adevărul.ro

Automobile englezesti, deloc monotone, create de nemti monocroni si francezi policroni

Cornel Stan,

Isi poate imagina cineva ca nemtii si francezii ar putea concepe, construi si produce impreuna o limuzina? Sau, culmea, un motor si bun, si ieftin pe care sa-l plaseze intr-un automobil very british de care toata lumea e fascinata?

Pare utopic, nu? Nemtii se falesc cu masinile lor exacte, perfecte, francezii cu ingenuitatea lor, cu solutiile neasteptate. Si daca aceste doua valuri se intalnesc absolut sincron, intr-un nod important pentru amandoi? Masina trebuie sa fie buna ca una nemteasca si ieftina ca una frantuzeasca. Se poate?

Fluxurile de creatii si de informatii se intalnesc mereu in nodurile formate pe multiplele cai de comunicare. E adevarat, cateodata fluxurile se intalnesc la intensitatea maxima a fiecaruia, provocand socuri, alteori la intensitatea minima a fiecaruia, provocand ruperi de flux. In majoritatea cazurilor insa, intrepatrunderea fluxurilor de creatii si informatii in noduri si in intersectii genereaza idei, inovatii, inventii. Un flux de la savanti, unul de la fabricanti, unul de la tehnologi, altul de la designeri. Bun, e plauzibil. Dar un flux nemtesc trecand prin cel frantuzesc, amestecandu-se intr-un superb blend englezesc?

Sa vedem cum abordeaza francezii un asemenea proiect: ei isi creeaza mai intai o retea de informatii referitoare la produsul final, fixand puncte care la inceput par a nu avea nici o ordine. In capul fiecaruia dintre ei e ba un

surub, ba o comanda electronica, ba o punte, ba o pisica lovita cu bara, ba un motor cat de cat electric, dar si cu ceva pistoane pe alaturi. Iar intre ei, cand unul descrie ghiventul surubului, celalalt ii da cu pisica. Zapaceala totala! Oare? Daca n-ar fi unul care scrie tot ce prinde de la ceilalti pe un chart, vazut de toti. Stiti cum se numeste asta? Comunicare high context, o retea plina de noduri care sunt cunostinte de baza. Chiar daca nu au examinat toti copacii, sau tocmai de aceea, acei muschetari isteti reusesc sa vada padurea, sa o inteleaga. Restul de copaci, mai tarziu. Intr-o asemenea cultura policrona nu trebuie vazuta multimea de puncte raspandite haotic, ci liniile dintre ele, care sugereaza structura sistemului.

Intr-o asemenea cultura monocrona, punctele sunt prelucrate metodic, unul dupa celalalt, ordine, nu gluma! Nemti si distributie haotica? S-ar ingrozi.

Si cum abordeaza nemtii proiectul? Mai intai o sedinta cu toata echipa de ingineri si tehnicieni in care se analizeaza suruburile metric sase din componenta masinii: facem ghivent pe dreapta? Dar daca o vand francezii si in Anglia, n-ar fi mai bine pe stanga? Si din ce le facem? Din otelul de la fabrica din Balcani? Dar daca iar cade guvernul de acolo? Urmeaza supapele de admisie, discurile de frane, acul vitezometrului, tabla portierelor. Asadar, nemtii prefera comunicarea de tip low context, cu informatii polarizate pe fiecare detaliu, pe fiecare punct, in care sunt comprimate toate informatiile de specialitate aferente. Intr-o asemenea cultura monocrona, punctele sunt prelucrate metodic, unul dupa celalalt, ordine, nu gluma! Nemti si distributie haotica? S-ar ingrozi. Si din punct in punct, blonzii fiind si ei tot isteti, dar altfel, tot la sistemul complet ajung.

Si acum ii lasam pe francezi si pe nemti sa se intalneasca, pentru a realiza proiectul comun. Mai intai in Germania. Sala de sedinte cu o masa lunga pe care sunt puse, din loc in loc, grupuri de sticle cu apa minerala, suc de mere si de portocale, cani de cafea, cateodata si piscoturi. Ecran de proiectie, beamer, chart. Locuri pentru oaspeti, prestabilite. Sedinta cu program foarte exact, pe minute: intampinarea oaspetilor, prezentarea gazdelor, prezentarea oaspetilor, introducere, punctul A1.1,...G2.14...strangeri de maini, auf Wiedersehen! Acum ii trimitem pe nemti in Franta. O sala mare, o multime de colegi francezi grabindu-se incolo si incoace, vorbind, gesticuland, cu mega-cesti de cafea in maini. Nemtii pierduti in spatiu, dar serviti din senin, din spate sau din intamplare cu cate un pahar de plastic cu cafea. Convorbiri pe grupuri, unii sezand pe scaune, alti pe mese, unii stand in picioare, altii pe ganduri. Dar dupa un timp, trecere brusca de la policron la monocron: toti pe scaune, proiectie, consemnarea discutiei pe chart. Cina frantuzeasca in cinstea oaspetilor ii face pe toti, gazde si oaspeti, niste oameni fericiti.

Bine, teoriile si povestile sunt clare, dar pana la urma a iesit ceva, Da, de exemplu un excelent motor pentru Mini Cooper, realizat in cooperare de BMW si PSA. Sau, alt exemplu, un hibrid, mai bine zis un Range Extender, cu propulsie electrica si generarea de curent la bord cu un motor cu piston, istorie descrisa cu lux de

amanunte in romanul meu ,,Creatori de automobile".

In procesul de creare a automobilului, furnizorii de piese sau de module sunt, in general, primii care vin cu ideea inovatoare.

In intrepatrunderile de fluxuri, rolurile si competentele partenerilor nu devin niciodata difuze, dimpotriva: in universitate sau in centrul de cercetare se dezvolta proiecte interdisciplinare bazate pe matematica, fizica, chimie, termodinamica, inginerie, rezultatele constand in metode de simulare complexa a produsului, metode de analiza experimentala, modele apropiate de realitate, prototipuri. Fericiti studenti care audiaza cursuri la profesori implicati in asemenea proiecte, si nu la savantii fuduli si fonfaiti care scriu repede si maruntel la tabla, intorsi cu fundul la auditoriu, de pe fituica cat palma, ce au inteles si ei de prin carti rusesti, traduse la negru dupa articole in engleza, despre niscai solutii japoneze.

In procesul de creare a automobilului, furnizorii de piese sau de module sunt, in general, primii care vin cu ideea inovatoare, intre teorie si produs, ei fiind cei mereu stransi in cleste intre cerintele de noutate maxima si de pret minim. Ei sunt cei care asigura, in fond, productia de serie a ceea ce a rezultat din cercetare si dezvoltare.

Fabricantilor le revine sarcina integrarii pieselor, modulelor si sistemelor in automobil ca intreg, asigurandu-i acestuia functiile fixate, dar si sincronizarea intre functii in orice conditii. Aceasta sarcina este mai voluminoasa si mai complexa decat s-ar aprecia la o prima vedere, ceea ce explica marimea propriilor centre de cercetare si dezvoltare ale fabricantilor.

Circuitul sanguin intre fabricant, zecile lui de furnizori si duzinele de centre de cercetare implicate in proces este realizat, cum am mentionat in articolul trecut, prin autostrazi virtuale, informationale sau reale - terestre, aeriene, marine.

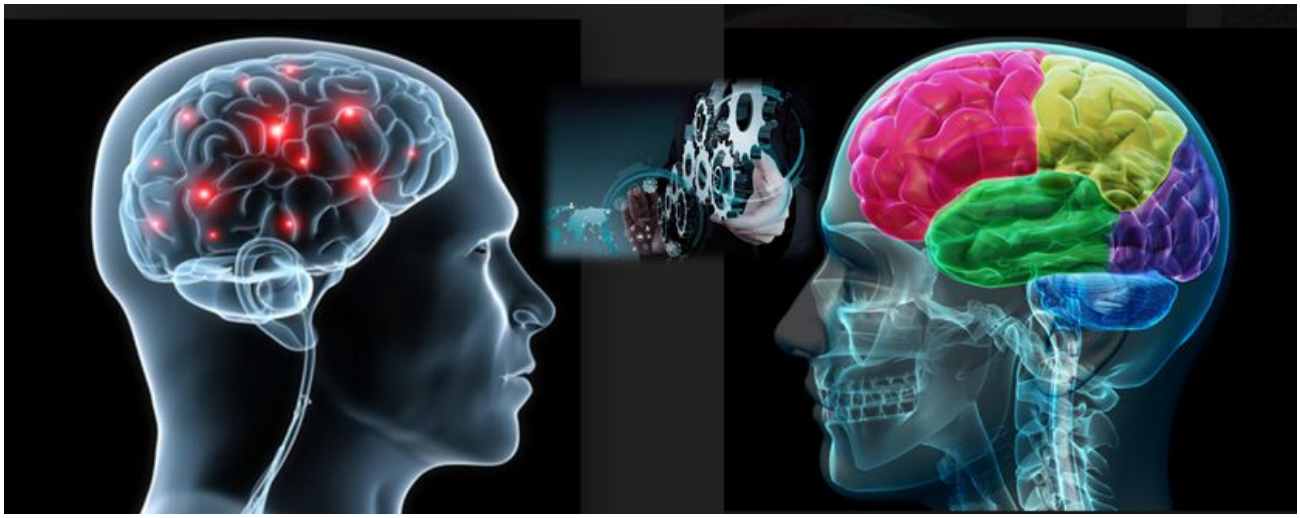
Asa am ajuns la mobilitatea totala si globala. Inseamna ca in aceste conditii totul merge strunai Depinde.

Sa consideram productia unui nou automobil la un mare fabricant american, sa zicem in Detroit. Multe piese sunt dezvoltate si produse in orientul indepartat, in Coreea sau in Malaezia. Universitatile implicate sunt la Boston, Tokyo si Munchen. Dispunem de toate legaturile mentionate. Unde ar trebui sa aiba fabricantul propriul centru de cercetare, si dezvoltareD In Detroit, unde e si fabricaÅŸ Gresit! De cet Pentru ca nu vrea Cronos! Componenta timp nu poate fi neglijata! Chiar daca dispun de calculatoare, smartphone-uri si avioane, participantii la proiect din universitati, de la furnizori si de la fabricant trebuie sa se vada din cand in cand si toti odata, brain drain in timp real prin display-uri, prin mesaje scrise si orale - e nevoie de schimb direct de idei, de controverse, de solutii comune stabilite concomitent. Si atunci, unde construim centrulm La mijlocul timpului, adica la Torino, Zurich sau Berlin. Inainte de pranz, cei din centru se pot conecta cu colegii din Seul, care au ajuns spre sfarsitul zilei lor de lucru, dar si cu cei din Detroit si Boston, care tocmai si-au luat micul dejun. Aceste centre exista intr-adevar si functioneaza chiar foarte eficient.

Inseamna ca acum se pot intelege toti intre eia Le-am asigurat legatura spatiala, reala si virtuala, pe cea temporala, am sincronizat nemtii monocroni cu francezii policroni pe o frecventa englezeasca. Mai lipseste cevaz Ce zici, Cronos

- Eu zic ca mintea omului mai are o forma de actionare, in afara de cea intre oameni sau intre evenimente: actionarea in oameni, in oamenii insisi. Un flux sau doua de emotii, trei de rutine invatate, zece de experiente traite, pot zamisli o noua stare, un nou proces sau un nou sistem.

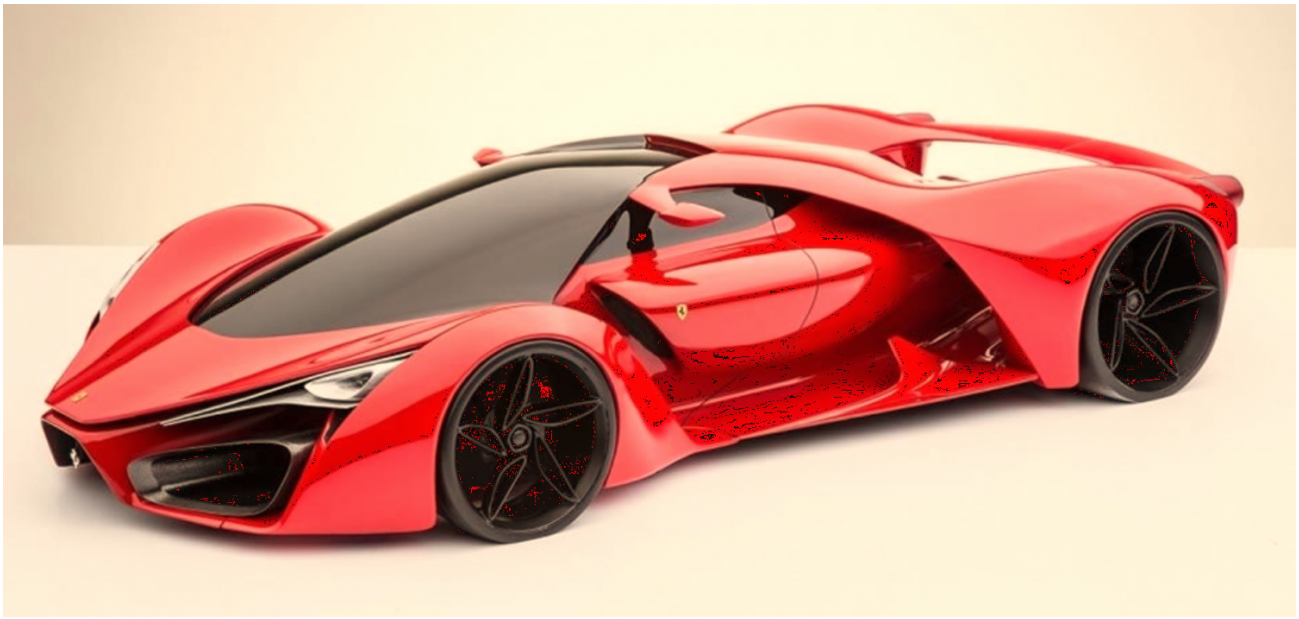
- Da, venerabile Cronos, dar tu, fiind responsabil cu timpul, stii prea bine ca la fiecare om emotia apare intr-un alt moment, avand o intensitate mai mare sau mai mica; rutinele se desfasoara la unul mai incet, la altul mai rapid; experientele sunt revelate la primul simultan, la al doilea secvential.



- Corect. Important este insa ca fiecare sa inteleaga monocronismul sau policronismul celuilalt si sa se angreneze cu el la momentul oportun.

Momentele oportune pot fi plantate cu buna stiinta in timp si in spatiu: este de mirare cat de simplu si eficient pot fi realizate, atunci cand un manager intelege bine sistemul.

De exemplu, in compania care produce cele mai frumoase si mai adulate automobile rosii din lume, inginerii lucreaza in birouri mari, comune, dispuse pe cateva etaje. In birouri se vorbesc nenumarate limbi ale lumii, inginerii sunt monocroni, policroni, poligloti, politicosi, scunzi, inalti, mai svelti sau mai plinuti, mai domoli sau mai grabiti la vorba. Din cand in cand, pe fiecare il imbie ideea unui espresso mic, tare, aromat. Si ce nu fac managerii pentru ei! Cele mai bune automate de espresso, cea mai buna cafea. Dar automatele nu sunt plasate in birouri, ci in casa scarii, cam pe fiecare palier. Acolo se aduna mereu cate cinci-sase colegi, la un espresso, in echipe ad-hoc, formate mereu altfel. Intr-un asemenea moment oportun, ideile si inovatiile plutesc pur si simplu prin aer, pe aroma de espresso. Doar ca spatiul din casa scarii e stramt, unii trebuie sa mai si treaca de sus in jos, sau de jos in sus, drept care echipele formate sunt restranse si in permanenta schimbare, pentru ca fiecare coleg din marele birou pofteste din cand in cand la un espresso. Selectie naturala construita inteligent.



In industria de automobile sau de orice altceva, in economie, in sistemele sociale, managerii, coordonatorii, conducatorii trebuie sa inteleaga, sa coordoneze si sa stimuleze fluxurile de creatii si de informatii din sistem.

Oportunitatea momentelor poate fi, cateodata, si fortata, ceea ce nu e neaparat de dorit. De exemplu, un mare guru al industriei automobilistice mondiale, stapan al uneia din cele mai mari companii, isi face cadou la o aniversare o fabrica de motociclete, un ciob fata de imensul lui imperiu. Doar ca acolo se produc cele mai faimoase bijuterii pe doua roti din lume, in care inovatiile nu sunt numai pur si simplu condensate, ci si continuu cizelate. Saracii bijutieri: ,,vine asta peste noi cu suruburile lui gri si standardizate, tipizarea ne mananca, armasarii nostri pe doua roti vor arata ca gloabele lor de caruta pe patru roti, doar schiloditi!" Dadde unde! Planul gurului era intr-adevar diabolic, dar diferit: bijuteriile au capatat in marele concern statut de model, de ideal! ,,Vedeti, domnilor facatori de automobile, asa se face un vehicul, asta e inovatie, ba nu, flux de inovatii. Asa ca treceti la treaba, vedeti ce fac ei mai bine decat voi!" Si uite asa, cu biciul, se pot impune, la intervale regulate, ,,momente oportune". Oarep Putem pune in balanta o productie de mare serie si, de cealalta parte, o productie comparabil infimap Putem pune un vehicul cu un cal putere pe kilogram pe aceeasi treapta cu unul cu un cal putere la zece kilograme, adica 200 de cai putere la doua tone de masinai Preturile, da, le putem compara, o bijuterie pe doua roti costa cat o masina buna.

In industria de automobile sau de orice altceva, in economie, in sistemele sociale, managerii, coordonatorii, conducatorii trebuie sa inteleaga, sa coordoneze si sa stimuleze fluxurile de creatii si de informatii din sistem.

Conducatorii remarcabili iau in special aminte la emotiile, la capacitatile si la experienta oamenilor, care cu mintile lor monocrone sau policrone sunt capabili sa genereze idei, inovatii, inventii, imanuncheate de atatea ori in adevarate opere de arta.

In politica;