

# **dumpen** nr 5 v 45 1979

## **volvo-datas personaltidning**

---

### **SAMSPEL**



Volvo-Data Elits roddare Lars-Erik Asp och Tony Nordin från årets fältstafett.

Se artikel sid **16**

Foto: Ake Silfversparre

---

I Redaktionen:

Karl-Erik Boberg  
Annika Carlsson  
Marianne Olsson  
Gun Ståhl

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Ansvarig utgivare: Sten Ramqvist

# Inför 1980

Budgeten för 1980 var huvudfrågan vid senaste styrelsemötet. Göran refererar detta på annan plats.

Jag vill försöka belysa några av våra viktigaste inriktningar inför nästa år.

## PRISER

Våra kunder fick, då 1978 års prislista för databehandling presenterades, en välkommen prissänkning på i genomsnitt 10-15 %, gällande vårt totala produktutbud. Åren 1978 och 79 har priserna hållits konstanta. Omkostnaderna har emellertid under samma tid ökat mer än vad som kunnat motverkas genom bättre pris/prestanda-utveckling på hårdvaran och produktivitetsökningar i driften. Detta har i sin tur resulterat i smärre underskott åren 1978, 79.

Inför 1980 har vi nödgats genomföra en prishöjning med ca 5 % för att nå ett nollresultat. Det är emellertid viktigt att veta att för att nå detta, måste personalhöjningar, motiverade av volymtillväxt, rationaliseras bort genom intern AU-verksamhet. Detta bör vara möjligt att uppnå, tack vare den mycket kraftfulla satsning som kommer att göras på intern AU under nästa år.

V-D:s priser är, i förhållande till andra företags i motsvarande situation, låga - i många fall verkligt fördelaktiga. Detta får emellertid inte betyda att vi slår oss till ro.

## SYSTEMUTVECKLING

På systemutvecklingssidan har de senaste årens lönekostnadsstegringar till större del kompensats av att bättre hjälpmedel

kunnat ställas till 2300:s förfogande. I jämförelse med motsvarande företag, debiterar vi våra kunder mellan 20 och 40 kr mindre per timme. Dessutom finns nyckeltalsjämförelser som indikerar att våra systemmän/programmerare under samma tid får betydligt mer uträttat än sina kollegor på andra dataföretag.

Vi satsar under 1980 kraftfullt på metodutveckling och har intecknat en 11%-ig produktivitetshöjning till våra kunder. För 1981 är vi beredda att lova ytterligare 5 %. Det är verkligen uppfriskande att se, hur 2300 satsar på att öka sin egen rationalitet. Prestationen förringas inte alls, tvärtom, av att man får god hjälp av 2500!

## VERKSAMHETSPLANER

Inför 1980 ser verksamhetsprogrammen för resp avdelning ut på följande sätt:

### 2100, Drift

Fortsatt rationalisering. Programmet för 1980 är till sin natur osäkrare än tidigare års, utan att därför vara orealistiskt. Två poster som ingår är

- Anpassning av skiftgången till de stora variationerna i arbetsbelastning som 2100 har. Tillsammans med bl a fackliga representanter studeras under hösten möjligheterna att lösa problemet.
- Minskning av omkörningsfrekvensen från 8 % till 4 %.

### Kvalitetssatsning.

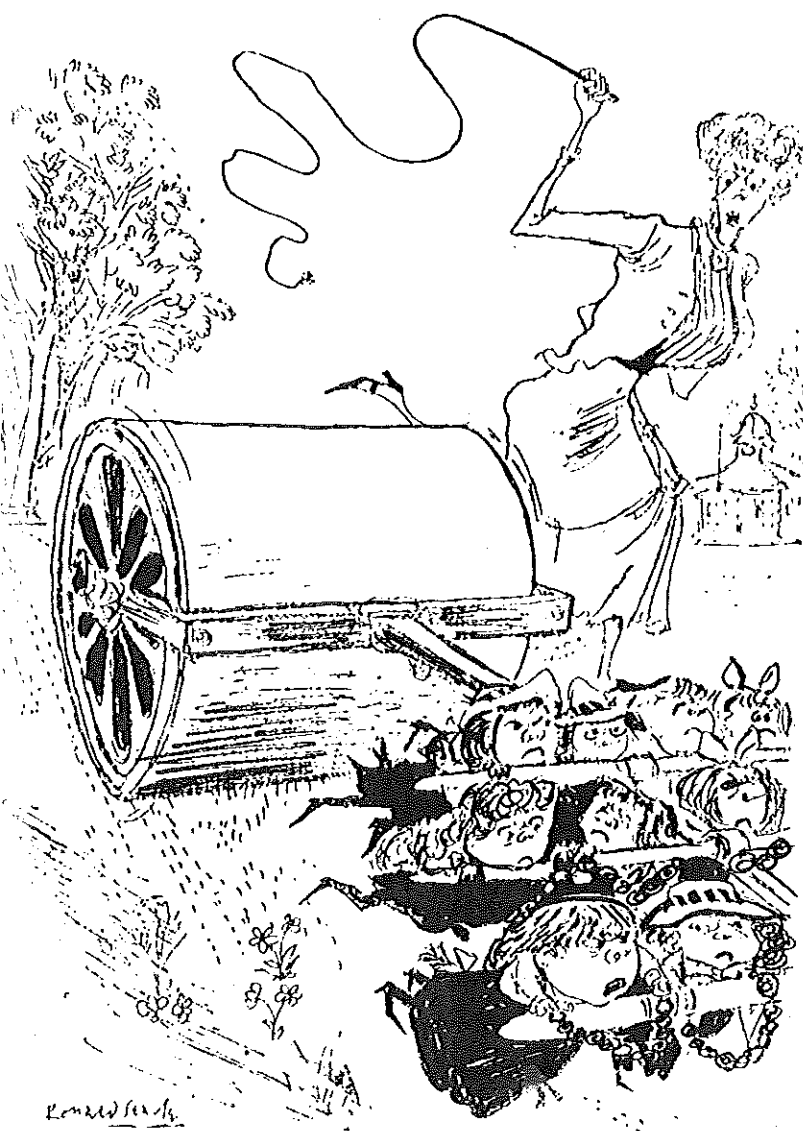
Under 1979 har vi upplevt kvalitetsproblem. Dessa har föranlett ett åtgärdsprogram. 2100:s insats i detta koncentreras till

kvalitetsmätning på till datacentralen och till kunderna levererade produkter. Dessutom avsätts också resurser för att hålla utleveransgraden på batchsystemen vid angivet mål, 98 %.

#### 2300, Systemutveckling

##### Fortsatt rationalisering.

Under 1979 kommer V-D att satsa mer än 3,5 manår och dessutom ca 120 tkr på metoder för rationalisering av systemutveckling och -underhåll. Rationaliseringspotentialen i detta program är stor, närmare 10 manår/år och drygt 1 Mkr/år. För år 1980 satsar vi 9 manår och ca 220 tkr för att vinna ca 7,5 manår/år och drygt 1,5 Mkr/år.



Ruddy sportsdays ...

Tillsammans med vår satsning på TSO är det dessa åtgärder som gör det möjligt för oss att höja produktiviteten med minst 20 % under 1980 och 81. Hela rationaliseringsvinsten går oavkortad i våra kunders fickor eftersom vi reducerar utvecklingsschablona i motsvarande grad.

#### 2400, Administration o kontroll.

Inom 2400 fokuseras under 1980 utvecklingen av de interna administrativa rutinerna. Det är 2460 som redovisar resultaten av hela V-D:s rationaliseringsprogram inom AU-verksamheten.

1979 kommer att bli det år då vi med en insats på 3 personer och 120 tkr lyckas rationalisera 8 pers/år och 360 tkr/år.

Inför 1980 ser vi en fortsättning på vårt rationaliseringsarbete. Insatsen ökar till 5 personer och 120 tkr. Inom möjligheternas gräns ligger rationaliseringsvinster på 20 pers/år och 1000 tkr/år. Vissa besparingar är något osäkra, som jag redan antytt i samband med 2100:s arbete.

Andra viktiga arbetsuppgifter inom 2400 är omplaceringsfrågor som måste lösas för att vi ska kunna tillgodogöra oss rationaliseringsvinsterna. Ledarutveckling bedöms också som viktigt, liksom personalutveckling överhuvudtaget.

#### 2500 ADB-teknik

Under första halvåret 1979 har 2500:s verksamhet kännetecknats av en växande underhållsbörda, främst p g a att produktionsutrustningen kraftigt utökats, samtidigt som stora delar av den befintliga utbytts, som en delåtgärd för att hålla nere

våra priser. Aktiviteter som kvalitetsförbättring, AU-verksamhet och produktförnyelse har blivit lägre prioriterade, till förmån för direkta reparations- och installationsarbeten.

Den tillgänglighet som användarna av V-D:s terminalsystem upplever ligger mellan 90 och 93 %, något beroende på hur man räknar. Att tillgängligheten är så dålig, förklaras av resursbrist på de funktioner som är avgörande för kvalitén. Volymtillväxten har ätit upp de internrationaliseringar som kunnat göras, varför resursbrister uppstått.

Det åtgärdsprogram som nu ligger framme på 2500 och vilket som mål har en slutanvändartillgänglighet på 96 % i slutet av 1980 kan efter senaste styrelsemötet igångsättas med full kraft. Resurser finns auktoriserade. Dessa ska skaffas ombord och jag förväntar mig att varje grupp på 2500 arbetar mot att nå upp till sina givna delmål. Varje period ska måluppfyllelsen avrapporteras. Projektet har högsta prioritet på 2500. Den egna avdelningens rationalitet får något stå tillbaka under 1980. I samband med 1981:s budgetprocess kommer emellertid internrationaliseringar av 2500 att fokuseras. Jag räknar med att kvalitetssatsningen är temporär och då målen nåtts denna kan dras ned till en omfattning lämplig i ett fortfarighetstillstånd.

#### 2600, Planering

Volvo-Data-planen 1980-84 kännetecknas av en avsevärd kvalitetsförbättring. Den är stringentare och bättre förankrad i dagens verklighet än tidigare utgåvor. Planarbetet för 1980 kommer att inriktas på att be-

lysa de delar där V-D:s politik fortfarande känns oklar, såsom ord- och textbehandling, det framtida datoriserade kontoret, Volvo-nätverket och V-D:s roll i alternativa distribuerade miljöer.

#### 2700, Marknadsutveckling

2700:s roll måste ses över. Den upplevs som väsentlig både av kunder och inom V-D. Viktiga nyckeluppgifter är marknadsansvar och produktansvar. Dessa måste klart definieras, så att snittytorna internt och externt kan fastställas. En viktig uppgift, som måste utredas är hur de investeringar som idag görs i systemutveckling på bästa sätt ska utnyttjas av så många företag som möjligt inom koncernen.

#### 2800, ADB-samordning

Nästa år blir det år då en ny arbetsuppgift - samordningsansvaret för ADB-verksamheten - kommer att tillföras Volvo-Data. I ett tidigare nummer av Dumpen har jag beskrivit enhetens uppgifter, varför jag nöjer mig med att poängtera, att vi kommer att gå försiktigt fram vid etablerandet och vara lyhörda för koncernens önskemål vad gäller ADB-samordning.

Karl-Henrik Hübinette

\* \* \*

Det svåraste av alla fel  
är felet som är rätt.

\* Det orsakar många problem  
på alla vis och sätt.

\* Dessutom är det mycket svårt  
att äntligen komma på,  
att om man gjort,  
som gjort man bort,  
man felet ej bort få !

\*

Nils-Olof Wallgren  
IBM

# MODEMFLYTNING

Under två septemberhelger har aktiviteterna i Volvo-Datas maskinhall varit extra intensiva. All datakommunikationsutrustning har flyttats fysiskt för att ge plats åt nästa dator (en IBM 3032) i den gamla modemhörnan intill styrrummet.

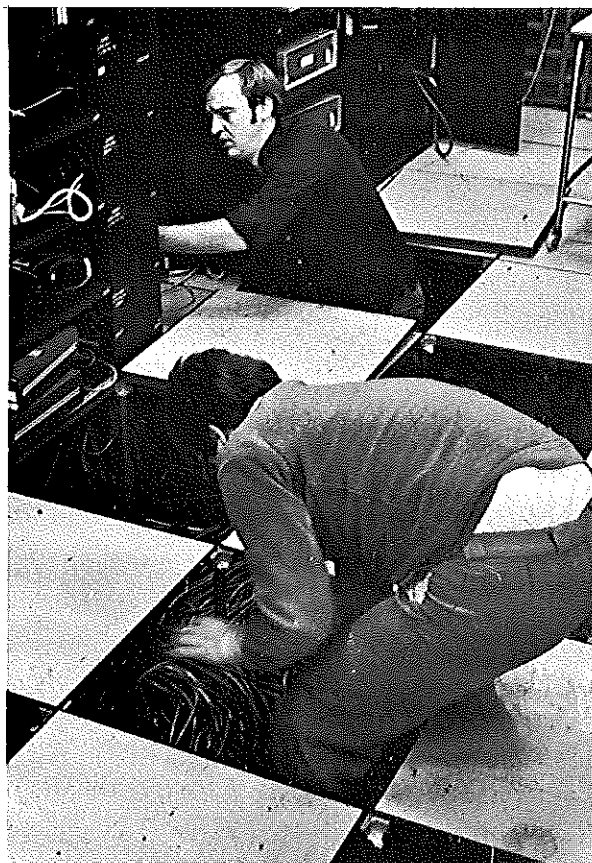
Förberedelsearbetet har pågått sedan årets början. Ett nytt rum på ca 100 m<sup>2</sup> har byggts för all fjärransluten (remote) datakommunikationsutrustning.

8-9 sept flyttades kontrollenheter och koaxialkablar för lokalanslutna terminaler. Totalt 15 man från ASEA, Datasaab, IBM, 2140 och 2520 kopplade om ca 500 kablar till 13 kontrollenheter. Ett nytt korskopplingsskåp (KK-skåp) med större kapacitet installerades. Alla kablar från kontrollenheter till lokala koax-skåp i landskapen går via KK-skåpet. På så vis kan en ingång i ett lokalt koax-skåp kopplas till vilken kontrollenhet som helst. Kontrollenheten är sedan kopplad till en dator. Vårt lokalnät omfattar idag mer än 200 terminaler.

22-23 sept flyttades all utrustning för remote-anslutna terminaler. Mer än 25 pers från ASEA, IBM, Svea Data Comm, Televerket, 2100 och 2500 arbetade 15 till 20 timmar var under helgen.

Kablar, kablar och åter kablar (30 cm tjockt lager) plockades upp ur sina gömmor under datagolvet i gamla modemhörnan. Våra kommunikationsdatorer, två IBM 3705 flyttades till det nya rummet liksom 130 modem som fick ta plats i nya, moderna modemsåp.

Televerket har installerat ett KK-skåp för sina linjer. Där kan mätutrustning kopplas in utan att störa trafiken i nätet. I KK-skåpet kan man också lätt koppla om en linje från ett modem till ett annat.



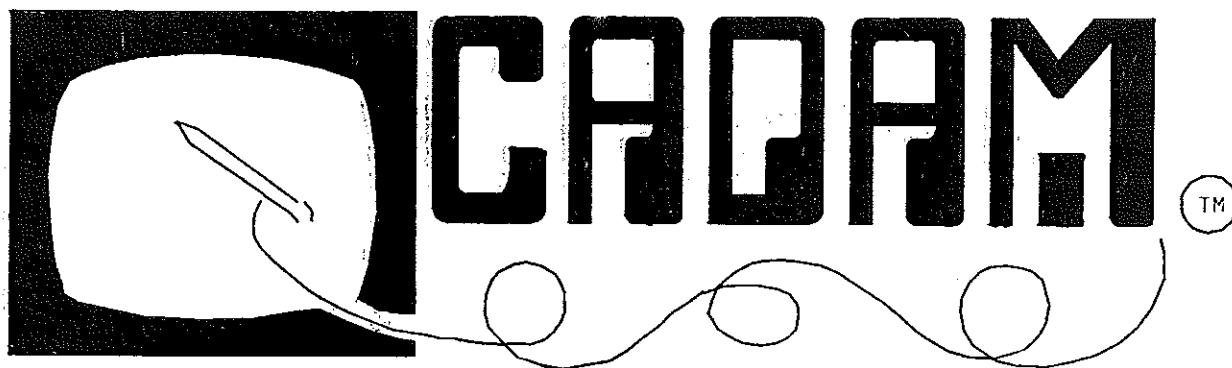
Nedmontering av gamla modemhörnan.

Foto: R Linderoth

I det nya rummet är alla modemkablar (modem till 3705) dragna på kabelstegar i taket. Inte så vackert men mycket praktiskt - inga kabelhärvor under golvet!

Idrifttagandet av det nya rummet innebär att

- vi äntligen fått en vettig arbetsmiljö för felsökning och nyinstallationer



CADAM är något man talar om idag på Volvo-Data. Ordet förekommer i mötesprotokoll, meddelanden m m. De flesta har säkert också sett den skylt som hängts upp vid utbildningslokalerna i DA BV. Gunnar Hindelius, avd 2720, sammanhållande för CADAM-democenter på Volvo-Data, berättar här om bakgrunden och vad CADAM står för.

Volvo-Data har hittills huvudsakligen sysslat med administrativ databehandling. Under de senaste åren har det emellertid till Volvo-Data kommit förfrågningar om samordning av vissa områden inom teknisk ADB mellan huvudentheterna.

En styrgrupp bildades förra sommaren på initiativ av K-H Hübinette för att utreda detta samordningsbehov. Till denna grupp knöts sex arbetsgrupper ansvariga för följande områden.

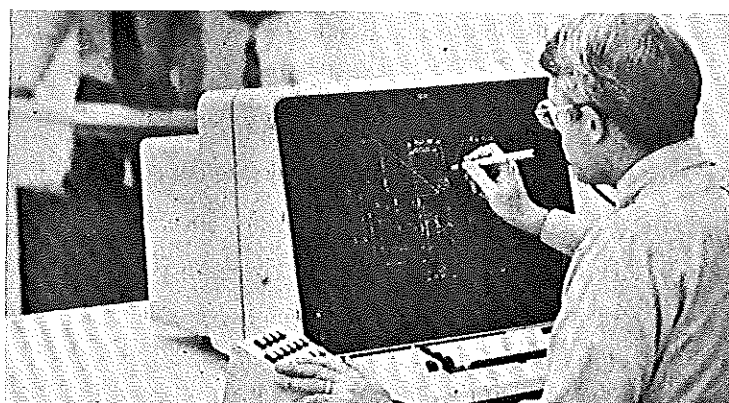
- Programmeringsteknik
- Computer Aided Design (CAD)
- Finita Element Metoder (FEM)  
(avancerad hållfasthetsberäkning)
- Mikrodatorer
- Kugghjulsberäkning (KUGG)
- Numerisk styrning (NS)

CAD-gruppen granskar de programpaket som finns på marknaden och som kan användas för att förkorta produktutvecklingsprocessen och effektivisera konstruktionsarbetet. CADAM är ett programpaket.

CADAM står för Computer-Graphics Augmented Design And Manufacturing. Idag arbetar vi huvudsakligen med delen grafisk ritningsgenerering och ritningshantering.

CADAM är en IBM-produkt, som har utvecklats av Lockheed Corp. Flera stora biltillverkare bl a GM använder systemet.

CADAM är ett interaktivt system. En central databas används för lagring och åtkomst av ritningar. Användaren arbetar med bildskärm, tangentbord, funktionstangentbord och ljuspenna. Ritningar skapas, lagrade ritningar kan plockas fram och ev modifieras. En plotter är kopplad till anläggningen för att framställa papperskopior.



Ett samarbete som avser demonstration av och information om CADAM har inletts mellan IBM, PV och Volvo-Data. Under tiden från september i år tom januari 1980 skall anställda från PV få utbildning på den demonstrationsanläggning som IBM byggt upp i DA BV. Dessutom skall ytterligare ca 400 personer från Volvo plus representanter för svensk industri informeras.

I nästa nummer av DUMPEN hoppas vi kunna återkomma med en mer detaljerad beskrivning av CADAM.

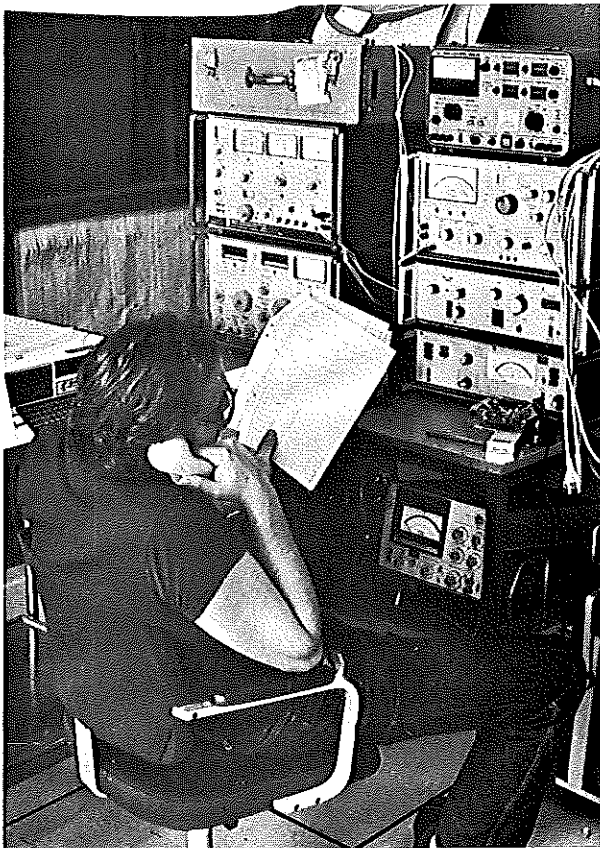
- vi skapat förutsättningar för installation av bättre nät- och övervakningsutrustning
- vi har utrymme för förväntad expansion i remote-nätet (60 - 90 linjer/år och 400 - 600 terminaler/år).

Totalt skall den nya miljön bidra till bättre datakommunikationsservice, dvs färre fel, kortare reparationstid och ökad tillgänglighet.

Båda 'flyttarna' har genomförts med minimala driftstörningar.

ETT STORT TACK TILL ALLA ER SOM JOBBADE SÅ VÄL ATT VÅRA KUNDER INTE MÄRKTE ATT NI JOBBAT !

Roland Linderoth, 2520



Testning av linjer efter omkoppling.

Foto: R Linderoth

## MINI FLYGER I LUFTEN



Nej, det är inte riktigt sant, men ...

Volvo Flygmotor håller på att ta fram ett generellt datainsamlingssystem för provning av jetmotorer. MDS-80 kommer att omfatta fler provriggar och kunna registrera både stationära och transienta förlopp. Volvo-Data hjälper till med framtagningen av systemets datadel.

Grundkomponenten i datasystemet består av en PDP-11/34 minidator med 64 Kord minne, två st 5 Mbyte diskar, en bildskärmsterminal, en skrivare, en plotter och en I/O-enhet Analogic AN 5400. Denna enhet kan utrustas med kort för analog och digital input och digital output.

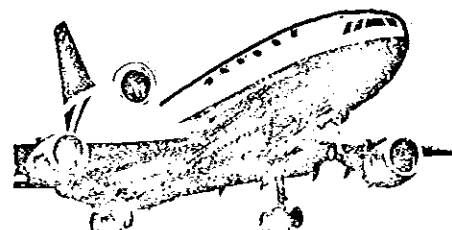
Ett mätprogram - som läggs upp via terminalen - styr insamlingen av mätdata och omkopplingen av kontroll- och mätfunktionerna.

Datordelen är utformad generellt och kan utan större anpassningar användas för datainsamling och styrning av processer även i andra sammanhang än flygmotorprovning. Tiderna kan hållas på mikrosekundnivå - begränsningen utgörs av själva mätutrustningen.

Den första automatiserade provriggen har nu körts - enligt kunden "med stor framgång".

Vi som varit inblandade är bl a Oskar Andler, Michael Lindmaa och

Jurek Hirschberg.



# Styrelsemötet

Vid senaste styrelsemötet (791023) avhandlades i huvudsak vår budget för 1980. Följande är saxat ur protokollet:

- Intäkterna och omkostnaderna uppgår till 135 Mkr, en ökning gentemot 1979 med 28 Mkr.
- Under 1980 kommer utrustning och programvaror till ett köpvärde av 28 Mkr att anskaffas.
- Den 'sålde personalen' (i huvudsak systemutvecklingspersonal) ökar med endast 10 pers till 199, trots att kundernas krav ökat motsvarande 23 pers och att 10 konsulter lämnar V-D vid årsskiftet 79/80. Vårt rationaliseringsprogram för 1980 gör att vi klarar detta.

Budgetsiffrorna kan komma att ändras något, eftersom våra kunder ännu inte avhållit sina styrelsemöten.

- Den personal vi har för driften och för tekniskt och administrativt stöd ökar från 186 till 201. I ökningen inkluderas satsningar på kvalitetshöjning av batch- och TP-drift, säkerhet, metod- och AU-utveckling. Personalbehovet för att klara volymökningarna under 1980 klaras genom rationalisering.

Vi har också möjlighet att få ytterligare fem personer för utvärdering och installation av nya produkter. En förutsättning är dock att våra kunder är beredda att betala för denna produktförnyelse.

- Styrelsen anslog 25 tkr för projektering av det nyligen påbörjade fastighetsprojektet som ska säkerställa vår utveckling både för personal- och maskinutrustning.
- Vi fick bl a tillstånd att anskaffa en IBM 3031 eller motsvarande, som ersättning för den 158:a som under semestern 1980 ska flyttas till VBM i Eskilstuna.

Göran Kling

## 2410?

För den uppmärksamme läsaren framgår det av organisationsplanen på sista sidan, att enheten 2410 försvunnit. Vad har då hänt med 2410 ?

Jo, enhetens arbetsuppgifter och ansvar har delats upp på två enheter, 2450 resp 2700 enligt följande:

2450 ansvarar för

- Dumpen
- Information/kontakter, KPA, Volvobil etc
- Interna relationer, speciella personalaktiviteter, m m
- Samordning av företagsledningsinfo

2700 ansvarar för

- Informationsmaterial för Volvo-Data (OH-bilder, filmer, m m)
- Besök, visningar, presentationer
- Externa relationer, PR.

S R



### TUMMEN NED

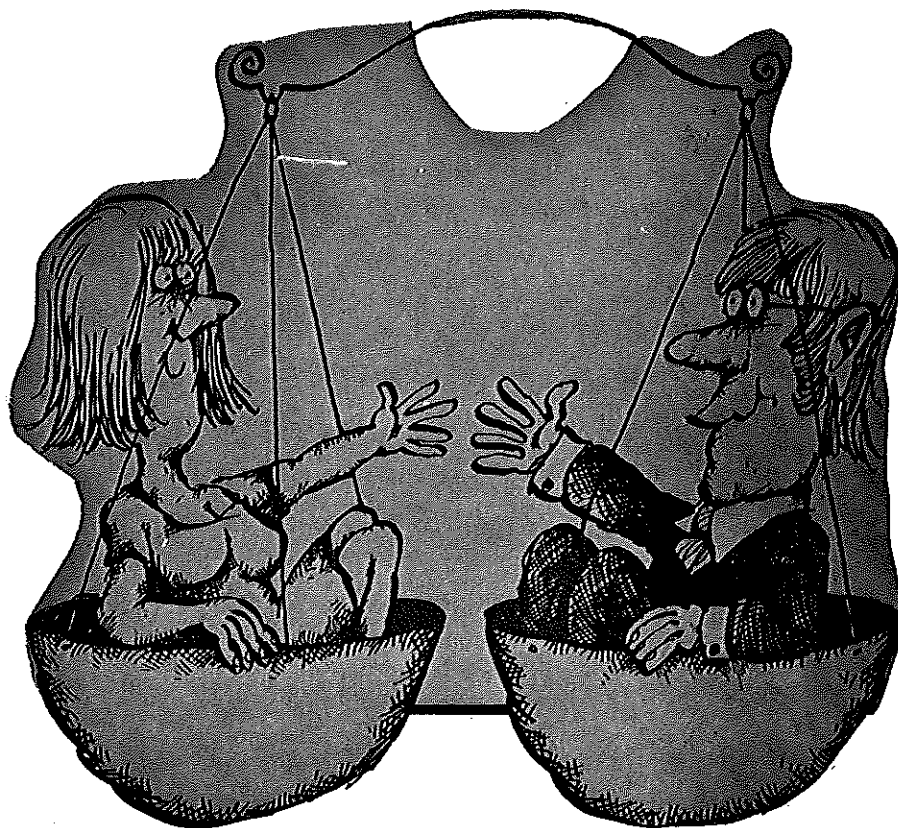
för alla som underlåter att städa efter sig i konferensrummen. Ta t ex alltid bort Din kaffekopp själv, oavsett var Du druckit kaffet! Gör rent på tavlor, etc!



### TUMMEN UPP

för alla som oförtrutet jobbar vidare med jämställdhetsfrågorna, trots all spott och spe de tyvärr ofta utsätts för av sina "kamrater" !

# Jämställdhet



W 37 startade den första jämställdhetskursen MUNTIG FRAMSTÄLLNING. En av deltagarna från Volvo-Data förmedlar, nedan sina intryck av kursen.

-Jag vet inte vad jag väntat mig, men en sak är säker, jag blev glatt överraskad!

-Jag ska bara lova 'en sak' - orden var vår lärares, John Robert Benson -

-Var och en av er kommer att helt obehindrat klara av att hålla ett litet anförande framför TV-kamera och/eller inför en grupp, när kursen är slut.

-Det var väl ingen som trodde honom, och vi skrattade alla, när vi tänkte på att stå där i rampljuset, rakt upp och ner framför en mikrofon och sedan kunna få ur sig något vettigt.

Han fick rätt !!

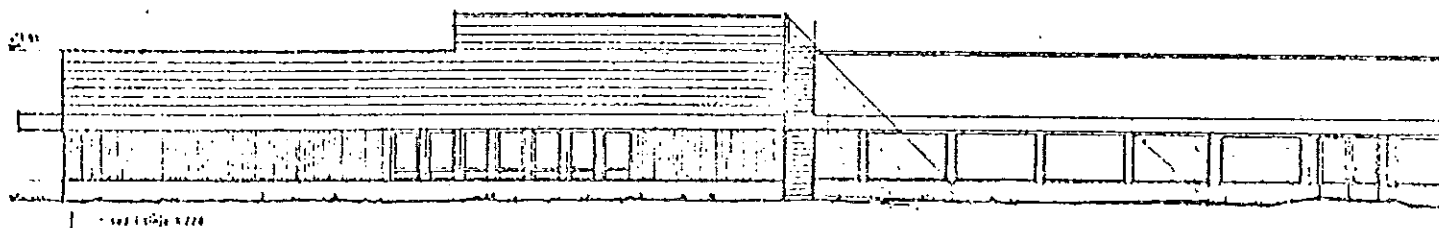
Det skulle ta för lång tid att gå in i detaljer, men jag tror att jag talar för alla, när jag säger att man lärde sig en hel del om sig själv. "Vi är inte så dåliga som vi tror många gånger".

Om något negativt ska sägas; Vi funderade en del på om det inte hade varit ännu bättre med en integrerad grupp! Fick vi interen viss 'gratis' säkerhet, som vi kanske inte fått om vi tvingats att konfronteras med manliga kollegor ? ?

Sist men inte minst. Vår lärare, som med sin yrkesskicklighet och personliga utstrålning gav det där lilla extra, gjorde att vi alla slutade kursen med viss motvilja, men med större personlig säkerhet och många 'visa ord' i minnet.

Ulla Johansson 2340

## Byggstart för datahus i augusti



Nu är det alltså bestämt! Det ska byggas ett nytt datahus. Hela byggnaden blir 1.600 m<sup>2</sup> - 450 för datacentralen, 290 för kontoret och 890 för personalutrymmena. Byggekostnaderna beräknas till 4 Mkr.

- Nu kanske en del av er jublar i tron att detta är lösningen på vår trångboddhet. Så är dock inte fallet. Ovanstående notis fanns att läsa i KUGGTRYCKET, Volvo Köpings personaltidning, i mars 1978. Vidare kunde man läsa:

"Den nya datacentralen innebär att praktiskt taget all databehandling för Volvo Bergslagsverken kommer att skötas självständigt i Köping. F n är funktionen kopplad till Göteborg, men i fortsättningen blir det bara enstaka speciella datatjänster som köps därifrån.

Orsaken till den planerade förändringen är att den snabba utvecklingen på dataområdet förändrat förhållandet pris/prestanda i sådan omfattning att datacentralbearbetning nu är ekonomiskt lönsam.

Den nya datacentralen placerar VBV i gruppen medelstora datacentraler i Sverige. Härifrån skall alla enheter inom VBV betjänas. Men trots att vi nu blir helt självförsörjande på data, kommer det endast att behövas en begränsad utökning av personalen. Den nya, egna dataanläggningen kommer att förbättra VBV:s möjligheter att utveckla system för framtida behov."

Det bestämdes alltså att VBV (numera VKT) skulle ta över och själva sörja för all sin databearbetning. Nu löser man inte en sådan överflyttning enbart genom att bygga en ny datacentral. Förutom lokalteter behövs operatörer, tekniker, operativsystem och mycket, mycket annat.

För att koordinera och styra alla dessa aktiviteter startades ett projekt (VKT-projektet) på sensommaren 1978. Ansvarig från Köping var Allan Karlsson och från Göteborg undertecknad. Projektet framskred under hösten med planeringsarbeten och med utbildning av tekniker och operatörer från Köping. Under årets första månader genererades operativsystem och styrsystem för datakommunikationsenheten. Data flyttades till dedikerade skivpackar och Köpings bitar i IMS-systemet frikopplades.

Under vecka 17 flyttade Köpings tekniker och operatörer ner till Göteborg för att under en 7-veckorsperiod testa hela deras kommande miljö. Under denna period belade projektet konferensrum 65 - till förtret för en del som normalt utnyttjar detta rum. Vi hoppas dock att ni har overseende med vårt intrång.

Testperioden förlöpte utan problem och under vecka 25 packades maskinen (vår kära gamla ADA) ner och skickades till Köping. Efter ett par veckors testkörning kunde sedan produktionen starta under vecka 31.

Datacentralen i Köping har därefter stått (om än stapplande) på egna ben och har hittills inte stött på några problem utan enbart upplevt en mycket god tillgänglig-

het. Det bestående intrycket hos Köpingpersonalen är att de alltid blivit vänligt bemötta och att de inblandade här i Göteborg alltid ställt upp på ett mycket positivt sätt.

Till alla er som bidragit till att projektet genomfördes så problemfritt vill Köpingpersonalen genom mig framföra ett varmt tack!

Anders Olsson

## STUDIELEDIGHET

Möjligheten att ta tjänstledighet för studier utnyttjas av många idag. En del vill vidareutbilda sig, andra kanske inte har haft möjlighet att studera tidigare. ULF LÖFAS, tidigare chef för Systemutveckling (2300) har varit studieledig i drygt ett år och han berättar så här om sina erfarenheter.

Det tillhör väl kanske inte vanligheter-na att man - som i mitt fall - har en "hög" utbildning (Chalmers) och dessutom innehar en hög post på ett företag, men ändå hoppar av för att läsa något som man inte direkt har någon praktisk nytta av.

Förklaringarna i mitt fall är flera. En viktig orsak var, att jag kände mig fast i detta att vara chef och befinna mig i den s k karriären utan att egentligen ha frågat mig varför! Jag tror, att många i liknande situationer ofta känner så, men att det finns så mycket - omgivningens förväntningar, vana vid en viss materiell standard, rädsla för vad som händer sedan - som hindrar oss att förändra situationen.

Jag har varit borta från Volvo-Data i 15 månader och kan konstatera, att det varit en väldigt stimulerande tid. Jag har fått möjlighet att betrakta mitt arbete på lite distans. Hela livstempot blir mycket

långsammare och, tror jag, naturligare. Jag slänger inte i mig ett glas juice på morgonen och rusar till Volvo, utan sitter och äter frukost i lugn och ro, läser tidningarna, pratar med mina sammanboende kompisar (som också pluggar). "Är det fint väder idag? Då sticker vi ut i skogen på dagen, vi kan plugga ikväll. Nä visst, då skulle ju Anders och Slim titta upp. OK, det får bli i morgon i stället. Tentan är ju inte förrän nästa lördag."

Och vad stimulerande det är att få tid att läsa det som intresserar mig, att få träffa nya människor på kurserna och få se hur mycket som ändrat sig sedan jag läste senast - och hur mycket som är sig likt.





Man får en mycket mer kritisk inställning till studierna, när man varit ute i förvärvslivet några år.

Andra nyttiga erfarenheter: Man kan leva mycket billigare än man tror. Har man frivilligt valt att sänka sin standard, kan det o m vara stimulerande efter all prylkonsumtion och statusjakt. Samvaron med barnen blir mer avspänd och innehållsrik. Man orkar gå på teatern eller träffa vänner även en vanlig vardagskväll. Efter en arbetsdag känner jag mig ganska urlakad och på slött TV-humör. Jag tycker förvisso att vi i vårt samhälle lever ett alldeles för hektiskt liv med tanke på vad vi får ut av det.

Det finns en mer negativ sida av det där med studier "utan mål". Efter det första ruset under förra hösten med den fantastiska kontrasten mot ett inrutat och styrt liv, började jag under våren känna behov av något rejält att göra. Man behöver ingå i ett sammanhang, där man får en "betydelse" för andra. Och så börjar cirkeln sluta sig igen. Skall jag gå tillbaka till Volvo-Data? Vad kan jag annars bli? Lärare? Så en dag är det plötsligt 1 oktober. Sommaren har blåst förbi. September har gått i ruelsens tecken över alla missade aktiviteter. Vad blev det av resan till Kina eller Gotland?

Och så tillbaka igen. Tillbaka till ett tomt skrivbord, en stol och två tomma bokhyllor. Men också tillbaka till en gemenskap med många gamla vänner från "förr" (som slipper se mig som chef längre) och till ett jobb (på 2301) med många möjligheter att få arbeta från kanske ett annat perspektiv än tidigare.

En dag kanske jag lämnar dataskutan för något helt nytt.....

## TROTJÄNARE



Foto: E Benkel

Volvo-Data fick måndagen den 1 oktober sin första medlem i gruppen "De femton äldste" (till tjänsteåren) vid Volvo genom AINA WISEMARK på Dataregistreringsavdelningen, som då varit anställd på företaget i 43 år, 8 månader och 26 dagar.

Aina anställdes som 14-åring på Volvos hålkortsavdelning på 'Gamla Volvo' och har under alla dessa år varit verksam inom hålkortsstansning/dataregistrering.

Inträdet i denna celebra grupp firades på Volvo-Data med en lunch tillsammans med arbetskamrater och chefer med Karl-Henrik Hübinette i spetsen överlämnande present och blommor.

Det framkom att trots alla sina år på Volvo så har Aina aldrig åkt 'Blå tåget' vilket naturligtvis omgående utlovades att vi skulle avhjälpa.

Sten R

## Hur man skriver nio TP-program på knappt två timmar

Som rubriken antyder är detta en artikel, som främst vänder sig till våra programmeringskunniga läsare. Eftersom dessa dock är många och vi bedömer att artikeln har ett stort värde, vill vi inte undanhålla er Nisses och Gert-Inges spontana reaktioner på ADF-kursen, trots att artikeln innehåller ganska många fackuttryck, som tyvärr är omöjliga att översätta så att alla förstår dem.

### HUR MAN SKRIVER NIO TP-PROGRAM ....

Ja, detta fick vi och deltagare från LV, RS, BM och 2500 lära oss på den första ADF-kursen på Volvo-Data W 939.

### VAD ÄR DA ADF ?

Jo, en program-produkt utvecklad av IBM för att skriva IMS-TP program med hjälp av MACROS. För att skapa dessa MACROS har 2500 vidareutvecklat Copytext-systemet med en ADF-ingång. Dvs, när man skapar B-copytexter för sina databas-segment anges i dessa en ADF-identifikation per data-element. Genom att köra Copytext-systemet, genereras en A-copytext som är en del av inputen till TSO-kommandon, framtagna av 2540 för ADF-gen. TSO-kommandona skapar Rules, som innehåller Macros och efter viss komplettering kan dessa tas in i ADF:s Rule-generator.

Efter denna förhoppningsvis framgångsrika körning har man program och MFS-source. Vad kan då återstå att göra? Jo, PSB-generering, ACB-generering och MFS-generering. Dvs det är mest datorn som får jobba. Har man sedan haft lyckan att komma ihåg att generera transaktion i IMS-genen så kan man köra Test-IMS och se hur utfallet blev.

Ovan beskrivna metod gäller för vad som kallas Standard Processing. Det kan dock i vissa fall vara nödvändigt att skriva en Exit till ADF i Cobol, som dock normalt brukar bli mycket liten och definitivt inte kan jämföras med ett normalt IMS-TP program.

Efter de första testerna och ev modifieringar är man nu redo att uppdatera de kontroller som skall göras av fälten i en Audit-databas (ADF:s egen kontroll-databas.). Detta görs online via IMS-TP. Dessa kan sedan överföras till en laddmodul för att undvika databas-calls.

Nu kanske somliga tror, att det enda man får är ett antal TP-program och bilder. Oh nej, ADF har skapat menyer, val-bilder och sign-on bild. Man får dessutom ett mycket avancerat sekretess-system, där användaren endast ser vad han ska se vad gäller möjliga transaktioner och fält samt endast kan göra de uppdateringar och frågor som han är tillåten till. Dessutom finns möjligheter att sända meddelanden inom projekt och till enskild användare. Dessa kan t ex genereras automatiskt då en användare uppdaterar ett speciellt fält med en transaktion. Man kan på detta sätt skapa sk Action-filer och på så sätt styra verksamheten.





VAD TYCKER DA VI OM ADF ?

Trots att det är ett nytt sätt att arbeta på, lär man sig tekniken förvånansvärt snabbt och arbetsgången är enkel.

För vana TP-konstruktörer och programmerare kan det kanske vara svårt att tänka sig att man inte skriver Cobol och inte behöver bekymra sig om meny-hantering, sekretess, etc. Men man lär sig snart. Varför ska man sitta och skriva Move, när man kan ägna sig åt väsentligare saker, som t ex de tidigare faserna i systemutveckling ?

Hur kommer nu ADF-framtiden att se ut på 2300 ?

Just nu söker vi efter ett pilot-projekt och det är troligt att det blir Bolagsstämmeprojektet. Ett antal projekt är dessutom intresserade att använda ADF och inom en viss framtid är det vår tro att all utveckling av IMS-TP program kommer att ske i ADF.

"Två som tror på ADF"

Nisse och Gert-Inge, 2310

\* \* \*



## Fikonspråk

\* Ur Modern Elektronik har vi saxat följande tankvärda rader, författade av Gunnar Fornehed:

\* - Jo, goddagens, goddagens, jag skulle vilja se på en ny bil.

\* - Tackar, tackar. Är det till att redan vara användare?

\* - Jo, men visst. En Volvo.

\* - Jaha, då ska vi väl se på något Volvo-kompatibelt då. Eller ska det kanske vara en minibil, för småanvändare? Eller något för mindre och medelstora användare, kanske rentav något i 280 GTO/SE-klass? En motorvägsorienterad fjärdegenerationare?

\* - Kan man sitta fem fullvuxna i den?

\* - Jojomensan. den passar för de flesta applikationer. Både hårdvarumässigt och vad thruput beträffar. En mycket avancerad konstruktionsfilosofi för kvalificerade användare. Se bara här, hur man kan vika ner baksätet och rekonfigurera bilen för olika driftmiljöer. Och öppnar man bakluckan här, får man inifrån access till ett virtuellt bagagerum, som ger praktiskt taget obegränsad kapacitet. Innanför luckan finns ett bulkstorage-utrymme och där finns också back-upen för markkontaktenheterna. Om en av de fyra ordinarie enheterna går ner, kan man manuellt switcha in en plugkompatibel back-upenhet och vara i luften igen på någon minut.

\* - Finns det inget reservhjul?

\* - Jo, det var ju det som jag nyss beskrev.

\* - Vad är det här för manicker, då?



- Ja, just den här bilen är en demomodell med lite extra periferiutrustning. Här är ett frontendattachment för fyra halogenlampor och på taket sitter en powerstacker med dubbel densitet - det är bara 2 3/8 tum mellan rubborna. Sen finns här ett 12-volts powersupply och en extra kontrollenhet för optioner. Det bästa av allt är säkerhetsutrustningen. Det finns två oberoende säkerhetssystem mot otillbörlig access, ett i vardera dörren, och dessutom är systemet dubblerat med en funktionsblockering som hindrar initiering och uppstartning om inte rätta kodnyckeln sätts in. Funktionsblockeringen hindrar också manuell kontroll av markkontaktsystemet.

- Vad används alla dom här knapparna och spakarna till?

- Det var mycket bra att min herre frågade om det. Jo, framför den vänstra stolen har vi operatörskonsolen med sin multifunktionsenhet. Den här cirkelrunda ratten är kontrollern för markkontaktsystemet, som arbetar enligt split-cycle-principen och spaken här till vänster kontrollerar flip-flop-systemet för kursindikering. Till höger sitter kontrollern för dualsynkrosvetpet på vindrutan där. Båda dessa device är intelligenta subsystem, som automatiskt kommer ihåg att dom är exiterade och på egen hand återfinner initialläget, så snart operationen är exekverad. Knappen i mitten kontrollerar audioresponse-systemet. Skulle det passa med ett benchmark? -?



- Jag menar att det skulle passa att uttesta funktionerna i realtidsmiljö? Genomföra en acceptance-test simultant med hela familjen.

- Nja, jag vet inte, jag ... Accepter brukar det bara bli trassel med.

- Men den här bilen kan min herre verkligen lita på. Upptiden är outstanding och MTBF ligger långt över 40 minuter, samtidigt som MTTR är mindre än 1 månad inklusive diagnostik och marginaltester. Det är verkligen en bil som man kan växa med. Och dessutom ett lågprisalternativ. Baskonfigurationen kostar bara sexton tusen.

- Basfigur? Vadå - går det att bygga ut den?

- Jojomensan, både med motor, elsystem, säten och fönster. Och till markkontakt-systemet kan man köpa valfria media - Trelleborg, Michelin, Firestone eller vad man vill. Det är bara att plugga in ...

Känns snacket igen?





(forts från sid 1)

## VOLVO-DATA ELIT

Stående fr v: Christer Jonsson 2150, Lars Danielsson 2520, Tony Nordin 2150, Sture Johansson 2360. Knästående fr v: Lars-Erik Asp 2330, Hans Andersson 2350, Anders Lindblad 2140 och Lars-Göran Axmalm 2501.



Foto: Ake Silfversparre

I strålände höstsolväder och med tusentals åskådare gick årets stora korpidrotts-händelse, den gigantiska fältstafetten av stapeln i Slottsskogen, första söndagen i oktober.

Volvo-Data, som ju alltid ställer upp och gör sitt bästa och har tidigare fina placeringar att försvara, deltog även i år med två lag. Volvo-Data Elit och Volvo-Data Drift. Det sistnämnda endast bestående av "Leppes skift". Elitlaget däremot som så många gånger förr av ett hopplock från allehanda avdelningar inom huset med granatkastare Christer Jonsson som sammanhållande.

Inför årets tävling lämnade den annars så idoge hinderbanespecialisten Håkan Eklund återbud pga skada från handbollsspel. V-D är emellertid fullt av skickliga påläggskalvar, varför budet snabbt gick till Hans Andersson, 2350, som gjorde en mycket strong debut. Återväxten är med andra ord väl sörjd för. Även på andra stafettsträckor hade omdisponeringar gjorts för att denna gång verkligen nå en placering bland de tio bästa lagen i seniorklassen.

Första sträckan löptes mycket starkt, på den stumma asfalten, av Lars-Göran Axmalm, nu återbördad till V-D efter LV-sejouren.



Han lämnade över stafettpinnen till Lars-Erik Asp och Tony Nordin, som trots att de fick en roddbåt med felaktiga åror lyckades runda ön i dammen utan alltför stor tidsspillan.

Stafetten gick så vidare till Anders Lindblad som snabbt sög upp avstånden till heatledarna. Lars Danielsson klarade av den svåra sträckan fram och tillbaka Högsbo skjutbana med den äran, vilket ju anstår ett gammalt infanteribeväl. Nytt för året var att salongsgevär och ballongmål användes. Därefter tog Hans Andersson vid, vilken gick ut som tvåa på sträckan, stark löpning och god hindertagning bådade så för att Christer Jonsson kom iväg bra. Denne säkre granatkastare lovade innan starten att placera handgranaten i föensteröppningen på första kastet. Även den

mest självsäkre måste ju någon gång misslyckas, så Christer kom i först på andra kastet, viktiga sekunder försvann därmed. Tack vare Christers eminenta sprinterinsats efter kastet fick dock Leif Stensson stafettpinnen i tid för att börja ta in på heatledaren. Den alltid pålitlige Stensson gjorde ett nytt fantomlopp och det dröjde inte länge förrän speakern kunde annonsera "Leif Stensson - Mästerlöparen" på ingående med heatseger som följd förstås.

V-D Elit nådde en mycket hedrande 8:e placering, dock näst bästa volvolag i klassen, vilket grämer en smula.

Nästa år siktar vi högre och hoppas på ett massivt stöd från alla söndagsflanörer i Slottsskogen.

G Sture J, Coach

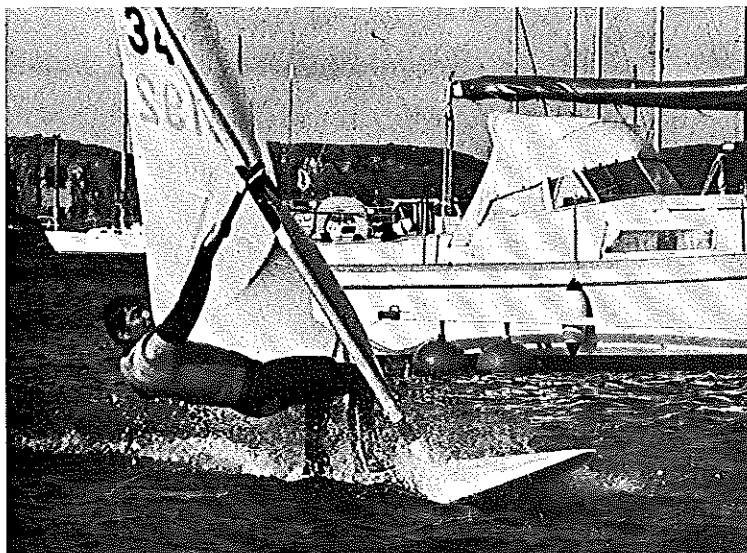
## Håller vi på att smittas?

Sedan länge vet vi att Volvo-Data har många golfare igång. Många inarbetade timmar har tagits ut på promenader, klubba i hand, puttande på en liten vit boll. Detta har lett till många framgångar och bragder.

För två år sedan kom jag i kontakt med en ny sport, "WINDSURFING". Ni har säkert redan sett windsurfing, men få har erfarenhet av det själv. De som fått det blir liksom galna:

- Blicken blir fixerad mot Volvos flagga. Även om viss vördnad mot företaget finns så är avsikten att utröna om vinden är tillräckligt stark.
- Skrämselattityd intas: kommer vinden att mojna före kvällen?

- Vid diskussion med andra galningar lyftes händerna i höjd med axlarna: det är inte fråga om fiskstorlek, det är greppet på "winchbom" som demonstreras. Dessutom brukar personen sträcka fram ett ben och knäböja lite på det andra. Nu vet du allt om windsurfställningen.



Patrice in action!



## VARFÖR BLIR MAN GALEN?

Tänk dig stå på vatten! Det gör du visserligen inte, men inte så långt ifrån. Du står på en plastbräda bara 60 cm bred och 4 m lång.

Tänk dig flyga! Det gör du inte heller, men inte så långt ifrån. På brädan ställs en 4 m lång mast, en delad bom, kallad winchbom och ett 6 m<sup>2</sup>:s segel. Så när det börjar blåsa lite grann (7-9 m/sek) står du på brädan, hängande under seglet. Hela omgivningen börjar röra sig fortare och fortare och brädan lyfter sig nästan helt ur vattnet. Första gången börjar du vråla av glädje, det är symptomet, du har blivit galen! Och du är glad för det.

## VILKA ÄR GALNINGARNA?

Jag måste erkänna att jag införde smittan. Du som föredrar att sitta kvar framför din TV eller gå omkring på gräsmattor skall akta dig för Janne Ristner, Henrik Holst och Nisse Abrahamsson, vilka alla har symptomet.

Den 29 september i år var vi alla fyra nära Marstrand. Det blåste 13 m/sek och framgångarna blev blandade, men visst hade vi roligt.

Själv bor jag alldeles vid Mjörn och det är där som jag är mest smittsam. Längtar du efter nya sensationer, trivs du med att övervinna dig själv, tänker du som jag att om 30 år blir vi för trötta för windsurfing och då finns det gott om tid för golf. Tag då i så fall kontakt med en av galningarna.

För visso är det relativt dyrt med bräda, dräkt och skor men sedan är det ju ingen green fee.

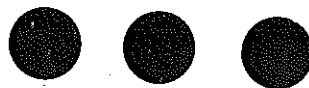
Patrice

PS. Även Lars Eliasson på DA 2 och Anders Moberg och Christer Pernblad på DA 1 kan vara farliga.

DS



Henrik och Patrice



## RÄTTELSE

I artikeln om Volvo-Data-ADB (fotbollslaget) i förra numret av Dumpen hanterades tyvärr sanningen en aning ovarsamt. Där påstods nämligen att forne skyttekungen Kurt Karlsson inte skulle ha lyckats göra mål under hela säsongen. Vid en mera noggrann genomgång av matchprotokollen framkom det att även Kurt lyckats "hitta rätt". I matchen mot Bilbiten (5-1) svarade Kurt för ett av de fem målen.

Bengt Bergström



## PÅ KLASSISK MARK

- Vi segrade! kunde Lennart Olsson, 2420, säga som hans grekiske kollega gjorde för drygt 2000 år sedan, då han nådde Olympiastadion i Athen. Men skillnaden var den, att då Lennart avverkat sträckan Marathon-Athen, kunde han fortfarande stå på benen och kände sig bara lite trött. -Beror på hur mycket man tränat, menar Lennart. Och tränat det har han gjort för att delta i Athens maratonlopp.

Från staden Marathon in till Athen, en sträcka på 42 195 m arrangeras varje år sedan 1972 detta lopp. Ca 1450 löpare deltog i år.

Banan börjar ute vid kusten och går de första kilometrarna på slät asfaltväg. Efter ca 7 km viker löparna av från stora vägen för att runda den pyramidliknande massgraven över stupade greker och den sten som rests till minne av slaget vid Marathon. Då löparna avverkat 2 mil börjar vägen stiga upp mot Athen och når som högst 250 m över havet. Det är här det börjar kännas i benen och många löpare får dra av på farten och t o m gå. -Värmen var mycket pressande, 28° i skuggan och det känns, inte minst för en nordbo. Vätskekontroller fanns utplacerade med jämna mellanrum och vi kunde också få vattenin-dränkta svampar att svalka oss med.

Inne i Athen hade en körfil reserverats för oss. Här bidrog dock bilavgaserna och den stillastående luften till att flera löpare tvingades bryta. Några drabbades av värmeslag. Det kändes inte särskilt uppmuntrande att se ambulanser hämta medvetslösa löparkompisar.

Lennart kom på ca 400:e plats med en tid på 3 tim 44 min. -Är man tränad bör man klara detta lopp, anser Lennart. Värmen och banans längd är förstås det största hindret.



Under det senaste året har Lennart tränat flitigt. Det har blivit löpning 3-4 ggr/vecka, sammanlagt 5 mil varje vecka. Vildmarksleden har han sprungit, vägen Gbg-Billdal har han nött många gånger. Vägarna han valt har varit vanliga asfaltvägar för att träna underlaget.

Att flera löpare tvingades bryta tror Lennart berodde på att de disponerat loppet fel. De gick helt enkelt ut för hårt, kanske också slarvat med att bygga upp vätskebalansen.

För Lennart betyder det genomförda maratonloppet en seger. Att segra över sig själv och att få utdelning på många timmars intensivt tränande. GRATTIS LENNART !

# PERSONALNYTT



## NYANSTÄLLDA



Valter Andersson 2330



Jan Arthursson 2330



Stefan Persson 2350



Margareta Pernland 2360



Tore Eklund 2460



Anders Moberg 2510



L-G Axmalm 2501



Göran Johansson 2520



Hans Dahlqvist 2530



Kenneth Pettersson 2530

# PERSONALNYTT

## INTERNA FÖRÄNDRINGAR

| <u>Namn</u>       | <u>Från</u>    | <u>Till</u> | <u>Datum</u> |
|-------------------|----------------|-------------|--------------|
| Birgit Eliasson   | Tjänstledighet | 2180        | 790809       |
| Eva Björlin       | "              | 2182        | 790827       |
| Ulf Löfås         | Studieledighet | 2301        | 791001       |
| Anita Vagelin     | 2320           | 2301        | 791001       |
| Carl-Ove Vagelin  | 2130           | 2550        | 791001       |
| Jorma Kallanvaara | 2130           | 2550        | 791001       |
| Stig Sjöstrand    | 2600           | 2700        | 791001       |
| Leif Elfstrand    | 2120           | 2130        | 791001       |
| Bengt Lundin      | 2501           | 2560        | 791101       |
| Anders Olsson     | 2510           | 2501        | 791101       |
| Christian Forsäng | 2520           | 2560        | 791101       |

## NYUTNÄMNDÄ CHEFER

|      |                 |                     |        |        |
|------|-----------------|---------------------|--------|--------|
| 2140 | Conny Grönberg  | Gruppchef helgskift | Fr o m | 791001 |
| 2140 | Anders Fritz    | " 3-skift           | "      | 791001 |
| 2320 | Ulrik Lindberg  | Basgruppchef STI    | "      | 791001 |
| 2501 | Gunnar Lindberg | Chef                | "      | 791015 |
| 2540 | Gunnar Nilsson  | Tf chef             | "      | 791015 |

## AVGANGAR

| <u>Namn</u>   | <u>Avd</u> | <u>Datum</u> |              |
|---------------|------------|--------------|--------------|
| Lars-Erik Asp | 2330       | 791102       | Lämnar Volvo |
| Stig Melin    | 2310       | 791101       | "-           |
| Barbro Rosell | 2350       | 791001       | Till PV      |
| Oskar Andler  | 2560       | 791031       | Lämnar Volvo |
| Ingegärd Ek   | 2181       | 791031       | "-           |
| Lars Eriksson | 2330       | 791113       | "-           |

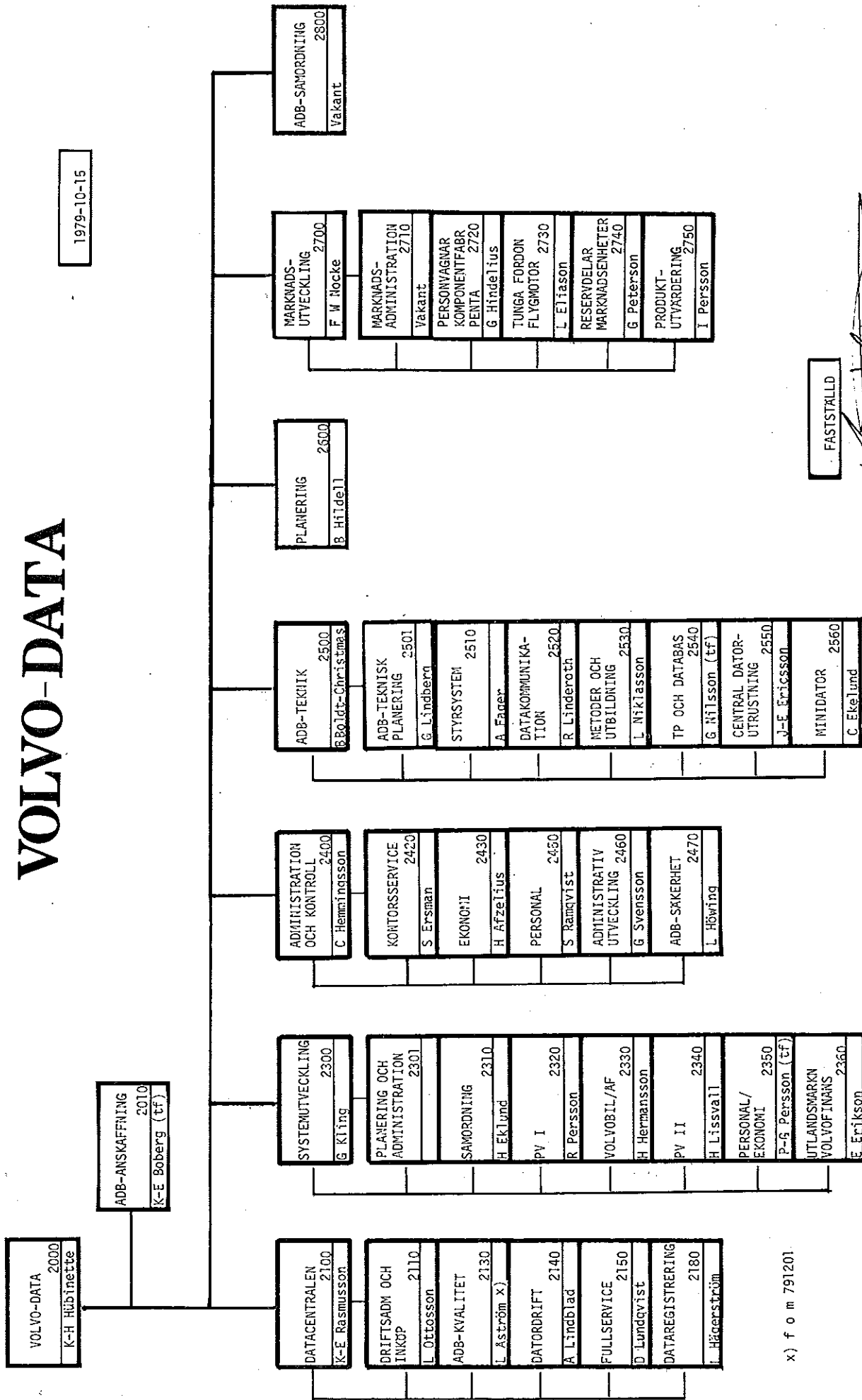
Med anledning av att ansvaret för Dumpen förts över till 2450, har även en viss om-  
daning skett beträffande Dumpen-redaktionen. Följande gäller framöver:

Ansvarig utgivare: Sten Ramqvist (2450)

Redaktionskommitté: Annika Carlsson/Gun Ståhl (2000) Reportage o layout  
Marianne Olsson (2450) Reportage, foto, layout  
Karl-Erik Boberg (2010) Faktagranskning, teknikartiklar  
samt en repr för personalorg,  
ännu ej utsedd.

# VOLVO-DATA

1979-10-15



x) f o m 791201

FASTSTÄLLD

K-H Hübnette