

dumpen nr 4 va 27 1978

volvo-datas personaltidning

RÖRIGT



kan det bli, när man installerar maskiner. I dagarna har IBM 370/3033 blivit en ny medlem i maskinfamiljen hos Volvo-Data. Maskinen har döpts till DDB. Kapaciteten är åtta MB. Tillsammans med ADA och BDA har denna siffra fördubblats, vilket vi hoppas kunderna snart skall märka. CDA kvarstår under en övergångstid. DUMPEN återkommer med närmare information om DDA.

Foto: Lennart Pettersson.

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Redaktör och ansvarig utgivare:

Lars Silfversparre

Redaktionssekreterare:

Annika Carlsson

Redaktionskommitté:

Karl-Erik Boberg

Sten Ramqvist

I redaktionen: Britt Marie Arnell

Norge ökar TP

Kommer Norgeavtalet att påverka framtiden för Volvo-Data? Kanske i viss mån men en uppspaltning på två Volvo-Data-enheter är orealistiskt. I stället kan det bli aktuellt med utökad TP-teknik, som numera intagit en dominerande roll. RJE - Remote Job Entry - har som vi alla vet haft framgång och expertisen anser att det ligger nära till hands att centralisera CPU-verksamheten så långt det går i de fall man inte kan använda sig av minidatorer. Enligt teknikplanen för Volvo-Data kommer antalet fasta telelinjer inte att minska - tvärtom. Idag kommunicerar Volvo-Data med koncernbolag i bl a Köping, Eskilstuna, Kalmar, Gent, Oslo, Bilja i Stockholm och med ett flertal platser inom göteborgsområdet. Dessutom är kontakt aktuell med Olofström. Avd 2600 ger varje år ut en rullande teknikplan. Den bör inte avskräcka någon anställd att studera. Ny utgåva är på gång och besök gärna Ingemar Lernfalk i Biblioteket DA 1 för att närmare studera planen.
L.S.



TUMMEN UPP

För allt arbete som läggs ner för att sprida VF-datalön inom Volvo-koncernen. Man har nämligen fått napp på detta system.

Fotnot: Kalmarverken har haft systemet i flera år.

INTRYCK



När man har varit en tid på en arbetsplats vänjer man sig vid miljön och arbetsförhållandena. Omgivningen blir på något sätt självklar.

Kommer man däremot som ny är intrycken många. Efter att ha varit här lite drygt en dag tänkte jag sammanfatta mina intryck av hur Volvo-Data ser ut för någon som kommer "utifrån".

Som infödd Stockholmare (sanningen måste fram) är det mitt livs allra första besök på Volvo.

Med kartan i hand styr jag min Volkswagen modell äldre ut på Hisingen. Över Älvsborgsbron, rakt fram på Torslandavägen och sen ta av till höger... Jag är i Volvo-land! Att Volvo är så stort, det visste jag inte.

Trots att jag är lite bortkommen i denna nya värld lyckas jag hitta upp till Volvo-Data (med Volvos bästa utsikt?) På grund av vissa "personaladministrationsrutiner" är jag lite försenad och det är svårt att hitta en parkeringsplats.

Väl uppe på avdelningen får jag skrivbord penna, papper och andra nödvändigheter, och sen går Sparre och jag på rundtur.

Håkan, Åke, Bengt, Mats, Annika... namn i en aldrig sinande ström. Tills vidare får jag nog använda det praktiska "du". Men har ni bara lite tålamod med mig ska ni se att jag snart lär mig.

DA 2 är ljust och trevligt. Det är skönt att komma in i den svala luften efter värmen ute. Det verkar ganska lugnt och tyst och jag är förvånad över att det inte är mer oväsen. Blandningen mellan kontorslandskap och avskildhet för grupperna verkar bra.

Nere på DA 1 känner jag mig mer hemtam. Tidigare har jag arbetat som programmerare på Siemens och det är roligt att vara tillbaka i datamiljö.

Här verkar också ljust och trevligt. Men, operatörer och andra inne i datacentralen, hur orkar ni jobba i det eviga bullret?

Efter att ha tittat lite på det nya Esseltesystemet (som beskrivs på sid) går vi tillbaka till DA 2.

Dagen fortsätter med fika, lunch, allmänt bekantande och bläddrande i gamla Dumpar. När jag åker hem på eftermiddagen är Volvo inte längre lika stort och främmande och jag tror att jag kommer att trivas mycket bra här.

Britt Marie

Dumpens sommarredaktör



TUMMEN NED

För alla - kända och okända, som ställer sina bilar vid Volvo-Datas huvudentré. Platsen gäller korttidsbesök och för besökande.

Så var det dax!



Helt enligt planerna installerades måndagen den 12/6 delsystemen Sign-on + Allmänna rutiner och Artikeldata, som är de första delsystemen i KDP-projektet. (KonstruktionsData Personvagnar).

Sign-on + Allmänna rutiner är det delsystem som löst säkerhets- och sekretessproblematiken i projektet. Sign-on-delen avgör vem som får göra vad i systemet, medan allmänna rutiner ger möjlighet att hålla detta uppdaterat.

I delsystemet Artikeldata bearbetas all data på artikelnivå, såsom registrering och ändring av artiklar. För användarna medför systemet helt nya (och bättre) rutiner vis à vis hanteringen av artiklar, exempelvis att den tidigare helt manuella "ritningsliggaren" nu slopas.

De två delsystemen tillsammans med den erforderliga konverteringen har i utveckling kostat ca en halv miljon, vilket svarar för ungefär 15 % av projektets totala kalkylerade utvecklingskostnad.

Bengt Bergström

Ny utrustning gör arbetet lättare



Projektgruppen som letade fram ESSELTE XL-40. Fr v Leif Hägerström, Birgit Nybäck, Håkan Sturedahl och Eva Helm.

Foto: Ehston Benkel

Två nya fristående system för dataregistrering - ESSELTE XL-40 - skall installeras i höst. Tre terminaler är redan på plats och arbetet med att lägga över format har börjat.

- Det är för att slippa störande hängningar som vi byter utrustning, säger Håkan Sturedahl.
- Det kostar för mycket att 30-40 flickor sitter arbetslösa vid varje avbrott.

FRISTAENDE SYSTEM

Esselte är ett helt fristående system för dataregistrering. Det består av

- en centralenhet
- skivminnen

- en bandstation
- en printer
- 16 arbetsplatser med textskärm och tangentbord
- programvara

Dataflödet genom systemet går via tangentbordet genom primärminnet till skivminnet, där det bildar en fil.

Filen överförs sedan via telemodem till 370 och därefter till de olika systemen.

- Esselte är ett off-line-system vi kommer att kunna koppla över till RS och tvärtom som back-up om driftsstörningar uppstår, fortsätter Håkan.

Esselte XL-40 kommer inte att kräva några ändringar i systemen vid överläggningen från Video. I framtiden finns det dock en möjlighet att göra betydande kontroller redan vid registreringen

TVA DAGARS KURS

Esselte kommer att installeras under veckorna 39 och 40. Samtidigt får alla operatriser en tvådagars kurs av Esseltes eget folk. Kvällspersonalen kommer att utbildas på kvällstid.



Birgit och Eva jobbar med att skriva om 1 600 program. Ett per timme...

Tre stycken centraloperatörer är redan utbildade. Två av dem har börjat med att lägga över format. Det är 1600 programformat som ska skrivas om. Varje program tar ungefär en timme.....

- Kunderna märker ingenting av detta. Vi anlitar servicebyrå för att hinna med det vanliga jobbet, säger Leif Hägerström.



- Jag hoppas att vi får bättre flyt i arbetet nu, säger Birgit Nybäck.

SNABB OCH BILLIG

Innan just Esselte valdes för att ersätta Video, arbetade en projektgrupp med att jämföra olika utrustningar.

Efter att ha valt ut tre leverantörer, åkte vi ut till respektive och testade, provsatt och jämförde. Till sist återstod Esselte.

- Utrustningarna var väldigt lika men Esselte var den som bäst uppfyllde våra krav, säger Leif Hägerström.

- Den är snabb och lätt att jobba med, och det är enkelt att lägga upp format.

- Dessutom var den billigast.

Vecka 41 ska Esselte installeras även på RS. Övriga avdelningar på Volvo som använder Video fortsätter med det tills en utvärdering om lämplig utrustning kommer från Volvo-Data.

Britt Marie

Lars Niklasson:

— Vem har råd att inte använda JSP?

JSP I EKO-PROJEKTET

Projektet A432 (EKO) har drivits som pilotprojekt för JSP (Jackson Structured Programming). Avsikten med detta har varit att skapa underlag för ett beslut huruvida JSP ska rekommenderas för användning i alla kommande utvecklingsprojekt.

ALLA FÖRSTAR

Försöket har slagit väl ut. Bland många positiva erfarenheter kan nämnas:

- Man tvingas till konfrontation med det verkliga problemet (huvudlogiken) i ett program i ett mycket tidigt skede.
- På ett tidigt stadium upptäcks om ett program är för stort, dvs för komplext med avseende på styrlogiken.
- Strukturen är entydig. Den kan läsas och förstås av all inblandad ADB-personal utan risker för missförstånd.
- Eftersom fel i struktur och logik upptäcks tidigt är det inte så mödosamt att åtgärda dessa brister. Ingenting är ju kodat ännu.
- Programmen blir tydligare (visar tydligare vilka problem de löser) än med bara SP. Detta beror på att de är härledda direkt ur de problem som de ska lösa.

- Säkerhet byggs upp hos programmerarna. "Eftersom min struktur är rätt blir programmet också rätt".

- Kodläsning kan göras på tre nivåer.

1. Löser strukturen problemet?
2. Följer programmet strukturen?
3. Följs övrig standard (namn, prefix)?

En nackdel är att JSP kräver utbildning, samt försäljning av idéerna bakom backtracing och programinventering.

UNDERHÅLL

Dessutom måste strukturen för varje program underhållas, vilket ger ett visst merarbete. Detta betalar sig dock om programunderhållet sker på rätt sätt. För ett system där programmen tagits fram med JSP är det helt naturligt att programunderhållet också bedrivs med hjälp av denna metod.

För varje programändring ska man ta reda på om ändringen smälter in i den befintliga strukturen. Gör den det, rör det sig som regel om en ändring av mindre omfattning. Passar ändringen inte in i strukturen, rör det sig om en förändring av programmets styrlogik. Man ritar då en ny struktur och kodar om programmets styrdel.

Programunderhåll med JSP har följande fördelar:

- Det är lätt att se om en ändring griper in i programmets styrlogik.
- Det är lättare att uppskatta resurser för att genomföra en ändring (man- och maskinkostnad).
- Programmen är lättlästa och underhållsvänliga även efter ett antal ÅT:n.
- Programmen och därmed systemet är flexibla mot förändringar i verksamheten. Detta beror mycket på att man lättare kan se när program skall skrivas om.
- Ändringarna blir säkrare genom att de görs på rätt ställe och inte slår någon annan stans.



Henrik Lindberg, Lars Niklasson och Jeane-Peter Fendrich rekommenderar JSP till alla projekt.

Foto: Ehston Benkel

UTBILDNING KRÄVS

För att få JSP att fungera i ett utvecklingsprojekt krävs att man har en eller två JSP-kunniga personer som stöd och pådrivare. Projektets medlemmar och eventuellt en eller ett par personer på an-

vändarsidan måste utbildas i JSP.

För att få JSP att fungera i systemunderhåll krävs att den eller de som utför underhållet är utbildade i JSP och har deltagit i ett eller flera utvecklingsprojekt som använt JSP.

De måste dessutom ha förståelse för att alla programändringar måste kontrolleras mot strukturen som ska hållas uppdaterad (ändras eller göras om). Struktur och program måste alltid avspegla varandra.

TIDIGARE PROBLEM

Tidigare uppstådda rykten om JSP säger att metoden är svår att använda t o m så svår att den ej gått att tillämpa i vissa fall (dvs program). Dessa rykten får inget som helst stöd genom EKO-projektets erfarenheter.

Förmodligen har man i dessa fall, då ryktena uppstått, arbetat med ganska stora och komplexa program, vars strukturer blivit stora och svåra att överblicka och arbeta med.

EKO-systemet består genomgående av ganska små program, varför dessa problem ej drabbat projektet.

Stora strukturer som är svåra att överblicka, är med all säkerhet ett tecken på att bearbetningen bör slås isär i flera program, där man i vart och ett har lätt att överblicka situationen.

Frågan blir då till sist: "Vilka projekt har råd att inte dra nytta av de fördelar som JSP-metoden ger?"

Lars Niklasson

Historien om direkt åtkomst (IMS) contra sekvens åtkomst



Det var en gång två register som konstruerades för direkt åtkomst (HIDAM), men som sent om sider blev sekvens register på magnetband.

KORT HISTORIK

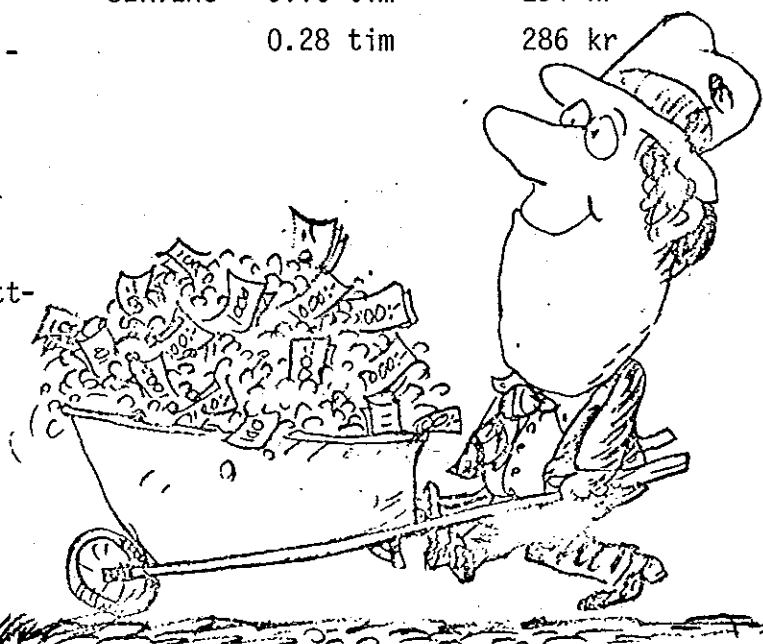
Bakgrunden att registren gjordes till direkt åtkomst var att TP-frågor skulle appliceras. Detta lades emellertid på framtiden och det blev en ren batch applikation. Dessutom stämde inte transaktionsvolymerna helt överens med förutsättningarna, följden blev att tid och pris blev helt orimliga med därtill hörande enorma problem.

NULAGE

Med god hjälp av Bengt "Ludde" Lundin konstruerades registren om till sekvens med rent otroliga besparingar, utan några som helst synbara förändringar för våra kunder, utom icke väsentligt stora besparingar och snabbare utdata som följd.

I samband med övergången gjorde vi vissa parallellkörningar med följande intressanta resultat:

En normal vecka (gäller uppdat)		
	TID	PENGAR
HIDAM	19.25 tim	14.939 kr
	18.48 tim	13.592 kr
SEKVEN	0.10 tim	294 kr
	0.28 tim	286 kr



Detta helt otroliga exempel visar med största säkerhet att det går snabbare och blir billigare att uppdatera i sekvens för att sedan efter varje körning konvertera till direkt åtkomst för eventuella TP-applikationer. Dessutom kommer man ifrån alla dump-och registerunderhållsrutiner som inte minst är oerhört kostsamma.

B•L•A•N•D•A•T

Genom den skärpta datasäkerheten kommer vår datacentral att få ett annat utseende efter semestern. Väggar reses, väggar rives.....

Testtiden för 343-bilarna utgår vid månadsskiftet. Ca 150 anställda har prövat bilarna, som visat sig vara av högsta klass. Några anställda har också köpt 343:or.

- Toppenbil är det allmänna omdömet.

"Tummen ned" gav effekt och 2460:s Ulf Lundin jobbar febrilt med att lösa TSO-frågan för "Vem gör vad?" Systemet blir kopplat till DIS.

- Första maskinella framställningen blir 4 september - hoppas jag, säger Ulf.

Efter att ha upplevt denna historia kan man antagligen stillsamt fråga sig om gammal ändå inte är äldst?

Lars Nilsson

PS: För språkvårdare

IMS = Information management system

HIDAM = Hierarchical indexed access method

TP = Teleprocessing

Volvoavtalet med bl a den norska oljan har omedelbart gett till resultat att Volvo-Data fick besök från Norsk Hydro.

Dataregistrering i olika former har blivit en het potatis inom politiken. Utgångsbudet var från våra styrande i samhället att den enskildes integritet måste skyddas. Inget fel i detta uttalande men hur vore det om våra folkvalda någon gång frågade sakkunniga innan sådana uttalanden görs?

Nu blir det i stället en massa lättnader.

FACKLIGT

Sedan MBL-lagen trätt i kraft har bl a nedanstående frågor informerats om och behandlats inom Volvo-Data.

+ Omorganisation på avdelningarna 2300 och 2700.

+ Hälsovårdsöverflyttning från HK till PV-området.

+ Konsulttjänster

+ Zonindelning datacentralen

+ Ersättningsutrustning för registrering

+ Utökat helgskift

+ Omplaceringsfrågor

+ Långsiktig organisationsutredning

+ Vikariat

VOLVO — DATAPLAN

ALLMÄNT

Årets Volvo-Dataplan är resultatet av ett intimt samarbete mellan Volvo-Datas kunder och de olika funktionerna inom Volvo-Data.

Planen är uppdelad i en strategisk del, en del som handlar om kund- och produktansvar, en teknisk del, en del om beslagningsprognoser och anskaffningsplaner för maskinvara och slutligen om vår prissättning.

SAMMANFATTNING

Totalintrycket av Volvo-Data är avgjort positivt. På plussidan står bl a duktiga medarbetare, vi är professionella och kostnadsmedvetna och öppna för förbättringar. Utanför Volvo-Data (och Volvo) har vi ett gott rykte. På minussidan återfinner vi poster som vi skall sträva efter att neutralisera. Många tycker att vi är för stora och har svårigheter att styra vår komplexa driftsmiljö. Vi har beskrivits som en "servicebyrå med förhinder".

Volvo-Data avser under planeringsperioden agera mer aktivt som drivande i ADB-tekniskt samarbete inom koncernen, bl a att den för interna kunder önskvärda tekniska utvecklingen inte hindras, och att säkerhetsfrågorna är lösta, sälja specifika produkter externt.

Vad gäller Volvo-Datas prispolitik under perioden är nyckelorden självkostnad och stabilitet. Servicemål skall fastställas per produkt och differentierade priser skall kunna erbjudas för differentierade servicenivåer.

På maskinsidan kommer vi bl a att installera vår andra stordator typ 3033, massminnessatsningen fullföljs liksom satsningen på 3350 (ej utbytbara skivminnen med hög kapacitet). En av våra 370/158 går till VBV, den andra stannar tills vidare kvar som testmaskin. Driften är alltså inne i ett starkt förändringsskede, maskinellt och strukturellt. Trenderna är: övergång till direktmedia (skivminne, massminne) för datalagring, minskad maskin- och ökad programvarukostnad, starkt ökande dagtidsbeläggning (genom övergång till onlinebearbetning) samt viss decentralisering av hårdvara och/eller drift.

Säkerhetsfrågor och driftsmiljöfrågor (isolerade eller integrerade maskiner etc) och automatisering kommer att karakterisera planeringsperioden ur driftssynpunkt.

Under senare år har Volvo-Datas systemutveckling kraftigt decentraliserats. Ytterligare utflyttning av resurser (Volvobil och Industridivisionen PV) kan komma att äga rum. Stor omsorg måste då ägnas åt planering, uppföljning och en struktur för samarbetet måste fastställas. Merparten av de system som kommer att utvecklas kommer att vara TP-system och programmeringen kommer att ske interaktivt. Färdiga systempaket och standardlösningar kommer till en allt större del att användas.

Datakommunikationssidan kännetecknas av en intensiv utveckling. Antalet TP-förbindelser stiger snabbt och kommunikationsbehovet mellan enheter ökar därmed. En integration av tele, telex och data kommer att studeras och delvis genomföras under perioden.

Teknikutvecklingen kommer att få en mer affärsinriktad profil och bli mer användarstyrd än tidigare. En satsning kommer att ske på standardisering av programprodukterna och likriktning av teknikmiljöerna inom koncernen. En breddning och utåtriktning av personalen bör ske och en "koncernförståelse" bör uppmuntras.

Beslutsrationaliseringen kommer att vidareutvecklas och kunnandet närmas till traditionellt systemarbete.

En satsning görs på användarstyrd databehandling och ett tekniskt samarbete kommer att etableras med APL-verksamheten på PV-huset.

Nya områden som t ex ordbehandling/texthantering och grafisk databehandling kommer på ett mera systematiskt sätt än tidigare att inventeras.

Volvo-Data har under senare år varit utsatt för ett antal omorganisationer. En mera långsiktig och målinriktad utveckling kommer att äga rum enligt en i planen redovisad modell. Detta gäller även för personalplaneringen och vår strävan skall också här vara att minimera antalet inhyrda konsulter.

Agne Östenson

Semesteröppet

Öppethållandetider vid datacentralen, Göteborg, under allmänna semestern 1978 veckorna 828 - 831.

RJE OCH FULLSERVICE:

Måndag kl 07.00 - Lördag kl 07.00.

VIDEO/370:

Måndag - fredag kl 07.00 - 24.00.

IMS TP:

Veckorna 828 - 830:

Måndag - fredag kl 07.00 - 16.00.

Vecka 831:

Måndag - fredag kl 07.00 - 18.00.

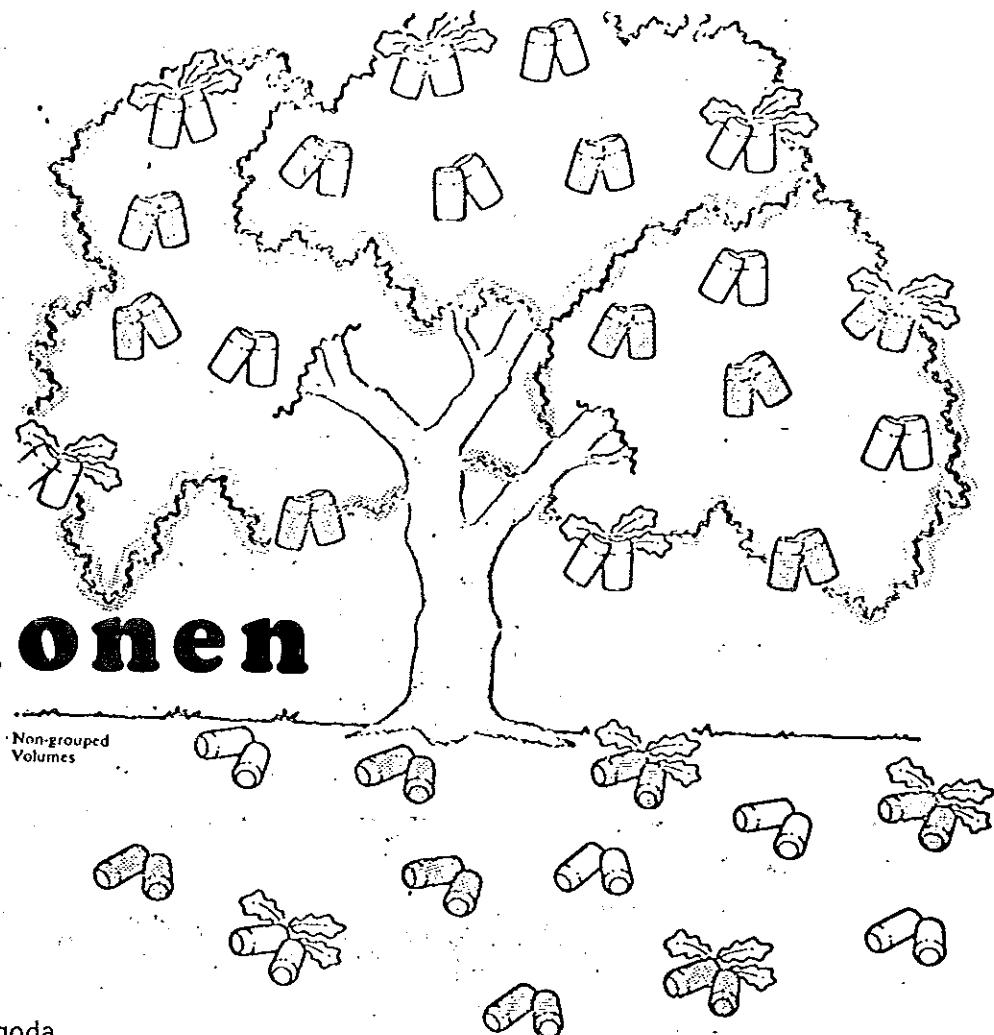
TSO:

Måndag - fredag kl 07.00 - 18.00.

Helgskiftet börjar sin semesterledighet veckoskiftet 827 - 828 och arbetar inte under semesterperioden.

Första helgarbete blir i veckoskiftet 831 - 832.

MSS i produktionen



Driftserfarenheterna av MSS är goda. Problem har vi haft med staging-skivminnena. Vi har därför lagt upp en plan för preventiv service av dessa. Vi hoppas därmed undvika att problemen upprepas.

IBM har anordnat ett workshop om MSS för sina serviceingenjörer på Volvo-Data. I detta deltog Anders Olsson och Karl-Ove Vagelin. Tyvärr kunde inte alla praktikuppgifterna genomföras pga att vi inte kunde störa produktionskörningarna. Workshopen var ändå lyckad och gav alla deltagare nyttiga erfarenheter.

Operatörerna på 2140, Datordrift har fått en endagsutbildning. Gruppcheferna för skiften på 2140 har fått en veckas utbildning av Anders Olsson.

Konverteringen från monterbara skivminnen är nästan klar.

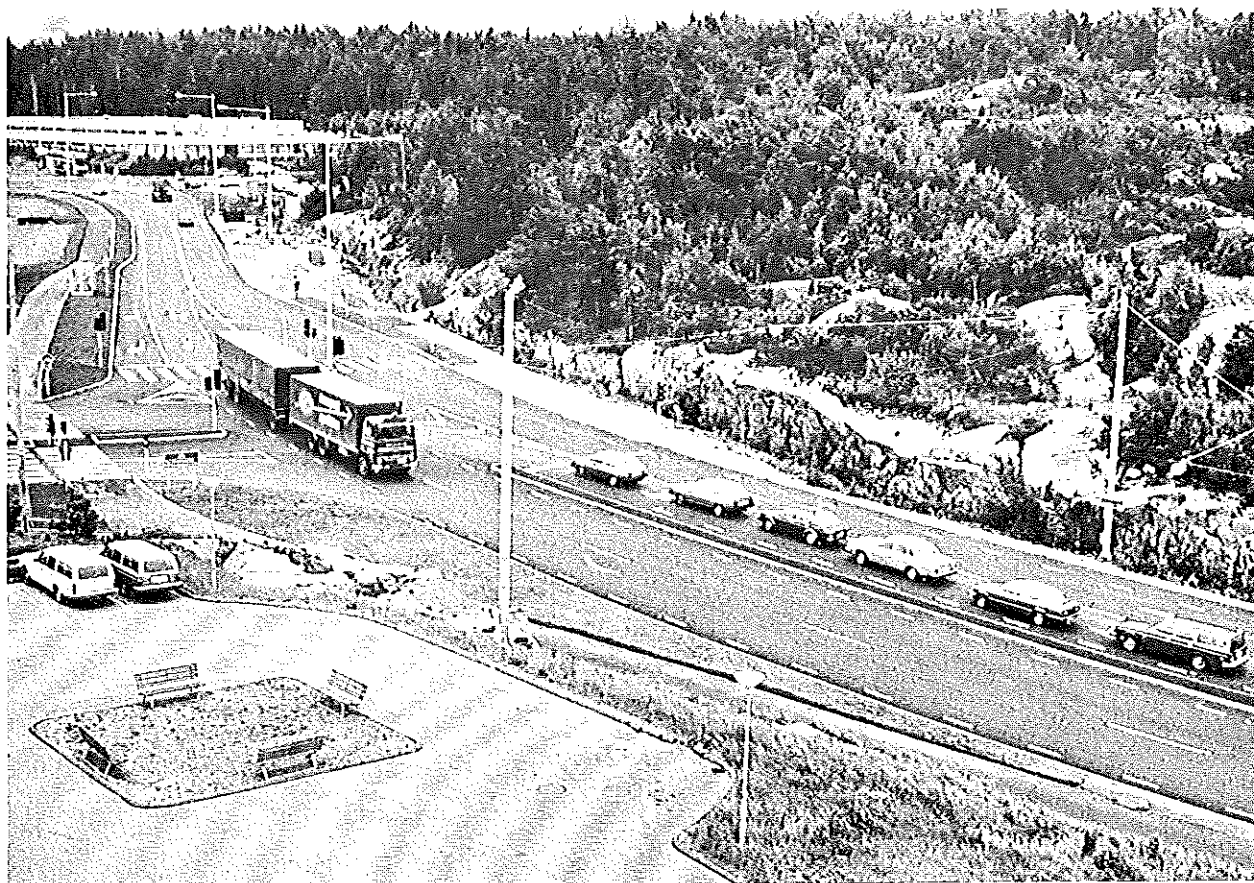
Nu är det dags att konvertera tapedataset och stora "PP"-dataset till MSS. De som har "back-uper" för fast monterade skivminnen på tape bör överväga om de kan använda MSS i stället.

Volymerna som lagts på MSS har grupperats i en Mass Storage Volume group (MSVGP) för varje RJE-kund och huvudområde på Volvo-Data. Detta kan liknas vid ett träd, där grenarna motsvarar en grupp (se bild). Alla volymer har grupperats på Volvo-Data, så vi har ingen "fallfrukt".

Till sist vill en gränad projektledare tacka alla deltagare i projektet och andra som så positivt jobbat för att MSS-installationen på Volvo-Data skulle bli lyckad.

Reimar K
(20 år på Volvo 1/7 -78)

ÖKAD TRAFIK



Den nya delen av Västerleden sedd från Volvo-Datas tak. 1 700 bilar beräknas passera här varje morgon.
Foto: Ehston Benkel

Den nya delen av Västerleden mellan Bräckemotet och Assar Gabrielssons Väg öppnades den 8 juni.

För oss som arbetar på Volvo-Data och kommer ifrån stan är det en förbättring. Den nya vägen är två km kortare än Torslandavägen och vi slipper sex trafikljus.

I fortsättningen får vi räkna med mycket trafik utanför huset.

Vid trafikmätningar som avdelningen för Ordning och Säkerhet har gjort, mättes att 2400 bilar kör till arbetsplatserna här på morgonen. Efter trafikomläggningen räknar man med att 1700 av dem väljer den nya vägen.

Om Du kör nya Västerleden så tänk på att det finns många vilda djur t ex älgar i markerna. Ta det lugnt!



Många på Volvo-Data har undrat varför buskarna utanför har rivits upp och ersatts av trottoarer.

Orsaken är att vi ska få en gångväg bort till PV, eftersom vi numera tillhör PV:s hälsovårdsområde.

Det bidde ingen tape

Godstransport med flyg måste tillhöra de mer komplicerade sakerna här i livet. Jag har ytterst aktuella erfarenheter av med vilken fart saker kan försvinna och framför allt med vilken hastighet flygbolagen skakar fram nya felaktiga uppgifter "med datans hjälp".

Det hela började med att vi fick kontakt med American Airlines i Oklahoma. Deras roll i detta spel är inte flygbolagets, utan avsändarens! De hade en modifikation för VSPC som vi skulle få tillgång till.

Kontakten togs på tisdagen. På onsdagen skickar de ett band som anländer till Chicago på torsdag. På fredag får jag besked om att transport pågår över Atlanten, vilken beräknas vara på Kastrup fredag kväll. Sedan skall en helt normal transport ske till Landvetter via Arlanda.

Speditören och jag bestämmer att vi tar ny kontakt lördag morgon, då godset är lossat och förtullat.

Lördag morgon: "Godset saknades på Landvetter-planet, det kommer nog med 10-flighten, jag ringer igen klockan 12.

Tolv återkommer speditören. (Han var hela tiden mycket punktlig och lätt att samarbeta med och kan väl knappast lastas (häpp!) för oredan).

Godset har nu spårats definitivt. Det har aldrig anlänt till Arlanda, utan har enligt uppgift lastats på långtradare på Kastrup för transport till Stockholm förstås!

Därför kommer det att sändas ut till Arlanda för transport till Landvetter, dit det inte anländer förrän lördag kväll.

(Här kan läsaren själv dra parallellen med barndomes saga om mästern Skräddare:

- När blir den tapen färdig, då?

- Om lördag.

-

- Det bidde ingen tape, det bidde en massa information i stället! o s v.)

Mäster Speditören ringer klockan åtta lördag kväll. Det har uppstått någon försening i Stockholm. Han kunde inte lämna närmare upplysning utan vi kom överens om att höras av söndag morgon.

(Under söndagen var det meningen att jag skulle göra själva jobbet med modifikationen på Volvo-Data.)

Söndag morgon: Det har hänt något underligt. Det verkar inte som godset anlänt till Stockholm. Vi skall kolla igen med Kastrup.

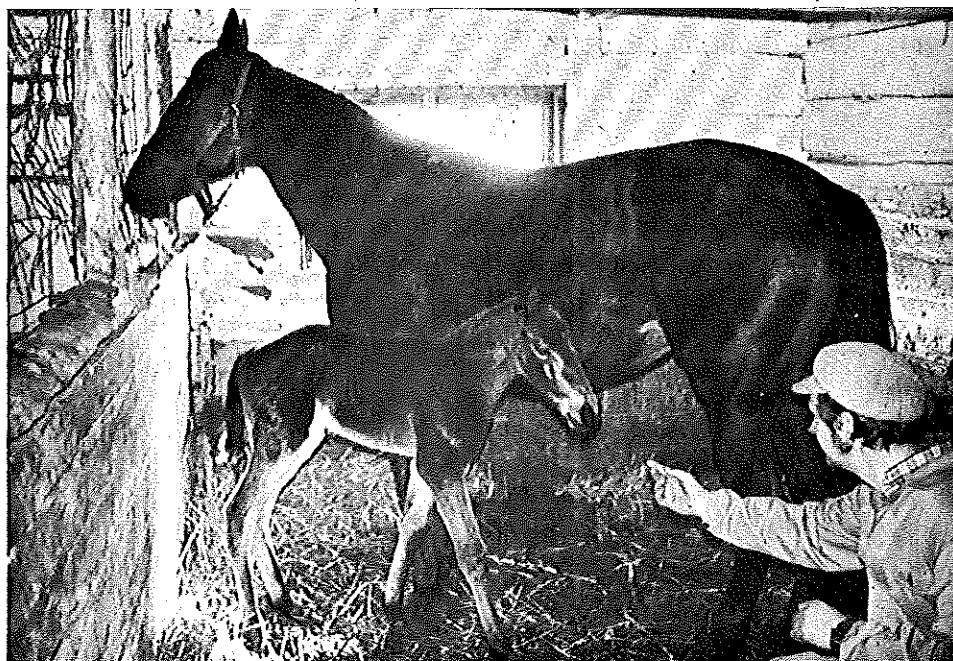
Söndag kväll: Nu tror jag vi har fått ordning på det hela. Bandet lämnade aldrig Chicago i torsdags. Det stod en pall kvar på flygplatsen, när planet lyfte. I och med att godset var inplanerat med Chicago-Kastrup transporten trodde datan att den anlänt och därför.....

Den kommer nu att landas på Arlanda direkt på måndag morgon, så vi tror att du..

Och nu: Det är måndag morgon och mitt huvud känns så tungt.

Lennart Rosell

Volvo-Datafolket utnyttjar givetvis fritiden på olika sätt. Många intresserar sig för olika typer av sporter såväl aktivt som passivt. Andra har samlarvurm. Påta i trädgården roar också en del. För att inte tala om resor till utlandet ibland till mera udda platser. Alla dessa fritidsaktiviteter ger oss möjligheter att mera lära känna varandra. Därför önskar redaktionen publicera mera intressanta hobbies. Denna gång får vi artikeln om hästen PEGGY CHATEAU och hennes föl, som ägarerna hoppas skall bli en av Sveriges bästa travare. Hur det går får Du läsa här:



Peggy Chateau och hennes tre dagar gamla föl Cinnamon PC.

En blivande vinnare ?

- Om fölet blir en bra travhäst återstår att se. Men han har en fin stamtavla, säger Leif Qvicklund.

Leif äger Peggy Chateau tillsammans med Bengt Holmqvist och Kenneth Runevik.

- Vi hade tänkt att hon skulle tävla, och hon gjorde också några riktigt bra tider under träningarna.

- Tyvärr drabbades hon av en knäskada, så nu försöker vi med avel i stället.

Sitt första föl, en hingst, fick Peggy Chateau den 5 april. Han döptes till Cinnamon PC.

- Vi hoppas att hon ska få ett föl varje år, fortsätter den nyblivne "fadern".

- Fölen tänker vi behålla och kanske springer de på Åby om några år.

Det är nog bäst att de vinner då, för det är inget billigt nöje för Leif att ha hästar.

En tränare kostar 25 000 kr om året, och att betäcka Peggy Chateau kostar 3 000 kr.

Britt Marie



FIN GOLF I 2500-OPEN

Redan vid 6-tiden på fredag morgon den 26 maj samlades de första deltagarna för taktiksnack, uppladdning och uppvärmning på Öjareds golfbana. Femton stycken var vi allt som allt. Arrangörerna Anders Olsson och Jan Bladh fanns förstås mitt i centrum, oroligt undrande om allt skulle klaffa.

Klockan 07.00 gick första bollen ut innehållande två av förhandsfavoriterna Gunnar Nilsson och Gunnar Lindberg. Sedan gick paren ut var 10 min med blandat resultat. Kurt Karlsson, Lastvagnar, t ex sa efter sin drive på ca 7 1/2 meter "att jag är beroende av en dålig start". Troligtvis en efterkonstruktion.

Den rutinerade golfaren Allan Planander lämnade hela tiden ut dåliga råd till de mindre rutinerade golfarna. "Enda chansen att vinna idag är att slå så hårt som möjligt", medan han själv höll igen och spelade försiktigt.

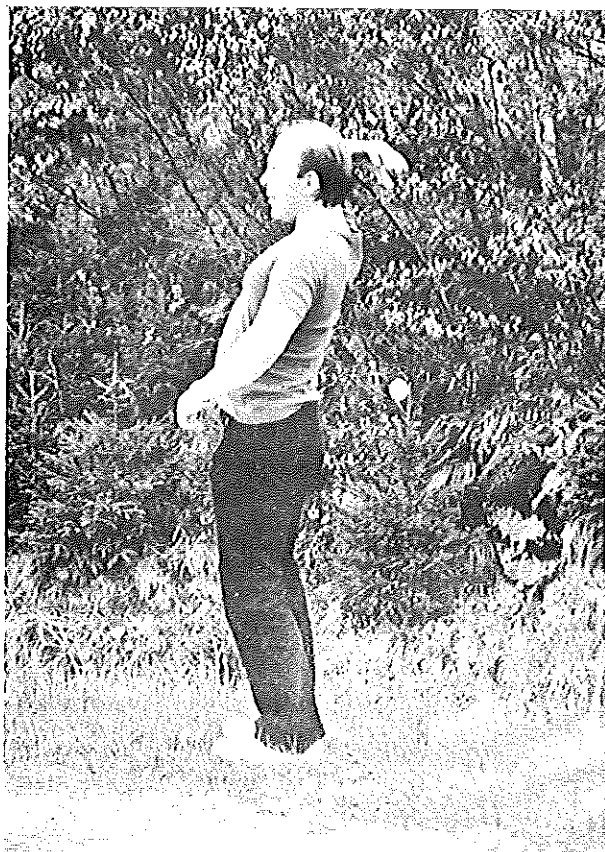
Vid halv 12-tiden efter exakt halva tävlingen, samlades alla för lunch och halvtidsprisutdelning.

Janne Bladh som ledde på 34 p fick ta på sig den gröna ledarskärmen tätt följd av Kurt Karlsson 32 och den stora överraskningen Rolf Olofsson, men en bit längre ner lurade två farliga golfare, Allan Planander och Gunnar Lindberg, 28 resp 29 p.

Klockan 13.00 startade Volvo-Datas golfare åter igen för att kämpa sig igenom de sista 18 hålen.

Solen pressade på från en klarblå himmel, så temperaturen steg upp mot oanade höjder.

Rolf Olofsson spelade i början av golf-rundan en otrolig golf och var uppe och hotade Janne Bladh, men tyvärr föll han något tillbaka på slutet och stannade på en femte plats.



Gunnar Lindberg spelar golf på sitt eget sätt.

I stället började Allan Planander och Gunnar Lindberg att röra på sig. Passerade den ene efter den andre, men kom aldrig riktigt fram till Janne Bladh, som behöll sitt tävlingslugn hela tiden.



Så när Janne puttade i den sista bollen kl 19 i det sista hålet, kunde han göra det som 2500-open mästare för första gången. Bra gjort av Janne, som började med denna gentlemannasport så sent som förra året.

Därefter samlades alla för öl och prisutdelning i klubbhuset.

Janne fick under stort jubel mottaga vandringsstrofén för en första inteckning. I andra ändan av prislstan fick Göte Peterson, Thomas Elfving och Ralf Nilsson ta emot golfbollar av choklad för vidare träning på hemmaplan.

Senare, sent på fredagskvällen efter 13 timmar golf, drög sig ett gäng, röda av solen, trötta i benen och armarna, hem för att drömma om vidare segrar inom golfen.

RESULTAT AV 2500-OPEN

1. Jan Bladh	68	14. Thomas Elfving	35
2. Gunnar Lindberg	65	15. Göte Peterson	32
3. Allan Planander	63		
4. Anders Lindblad	63		
5. Rolf Olofsson	63		
6. Dag Hällbrant	61		
7. Kurt Karlsson	61		
8. Gunnar Nilsson	59		
9. Lars Eliason	53		
10. Hans Nordlund	44		
11. Anders Olsson	40		
12. Roland Linderöth	38		
13. Ralf Nilsson	36		

Anders "slicen" Lindblad

UTMANING

Alla vet vi hur det gått i fotbolls-VM. Men trots detta så måste vi göteborgare lita på "Änglarna". Att ÖIS och GAIS skall bli i allsvensk klass lär dröja. Blir de så bra så blir båda lagen "Änglamat". Har Du ätit det nån gång? God barnamat.

Vi får därför lösa Göteborgs dåliga fotboll med att rusta upp oss inom Volvo-Data. Därför har vi genom vår belgiske gäst Hubert Francet (jobbar på 2500 till oktober) mottagit en inbjudan att möta Volvo i Gent i en match här i Göteborg i mitten av augusti. Returplaner finns på lämplig helg efter en eventuell Sverigematch. Förre änglagossen Håkan Eklund har lovat att ställa upp och sen räknar vi med alla de andra tåfjuttarna, så det blir många blå-gula mål.

En särskild kommitté skall tillsättas. L.S.

Rasmus föll

En på papperet lätt seger för lag Rasmus i DS-mästerskapets bridgefinal 1978 förvandlades till en knapp förlust på 20-0 mot Brors lag från LV. Detta trots Kalles omtalade intuition.

Även finalen 1977 slutade på samma snöpliga sätt, då Kurt Karlssons lag, också från LV, lyckades få Kalle att tappa fattningen i ett avgörande skede av matchen.

Sedan hjälpte det inte att Hasse och Bosse gjorde allt för att hämta in Kurts försprång utan vi förlorade med 13-7.

PS: Kalle har lovat att skaffa sig ett autobridge för att kunna hårdträna under semestern.

Leif Qvicklund

Anders Olsson:

**— Ibland är det ett h....e
att vara domare**

Usla domare
Dålig domare
HÄRLIG
DOMARE

Under den senaste basketsäsongen skrev tidningarna inte bara om resultat och spelarinsatser utan även om domarnas situation. Debatten startade efter en match mellan Alvik och Solna, då en domare blev överfallen av en uppretad spelare.

Anders Olsson berättar här i en artikel hur det är att vara allsvensk basketdomare.

Lördag kväll. Klockan är kvart över nio. Stänga av TV:n mitt i deckaren. Packa trunken. Bilen till stationen. Tåget går 22.25. Riktning Östersund. Sovplats. Framme 8.30 söndag morgon. 10 grader kallt. Burr! Skaffar ett daghotell för att slippa vandra runt i de söndagsöppna varuhusen. Sover en stund.

Letar mig fram till Idrottshallen vid 15-tiden. Inspekterar spelhallen. Korgar, bollar och den tekniska utrustningen. Träffar kollegan. Går igenom taktik och speciella punkter vi måste tänka på. Uppvärmning samt koncentration. Första uppkast. Matchen igång.

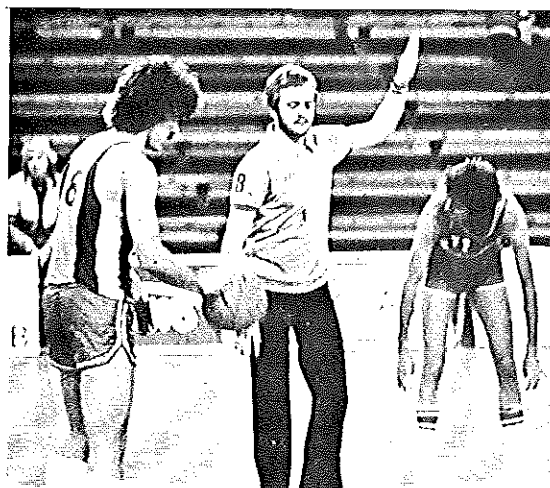
En och en halv timme senare efter en massa protester, okvädesord och idiotförklaringar är matchen slut. Hemmalaget vann med tre poäng. Träffar lagledare samt lokalpressen och går igenom en del tvivelaktigheter. Duschar, byter om. Taxi till stationen. Tar nattåget. Får en överslaf ihop med två affärsmän. Anländer till Göteborg måndag morgon i lagom tid för att åka till arbetet. 150 kr "rikare" för 40 timmar och en massa skäll.....

VARFÖR HALLER MAN PÅ?

Ja så här kan en "normalhelg" se ut under minssäsong som basketdomare.

Under en säsong på 6-7 månader dömer jag ca 10-12 allsvenska matcher, 15-20 div II och div I damer och ett 20-tal matcher av övrig karaktär.

En allsvensk match i t ex Stockholm medför att jag sätter mig på nattåget kl 23.00 på lördag kväll och återkommer till stan kl 07.00 på måndag morgon, lagom för att åka till arbetet.



Spelare nr 8 ska skjuta straffskott.

Och i så gott som samtliga matcher har man blivit kallad för idiot, sopa, domardj---l och liknande kraftuttryck. Jag har hört föräldrar som förbjuder sina barn att gå och titta på basketmatcher bara för att det förekommer massor med incidenter, glåpord, svordomar och andra otrevligheter som inte har med idrott att göra.

VARFÖR HAR VI HAMNAT I DENNA SITUATION?

Jag för min egen del tror att den finns många orsaker.

Enligt dagens ungdom är det här med överhet och auktoritet något som är fullt och oacceptabelt. Detta medför att en domare, som i och med sitt ämbete är en form av överhetsperson, kommer att vara nedvärderad och idiotförklarad redan innan matchen börjar. Sedan spelar det ingen roll hur bra match man gör.

Vidare är jag fullt medveten att en div II domare som flyttas upp till allsvenskan inte har den rutin och erfarenhet som krävs för dessa matcher, utan kommer att genomföra första året som ett slags "infasningsår".

Jag tror däremot inte att våra etablerade domare är dåliga. Tvärtom så anses de vara bland de bästa i Europa.

Man får även komma ihåg att ett flertal spelare är hel- eller halvproffs, medan vi domare fortfarande är amatörer.

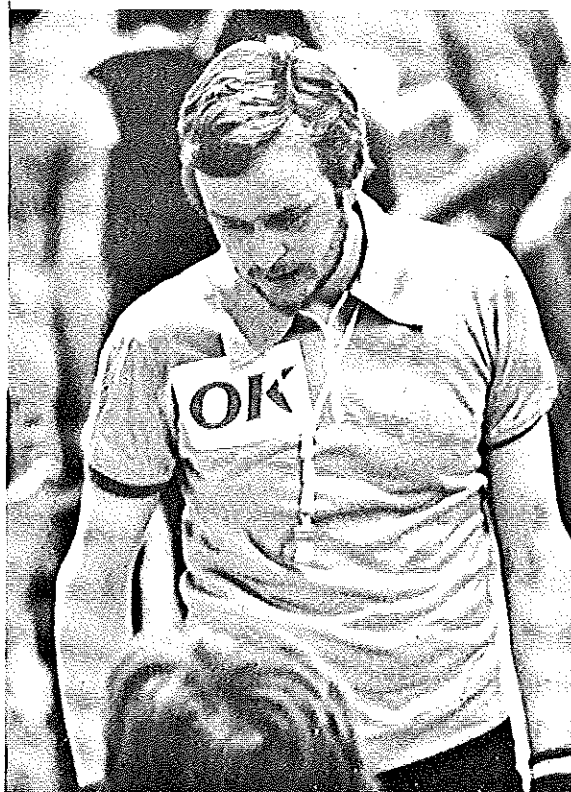
KOPPLA AV FRÅN JOBBET

För att återkomma till den genomgående frågan. Varför håller man då på?

Jag kan bara svara för min egen del.

Jag har framför allt två anledningar som driver mig vidare. Dels är det något som tvingar mig att hålla mig i fysisk trim (ölmage m m). Dels har jag ett arbete som medför att jag dagligen brottas med problem, felsökningar och analyseringar.

Om jag inte hade något som kan få mig att koppla av från detta under min fritid så hade jag nog fått byta arbete efter ett tag.



- Ibland måste jag förklara varför jag dömde som jag gjorde.

Under en match är jag så gott som vid samtliga avblåsningstillfällen tvungen att reagera inom loppet av en tiondels sekund. Och reagera rätt! Var bollen på väg ner eller inte? Vem förorsakade kontakten när två man helt plötsligt ligger på golvet? Hade bollen lämnat handen innan signalen kom? etc etc. Detta medför att jag måste vara helt skärpt och inte gå och fundera på något dataproblem.

Men framför allt tycker jag att det är förbaskat roligt. Det är klart att visst blir det en eller annan krona över, men skattmasen lär nog upptäcka dem också en vacker dag.

Så om ni skulle möta mig en måndagsmorgon, sömnig och bedrövlig, kan ni väl sympatisera lite och hålla med om att "ibland är det ett helvete att vara domare".

PERSONALNYTT



NY ORDFÖRANDE

Direktör Anders Svedberg, VLV, har utsetts till ordförande i Volvo-Datas styrelse. Anders Svedberg har tillhört styrelsen i många år och är fören av stiftarna till Volvo-Data. Han var datachef åren 1962-1969.



Anders Svedberg

Till ny styrelseledamot har utsetts direktör Gösta Renell, som är ekonomidirektör inom Volvokoncernen och ingår i koncernledningen.

Volvo-Datas tidigare styrelseordförande Gunnar L Johansson har som bekant lämnat Volvo i Göteborg i och med att han tillträdde befattningen som verkställande direktör för Volvo Flygmotor i Trollhättan.

Styrelsen har därmed följande sammansättning:

Anders Svedberg, ordförande, VLV
Sven-Erik Carlsson, VBM
Sven Käll, Volvo Reserv
Göte Lindström, VTV
Karl-Erik Nilsson, Volvobil
Gösta Renell, Koncernledningen
Karl-Henrik Hübinette, Volvo-Data

AVGÅNGAR

2180 Maja Nåmark på dataregisteringsavdelningen har tillträtt en befattning som kontorsbiträde inom Produktionsstaben, Industridivisionen, avd 58680.

Britt-Mari Högberg, dataregistrare har flyttat till en motsvarande befattning på Inleverans, Reservdelar, avd 35220.

2370 Franta Nimberger, programmerare på Minidatorgruppen lämnar Volvo-Data 780630 för annan verksamhet utanför Volvokoncernen.

NYANSTÄLLD

2420 Lena Hedram har anställts på sekretariatet.