vidare in och ut i Sverige dels som en utpost gentemot Europa och övriga världen. Det blir mer och mer så att man arbetar över gränserna i centraleuropa. Volvos

Strax före semestern förra året tog Volvo Data två strategiskt viktiga beslut gällande utlandsetableringar i Belgien och USA.

Här gör Volvo Datas VD Göran Kling en kort beskrivning av läget när det gäller engagemanget i Volvo Europe Data (VEDa) i Gent, Belgien och Volvo Data North America (VDNA).

samarbetspartner Renault har två separata datanät i Europa, ett för personvagnssidan och ett för lastvagnssidan. Volvo har ett gemensamt som Volvo Data svarar för. Vi har redan påbörjat arbetet med att sammakoppla dessa nät.

SAMMANSLAGNING I USA

I somras beslöt Volvo North America Corporation tillsammans med Volvo Cars of North America och Volvo GM Heavy Trucks Corporation att på vår rekommendation starta ett projekt för att bilda Volvo Data North America (VDNA) i USA.

Vi har under ett och ett halvt års tid utrett möjligheten att slå ihop två datacentraler i USA till en. Det är datacentralen i Rockleigh och datacentralen i Greensboro, som organisatoriskt tillhör Volvo GM Heavy Truck.

Efter en teknisk och praktisk genomgång har vi kommit fram till att verksamheten i Rockleigh flyttas till Greensboro. Sammanläggningen av de två data-

centralerna, som sker under sensvåren -91, reducerar kostnaden med ca 20 procent, vilket motsvarar några miljoner dollar per år.

Tekniskt sett är det svårt för Personvagnar och Lastvagnar att distribuera datasystem till USA. De tekniska plattformarna ser olika ut. Vi har därför två mål för arbetet. Dels att samarbetet ska löpa bra tekniskt och ekonomiskt, dels att plattformarna blir lika de som används i Europa. Inriktningen är en datormiljö som är optimal för Volvo-koncernen.

Volvo-bolagen i USA har byggt sina datormiljöer utifrån sina respektive verksamheter vilket resulterat i en splittrad teknisk miljö. Det tar tid att samordna detta, men lönar sig på sikt. Att uppnå en enhetlig datormiljö är ett arbete som tar fem till tio år, bl a därför att det finns datorsystem i den "gamla" miljön som får tjäna ut först.

Volvo Data North America ingår som en division i Volvo North America. VDNA har fullt resultatansvar. Det är nu viktigt att VDNA får möjlighet att växa in i Volvo Data-andan.

ÖKAT ANSVAR

Volvo Datas ökade ansvar för datordrift innebär också ett ökat serviceansvar gentemot kunderna. Det är oerhört viktigt att upprätthålla en hög servicegrad. En kund behöver support och det är vår skyldighet att ge den.

Information till de anställda i utlandet är viktigt för att stärka Volvo Data-andan. Vi behöver visa oss mer, berätta om hur vi jobbar och vad vi jobbar med.

Allt detta är stora och viktiga förändringar som vi skall vi nalkas med respekt och ödmjukhet. ■

Aktuellt just nu

"Bastjänstnät" för Volvo

Volvo Data bygger nu ett höghastighets-bastjänstnät inom Sverige, Europa och världen i övrigt för telefoni, video-konferenser, SNA- och Ethernet-trafik.

'Lokala' nät behöver inte inte enbart vara lokala. Persondatorer, i 'lokala' nät i USA, kör mot servers i Göteborg.

Persondatorer kopplade till ett 'lokalt' Ethernet har tillgång till de flesta andra Ethernet inom Volvo.

STORA PENGAR ATT SPARA

Stora pengar finns att spara om man köper linjer med högre kapacitet än tidigare. Detta gäller digitala linjer, både nationellt och internationellt.

Priset för kommunikationskapacitet, mätt i kostnad per överförd 'bit' blir en tredjedel om man köper kapaciteten i 2-megabitslinjer i stället för enstaka 64-kilobitslinjer internationellt. Inom Sverige är kostnadsreduktionen än större.

LÖNSAMHET

Kapaciteten måste utnyttjas för att få lönsamhet. Bästa besparingspotentialerna finns i telefoni via egna linjer och egna linjer för låghastighetsvideokonferenser.

För att administrera all denna bandbredd installeras speciella höghastighetsmultiplexorer med vars hjälp avancerad Network Management, automatisk back-up och naturligtvis bandbreddstilldelning kan hanteras.

Vårt bastjänstnät växer snabbt. USA, Olofström och Lundbyområdet i Göteborg är inkopplade. Belgien kommer att anslutas i sommar och sammankoppling med Renault planeras. ■

Forma plåt på prov i datorn innan du gör det i verkligheten

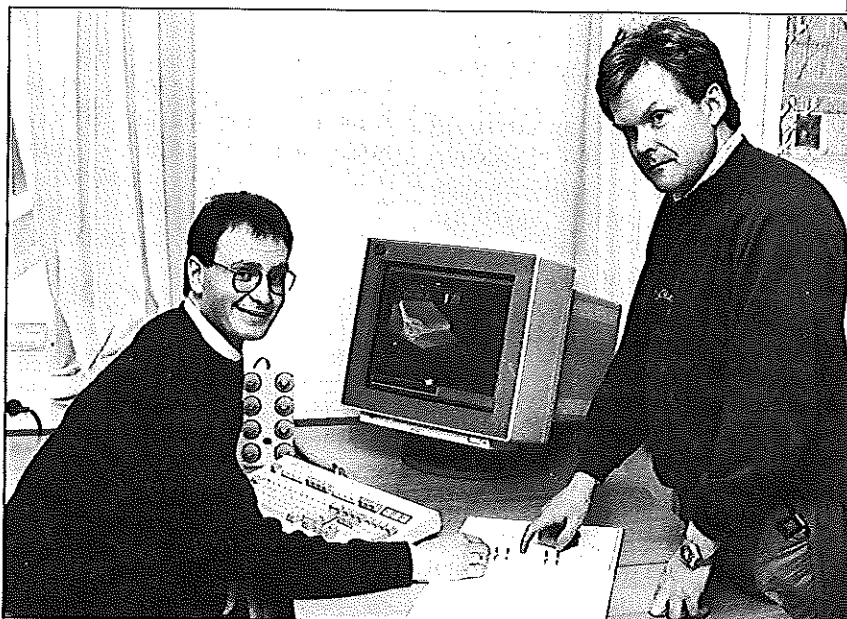
Tänk dig ett stycke plåt. Dela in det i finita element ("rutmönster").

Bestäm materialdata. Mata in värdena i datorn. Skaka väl.

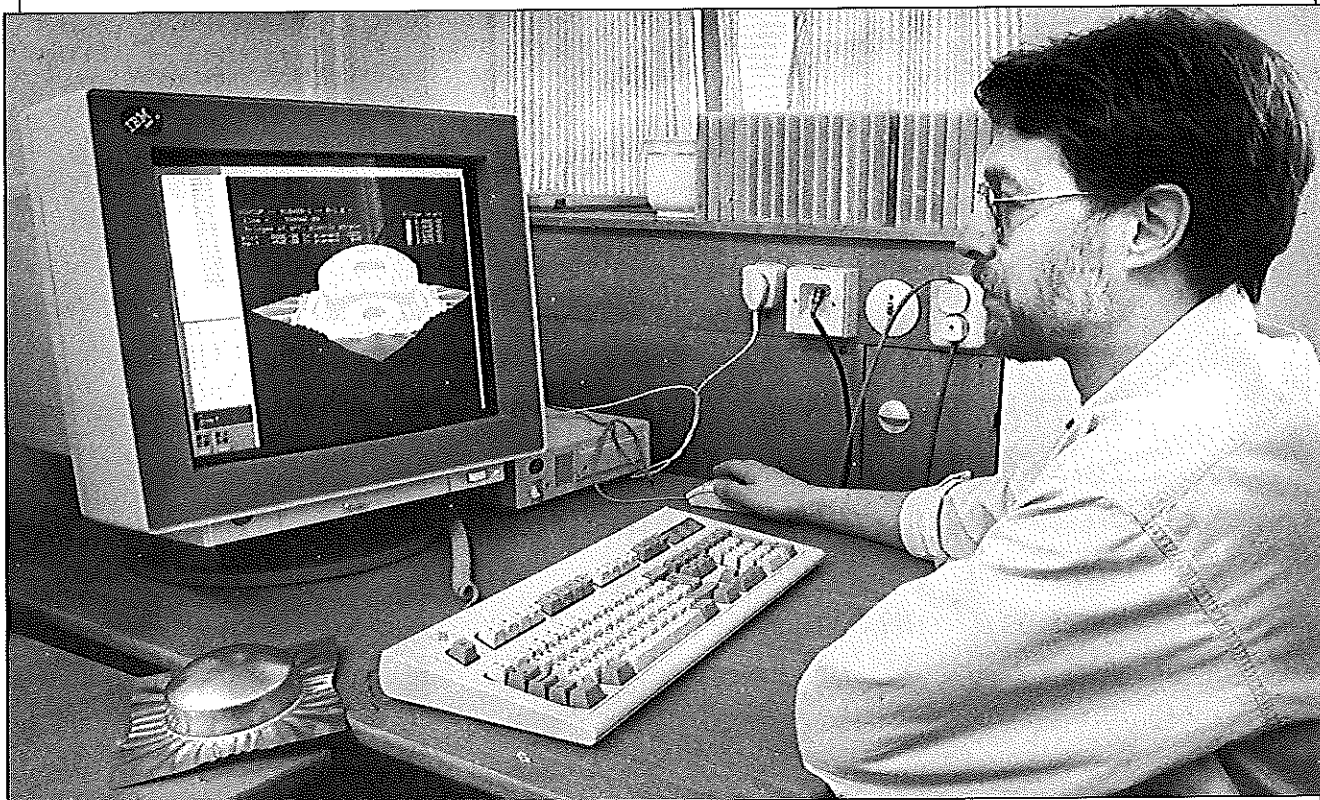
Du har nu gjort en datasimulerad plåtformning. Enkelt va?

Ungefär så går det till när Kjell Mattiasson från Volvo Data är med och lägger ut riktlinjerna för den nya tidens plåtformning inom Volvo. Idéerna praktiseras just nu i ett plåtformningsprojekt på Volvo Personvagnar Olofströmsverken, VOV.

VOV bereder och pressar den mesta plåten till Volvo Personvagnar samt en del till Lastvagnar och Bussar. Varje gång en ny vagnmodell introduceras behövs nya pressverktyg. Målet med plåtformningsprojektet är att reducera antalet provverktyg som idag kostar mellan 8-10 mkr



I projektet deltar från VOV bl a Anders Strange och Per Thilderkvist (foto: Ingemar Tomasson).



Kjell Mattiasson har gedigen erfarenhet av datorsimulerad plåtformning (foto: Conny Nylén).

per nybilsprojekt. Dagens kostsamma provpressningar ska i princip försvinna med den nya metoden.

Men varför kan man inte fortsätta på det gamla sättet där den mänskliga erfarenheten styrde plåtformningen?

Ja, dels är kraven höga på snabb och jämn pressning och dels handlar det om att spara tid och pengar. I bakgrunden finns också en bild av hur det inte alltid stämmer mellan den lösning konstruktörerna lägger fram på ritbordet och den som människorna nere i fabriken ska få att fungera i praktiken.

GAMMAL IDÉ BLEV SOM NY
Kjell Mattiasson har gedigen erfarenhet av datorsimulerad plåtformning. Redan 1983 arbetade han med detta på Chalmers och kom 1986 till Volvo Data. Idag arbetar han med detta projekt inom avd 2620 "CAE", samtidigt som han är adjungerad professor en dag i veckan på

Chalmers där han driver ett liknande plåtformningsprojekt.

När Kjell sökte efter ett fungerande dataprogram för denna uppgift fick han kontakt med dataföretaget Control Data. Tillsammans med deras Albrecht Honecker fann han ett program för krockanalys som gick att applicera på plåtformning.

Därmed sparade man in hela programutvecklingskostnaden och kunde använda en redan beprövad idé. När Kjell och Albrecht presenterade sin erfarenhet på en konferens i USA blev det i det närmaste uppståndelse. Ingen hade tänkt så förut.

Krockprogrammets egenskaper är så kvalificerade att det provas av många bilföretag idag.

GÅR FORTARE TA FRAM NY BIL
På VOV arbetar man nu med att göra egna simuleringar. Både persondator och programvara har införskaffats.

— Vi bidrar med presstekniskt kunnande och viss finansiering, säger Per Thilderkvist, Teknisk Utveckling inom VOV. Vi har redan gjort försök med datasimulering och jämfört med gamla tekniken. Resultatet ser väldigt bra ut så här långt. Den här tekniken kan förhoppningsvis bidra till att reducera leddtiden för ett helbilsprojekt.

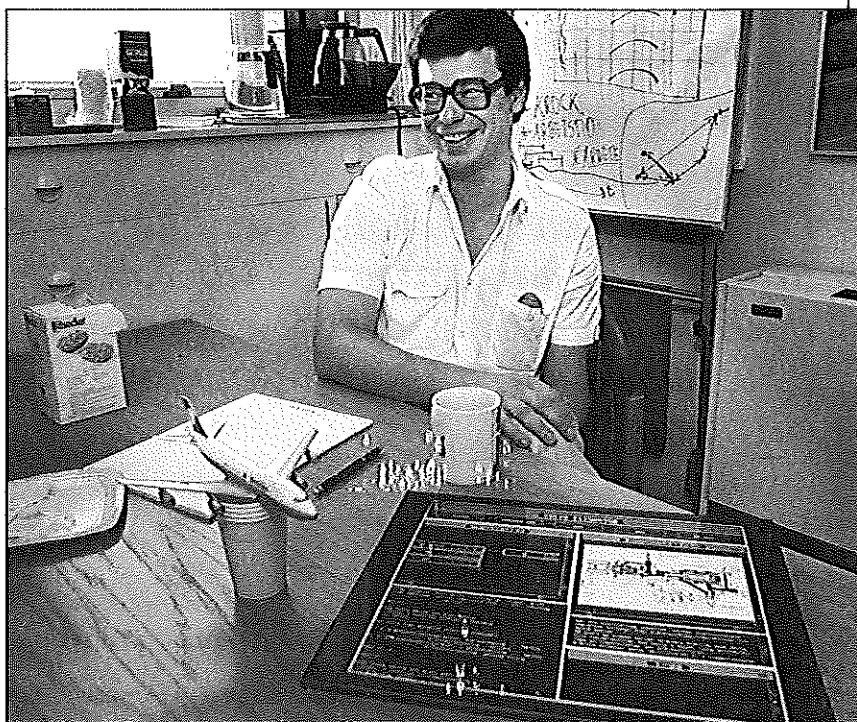
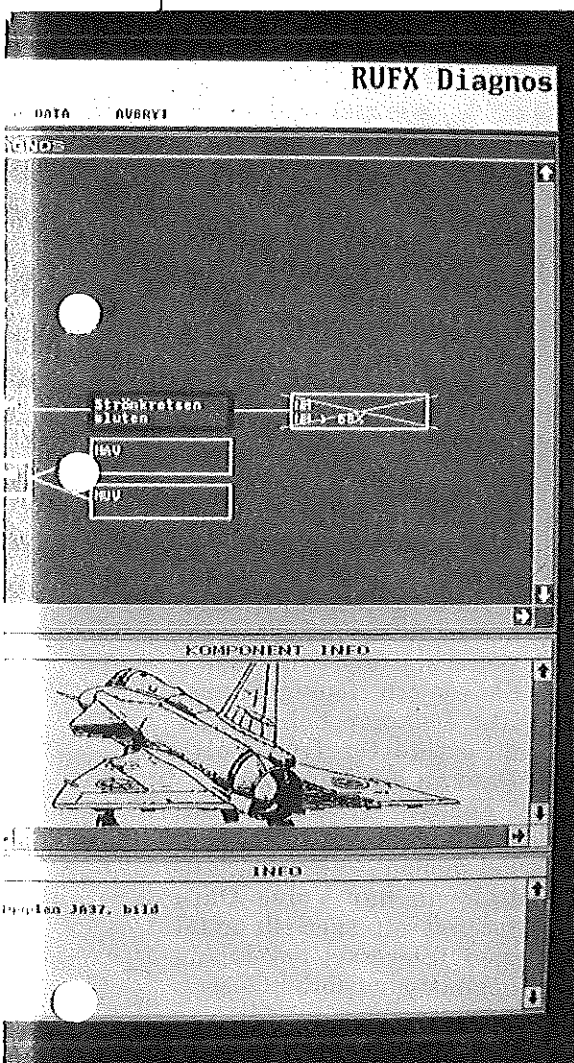
Om ca ett år kan det nya sättet att simulera plåtformning blir verklighet på VOV.

— Ja, läget är nu att vi håller på att verifiera beräkningsresultat, berättar Kjell Mattiasson. Vi gör också en del tillägg till programmet.

I maj reser Kjell tillsammans med bl a Albrecht Honecker till en internationell konferens i Zürich där de ska presentera "On the use of explicit time integration in finite element simulation of industrial sheet forming processes".

Det går säkert jättebra.
Det låter ju så enkelt. ■

FOX består av delsystem som samverkar. I ett delsystem kan experten sköta uppdateringen av modellen. Han har således full kontroll över innehållet.



Bo Olén diskuterar vidareutveckling av RUFX-systemet (foto: Conny Nylén).

I Diagnos/Analys-delen kan man överlåta åt systemet att styra felsökningen, eller kan användaren själv ta över styrningen.

Diagnosen kan t ex styras från 'klickkänsliga' bilder. Här finns även möjligheter för simulering och analyser.

Informationsdelen innehåller bilder och textinformation som kan nås genom sökord. Den är också kopplad till diagnosdelen.

När systemet upptäcker fel visas förutom fel- och åtgärdstexter även vilken bildinformation som är aktuell i en viss felsituation.

Loggen håller reda på alla slutsatser som systemet kommer fram till under diagnosens gång.

Här kan användaren också lägga in egna kommentarer.

Loggen kan sedan skickas med elektronisk post. Meningen är att en användare skall kunna komma med synpunkter på modellen och vidarebefordra dessa direkt till ansvarig expert.

UTSEENDE PÅ BILDSKÄRMEN
FOX arbetar med fönsterteknik bl a ett huvudfönster varifrån aktiviteterna styrs.

Det finns även ett antal fönster med klickkänsliga bilder och trädstrukturer som används när man arbetar med modellen, t ex vid felsökning.

Informationsdelen har ett bild- och ett textfönster. Man har

tillgång till loggen i ett fönster.

Idag körs FOX på Vax-arbetsstationer med grafisk skärm, helst 19 tumms färgskärm.

Ambitionen är dock att inom ett år kunna använda flera typer av datorer/operativsystem t ex PC/DOS, PS2/OS2, Decstation/Unix, Sun/Unix. ■

Fotnot:
RUFX finns utförligare beskrivet i Volvos tidning Technology Report 1990. Artikeln heter AI in the Air och finns på sidorna 36-43.

Koncentration gav filialer och ett större ansvar

Datorkraften för Volvos enheter i Skövde, Köping och Malmö har koncentrerats till Volvo Data i Göteborg. Detta innebär ett större, direkt ansvar gentemot kunderna. Filialerna svarar tillsammans för 20% av Volvo Datas omsättning.

Bakgrunden till att Volvo Data har filialer i Skövde och Köping är att vi i samband med Volvo Komponenters delning fick förfrågan om övertagande av AU-avdelningarna, informerar Roland Linderoth, ansvarig för division Volvo Data Övriga Sverige.

SAMARBETSAVTAL

— Vi tackade ja, och tecknade ett treårigt samarbetsavtal med de tre kunderna Volvo Personvagnar Komponent AB, Volvo Lastvagnar Komponent AB och Volvo Penta tillverkningsenheter. Avtalet reglerar tjänster, volymer och priser. Volvo Data Skövde och Volvo Data Köping bildades den 1 januari 1990.

När det gäller Volvo Data Syd är filialen etablerad i Malmö sedan flera år tillbaka.

Konsolideringen (sammanläggningen) avslutad före semestern.

Största arbetsinsatsen för Volvo Data ligger just nu i att successivt ersätta stordatormiljöerna utepå filialerna. Dessa koncentreras till Göteborg. Filialerna har dock fortsatt ansvar för sina kunders applikationer.

FLERA FÖRDELAR

— Konsolideringen ger Volvo flera fördelar, fortsätter Roland



Roland Linderoth svarar för de tre svenska filialerna som tillsammans svarar för cirka 20% av omsättningen (foto: Conny Nylén).

Linderoth. Volvo Datas kunder får lägre kostnader för sin bearbetning och Volvo Data skaffar sig den volymtillväxt som behövs för att kunna realisera en gynnsam prisutveckling för stordatortjänsterna. Till semestern ska alla konsolideringsaktiviteter som hör till Skövde och Köping vara avslutade.

ÖKAT KUNDANSVAR

Etableringen av filialerna i Skövde och Köping innebär ett större direkt ansvar gentemot kunderna.

I Skövde har Volvo Personvagnar Komponent byggt ett nytt fabriksområde, PV Östra,

där Volvo Data är med som leverantör och teknisk rådgivare.

Volvo Lastvagnar Komponent satsar pengar ur investeringsfonderna både i Skövde och Köping. Sannolikt kommer behovet av datortjänster från Volvo Data att öka framöver.

För att säkra datakommunikation och tillgänglighet mellan Göteborg och filialerna har Volvo Data tecknat ett speciellt avtal med Televerket om dubbla höghastighetsförbindelser.

NYA FILIALERNA UNDER VOLVO DATA SYD

— Volvo Data Syd verksamhet i Olofström startades under 1990. Här arbetar för närvarande sju personer för Volvo Olofströmsverken, berättar Roland Linderoth vidare. I Soft Center Ronneby, kommer Volvo Data att etablera en filial. På sikt kommer ett tiotal personer att arbeta där med bland annat distansförvaltning av ADB-system.

Volvo sålde under 1990 Provendör till Procordia. Volvo Data Syds ursprungliga kunder; Sockerbolaget, Weibulls och Hilleshög är därmed samtliga utanför Volvokoncernen. De är dock fortsatt kunder till VD Syd. Även Felix är numera kund till VD Syd i Malmö. ■

Help Desk fixar det mesta

Så här ser de ut, gänget på Help Desk! Stående från vänster Eva-Marie Halldén, Lelf Nyrén, Kjell Abrahamsson och Stefan Larsson. Sittande från vänster Karin Juter, Ingbritt Wahlqvist och Roland Kjellquist (foto: Conny Nylén).



Så här ser de ut, gänget på Help Desk som svarar när vi ringer datajouren på telefonnummer 667060.

— Vi är sju medarbetare på Help Desk som löser dataproblem som rör allt mellan himmel och jord, säger gruppledaren Ingbritt Wahlqvist.

Help Desk är Volvo-koncernens centrala datajour inom stordatormiljön. Genom att slå det välkända telefonnumret 667060 hamnar du hos någon av de sju "problem-lösarna". Help Desk är bemannat 24 timmar om dygnet. Mellan kl 07-18 vardagar är den ordinarie Help Desk-personalen, och övrig tid av Datacentralens systemövervakare. De som svarar på 667060 under "övrigtid" har inte samma möjlighet att ta alla frågor som under 07-18.

— Vi försöker svara på frågorna rätt upp och ner. Alla har en bred kunskap, och inom gruppen har vi någon som är specialiserad på MEMO, någon som är specialiserad på SESAM osv. Vi utbildar oss kontinuerligt för att hänga med i den snabba utvecklingen.

LÖSER 90 %

Help Desk tillhör Volvo Datas avdelning för Kundenservice inom Datacentralen.

— Vi löser 90 procent av frågorna, och resterande del behöver vi hjälp med. Då är det en oerhörd tillgång att sitta, som vi gör, i omedelbar närhet av tekniker och systemövervakare. De ställer alltid upp snabbt och på ett positivt sätt, berömmar Ingbritt.

Personalen på Help Desk alternerar mellan att svara i telefon och att besvara de frågor som kommer in via MEMO.

Help Desk gör även alla ID-registreringar som kommer in via MEMO, post och telefax.

En i gänget, Eva-Marie, är helt "bortkopplad" från 667060 för att ta hand om RJE/NJE (Remote Job Entry/Network Job Entry)-frågor, samt jobba med utveckling av tekniska hjälpmedel inom Helpdeskfunktionen.

SPRÅKKUNNIGHET ETT KRAV

Idag finns ca 25 000 terminaler inom Volvo-koncernen. Help Desk tar emot ca 200 samtal per dag från dataanvändare över

hela världen. Mellan kl 8-10 och 13-15 ringer det mest.

— Man måste vara språkkunnig eftersom ungefär tio procent av samtalen kommer från utlandet, berättar Ingbritt.

— I det här jobbet är också erfarenhet från systemövervakning en fördel, och servicekänsla ett måste. Service är ju vårt jobb.

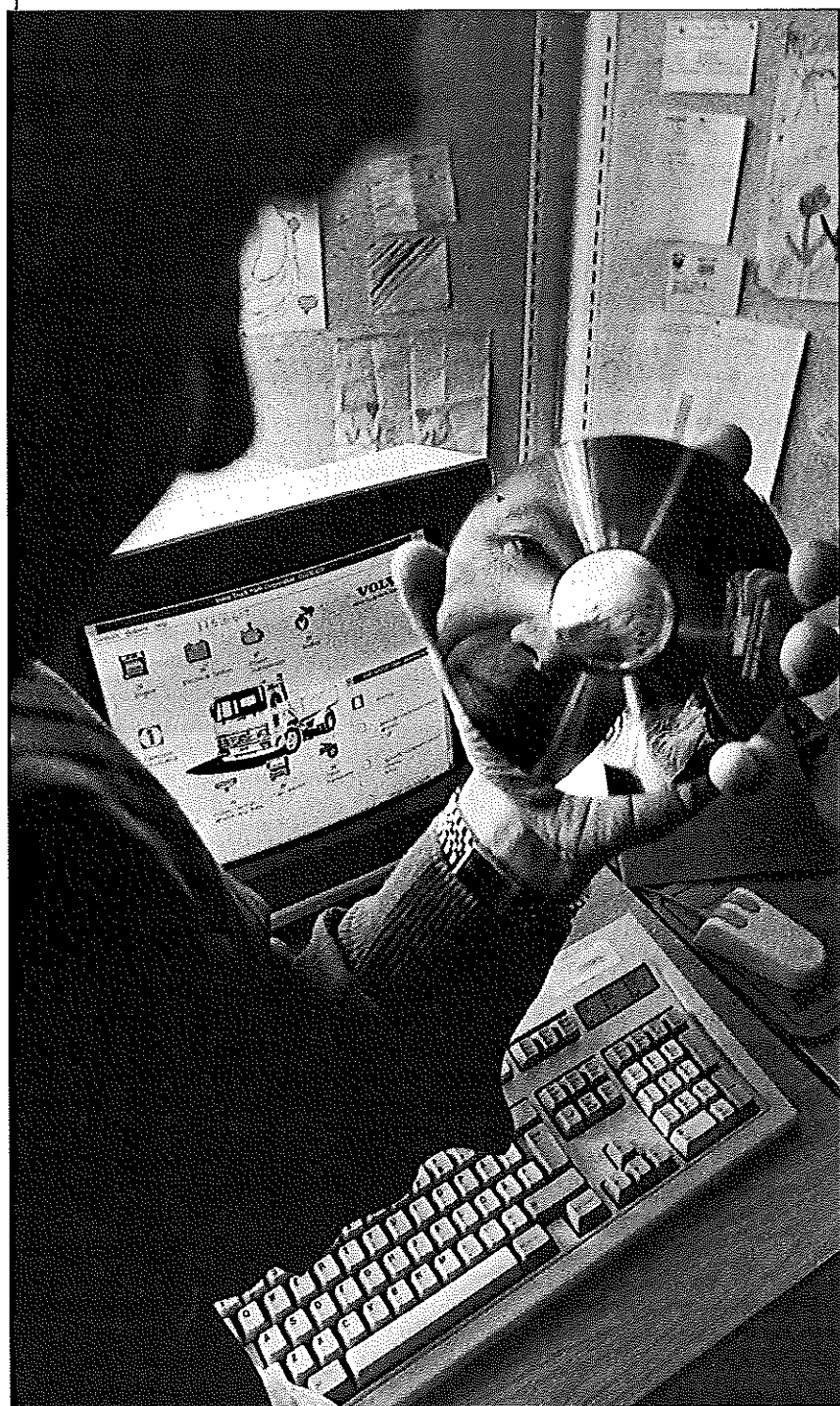
Vid tillfälliga avbrott i datornätet ringer telefonen oavbrutet hos Help Desk.

KLARA BESKED

— Då brukar vi koppla in en snabbbandspelare som ger klara besked om felet och när det beräknas vara åtgärdat, fortsätter Ingbritt. Övriga frågor slussas vi till ett annat telefonnummer som vi besvarar manuellt.

De vanligaste problemen är att användare ringer och frågar vad de ska göra när terminalen "hänger". Vi börjar alltid med att fråga efter terminalnummer, därefter får man börja nysta. ■

PUBSAM "syrr samman" olika system för att ta fram serviceinformation



På CD-skivan lagras informationen i PUBSAM (foto: Conny Nylén).

PUBSAM, det är förkortningen för Publikationssamordning och innebär att tekniken för framtagning av dokumentation typ serviceinformation och reservdelskataloger inom Personvagnar, Lastvagnar, Car Parts och Truck Parts samordnas vad gäller produktion, presentation, lagring och distribution.

Tekniken för framtagning av information — åt i första hand återförsäljarna — har varierat kraftigt mellan de olika bolagen. Genom PUBSAM vill man samordna den omfattande informationen så att tekniken blir enhetlig.

Detta innebär en delvis övergång från pappersinformation till terminalbaserad information. Texter och bilder ska vara grupperade på samma sätt för samma typ av information.

Projektledare för detta projekt är Volvo Datas JanYngwe Linderhav från avdelning 2370

► "Kontorssystem och dokumenthantering".

VARIERANDE TEKNIK IDAG

Ett omfattande arbete har lagts ned för att gå igenom och hitta bästa teknik för samordningen, och de program som nu används har formats i samarbete med IBM. Programmen går i persondatorer under operativ-systemet OS2.

— PUBSAM kom till på ett möte med produktionsbolagen för drygt ett och ett halvt år sedan då faran med att återförsäljarna i framtiden kan komma att sitta med olika utrustningar för att utföra olika arbetsuppgifter diskuterades, berättar JanYngwe.

— Av det mötet formades ett produktutvecklingsuppdrag för att se om det var möjligt att samordna bolagens tekniker.

— Vi valde ut ett signifikativt dokument från respektive bolag och undersökte dess framställningsmetod.

Volvo Parts reservdelsinformation lagras i IMS — ett databassystem. Katalogerna skapas med hjälp av COBOL-program för utskrift på laserskrivare.

EGENUTVECKLAT SYSTEM

Lastvagnars serviceinformation skapas idag i egenutvecklat system och ligger lagrad som uppmärkt text i stordatorn i DCF (Document Composition Facility).

Personvagnar tar fram sin serviceinformation i persondatormiljö med hjälp av programmen Word Perfect och Ventura.

Bilderna läses in via en scanner till respektive program.

— Ett av kraven vi haft på oss är att utgå från dagens befintliga system för framställning av serviceinformation, fortsätter JanYngwe. Det har varit ett tungt jobb att 'sy samman' detta från de tre bolagen.

— Men vi har funnit en väg att gå. Vi har använt oss av SGML för text och TIFF för bilder. SGML och TIFF är standardiserade format för lagring av text och bild.

Utifrån dessa format kan informationen bearbetas på likartat sätt för presentation på terminal. Tanken är också att samma information återanvänds både för terminalbaserad presentation och för pappersutskrift.

Det är även lätt att ta in ny information. Lagringen av informationen sker på en CD-skiva.

Programmen klarar också uppdateringar som gjorts via nätverket eller via disketter till hårddisken. Det finns dessutom stora möjligheter att integrera andra dokument och applikationer.

VOLVO DEALER SYSTEM

Tankar finns om att detta ska ingå i Volvo Dealer System tillsammans med annan viktig information av typ lagerhållning, tidsbokning, priser etc.

För några veckor sedan gjordes den första presentationen av applikationen. Den ger en uppfattning om vad en framtida återförsäljarmiljö kan innehålla för möjligheter.

PUBSAM fortsätter nu med en fastare knytning till systemutvecklingen för återförsäljarna där bl a databaskoppling ska ingå. ■



JanYngwe Linderhav visar på en bild som utgör en aning av en CD:s kapacitet (foto: Conny Nylén).

Nytt om namn



Holger Lissvall

tilträdde den 13 maj befattningen som chef för 2030 Information inom Volvo Data. Avdelningen ansvarar för så-

väl intern information som för information till Volvo Datas kunder och den övriga omvärlden. Han ansvarade tidigare för avdelningen Administrativ Planering.



Karl Gustaf (KG) Olsson

tilträdde den 1 januari befattningen som ansvarig för avdelningen Inköp inom Volvo Datas division

för Produktion och Teknik. Inköp svarar bl a för Volvo Datas inköp av datorer, programvaror etc samt för tecknande av koncernövergripande avtal för datorprodukter.

VOLVO DATAS JOUR

— hit vänder du dig

• Helpdesk, kundslöd för användare i Volvos nätverk.
Tel: 031/66 70 60

Memoid: VD.HELPPDESK (allmänna frågor), VD.MEMO, VD.SESAM, VD.IMSGEN (reg av printrar och terminaler IMS-system), VD.RJE, VD.VMADM (VM-ärenden).

• Kundslöd Teknik ADB, avd 2610.
Tel: 031/66 93 40
Memoid: VD.TACS

• IC Support, avd 2380.
Tel: 031/66 91 11
Stöd åt produkter och tjänster under VM-IC, VICS-IC, MAGI, Text & Bild, STAIRS, MEMO/PC, formalerat Memo

• Volvo Data Syd, Drift och operatörer.
Tel: 040/24 92 40

• SPP-support, avd 2660.
Tel: 031/66 76 84 (kontorslöd)

• Helpdesk DEC-produktion.
Tel: 031/66 77 00 (kl 7-18 vard.)

• Volvo Data Köping, Kundtjänst (vard kl 5.48-22.30).
Tel: 0221/224 34

• Volvo Data Skövde, Operatörerna har MBS-sökare och nås via portvakten.

Volvo Data AB
405 08 Göteborg
Tel: 031-66 80 00

NätCPU

En s k NätCPU är nu installerad. SNA-nätverket kommer fortsättningsvis att vara tillgängligt i stort sett 24 timmar per dygn, året om. De stora fördelarna är att nätet nu ägs av en maskin (V501), mot att vi tidigare hade ägandet i fyra maskiner. Framdeles blir det lättare för operatörer och Helpdesk, att snabbt lokalisera fel. Vi tror också att tillgängligheten kommer att bli bättre i nätverket, eftersom denna NätCPU inte kommer att ha en massa applikationer, som kan göra att maskinen får oväntade störningar. ■

NEVADA-systemet

Återförsäljarsystemet

Aktuellt just nu

NEVADA, som idag körs på Datapoint och persondatorer, kan nu också köras på IBM:s RS/6000. Den första installationen har skett i Holbaeck, Danmark.

En ny och väsentligt högre prestandanivå kan nu erbjudas kunderna. Systemet körs under IBM:s UNIX, dvs AIX.

Vid en intern test på Volvo Data visade sig systemet gå lika bra att köra på DEC:s variant av UNIX, dvs ULTRIX.

NEVADA-systemet är dock fortfarande ett system. Endast en uppsättning av program behöver underhållas

trots att målmiljöerna är flera. ■

Volvo Data Skolan

Inför höstterminen 1991 har en del nya kurser tillkommit i Volvo Data Skolans utbud. Det gäller t ex:

- projektstyrning, som vi kör vecka 136, 143 och 147,
- introduktion till OS/2 EE, som vi kör måndag vecka 144,
- introduktion till applikationsutveckling med OS/2 EE, som vi körtisdag-onsdag vecka 144.

Mer information kan

du få genom din utbildningskontakt och genom Volvo Datas kurskatalog. ■

Flyttat NODE-ansvar för ACF2

NODE-ansvaret för Volvo Datas stordatormiljöer i Göteborg har flyttats till Kundenservice (avd 2170), från Säkerhet (avd 2010).

Agneta Skarstig tar hand om ACF2-frågor från respektive företags säkerhetsansvariga. Hon är också ÖBA (ÖverBehörighetsAnsvarig) för de kunder som saknar egen ÖBA samt för Volvo Data och har tfn 031-667510.

Ersättare för Agneta är Eva-Maria Jalsborn, tfn 031-667273. Memo om ACF2 skickas till memoid VD.ACF2. ■

Ja tack, jag vill också ha Nätverket...

Volvo Data AB, Informationsavdelningen, 405 08 Göteborg.
(Intern adress: Avd 2030, HD3N.)

Jag önskar komma med på distributionslistan för Nätverket fr o m nästa nummer.

Namn:

Kostnadsställe: Geografisk Adress :

Företag:

Postadress: