



Käre läsare,

Kursen i produktutveckling är avklarad. Första testet föll väl ut. Naturligtvis fann vi möjligheter till förbättringar som vi kommer att ta till vara inför nästa kurstillfälle. Kursen var komprimerad till tre dagar och hade 25 deltagare varav fem stycken stod för "underhållningen".

Förra veckobrevet om lärande fick Tobias Fors på Citerus att tipsa om intervjun med Michael Kennedy på Citerus webbplats. Du finner den här

<http://www.citerus.se/kunskap/pnehm/pnehmartiklar/learningfirstproductdevelopmentaninterviewwithmichaelkennedy.5.8615c78125078c8d3380003444.html>

Det Michael Kennedy säger om bröderna Wright är intressant och tankeväckande på flera sätt och är föremålet för dagens betraktelse.

## Bröderna Wright och konsten att flyga

Jack London sa en gång att de flesta står på någon annans axlar. Och så är det. Ingen startar från noll. Inte ens bröderna Wright. De var inte de första som flög, före dem fanns många mer eller mindre framgångsrika flygentusiaster. De flesta flög glidflygplan, några gjorde små hopp med motordrift (se bifogad pdf). Men några flög kontrollerat med motordrift längre sträckor. Före bröderna Wright!

Redan 1868 flög John Stringfellow, England, några meter. År 1884 flög Alexander Feodorovich Mozhaiski, Ryssland, 20-30 m. Följt av Clement Ader, Frankrike, den 9 oktober 1890, som flög 50 meter. Samuel Pierpont Langley, USA, flög 1896 ett obemannat motordrivet plan 800 m.

Hittills hade man flugit motordrivet korta sträckor och inte speciellt kontrollerat. Men så, i april eller maj 1899 flög den tyske immigranten Gustave Whitehead, USA, 800 m i ett ångdrivet flygplan. Den 14 augusti 1901 upprepar han bedriften i ett plan med bensinmotor. Så den 17 januari 1902 flyger Gustave Whitehead 11 km i ett plan han själv byggt, framdrivet med en bensinmotor som han också konstruerat och byggt.

Året efter, 31 mars 1903, flyger Richard Pearse, Nya Zeeland. Följt av Karl Jatho, Tyskland, den 18 augusti 1903. Därefter, den 17 december 1903 gör Orville & Wilbur Wright, USA, sin 279 m flygning i Kitty Hawk. Två år senare, den 5 oktober 1905, flyger Wilbur Wright, USA, hela 39 km.

Bröderna Wright var således inte först och inte ensamma. De utnyttjade de landvinningar som andra gjort, till exempel Otto Lilienthals cirka 2000 flygningar med glidflygplan. De lär ha besökt Gustave Whitehead i hans verkstad och därvid fått en flygmotor av honom, så att de skulle kunna flyga.

När bröderna Wright första gången visade upp sitt flygplan i Europa väckte det sensation. När de några år senare kom tillbaka resulterade det i gäspningar. Man hade inte vidareutvecklat sitt flygplan. I Europa däremot flög Bleriot över engelska kanalen i sitt monoplan. I Tyskland gjordes försök med vingprofiler och i Paris byggde Eifel en vindtunnel i vilken han genomförde över tusen prov med flygplansmodeller.

Varför glömdes Gustave Whitehead bort och varför hyllas bröderna Wright? Svaret är chauvinism. Gustave var tysk immigrant i ett land som snart skulle gå i krig mot Tyskland, medan Wrights var helylleamerikaner. Dessutom skänkte de en del av sin utrustning till the Smithsonian Institute i utbyte mot att institutet uppgav att bröderna Wright var de första flygarna.

Om du har hängt med mig så här långt kanske du undrar vad detta har med produktutveckling att göra. Ganska mycket faktiskt. Du har väl hört devisen om produktutveckling att "man straffar de oskyldiga och belönar de som inte deltog", men det är inte den vägen vi skall ta.

Jag uppfattar att Michael Kennedy talar om bröderna Wright därför att de identifierade sina kunskapsluckor och försökte sluta dem på ett systematiskt sätt. För bröderna Wright gällde det inte primärt att flyga. Att det var möjligt hade andra redan visat. Nej, de ville flyga med full kontroll och utvecklade därför styrsystemet med höjdroder, sidoroder och skevning av hela vingen.

Men bröderna Wright gav inte upphov till fler uppfinningar eller någon stor flygplanstillverkare. Vilket visar att det krävs mer än teknisk skicklighet. Man måste ha kapital och man måste också kunna organisera, tillverka och sälja. För detta var bröderna Wright inte tillräckligt väl inkopplade.

En parallell till den tidiga flygplansutvecklingen utgörs av de första skrivmaskinerna. Man provade med ett stort antal olika modeller innan man fastnade för den modell på skrivmaskin som kom att dominera marknaden och den tangentbordslayout vi nu sitter fast i. Först söker man vilt åt olika håll. Därefter utkristalliserar ett lösningskoncept som blir dominerande och som därefter förfinas tills det i sin tur ersätts av något nytt.

För hundra år sedan fanns ångdrivna bilar, elbilar, och bilar med Ottomotor och nu verkar vi vara där igen. Samma sak kan vi se i naturen. Med cirka 200 miljoner års mellanrum sker massutdöenden och ny arter uppstår, följt av relativ stiltje, följt av nya omvälvningar, osv.

## Veckans bok

ULLA SEBESTYÉN har skrivit en riktigt trevlig bok om projektplaneringsmetoder och budgetering. Man får en lättfattlig behandling av en stor mängd olika tekniker samlade på ett ställe.

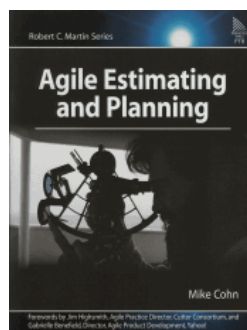
Boken är idealisk för den som vill ha en textbok nästan av uppslagsboks-karakter. Boken fungerar säkerligen bra, inte bara för den mer avancerade, utan även för nybörjaren.

Om något negativt ska sägas så är det att boken behandlar uteslutande projekt drivna av ett "need". Om man vill driva utvecklingsprojekt där drivkraften är ett "wish" eller "want" så gör man klokt i att komplettera med Mike Cohn's Agile Estimating and Planning som behandlar projektplanering ur ett "Agile-perspektiv". För inom Agile Alliance, som är en sammanslutning av mjukvaruutvecklare som inte var nöjda med vattenfallsmetoden eller MS Projekt har man fritt från en tyngande historia kommit fram till metoder som ligger mycket nära DPD och därför mycket väl hanterar "wish" och "want" driven utveckling.

Ytterligare en negativ iakttagelse är att Ulla Sebestyén inte skiljer på kund och användare. Som vi vet är kunden viktigast för säljaren medan användaren är viktigast för produktutvecklaren. Men detta är ju inte



Ulla Sebestyén  
**Multiprojekt; ledning av portföljstyrda projekt,**  
Parmatur HB,  
Vellinge 2005,  
ISBN 91-631-6577-5



Mike Cohn  
**Agile Estimating and Planning** (Paperback),  
Prentice Hall 2005,  
ISBN-10: 0131479415,  
ISBN-13: 978- 0131479418

primärt en produktutvecklingsbok utan en bok om projektplanering och budgetering och som sådan är den alldeles utmärkt.

Ulla Sebestyéns bok får fyra guldstjärnor för ett intressant och viktigt innehåll ★★★★★.

Lars Holmdahl • +46 708-77 53 16 • [lars@larsholmdahl.com](mailto:lars@larsholmdahl.com)