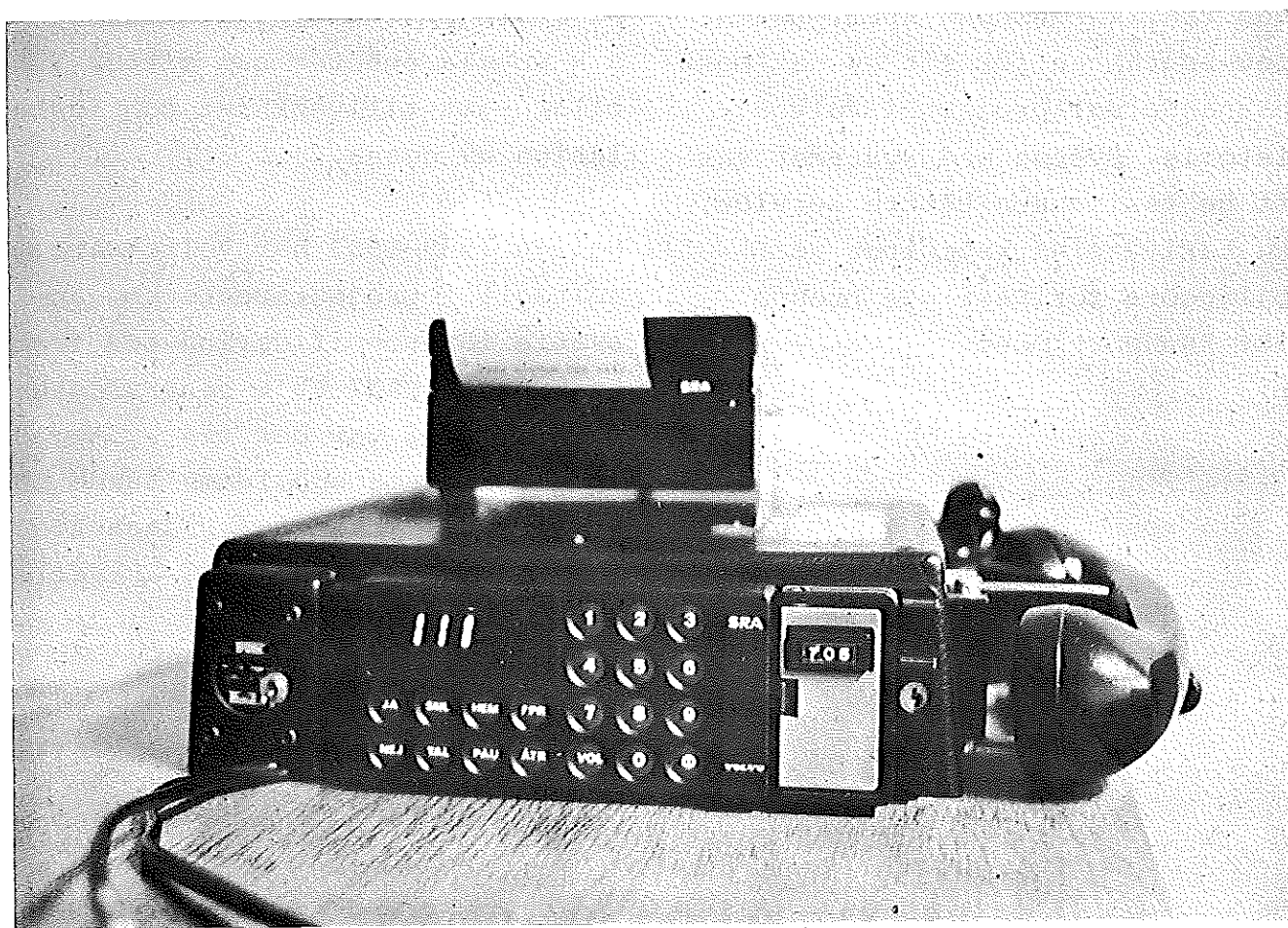


dumpen nr 5 v45 1982

volvo·datas personaltidning

TAXI-80



Se artikel på sidan 2!

I redaktionen:

Eha Norrand
Håkan Sturedahl
Gun Ståhl

ENDAST FÖR INTERNT BRUK VOLVO-DATA

Ansvarig utgivare: Owe Orrbeck

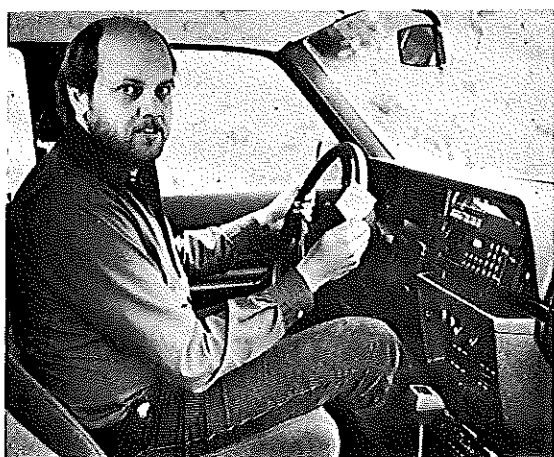
Foto: Kåge Björklund

TAXI-80

HISTORIA, NULÄGE OCH FRAMTID

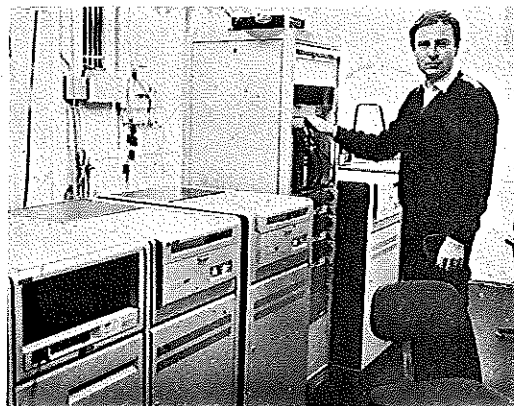
År 1975 fick Volvo Transportsystem i uppdrag av Volvo Personvagnar att undersöka vilka behov svensk taxinäring hade för att driva verksamheten mer effektivt. Ingemar Andreasson (Volvo Transportsystem) tog fram nitton olika förslag till rationalisering av taxinäringen.

Det mest intressanta var datoriserade trafikledningssystem. Detta blev upptakten för ett av det mest spännande dataprojekt i Volvos historia. Syftet med systemet var att ge taxikunden bättre service, öka taxiväxelns kapacitet samt möjliggöra för Taxi att bredda sitt kundsortiment.



Thomas Flensjö

År 1980 skrev man kontrakt avseende leverans av Taxiledningssystemet under 1982-83 för Stockholm, Göteborg och Malmö. Enligt kontraktet har TAXI-80 två huvudleverantörer. Volvo svarar för framtagning av programvara och centralda-



Henryk Starecki

tor och SRA är ansvarig för kommunikation mellan centraldator och sk mobila enheter som sitter i bilar samt tillverkning och installation av dessa.

Mellan 1979-1982 har Volvo-Data deltagit i projektarbete som ansvarig för specificering och framtagning av TAXI-80's centraldators delar, först var det två systemerare Per Stenros och Tommy Lundh nu är vi sex stycken som vidareutvecklar och installerar TAXI-80 världen över.



Göteborg Taxi

Det som utmärker TAXI-80 i förhållande till de system som Volvo-Data dagligen tar fram är bland annat följande faktorer:

Publikt system dvs utnyttjas av allmänheten. 2400 (TVA TUSEN FYRA HUNDRA) operatörer är i direkt kontakt med systmet. Drift 24 timmar per dygn och 365 dagar per år, år ut och år in. Stora volymer 100.000 (HUNDRA TUSEN) transaktioner per DAG.

För dem som har undvikit tidigare info om Taxi-80 vill jag påminna att vi kör Digitals datorer PDP-11 serie och använder Visual och Tandbergs terminaler.

Just nu är projektläget följande:

Malmö

- ett pilotsystem utan radiokommunikation i drift sedan mars 1982

Göteborg

- leveransprovet pågår (28 okt 1982)

Stockholm

- installation april 1983

Trondheim (Norge)

- pilotsystem installerad 15 oktober

Borås

- kontraktet är undertecknat, installation höst 1984

Oslo

- förhandlingar pågår

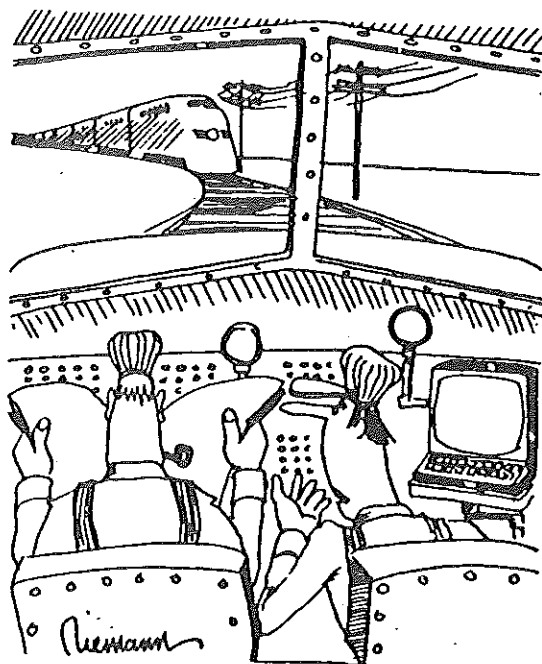
Intresset för TAXI-80 är stort. Man räknar med att många vill besöka Göteborgs Taxi när systemet gått igång. Idag avvaktar många Taxi-föreningar för att se hur det fungerar i verklig drift innan de eventuellt bestämmer sig för köp.

Vid pennan
Henryk Starecki

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid

TAXI-80	2
Rapport från Q3	4
Personal 2450	5
Volvo-Datas nät	6
Ordning och reda	8
A little bit of luftom'byte'	9
Tillämpad statistik	11
Jubileum	13
SIF:s årsmöte på Volvo-Data	14
AR-service 2900	15
En minoritet	16
Driftguide	17
Coaching på 2100	18
Här finns vi	20
Text Center	21
Jämställdhet	22
Dumpen för 10 år sedan	23
Stilla funderingar	25
Personalnytt	26



"Ursäkta chefen, det tycks vara ett fel-meddelande på väg hitåt".

Rapport från Q3

Volvo-Datas senaste kvartalsmöte var förlagt till Aspenäsgården den 6-7 oktober. Bland det som behandlades kan följande nämnas

- En utredning pågår f n som skall resultera i ett förslag till hur Volvo-Datas framtida drift- och systemutvecklingsmiljö skall se ut. Ansvar för utredningen åvilar 2500 och förslaget skall vara framtaget till W243.
- Beslutsgrupp för anskaffningsfrågor bildad. I denna ingår K-H Hübinette (KHH), K-E Rasmusson (KER), R Bäckström (RB) och B Boldt-Christmas (BBC). Gruppen skall speciellt bevaka kvalitets-, kapacitets- och kostnadsaspekter.
- VM/370-projektet. Detta skall presenteras Volvo-Datas styrelse på novembermötet. I styrgruppen för projektet ingår KER, RB, BBC och M Folkesson 2310 och F W Nocke tf 2700.
- Fastighetsplan. Förslag till handlingsplan för kontorsytor på Volvo-Data presenterad. I denna föreslås att
 - * all systemutvecklingsverksamhet förläggs till HK
 - * input/output-verksamhet flyttas till DABV
 - * dataregistrering till DA1 ev DABV
 - * driftavdelningen till DA1S
 - * teknikavdelningen till DA2
- Långtidsplan. C Ekelund visade förslag på hur långsiktig strate-

gisk plan för Volvo-Data 1983-85 preliminärt kunde struktureras. Beslut om inriktning, omfattning och ansvarsfördelning av plan tas under oktober/november. Planen skall vara klar preliminärt till februari 1983.

- Resultatprognos 1982. Volvo-Datas resultat för 1982 pekar i nuvarande skede på ett mindre underskott -0.6 milj kr. Atgärdsprogram är sedan en tid tillbaka framtaget med sikte på ett 0-resultat.
- Investeringsbudget (1983+1H84). Investeringar i datorutrustning under den här perioden uppgår till 102 mij kr. Största postererna är anskaffning av 3081 D32, 3083 B24 och 3083 E16 samt Diskbyte 3350 till 3380.
- Personalbudget 1983. I nuvarande skede är vår OH-budget fastställd av vår styrelse. Denna ram är 262.3 bp. Till denna budget skall vår sålda del tillfogas. Denna är f n 303,2 bp. En mängd diskussioner återstår innan total personalbudget är spikad.
- Ledarutveckling. Någon ny LU1-grupp är inte aktuell, däremot har en ny LU2-grupp gått i gång med utbildning under september månad. Volvo-Data skall utveckla en ny sorts chefskurs inriktad på affärsmässighet, produktsortiment och försäljarmetoder. PRS-utbildning förläggs till våren 1983. Uppföljning hösten -83.

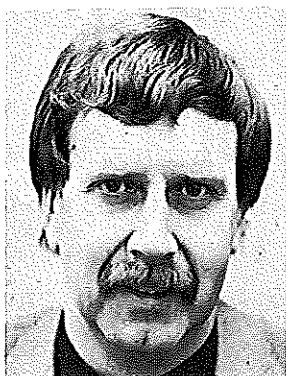
Personal 2450

- Organisation. Avrapportering av pågående org.utredningar. Följande finns f n

- * 21/25 KER/BBC (i det närmaste slutförd)
- * 23/25 GK/BBC
- * 21/23 KER/GK
- * 23/29 GK/SJ
- * 22/25 JEE/BBC

Dessa olika utredningar pågår f n med olika intensitet beroende på spikad färdigtidpunkt.

- Projektavrapportering. QA (Kvalitetsprojekt 2100) läggs ned och går över i linjeansvar på 2130. Korta och långa åtgärdsprogram finns framtagna. Compass-2. Volvo-Data drar sig ur Compass-2 gruppen. 2300 driver den delen som berör produktivitetsförbättringar internt vidare. VIKOS. Beslut har tagits om att SABAS system DEBOS skall installeras på Volvo-Data. TOPAS. System för bevakning av telefonsamtal i växeln. (2200) VCQS. System för beräkning av HW-kvalitet. (2100) KA. Uppgift för framtiden: lansera de framtagna produkterna och skapa en marknad för dem. KA-projektet upphör 4kv82.



Sten Ramqvist

Under 1983 kommer Volvo-Data att bolagiseras som ett resultat av Volvos totala organisationsöversyn. På vissa håll har konsekvenserna härav redan börjat märkas. Personalavdelningen har exempelvis redan nu måst utökas med två befattningar för att klara de arbetsuppgifter som bolagiseringen kommer att medföra. Efter som K/S-enheten Personal under innevarande år avvecklats har nämligen personalavdelningen tagit över de arbetsuppgifter som hittills utförts centralt. Exempel på arbetsuppgifter som överförts är inskrivning och introduktion av nyanställd personal, arbetsuppgifter i samband med rekrytering, tidsredovisning med allt vad därtill hör samt utbildning (exkl den som 2530 genomför). Noterbart är att ytterligare arbetsuppgifter tillkommer under första halvåret 1983.

För att klara den utökade arbetsmängden har personalavdelningen således utökats med två medarbetare, nämligen Kerstin Söderbaum som kommer att svara för personalutveckling och övrig utbildning samt Pia Swärd som tar över bl a tidredovisningsfunktionen.

Härutöver kommer avdelningen att tillföras ytterligare en eller annan medarbetare varför vi återkommer med en mera utförlig presentation av avdelningen i något av nästkommande nummer.

VOLVO-DATAS NÄT

Skyddsnät, fångstnät eller datanät?

Fångstnät; ja, kanske för mig.

Skyddsnät; ja, på sikt för Volvo-Data.

Datanät; det är det vi skall tala om nu.

Vad har man ett datanät till?

"Ge möjlighet att från en arbetsplats eller dator var som helst komma i kontakt med och kommunicera med Volvo-Datas datorsystem när som helst."

Denna vidlyftiga formulering finns naturligtvis inte dokumenterad någon annanstans än i denna tidning (ibland i huvet på en gammal gube) eftersom det är omöjligt att uppfylla dessa krav. Det finns såväl tekniska som affärsmässiga restriktioner, som omöjliggör det.

Formuleringen tjänar dock bra som en vägledning om varåt vi strävar. Vår inriktning dokumenteras årligen i en Nätplan och det är efter denna vi bygger vårt nät.

Hur ser nätet ut idag?

Det är fel att idag tala om ett nät. Vi kommer under överskådlig tid att behöva ha ett flertal parallella nät. Detta beror på att användare har olika behov och önskemål och att de därför har installerat olika typer av utrustning.

Utrustningen (terminaler och datorer) kommer från olika leverantörer och kan därför inte kommunicera med varandra.

De nät vi idag använder är

- ett interaktivt IBM-nät
- ett batch IBM-nät
- ett IBM/SNA-nät
- DECNET från Digital Equipment
- ARC-net från Datapoint
- ett TTY-nät
- TELEX-nät

Denna indelning kan synas märklig ur vissa synvinklar, men lämpar sig väl för denna beskrivning.

Interaktivt IBM-nät

Det är här vi har alla IBM-3270 och Alfaskop-terminaler. Vad de används till vet de flesta av er bättre än jag. Till Volvo-Datas datorsystem är 1600 terminaler anslutna idag och inom Volvokoncernen är 2800 terminaler aktiva (m h a IBM/SNA-nät, se nedan). De flesta terminalerna är fast anslutna till våra datorer men en del arbetar m h a uppringda förbindelser.

Batch IBM-nät

Här menar jag möjligheten att skicka information i form av filer och listor mellan Volvo-Datas datorer och en stor skara andra utrustningar. De flesta användarna av detta nät ringer upp våra datorer vid behov. Endast ett fåtal har fasta förbindelser; ett 20-tal. Denna tjänst används av cirka 250

användare från hela världen. Närmaste användaren är (tror jag) stansavdelningen på Volvo-Data och den mest avlägsna är Volvo Australien, som varje vecka sänder och emottager information på detta sätt. Den utrustning man använder är från en stor mängd leverantörer men alla emulerar (försöker efterlikna) någon 'gammal' IBM-utrustnings sätt att kommunicera (protokoll). Vanliga protokoll är 2780 och 3780.

IBM/SNA-nät

Vad IBM betyder spelar ingen större roll här men SNA betyder Systems Network Architecture. Detta är IBMs sätt att definiera hur ett nätverk skall byggas. Denna arkitektur beskriver hur terminaler skall kommunicera med datorer och hur datorer skall kommunicera med varandra. Det är ur den senare synvinkeln jag använder rubriken ovan. Vi har på Volvo kopplat samman ett antal IBM-datorer världen över. Nåja, det ser ut så här:

Volvo-Datas (Hur många har vi just nu?)

Volvo BM, Eskilstuna

Volvo Komponenter, Köping

Volvo Komponenter, Skövde

Volvo Personvagnar, Gbg (Teknisk ADB, CADAM)

Volvo Europa NV, Gent, Belgien

Volvo of America, Rockleigh, NJ, USA

Dessa maskinsystem är kopplade enligt SNA arkitekturen och har sådan maskin- och programvara att

såväl batchtrafik som interaktiv trafik kan förekomma dem emellan. Tex kan en 3270-terminal ansluten till datorn i USA köra IMS i Köping.

DECNET

Digital Equipments nät. Det används på Volvo-Data i mycket liten omfattning men inom koncernen finns det många DEC-datorer som är hopknutna med detta nät. Tex på Volvo Komponenter i Skövde, Volvo Lastvagnar i Göteborg och VTV i Göteborg. På Volvo-Data har vi en ändpunkt i ett DECNET, som har en mycket speciell funktion. Det är en PDP-maskin som agerar brygga mellan DEC-miljön och IBM-miljön. Mer om bryggor och andra finesser kommer i senare artiklar. Antalet terminaler som är anslutna i DECNET vet jag inte men totalt är lika många terminaler anslutna till DEC-datorer som till IBM-datorer (2800 st) inom Volvokoncernen.

ARC-net

Datapoints svar på DECNET och SNA. Detta är inte sant för det var Datapoint som var först på plan. Funktionen är dock likartad som för de övriga näten. ARC-nätet på Volvo-Data innehåller 26 arbetsplatser och även inom detta nät finns ingångar dit koncernens övriga Datapointinstallationer kan ringa. Även inom denna miljö finns en brygga till IBM miljön.

TTY-nät

TTY är egentligen beteckningen på

en familj eller snarare ett släkte av terminaler som uppför sig på likartat sätt. TTY är alltså inte leverantörsberoende på samma sätt som beteckningarna jag tidigare nämnt. TTY är en mycket spridd terminaltyp. En uppskattning är att 1/3 av världens terminaler är TTY, 1/3 är 327X kompatibla, resterande tredjedelen är andra typer.

TTY-nätet innebär att en terminal ansluts till en terminalväxel på Volvo-Data och att den därigenom kan användas såväl mot DEC-maskinerna som IBM-maskinerna. Terminalväxeln är en ny funktion på Volvo-Data och har i dagsläget inte speciellt många användare men här förväntar jag mig att mängden användare kommer att öka snabbare än i de övriga näten. Detta beror på minst två faktorer. Terminalerna är relativt billiga 5.000-11.000 kr i inköp. De kommer att kunna användas mot IBM-systemen som om de vore 3270-terminaler. Detta sker m h a en omvandlare. Men om även detta i senare artiklar.

TELEX nät

Detta nät talar man inte speciellt mycket om i datasammanhang men det är ett mycket omfattande nät beroende på att det funnits länge och att den utrustning som används är billig. Nätet aktualiseras nu genom att vårt MEMO-system gjort all världens telexapparater åtkomliga från alla 3270-terminaler inom Volvo.

Detta är en beskrivning på de nät vi använder idag. Det kunde varit värre. Jag har redan lovat (hotat) att komma tillbaka med vissa sätt att brygga samman dessa nät och då skall jag även beskriva de planer vi har på att nytnyttja fler nät. Det finns många fler, jag lovar.

Bengt Örnegren, avd 2502

Ordning och reda

Ni som tidigare haft svårt att hitta i våra blankettskåp har förhoppningsvis upptäckt att ordningen blivit bättre.

Blanketterna (urval enligt önskemål) ligger nu i TY-nummerordning. Då det kan vara svårt att alltid komma ihåg TY-nummer har vi i en Blå plastmapp hängt ett register där Du kan återfinna Blankettföreteckning i såväl alfabetisk som TY-nummerordning.

I varje blankettfack ligger ett rosa papper som talar om att beställningspunkt för denna blankett inträffat. Var vänlig placera denna blankett i korg märkt "Saknade Blanketter" så fyller vårt blankettförråd på vid nästa posttur. Skulle det trots allt uppstå brist på material/blanketter så vänd er med förtroende till Blankettförrådet tel 2007 så ska vi hjälpa till efter bästa förmåga.

A little bit of luftom'byte'

Min vana trogen att skriva några decimeter i det förträffliga magsinet "Dumpen" (inte enbart för att få avnjuta gästmatsalens fröjder) ska jag på mångas (?) begäran dela med mig av några intryck jag fått under tiden på "ön". Det började i slutet av mars med vårväder, hotellvistelse och invasionen av South Georgia. Om kriget har ni väl hört tillräckligt, men här borta fylldes TV-rummet dagligen med timslånga rapporter från de tre kanalernas tuffa krigskorrespondenter. Så nog har man fått information alltid, även om den inte alltid varit den mest objektiva. De engelsmän (och -kvinnor) jag talat med, ville i allmänhet inte, att flottan skulle dra till the Falklands. Men Maggie hon ville annorlunda, och så blev det också. Många famntag mellan "the boys" och deras anförvanter visades i rutan när segrarna i triumf återvände till fädernejorden. Vem kunde undgå att lära sig "God save the Queen" och "Rule Britannia" utantill?

Vårväder var det ja. England förknippade åtminstone jag med paraplyer och gummistövlar. Men använt dom har gjort ytterst sparsamt. Tvärtom var det gröna träd och prunkande blomsterrabatter som mötte en blåfrusen svensk. Sedan har det blivit vår på "riktigt" och stundom också en ganska het sommar. Saknar havsbrisen och doften av tång och salt, men kusten

är inte alltför långt borta, så det blir en och annan tripp ner till Kanalen emellanåt. Bodde i London under de första 6 veckorna varav 2 tillbringades på hotell. Tog därför chansen och gjorde London så mycket jag hann och orkade. Det blev både besök på teatrar, konserter, museer, pubar och fotboll för att nämna det mest salongsrena. Eftersom jag delvis kommit för att arbeta här, så kanske jag ska berätta hur det är att inte vara arbetslös. Rekordet rök all världens väg, när man nyligen avslöjade att ca 3.2 milj engelsmän inte hade något arbete. Som annars alltid gäller det inte databranschen. Här finns hur mycket jobb som helst. Är anställd på CACI, en av de större konsultföretagen i England. Moderbolaget är amerikanskt och filialer finns på flera platser i Europa bl a i Göteborg, där några av mina kollegor utför uppdrag för Volvos räkning. Jag själv är medlem i ett projekt som skriver program åt IBM's engelska laboratorium i Hursley. Av sekretesskäl kan jag tyvärr inte avslöja detaljerna, men ganska säkert är att Volvo-Data kommer att köra dessa program om några år. Ni har ju nästan allt som IBM producerar. För att få kortare resväg till IBM och fortfarande nå huvudkontoret inom rimlig tid, flyttade vi ut till ett nybyggt kontorshus ca 6 mil sydväst om London. Jämfört med landskap är det riktigt behagligt

med eget kontor. Skrivborden är engelskt mörka och mattorna tjocka som Wembleys gräsmatta, men terminalborden är av svensk design och därför befriande ljusa.

Privat bor jag i villa för första gången i livet. Till huset hör som sig bör en stor trädgård, som tyvärr måste klippas alltför ofta. Husen är inte av svensk kvalitet men jag har i allafall centralvärme (med hjälp av gas), heltäckande mattor samt klängrosor. Med ett 10-tal pubar i närheten behöver inte livet bli alltför tråkigt på landet. Dessutom kan man spela tennis (på gräs), squash och jogga på landsvägarna (dock ej till och från puben). Besökte förresten Wimbledon en kväll under avslutningsveckan. Tyvärr spelade inte våran B.B., men "nasty John" ser man ju inte var dag annars, så det blev en fin upplevelse.

I tider av järnvägsstrejker accentueras verkligen behovet av bil i detta bilismens Mekka. Beklagligtvis är inte vägarna dimensionerade för så många bilar, varför restiderna oftast blir överraskande långa. Jag har inte bidragit till Volvos stora framgång (speciellt för 340) under sista tiden, utan kör numera omkring i en brittisk sportbil av märket MGB/GT, färg "racing green".

Den engelska maten har väl inte världens bästa rykte, men man kan få ganska god, närande och billig

lunch på puben. Tyvärr (?) slinker det ner en och annan öl samtidigt. Sandwiches är annars den vanligaste

lunchen om inte den allra roligaste. Sommarnyheterna domineras av cricket, Libanon-kriget, korruptionen inom Scotland Yard samt historien om drottningen som fick besök i sovrummet. I kväll såg jag första gången Sverige i rutan. Jakten på ryska ubåtar fortsätter tydligen. Kanske ytterligare "whiskey-on-the-rocks"?

Det händer att jag tänker tillbaka på mina 7 år på Volvo-Data. Av ryktet att döma missade jag inte den stora swappen men väl omorganisationen. Förändringar är dock oftast av godo, åtminstone när man fått lite perspektiv. Det är därför jag är här och ni där. Om ni vill skriva eller har vägarna förbi så har Dumpen redaktionen min adress.

K-G.



— Hm, få se nu vad det står...

"Härmed erkännes att Kenta Olsson Va rit anställd hos &osjs åfk dermed skötit sina illiggen debn som MoPpebud til vårans fulla belst:stentn et.

...undertecknat med oläslig namnteckning... Hm. Ja tyvärr Kenta Olsson, så har vi redan tillsatt platten som mopedbud. Men, hm, jag skall höra efter med företagets PR-avdelning om dom är i behov av en ung, kreativ och utvecklingsbar medarbetare.

Tillämpad Statistik

Ett funktionsorienterat systemområde, numrerat 2370, är nybildat inom systemutvecklingsenheten 2300. 2370 innehåller 24 personer och består till dags dato av en Konsultgrupp, Tillämpad statistik, Personaldatasystem, Datorstödd planering samt hittills obemannat - Standardsystem. Varje nu nämnd avdelning är en självständig enhet med resultatansvar. Anledningen till denna organisatoriska satsning inom 2300 är att synen på traditionell systemutveckling har förändrats. Nysatsningar, nya idéer, unika kompetenser samt specialistfunktioner - applikationsinriktade - skall odlas, gro, växa upp och vidareutvecklas i drivhusmiljön på 2370. Tillämpad statistik (2372) som utan tvivel utgör ett träd i detta växthus skall först i raden presentera sig. Övriga avdelningar följer i kommande nummer.

Tillämpad statistik uppstod, i mitten på år 1980, ej av något hugskott utan fastmer som något noggrant planerat och iscensatt.

Avelningen kunde, när den skapades, beskrivas som en förlängning av "gamla" beslutsrationalisering, men med en något annan profilering samt då beskyddad av den dynamiske BBC.

Vi definierade vår tjänst Tillämpad statistik (TS) i form av en matris

och annonserade den som en Volvo-Data produkt. Vi erbjöd konsulttjänster som statistiska experter inom undersöknings- och provningsverksamhet, produktionsteknik mm, sammanfattningsvis omfattande områdena: statistisk analys och simulering.

Exempel på sådana element i nämnda matris vi bedömde som viktiga var: stickprovsanalys, köteori, tillförlitlighet, överlevnadsanalys, tidserier och simulering.

Gången i vårt arbetssätt innebar att vi primärt marknadsförde oss inom provningsverksamhet och produktionsteknik. Försättningen skedde inom områdena enkät- och "opinions"-undersökningar, miljö- och hälsoundersökningar. Grundvalen för detta arbete var att vi fick Volvo-Data att satsa på programprodukten SAS (statistical analysis system). Vi fick härmed en verkningsfull operativ produkt med vars hjälp vi kunde hantera stora datamängder och utföra analyser med olika, mer eller mindre, sofistikerade statistiska metoder. I nuläget är vi av olika skäl, inte minst kundintresse, i den situationen att vi har börjat "titta" på tidserier. Målet här är att använda konjunkturdatabanker och analysera dessa med statistiska metoder. Systemet skall vara anpassat för och möjliggöra någon sorts grafisk färgpresentation av resultaten.

Facit för våra strävanden av de gångna 2.5 åren är att alla element i vår produktmatris är bearbetade. Vi vågar därför påstå att TS utvecklats programenligt och att vårt fortsatta arbete kan ske under väletablerade former.

Vår verksamhet, som framför allt präglas av problemlösningsskärpt, belyses bäst genom några exempel.

- Konstruktionsavdelningen Utveckling komplett vagn bedriver avancerad forskning inom området handling (bilens hanteringsegenskaper), komfort, bränsle mm. TS anlätades för att hjälpa till med struktureringen av den stora mängd parametrar som varje grundmodell i ett nytt bilkoncept innebär.

Resultaten är tills vidare hemligstämplade, men visar sig reducera tillgängligt parameterantal kraftigt.

- För att kunna göra mätningar av passagerares rörelseschema vid kollision, krockas dockor i fullskalemodell som passagerare i hel bil. Detta är en mycket dyrbar forskning. TS har för Bilsäkerhet utvecklat sannolikhets-teoretiska metoder som analyserar mätdata och anger hur konstruktionsnormerna skall sättas.

Detta är viktigt för att bilindustrin skall kunna garantera den kvalitet lagar och förord-

ningar kräver och begränsa kostbar provning.

- För Volvo Transportsystem gällde det att ta fram planer för hur urvalsundersökningar skall genomföras vid kartläggning av resandeströmmarna i kollektivtrafik.

Situationen komplicerades av att en enda undersökning skulle ligga till grund för skattning av många olika resandeströmmar samt att resandevariationerna är olika i låg- resp högbelastade resandeområden. Den analys TS genomförde resulterade i en metod som innebar att en regel fastställdes för hur många turer som skulle kartläggas. Upp till två tredjedelar av undersökningskostnaderna vid större undersökningar kunde sparas med denna metodik.

För att framställningen inte skall föra alltför långt följer nu en sammanfattning av några andra viktiga projekt vi medverkat i, så att läsaren förhoppningsvis skall få en bredare föreställning om vad vi arbetar med:

- Bilegenskapers marknadsvärde på olika marknader, Hälsoundersökningar av belastningsskador och vibrationsskador, Attitydundersökning på ett Volvo-företag, Skolungdomars syn på verkstadsarbete, Prissättning av delmoment i utvecklingsprojekt, Olycksfaktorer hos bilen, Terminalmiljöenkät inom Volvo Göteborg, Arbets-

miljö- och kontorsarbetsenkät på Volvo-Data, Fullskärmsapplikationer i APL för premie- och budgetsimulering, Utredning av förrådsorganisation, Utvärdering av kapaciteten för olika maskinkonfigurationer samt simulering av produktionsflöden i nya fabriker.

Simuleringsmetodik används för att hitta flaskhalsar i en anläggning, dvs belysa problem som berör dimensionerings-, kapacitets- och lokaliseringsfrågor samt genomloppstider.

När det gäller tillväxthastigheten på avdelningen så har vi vuxit med hastigheten en medarbetare per år. Rekryteringsmässigt har vi attraherat kvalificerade medarbetare. Avdelningen omfattar idag fyra personer (inklusive undertecknad). Arne Ran, Martin Härnqvist, Eva Winqvist - nytillskottet (känd från radio TV i samband med att den rapport, hon medverkat i, presenterades och är en ingående redogörelse för hur de olika opinionsinstituten arbetar).

Önskemål inför framtiden skulle vara att formellt få utforma den matematiska sidan av vår tjänst. Att det finns intresse inom koncernen är uppenbart.

Trädet i växthuset skulle kunna utvecklas med ytterligare en bärkraftig gren och i avsaknad av den latinska benämningen måste namnet bli: Tillämpad matematik och statistik.

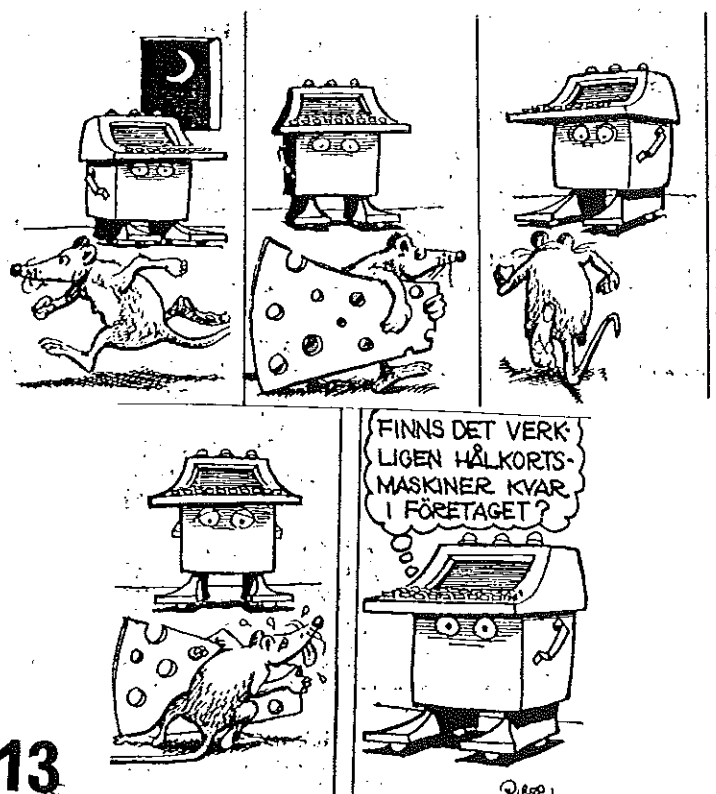
Björn Pettersson

Jubileum

Som ni väl alla vid det här laget känner till fyller Datahuset i år 10 år vilket uppmärksammats på olika sätt. Tidigare i höst inbjöds alla Volvo-Dataanställda med familjer till en mycket uppskattad cirkusföreställning. Så sent som för någon vecka sedan bjöds alla anställda på tårta med anledning av detta jubileum. Vi har också i en rad artiklar i Dumpen uppmärksammat jubileet.

Det bästa återstår emellertid, nämligen "Volvo-Data festen" på restaurang Valand kvällen den 28 januari 1983, till vilken alla anställda kommer att inbjudas. Denna föregås av KICK-OFF 1983 som avhålls i Volvohallen tidigare samma dag. Vi vill redan nu informera om dessa aktiviteter så att Du inte missar det i Din planering för nästa år.

Owe Orrbeck



SIF:s årsmöte på Volvo-Data

...Du vad var det som hände i VALEN den 21 oktober på Volvo-Data??

...Ja, det var NYVAL!!!

450 SIF-medlemmar hade årsmöte den 21 oktober på Volvo-Data, men vi fick gott och väl plats i konferensrummet VALEN. Tyvärr är det som alltid, fritiden är viktigare än att gå på fackmöte.

Som vanligt hade valberedningen Allan Sahlin och Lars-Ake Andersson förberett valen väl. Ca 75 personer har nu olika uppdrag inom Volvo-Data.

Styrelsen och de olika kommittéerna är valda och det är de som får dra det stora laset.

Jag vill säga som förut, att arbetar ni på ett klokt och målmedvetet sätt med de fackliga kraven har ni stora möjligheter att vara med och påverka och lägga de fackliga värderingarna på viktiga beslut inom Volvo-Data.

Efter att ha varit ordförande i 2 år vill jag gärna säga att det varit mycket stimulerande och läroaktigt. Jag har fått många värdefulla kontakter både inom Volvo och utanför vid olika tillfällen. Framför allt råder ett gott samarbete inom Volvo-Data vilket ger mig en god inblick i verksamheten.

Styrelsens mål är bl a att öka demokratin i organisationen på olika sätt, att bevaka arbetsmiljön, att upprätthålla en rättvis lönefördelning, att hjälpa personer eller grupper som på ett eller annat sätt kommer i kläm i organisationen att verka för att en öppen dialog upprätthålls mellan chef medarbetare samt att Volvo-Data drivs vidare i den hårdnande konkurrensen.

Styrelsen består nu ett år framåt av följande personer:

Håkan Sturedahl, avd 2460 ordf

Sture Johansson, avd 2360

Margot Rydström, avd 2200

Lars Hammar, avd 2150

Gunnar Svensson, avd 2310

Suppleanter

Lars Wentzel, avd 2350

Hans Frylen, avd 2350

Leif Hägerström, avd 2150

Anita Andersson, avd 2200

Ylva Davidsson, avd 2900

Vi skall nu konstituera styrelsen och sedan ta fram ett handlingsprogram. Jag önskar också att vi får välbesökta medlemsmöten under arbetsåret och att vi får feedback från medlemmarna, det är alltid stimulerande.

Med SIF-hälsningar
Håkan Sturedahl

AR-service 2900

Sedan halvårsskiftet har Volvo-Data tillförts en ny resurs. AR-Service bestående av ett 15-tal organisationskonsulter, hör nu till organisationen.



Avdelningen har drygt 10 år på nacken och har under årens lopp förändrats och utvecklats i takt med nya krav från verksamheten.

Vår uppgift är att på konsultbasis medverka i utvecklings- och utredningsuppdrag i huvudsak inom Volvo-koncernen.

Vår Volvokännedom är tack vare mångårigt konsultarbete mycket stor och vi har byggt upp ett omfattande kontaktnät.

Vi har ett fint samarbete med människor på olika nivåer ute i Volvo-organisationen och känner att vi tack vare gruppens sammanfattning och erfarenhet har en unik förmåga att bistå våra uppdragsgivare i de flesta frågor när det gäller administrativ utveckling.

Vi arbetar idag således med de flesta av de aktiviteter som brukar sammanfattas i begreppet administrativ utveckling, och har följaktligen god kompetens främst inom följande områden:

- Organisationsutveckling.
- Verksamhetsanalys.
- Utbildning inom det administrativa området.

- Projektmedverkan vid administrativ förändring.
- Samarbetsträning och teamuppbyggnad.
- Speciella utredningar.

Här är några exempel på projekt vi slutfört under senare tid:

- Organisationsutredning: Ansvarsgränser för Volvo Transport AB.
- MARS. System för produktplanering och marknadsauktorisering VLV.
- Mål och policy samt inriktning för R-Sport, Volvo Personvagnar.
- Ordersystem för Penta produktion.

Här är exempel på några pågående projekt:

- Verkmästarområde VTV. Kartläggning av och förslagspaket för minimering av kontorsarbetet inom ett verkmästarområde.
- Bolagisering Volvo Penta och Volvo Buss.
- Adressering färdig vagn VTV. Integrering av adresseringsfunktionen i funktionen för Slutkontroll.
- Anropsstyrd kollektivtrafik (Örebro Län).
- Marknadsundersökning och resursdimensionering för Norsk Industriutveckling A/S (Norge).

EN MINORITET

Låt oss slå fast först som sist att jag tillhör en diskriminerad minoritet!

Jag kan försäkra Er att det kan vara både ytterst besvärande och jobbigt. Detta trots att jag inte är ensam om min egenhet här i världen. Tvärtom - vi räknas i miljoner!

Förr var det bara kungligheter och präster som hade råd med denna lyx. Många skyllde användningen på dess verkan som medicin. Men det förblev ett överklassnöje ända till för något hundratal år sedan.

Även på Volvo och inte minst på Volvo-Data florerar diskrimineringen. Även våra mest välkända chefer och organisatörer inom Volvo nonchalerar denne diskriminerade minoritet utan att blinka! Rökandet har man delvis lyckats stävja på vissa arbetsplatser och

under konferenser. Men oss struntar man i!

Något måste göras. Kära diskriminerade kollegor låt oss påverka vår omvärld både under arbetstid och under vår fritid. Se till att man tar hänsyn till vår speciella kultur med asiatiska anor sedan snart 5000 år. Värna om vår njutning av TE! Den ädlaste av drycker. Te - världens vanligaste dryck näst vatten.

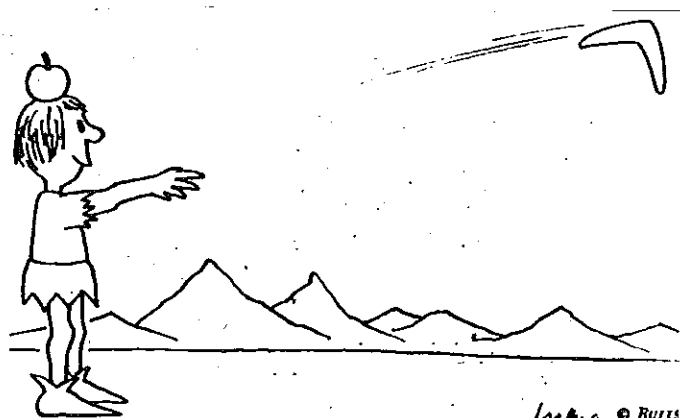
- Låt oss få riktigt te, inte bara små otäcka tepåsar med tvevelaktigt innehåll och ljummet vatten!
- Inga möten och konferenser utan te.
- Bygg om automaterna så att vi slipper detta översötade s k citronte.

I jämlikhetens namn

GH 2593

Med denna kortfattade beskrivning av vår grupps verksamhet, hoppas vi att Ni nu har åtminstone en grov uppfattning om vad vi sysslar med. Ni är givetvis välkomna med frågor till oss.

Hälsningar
Samtliga på AR-service



Linna © BULLS

SCANDINAVIAN
DATA CENTRE GROUP

DRIFTGUIDE

EN SAMARBETSORGANISATION FÖR STÖRRE IBM-DATACENTRALER INOM NORDEN

Vad har detta med Volvo-Data att göra?

Jo - undertecknad är ordförande i denna samarbetsorganisation.

Jaha - låter inte som ett spännande ansvar.

TVÄRTOM - TVÄRTOM svarar jag.

För det första skall jag försöka driva denna organisation med ca 85 medlemmar (Dvs de 85 största ADB-företagen i Norden) utan att Volvo-Data tycker att jag missköter 2100-jobbet.

För det andra skall jag försöka identifiera de problemområden där vi tillsammans kan avkräva IBM lösningar eller locka dem till extra resursinsatser.

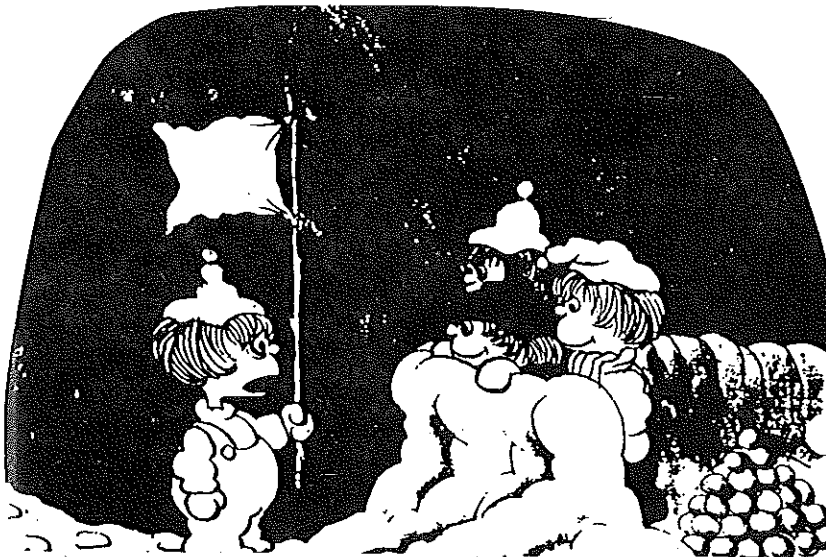
För det tredje skall jag försöka få DRIFTGUIDE att arbeta på Volvo-Datas problemområden. Här ligger mina motiv för att engagera mig i DRIFTGUIDE.

För det fjärde skall jag planera två årliga konferenser för medlemmarna med ca 80-90 deltagare per gång. Problemet här ligger oftast i att finna konferenshotell som klarar av detta stora deltagarantal varefter man kan ta itu med problemet att lägga upp innehållet i dessa tvådagars konferenser samt inte minst få loss föredragshållare.

Till höstens konferens i Helsingfors har jag misslyckats med att få loss Janne Carlsson SAS. (Grattis Karl-Erik och dax för nya tag.).

Till min hjälp står en programkommitté på 5 st medlemmar (1 norsk, 1 dansk, 1 finsk, 2 svenska) samt Björn Norrbom IBM.

För att vara ärlig - det är de som gör jobbet!

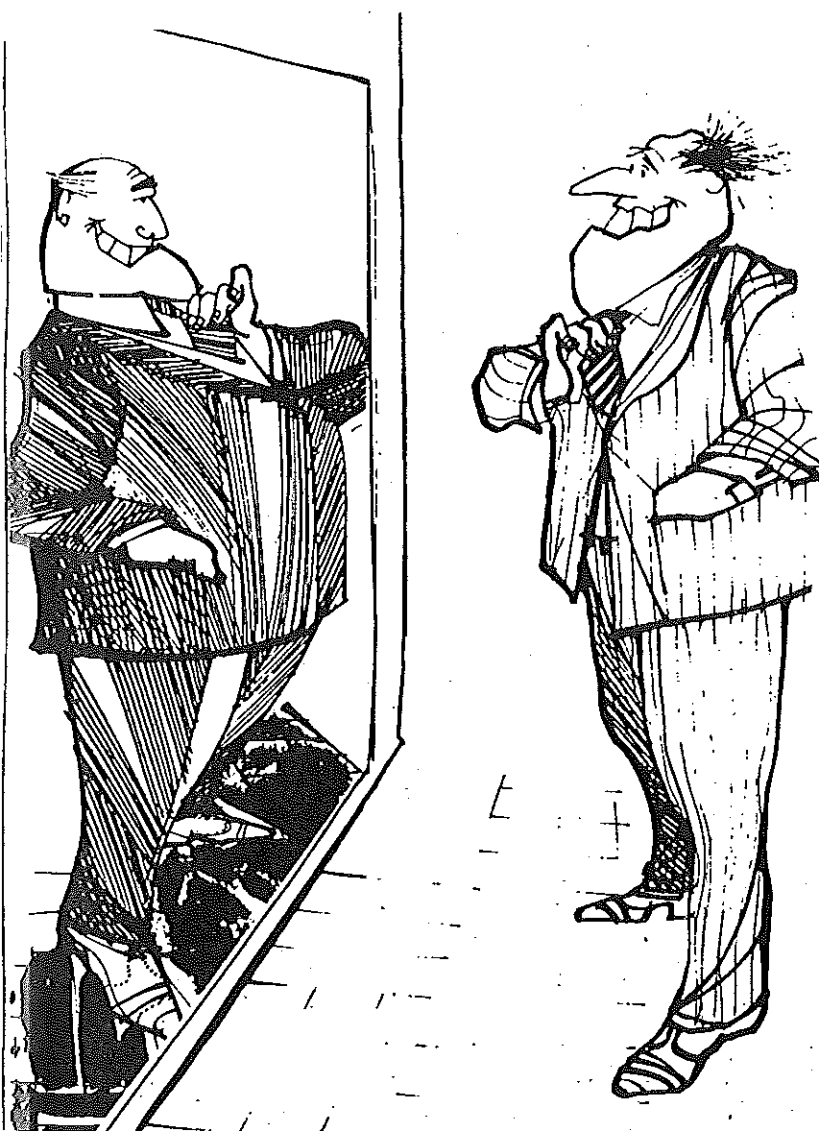


»Vi går med på att förhandla om eld-upphör om ni lover att dela med er av er avancerade teknologi.»

För Er som har chansen att engagera sig i liknande sammanslutningar vill jag avslutningsvis ge några råd:

- 1 Du kan sällan samplanera dessa engagemang med Ditt ordinarie arbete. Dvs Du tvingas till Övertid - inse detta!
- 2 Du får ett klart bredare synsätt på problem - vilket definitivt UTVECKLAR Dig.
- 3 Du knyter ett stort antal personliga kontakter som är värdefulla när det gäller att lösa Volvo-Data problem eller få nya idéer.
- 4 Du ökar Ditt Egna marknadsvärde (åtminstone de utanför Volvo-Data).

Karl-Erik Rasmusson



Coaching på 2100

There are no technical solutions to management problems, but there are management solutions to technical problems.

Inom 2100 har man just avslutat utbildningsdelen i ett program som går under namnet COACHING. Alla chefer; kostnadsställansvariga, gruppchefer, skiftledare har genomgått en fyra dagars arbetsledarutbildning. Två dagar har ägnats åt Teknik, för att ge alla en bredare förståelse för och insikt i den ADB-teknik vilken formar den värld som 2100 lever i. Det var Anders Moberg från 2510 som förmedlade den här förståelsen - och han gjorde det på ett eminent sätt.

Resterade två dagar handlade om den personalledande delen i arbetsledarrollen. Det är här som begreppet COACHING kommer in. En arbetsledares roll kan i mångt och mycket liknas vid och jämföras med en coacher (eller tränare) för en lagsport vilken som helst - fotboll, ishockey. De enskilda spelarnas prestationer i varje match är väsentliga för dem när laget lyckas - och här har coachern en nyckelroll. En coacher leder sitt lag ungefär så här:

- individerna har övat och fått grundläggande träning och teknik-kunnande
- individerna får specialiserad träning som maximerar deras styrka. Varje individ vet vilka för-

väntningar som kommer att ställas.

- under matchens gång observerar coachern hur väl spelarna uppfyller sina roller.
- efter matchen analyseras varje spelares prestation
- individerna får specifik feedback på sina bidrag till matchen
- varje individ coachas (leds) sedan i att förbättra specifika insatser genom exempel som övas/-tränas tills coachern ser önskvärda förändringar. Om en spelare är speciellt lyckosam i sina prestationer uppmuntras hon/han att fortsätta med det och att pröva nya varianter.
- nya aktiviteter tillförs och hela proceduren upprepas. Att coacha individuella spelare är en fortlöpande process som pågår hela säsongen.

2100:s verksamhet är som ett lagspel där det är viktigt att de olika lagen (skiften) fungerar väl och att de enskilda individerna i varje lag (skift) fungerar väl. Skiftledaren blir då coacher för sitt skift och ska sätta mål, jobba mot målet och därmed vinna nya erfarenheter, analysera erfarenheterna, oberoende prestationerna och slutligen fastställa nya mål. Coaching är ett sätt att leda, men det finns ändå en skillnad:

- Att leda är att se till att resultatet uppnås

- Att coacha är inte bara att se till att resultat uppnås utan också

- * att motivera medarbetaren
- * att utmana medarbetaren
- * att förmå honom/henne att ändra sina vanor
- * att förbättra medarbetarens arbetssätt

Arbetsledarutbildningen gick ut på att träna cheferna i att fungera som coaches. Teoriavsnitt om coaching varvades med mängder av praktikfall hämtade från hemmamiljön där de olika momenten i coaching tränades.

Nu ska allt detta planteras in - de olika skiftledarna ska successivt börja fungera efter det här delvis nya sättet att 'leda sitt lag' - och det är naturligtvis den viktigaste delen i det här programmet. Vi som höll i utbildningsdelen; Karl-Erik Rasmusson, Eva Mellberg, Gunilla Waller och Kerstin Söderbaum kommer att på olika sätt följa, stödja och uppmuntra implementerandet och det fortsatta fungerandet i det här coachingprogrammet. Det är mycket som återstår än innan vi kan se effekterna av vår idé om coaching som en bra arbetsledarteknik.

Kerstin Söderbaum, 2450

Här finns vi idag

Volvo-Data har under senare tid genomgått en del organisatoriska förändringar vilka oftast har medfört omflyttningar för en stor del av vår personal. Vi på 2420 har härvid försökt att finna ett mera långsiktigt perspektiv för utnyttjandet av våra ytor. I denna planering har vi försökt att ta hänsyn till kommande behov av såväl kontors- som maskinhallsyta. På Q3-mötet redovisades förslag till inriktning för vår planering under de närmaste åren.

Här följer en sammanfattning av nuvarande placering samt utdrag ur det redovisade förslaget till långtidsplan.

- 2000 DA1S
- 2100 DA1N
- 2200 HC2S. Kommer att flytta till HD2S vid årsskiftet 1982-83. Televäxeln finns på HCBVN.
- 2300 DA2. Samtliga med undantag av 2350 som sitter i HD2N o 2370 som sitter i HD1N.
- 2400 DABVS. Samtliga med undantag av 2450 och VIKOS-projektet som sitter i DABVN samt delar av 2420 som sitter i DABVF.
- 2500 DA1S. Samtliga med undantag av 2520 som sitter i DA1N och 2530, 2591, 2592 och 2593 som sitter i DABVN.
- 2700 DA2
- 2800 HB1S. Kommer att w245 flytta till HD2S.

2900 HC2S. Skall W245 flytta till HD1N.

Vissa personer kan p g a sina arbetsuppgifter vara placerade på andra lokaliteter.

Var finns vi i övermorgon?

För successivt genomförande under 1983 -1984 planeras följande disposition av DA-byggnaden och tillgängliga HK-ytor.

DABV

Landskapen i DABV kommer, i de ytutrymmen som ej erfordras för datorproduktion, att disponeras för verksamhet med stort behov av externa kontakter och speciella faciliteter typ demonstration, utbildning samt yta för personalfunktion.

DA1N

De ytor vilka innehåller dubbelgolv kommer under den närmaste treårsperioden att tas i anspråk för datorer med tillhörande kringutrustning. Output (Print, Com, Ebh/Exp) kommer att (eventuellt tillsammans med registreringsavdelningen) flyttas till nuvarande förråd och delar av landskapet i DABVN.

DA1S

Detta landskap kommer under motsvarande tidsrymd att omdisponeras så att vi i detsamma återfinner produktionsnära personal (ev tillsammans med registreringsavdelningen).



Text Center

KA-projektet dör, länge leve Text Center!

Att Volvo-Datas satsning på KA (KontorsAutomation) har varit betydande under de senaste åren har väl inte undgått någon. Produkter som MEMO, ATMS och STAIRS har sett dagens ljus och används idag i betydande omfattning, både inom och utom Volvo-Data.

Vid årsskiftet togs ytterligare ett kliv framåt genom att 2200 Kommunikationsservice inlemmades med Volvo-Data. Därvid tillfördes ytterligare produkter i form av skrivautomater mm samt värdefull kompetens.

Nu tas nästa steg som innebär en konsolidering av våra KA-resurser i form av ett tillämpningsområde. 'Text Center', med kostnadsställe 2595. Avsikten med denna utveckling är framför allt att vi skall bli mer kundinriktade.

Text Center's huvudsakliga arbetsuppgifter blir:

- Produktansvar för samtliga KA-produkter. Hit hör idag framför allt skrivautomater av olika slag samt MEMO och central textmiljö (ATMS/STAIRS/DCF/DLF).
- Marknadsföring av dessa produkter.
- Kundstöd, utbildning och information.
- Konsultationer och utredningar.

Deltagande i resp stöd till projekt.

Under hösten kommer Text Center att bemannas och etableras. Vi återkommer i ett kommande nr av DUMPEN när vi funnit våra arbetsformer och våra produkter/tjänster närmare har definierats.

Ingemar Persson



DA2

Detta landskap kommer att utnyttjas för Företagsledning, ADB-Teknik, Kommunikation, AR-verksamhet, Funktionsorienterat Systemområde, Marknadsutveckling samt Ekonomi och Fastighetsförvaltning.

HK

Systemutvecklingsavdelningen exklusive Funktionsorienterat Systemområde.

Sammanfattning

Förutom ett ökat krav på yta för bättre arbetsplatser behövs även ökad yta för datorutrustning i DA. Dessa krav kan vi tillgodose genom ovan presenterat förslag om nuvarande ytor i HK kan behållas samt att ytterligare ett landskap i HK i anslutning till nuvarande ställs till förfogande senast 830801.

Albert Eklund



Jämställdhet!

Hur är det hos oss?

Volvokoncernen ligger långt efter den offentliga förvaltningen när det gäller att ha kvinnor i ledande positioner, skriver P G Gyllenhammar i ett brev till alla företags- och enhetschefer inom koncernen. Han fortsätter: det är viktigt att vi följer utvecklingen inom detta område och även att vi skapar ett klimat som ger kompetenta kvinnor möjligheter att konkurrera med männen om toppbefattningarna (här åsyftas högre chefs- och specialistbefattningar).

P G Gyllenhammar vill få en kartläggning av dels vilka handlingsplaner som finns för att få in kvinnor på högre chefs- och specialistbefattningar och i ledningsgruppen, dels vilka kvinnor som har de största utvecklingsmöjligheterna och vilka arbetsuppgifter de har idag.

Hur ser det då ut på Volvo-Data?

Några speciella handlingsplaner för att få in kvinnor på högre chefs- och specialistbefattningar finns inte. Detta är något som vi måste försöka skapa, liksom handlingsplaner för att över lag öka jämställdheten.

Volvo-Data har i dagsläget drygt 30% kvinnor anställda, 33% för att var exakt. Av dessa finns 11% i befattningsnivå 4 och lägre (dvs högre befattningar - ju lägre siffra). Motsvarande siffra för männen är 32,7%; alltså av alla män som finns på Volvo-Data är 32,7% kodade 4 eller lägre.

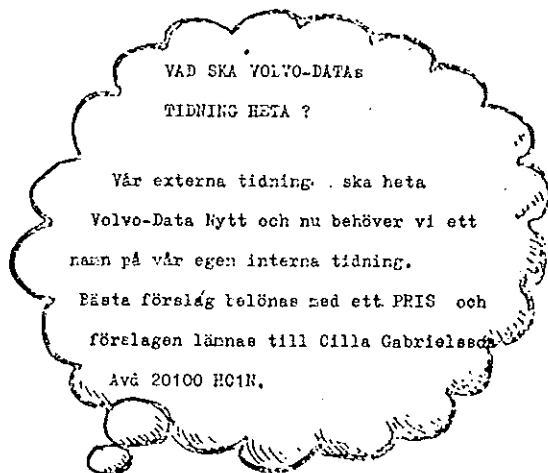
Fördelningen av tjänstebilar är också intressant i detta sammanhang. Av tjänstebilarnas antal, utgör kvinnornas andel 3,2%, således har männen 96,8%. I de befattningsnivåer där tjänstebilar förekommer är kvinnornas andel 28,6%, männens andel 91,3%.

Svaret på frågan: Hur står det till med jämställdheten inom Volvo-Data måste bli - Det återstår en hel del att göra!

Nu kommer vi att blåsa nytt liv i jämställdhetsarbetet. En ny jämställdhetskommitté ska bildas - och den ska arbeta aktivt.

Kerstin Söderbaum, avd 2450

Dumpen för 10 år sedan:



Vid Volvo-Data skall vi ge ut en extern kundtidning Volvo-Data Nytt 3 till 4 gånger per år. Den skall i första hand vända sig till våra kunder men även delas ut till Volvo-Datas personal. Ansvarig utgivare för denna är C G Axelsson och redaktör Cilla Gabrielsens.

Den interna tidningen utges av Cilla Gabrielsens med hjälp av Sten Ramqvist. Inom Volvo-Datas undernämnd finns en redaktionskomitee bestående av C G Axelsson och Lars Olenfeldt. Den interna tidningen utgives vid behov dock minst en gång varannan månad. Alla är välkomna med bidrag.

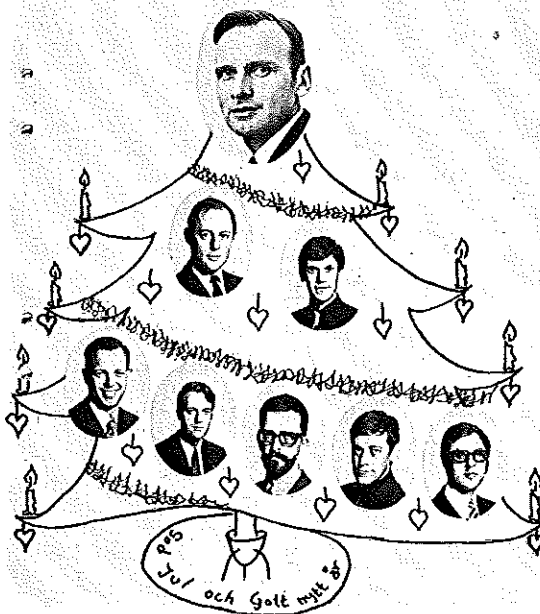


Jörgen, Gunnar Engellau, Gunnar L och Svante Mannervik (från KPA)

Her igår
VOLVO-DATA - **NYTT**

JUL OCH NYÅRSNUMMER

1971 / 1972



dumpen

NR 4 VA 47 1972

VOLVO-DATA:s personaltidning

11 000 databand hjälper Volvo utvidga
Volvo bygger ut
dataanläggning

Volvos nya data "hemlighus" klart
Volvos datahus invigt

VDIS
Du står Volvos
ALLA DATA i garderoben
& PLATS!
Volvo ligger lågt
med 40 milj för data som

GÖTTESGÖPSTEXT - Databas 6-3 30/11/72

Volvo-Data viktig produktionsdel

Ansvarig utgivare: Cilla Gabrielsens

Redaktör: Sten Ramqvist

Redaktionskomitee: C G Axelsson, Lars Olenfeldt



Vinnande namnförslag till tidningen presenterades av Leif (Elvis) Elfstrand och Bengt Ögren. De anmodas vända sig till Cilla Gabrielsens för att hämta sitt pris.

Volvo-Data har inte bara aktiva killar i olika sportssammanhang, utan det finns även tjejer som vågar sig på det där med att "motignera". Två damlag från Volvo har sparkat fotboll och deltagit i serie- och cupssammanhang, och från Volvo-Data har följande flickor figurerat:

Wiviann Carleson, Eva Josefsson, Birgitta Magnusson, Kerstin Fridén och Gull Svensson.

FLYTTNINGEN TILL DATABYGGNADEN

FÖR DIG SOM HAR ORDINARIE SEMESTER VA29 - 32

- du skall efter semestern infinna dig i databyggnaden
- ID-kort får du vid den fotografering du blivit kallad till den 27.6
- Passerkort får du 27.6 i samband med fotograferingen för ID-kort
- skiss över var du skall sitta anslås i datahusets landskap samt i EK i samband med packning och adressering av möblerna va 27
- informationsblad om databyggnaden distribueras under va 28
- du har fått information om arbetsförhållandena genom 370-projektet, om inte, kontakta din chef
- detaljerade flyttningsinstruktioner kommer att distribueras va 27
- städdag kommer att annonseras
- resp. chef är ansvarig för att hans grupp har packat innan de sticker på semester

Volvo-Datas COM-anläggning består av en COM-recorder PERTEC 3700 modell 2. Den kan producera både 16 mm rullfilm och microfiche (10 x 15 cm) i både 24 och 42 gångers förminskning. För närvarande gör vi endast fiche i 42 gångers förminskning. Vi framställer film med en hastighet av max 27.000 rader per minut eller något över en minut per fiche.

COM-recordern producerar film i kassetter som är dagsljussäkra. För att framkalla den har vi en framkallningsmaskin, Cordell, som framkallar 2 - 10 fot film per minut med två parallella filmer.

För duplicering använder vi en utrustning som heter Micro-Scan MS10.

Kopiering sker enligt "kort till kort"-principen; man fotograferar av ett fiche helt enkelt.

Volvo har valt en microficheläsare av märket Realist typ Wantage X. Vi har totalt cirka 40 läsare i Göteborg.

Volvo-Data får egen bussållplats

Inflyttningen i Datahuset har skapat trafikproblem då över 300 befattningshavare, dvs cirka 200 fordon skall passera och parkera i närheten av den nyuppförda byggnaden.

Tyvärr har bussåkande personal kommit i kläm, men bättre är utlovad. Volvo-Datas Lennart Tedenhag, som handlägger ärendet, säger:

- Vi har fört diskussioner med anläggningsavdelningen och kommit fram till en acceptabel lösning. Vid VTC-vägens västra sida vid nuvarande arbetsbodarna kommer vi att anordna asfalterad bussållplats i anslutning till Databyggnadens norra infart. Däremot går man på trafikfara inte med på att placera någon bussållplats mitt emot personalingången.

En trappa kommer att byggas utanför personalingången, så att man kan gå direkt till övergångsstället.

VOLVO-DATA BEHÖVER DIG, ANVÄND ÖVERGÅNGSSTÄLLET!



Några kanske undrar hur vi har det på systemavdelningen. Här kommer en liten rapport.

Vad vi gör vet ni kanske redan. Vi gör vårt bästa för att förstå Volvos manuella rutiner och göra fina, integrerade, tillkrånglade system som kräver dubbelt så mycket folk ute på linjen.

Hur går då detta till? Jo, en massa människor sammanträder, har möten, träffas för att snacka, boka in tid för varandra och ringer varandra. Detta kallas med ett fint ord för förstudie. Sedan kommer analysfasen. Denna del av arbetet karakteriseras av att systemmannen sitter vid sitt skrivbord och stirrar rakt ut i luften. Han kan sitta så i dagar, veckor, ja till och med i månader beroende på systemets omfattning. Han får till slut ett lätt stirrigt utseende.

Sedan har vi systemkonstruktionen. Inte så konstruktiv som det låter kanske. Ofta försvinner systemmannen helt från avdelningen under några månader. Det heter, att han finns på linjen och sitter och ritar små rektanglar på ett stort papper. Men vem vet, han kanske är på semester.

Sedan borde, enligt alla tidsplaner och logiska resonemang systemet vara klart för installation, men programmeringen är kvar. Nya människor blandas in. Programmeraren bland annat. Han skriver förströtningsinstruktioner på ett grönt papper. En massa GO TO, MOVE, IF, PERFORM blandas på ett smakfullt sätt tillsammans med egna, påhittade ord. Sedan gör förstås programmeraren åt en massa dyrbara maskintid för att testa ut sina program. Programmeraren är unik på det viset att han under halva sin arbetstid rättar till de fel han gör under den andra halvan.

Så småningom installeras systemet och alla inblandade fester om rejält; för att sedan kasta sig över nya, manuella rutiner som i sin tur förstörs

En annan utmärkande sak för systemavdelningen är minutdisciplinen. Antingen ni tror mig eller ej kan man sätta klockan efter när systemavdelningen går till lunch och kommer från den. Tre kvart, varken mer eller mindre, får utflykten ner till HK ta. För denna saks skull tvingas folk välja mellan att vara utan kaffe eller att ta en sprängmarsch genom tunneln. Men det gör de så gärna - med ett leende till och med.

Kaffepauserna är också märkliga. Det är som om systemfolket hade en inneboende fjäder som gör att de efter exakt tolv minuter i pausutrymmet hoppar upp från den sköna fåtöljen och studear tillbaka till sin plats.

På eftermiddagen är de däremot inte så punktliga. Det ser ju alltid mycket bättre ut att dröja kvar några minuter efter arbetstidens slut.

RUSH JOB CALENDAR

NEG	FRI	FRI	FRI	THU	WED	TUE
8	7	6	5	4	3	2
16	14	13	12	11	10	9
23	22	21	20	19	18	17
32	29	28	27	26	25	33
39	38	37	36	35	34	24

VOLVO-DATA V S O P

V S O P, det gamla gänget är åter i farten inför hockey-säsongen, numera officiellt benämnt Volvo-Data V S O P. Två träningsmatcher har hunnits med hittills och sammanlagt ett tiotal är inplanerade under hösten, de flesta med ADB som bitter motståndare.

Ett par förluster har vi vidkänt inför säsongstarten då Claes Eklund och Leif Sjölund har värvats av ADB. Dock har vi lyckats införliva Lars-Eric Robach till oss, och när nu också Kerstin Löfqvist (supporterklubben) lovat att ställa upp så ofta hon får tid, ser vi vintern an med tillförsikt.

This is a special Volvo Sales Training Calendar which has been developed for handling rush jobs. All rush jobs are wanted yesterday. With this calendar an activity can be discussed on the 7th and be carried out on the 3rd.

Everyone wants the dead-line by Friday, so there are three Fridays every week.

There are eight new days at the end of the month for those end-of-the-month jobs.

There are no 1st of the month - so there can't be late preparations for end-of-the-month jobs on the 1st.

A "Blue Monday" or "Monday morning hangover" can't happen, as all Mondays have been eliminated.

There are no bothersome non-productive Saturdays and Sundays - no compensatory leave or overtime to worry about.

With no 15th, 30th or 31st, no "time-off" is necessary for cashing salary cheques or paying bills - in fact, there's no salary cheque either.

There's a new day each week, called Negotiation Day.

Stilla funderingar en kulen höstdag

Min kollega har bytt jobb. Igår kom 'de' och hämtade hans terminal.

Så definitivt din avflyttning till annan avdelning kändes när pojkarna från 2140 (de som strappar modem och custemiserar terminaler) var här och bar ut DIN terminal. Detta instrument som så lydigt följt din minsta fingervink blir nu någon annans.

Hur kommer den att trivas??

Kan en 3278 känna känslor som ... saknad...tillgivenhet...oro? Kommer den att bli väl omhändertagen av sin nya ägare? Kommer den att användas till nyttiga saker i de anställdas tjänst eller kommer den att användas till de svagas förtryck för att pina de redan plågade??

Kommer den någonsin att få njuta av verbala spetsfundigheter som:
"MAPPING AV DEN FYSISKA ORGANISATIONEN" "SKRIVMATRIS"
"ORGANISATORISKT, FUNKTIONELLT OCH ADMINISTRATIVT ANSVAR"???

Kommer okänsliga teknikerfingrar att hamra in kod och bittar i dess känsliga inre?? Eller ännu värre: finns det någon motsvarighet till bilars långtidsuppföljning eller Svensk Bilprovning för terminaler: Kommer den att bli sönderplockad i sina minsta beståndsdelar för analys av vilka tecken som är mest trötta...

Finns det någon 'sista vila' för en terminal??

Ramon

357.782.412 sekunder

Det är ganska många eller hur? Det blir lättare att förstå om jag säger 11 år och 4 månader.

Vad snackar jag om? Jo - så länge har jag varit anställd på Volvo-Data.

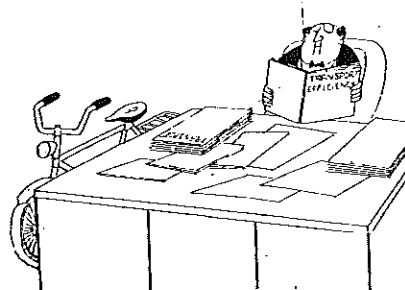
Det är skälet till att jag ville skriva något i Dumpen. Jag känner naturligtvis väldigt många på Volvo-Data och vill därför säga:

TACK SÅ MYCKET FÖR DEN HÄR TIDEN
OCH LYCKA TILL I FRAMTIDEN!!!



Hälsningar Claes Ekelund

PS Tack så mycket för den fina avskedspresenten. Den blir 'grundplåten' till en kamerautrustning. Det skall bli jätteroligt! DS



PERSONALNYTT



NYANSTÄLLNINGAR

<u>Avd</u>	<u>Namn</u>	<u>Datum</u>
2363	Roger Eliasson	821201
2371	Sven Holmqvist	821011
2301	Monica Eriksson	821011-830408
2560	Göran Wingren	821108
2150	Nicklas Gierdda	821011-830408
2150	Conny Johansson	821013-830412
2150	Kari Finnskog	821018-830415
2230	Helene Holm	821018-830415
2350	Eva Rytinki	821018-830415
2366	Seppo Skogberg	821101 tv-anställd
2351	Sven Killander	820201

INTERNA FÖRÄNDRINGAR

<u>Avd</u>	<u>Namn</u>	<u>Till avd</u>	<u>Datum</u>
2001	Inger Lång	2181	821004
2150	Ola Strand	förl vik	821231
2150	Annika Holm	"-	821231
2530	Ake Reimers	2366	821201

AVGÅNGAR

<u>Avd</u>	<u>Namn</u>	<u>Tid</u>
2000	Claes Ekelund	821031 Till VLV

NYA CHEFER

2150 Skiftledare Jimmy Lundbäck 821001