EDIȚIA PENTRU TINERII CITITORI

ELON MUSK

ȘI MISIUNEA CONSTRUIRII UNUI VIITOR FANTASTIC

POVESTEA FONDATORULUI TESLA ȘI SPACEX

PUBLICA youngster

10+

ASHLEE VANCE

TRADUCERE DIN ENGLEZĂ DE
DIANA DOROBANȚU

SPACEX

1 Cina cu Elon

„CREZI CĂ SUNT NEBUN?”

Elon Musk mi-a adresat această întrebare la finalul cinei pe care am luat-o într-un restaurant de lux cu specialități din fructe de mare, din Palo Alto, California. Ajunsesem primul la restaurant și mă așezasem, știind că Musk va întârzia – ca întotdeauna. După aproximativ cincisprezece minute, Musk a apărut purtând o pereche de blugi de firmă, o cămașă în carouri și pantofi de piele.

Musk are 1,85 metri, dar întreabă pe oricine îl cunoaște și îți va spune că pare mult mai înalt de atât. Este absurd de lat în umeri, robust și voinic. Ți-ai putea imagina că își folosește statura în avantajul său când își face apariția într-o încăpere. În realitate, pare aproape sfios. De această dată mergea cu capul ușor aplecat, mi-a strâns mâna rapid și apoi s-a așezat la masă. Din acel moment, Musk a avut nevoie de câteva minute să-și vină în fire și să pară că se simte în largul său.

Musk mă invitase la cină pentru a negocia. Cu optsprezece luni în urmă îl informasem în privința planului meu de a scrie

o carte despre el, iar el mă anunțase despre planul său de a nu coopera și de a nu-mi oferi interviuri pentru această carte. Refuzul său m-a durut la vremea aceea, dar m-a determinat să lucrez din greu ca reporter. Petrecusem ultimul an și jumătate săpând după surse de informații și analizând viața lui Musk. O mulțime de oameni părăsiseră companiile lui Musk – PayPal, Tesla Motors și SpaceX – și erau dispuși să discute cu mine. În plus, îi cunoșteam deja pe mulți dintre prietenii săi, iar aceștia aveau multe povești de împărtășit.

După ce i-am intervievat pe mai mult de 200 dintre acești oameni, Musk m-a contactat din nou. M-a sunat acasă într-o seară și mi-a spus că lucrurile pot să continue în două feluri: putea să intervină și să-i împiedice pe oameni să discute cu mine sau putea totuși să mă ajute cu proiectul. Bineînțeles că eu preferam cea de-a doua variantă.

Musk mi-a spus că era dispus să coopereze dacă putea citi cartea înainte să fie publicată și dacă putea adăuga note de subsol pe parcursul acesteia. Nu avea să modifice textul meu, dar voia să aibă posibilitatea de a explica felul în care stau de fapt lucrurile în fragmentele pe care le-ar fi considerat inexacte.

Am înțeles de unde venea această solicitare. Musk își dorea să dețină controlul asupra poveștii vieții sale. În plus, este fizician de formație și urăște erorile. Orice greșeală apărută în carte l-ar fi frământat luni sau chiar ani în șir. Deși îi înțelegeam perspectiva, nu îl puteam lăsa să citească materialul. Un jurnalist trebuie să aibă libertatea de a cerceta un subiect și apoi de a prezenta lumii descoperirile făcute

fără teama de a fi urmărit de cineva, excluzând posibilitatea aceluia de a modifica lucrarea în folosul său. Pe lângă acest aspect, Musk are versiunea sa despre adevăr, care, deseori, diferă de perspectiva celorlalți. În cele din urmă, Musk are tendința de a oferi răspunsuri foarte lungi la întrebări simple, astfel că este foarte posibil ca notele de subsol să fie mai lungi decât cartea în sine.

Cina pretențioasă constituia șansa noastră să vorbim despre toate aceste lucruri, să dezbatem și să luăm o decizie.

La începutul cinei am discutat o vreme despre persoane pe care le știam amândoi, oameni de afaceri faimoși, precum Howard Hughes, și despre fabrica de mașini Tesla. După aproximativ douăzeci de minute, chelnerul a apărut pentru a ne prelua comanda, iar Musk i-a cerut câteva sugestii care să fie adecvate dietei sale. La acea vreme urma o dietă săracă în carbohidrați și evita să mănânce paste, pâine și dulciuri. S-a hotărât să comande bucăți de homar înmuiate în cerneală de calamar.

Chiar înainte ca negocierea să debuteze, Musk a început să vorbească și să se destăinuie în modul său unic – serios, care îi este caracteristic. Mi-a mărturisit că era îngrozit de faptul că Larry Page, cofondatorul Google, ar putea să construiască o flotă de roboți umanoizi capabili să distrugă omenirea. „Sunt foarte îngrijorat de acest lucru", mi-a spus el.

Faptul că el și Page erau prieteni foarte apropiați și că acesta din urmă era un om bun nu constituiau aspecte care să îl liniștească pe Musk. De fapt, aceasta părea să fie problema. Firea lui de om împăciuitor îl făcea să presupună că mașinile

ne vor asculta mereu. „Nu sunt un optimist”, îmi spunea Musk. „Poate să creeze ceva distructiv în mod accidental.”

Când a venit mâncarea, Musk a consumat-o rapid. Adică e mult spus că „o mânca”, ci mai degrabă a făcut-o dispărută din câteva înghițituri imense. Ținând cont de faptul că îmi doream ca Musk să rămână binedispus și vorbăreț, i-am oferit o bucată mare din friptura mea. Planul a funcționat... pentru aproape 90 de secunde. Carne. Poftă. Gata.

Mi-a luat o vreme până să îi îndrept gândurile lui Musk de la roboții care vor prelua conducerea omenirii la discuția despre carte. Odată ce am ajuns la asta, Musk a întrebat imediat de ce voiam să scriu despre el. Așteptam acest moment. Entuziasmat, am început ceea ce speram să fie un discurs de 45 de minute despre toate motivele pentru care Musk ar fi trebuit să mă lase să îi invadez viața. Și despre faptul că ar trebui să permită această intruziune chiar în lipsa controlului pe care și-l dorea. Spre marea mea uimire, Musk m-a întrerupt după câteva minute și mi-a spus doar: „În regulă”.

Cina s-a încheiat cu o conversație plăcută și cu renunțarea lui Musk la dieta sănătoasă în schimbul unui desert constând într-o sculptură imensă realizată din vată de zahăr. Am bătut palma. Musk avea să îmi permită să discut cu directorii companiilor sale, cu prietenii săi și cu familia sa. Urma să ne vedem la cină o dată pe lună în toată perioada de care aveam nevoie ca să finalizez cartea. Pentru prima dată, Musk avea să lase un reporter să vadă cum funcționează culisele lumii sale.

După două ore și jumătate de la începutul discuției noastre, Musk și-a pus mâinile pe masă, a încercat să se ridice și apoi a făcut o pauză. Și-a îndreptat privirea către mine și mi-a pus acea întrebare incredibilă: „Crezi că sunt nebun?”. Ciudățenia întrebării m-a lăsat un moment fără cuvinte, în timp ce încercam să îmi dau seama dacă era cumva o ghicitoare. Doar ulterior, după ce am petrecut mult timp cu Musk, am înțeles că întrebarea îi era adresată mai mult sieși decât mie. Nu ar fi contat nimic din ceea ce aș fi putut spune. Musk se oprise pentru ultima oară ca să se întrebe cu glas tare dacă putea să aibă încredere în mine și apoi se uitase în ochii mei pentru a lua decizia. O fracțiune de secundă mai târziu ne-am strâns mâinile, iar Musk a plecat la volanul sedanului său roșu Tesla Model S.

2 Lumea lui Elon

Orice studiu despre Elon Musk trebuie să înceapă de la sediul central al companiei sale de rachete, SpaceX, din Hawthorne, California – o suburbie a Los Angelesului. Acolo, vizitatorii vor găsi două postere gigantice cu planeta Marte, așezate unul lângă altul în apropierea biroului lui Musk. În posterul din partea stângă se vede Marte așa cum este ea în prezent – o planetă roșie, rece și pustie. Posterul din dreapta prezintă o versiune imaginară a planetei Marte, cu un teren verde imens, înconjurat de oceane. Planeta a fost încălzită și făcută locuibilă pentru oameni.

Musk vrea ca acest lucru să se întâmple. Transformarea oamenilor în coloniști spațiali reprezintă scopul său declarat în viață. El vrea ca specia umană să aibă un plan de rezervă în caz că se întâmplă ceva grav pe Pământ – fie că ar fi vorba despre un dezastru neprevăzut, precum prăbușirea unui asteroid pe planetă, despre o boală teribilă, care omoară miliarde de oameni, sau despre o problemă cum este încălzirea globală cauzată de oameni. „Aș vrea să mor știind că omenirea are încă un viitor luminos”, a declarat el. „Dacă putem rezolva problema energiei durabile și

ajungem suficient de avansați în direcția devenirii unei specii multiplanetare cu o civilizație autosusținută pe o altă planetă – pentru a face față celui mai rău scenariu care ar duce la eliminarea conștiinței umane – atunci", iar aici a făcut o mică pauză, „cred că ar fi într-adevăr bine."

Dacă o parte din lucrurile pe care Musk le spune și le face par absurde, acest lucru se întâmplă pentru că dintr-un anumit punct de vedere chiar sunt. Predispoziția lui Musk de a aborda lucruri extraordinar de dificile l-a transformat într-un idol în Silicon Valley, centrul avansului tehnologic din Statele Unite. Acolo, colegii lui, oameni de afaceri precum Larry Page, vorbesc despre el în termeni elogioși, iar tinerii antreprenori se străduiesc „să fie asemenea lui Elon".

În afara Silicon Valley, deseori, oamenii îl privesc pe Musk cu mai multă îndoială. Au tendința de a-l considera omul care s-a îmbogățit de pe urma unor lucruri nu atât de utile sau practice, precum mașinile electrice, panourile solare și rachetele.

Cu toate acestea, la începutul lui 2012, chiar și scepticii au început să-și dea seama ce reușea Musk să realizeze într-adevăr. Companiile lui aveau succes cu lucruri care nu mai fuseseră făcute niciodată înainte. SpaceX a reușit să propulseze o capsulă de aprovizionare către Stația Spațială Internațională (SSI) și să o readucă înapoi, în siguranță, pe Pământ. Compania sa producătoare de mașini, Tesla Motors, a livrat Modelul S, un minunat sedan, în întregime electric, care a impresionat industria auto. De asemenea, Musk era președintele și acționarul majoritar (sau deținătorul

acțiunilor companiei) al SolarCity, o companie de energie solară aflată în plină expasiune. Musk reușise cumva să prezinte, dintr-o sigură lovitură, cele mai mari progrese pe care industriile spațială, auto și energetică le văzuseră în ultimele decenii.

Este dificil de crezut că Hawthorne, California, putea să îndeplinească rolul de punct central pentru hotărârea, ambiția și energia impresionante. Este o zonă urâtă din Los Angeles, în care clădiri demolate înconjoară alte clădiri dărăpănate. Dar, sigur, în mijlocul acestei zone dezolante se află un dreptunghi strălucitor și alb de aproximativ 51 000 de metri pătrați. Aceasta este clădirea principală a SpaceX.

Pe parcursul primei mele vizite la SpaceX am descoperit sute de ingineri și mecanici care confecționau simultan mai multe rachete – din nimic. Fabrica era o zonă deschisă imensă de lucru. În spate existau zone uriașe de livrare care permiteau aducerea de bucăți mari de metal, care erau transportate către mașinile de sudură înalte de aproape două etaje. Pe o parte se aflau tehnicieni în halate albe care făceau plăci de bază, radiouri și alte electronice.

Alți oameni se găseau într-o cameră specială, din sticlă etanșată, și construiau capsule pe care rachetele aveau să le transporte către Stația Spațială Internațională. Bărbați tatuați purtând bandane ascultau muzică rock și așezau fire în jurul motoarelor rachetei. Vedeai rachete integrale, finalizate, aliniate una după alta, gata să fie așezate în camioane. În altă zonă a clădirii, multe alte rachete așteptau să fie vopsite în alb. Era dificil să asimilezi dintr-odată

întreaga fabrică. Erau oameni aflați într-o continuă mișcare în jurul unei varietăți de mașini ciudate.

De asemenea, companiile lui Musk operează din mai multe clădiri aflate în apropiere. Una dintre aceste clădiri are un acoperiș curbat și seamănă cu un hangar pentru avioane. Aceasta servește drept centru de cercetare, de dezvoltare și de design pentru Tesla. Aici a creat compania aspectul sedanului Model S și al urmașului său, Model X SUV. În parcarea din fața acestei clădiri, Tesla a construit una dintre stațiile sale de încărcare, unde șoferii din Los Angeles își pot alimenta mașinile gratuit cu energie.

De la primul meu interviu cu Musk, care a avut loc la studioul de design, am început să îmi dau seama despre modul în care vorbea și acționa. Este un tip încrezător în propriile forțe, dar poate părea timid și ciudat. Are un ușor accent sud-african și, asemenea multor ingineri, face o pauză în timp ce se gândește la cuvântul exact pe care vrea să-l folosească. În plus, are tendința de a vorbi despre aspecte tehnice folosind termeni tehnici, fără a oferi explicații simplificate pe parcurs. Musk se așteaptă să ții pasul cu el.

Însă nimic din toate acestea nu te va descuraja. De fapt, Musk va spune o mulțime de glume și poate fi foarte fermecător. Doar că există o presiune care planează peste orice conversație cu acest om. Musk nu prea vorbește despre banalități.

Cei mai mulți oameni de afaceri au asistenți care îi însoțesc. În general, Musk se plimbă prin SpaceX și Tesla de

unul singur. În interiorul companiilor sale nu seamănă cu cel care se strecoară într-un restaurant. Este omul care deține afacerea și circulă plin de autoritate.

Eu și Musk am discutat în timp ce traversa etajul principal al studioului de design, inspectând părți componente și vehicule. La fiecare stație de lucru, angajații se grăbeau să îl întâmpine pe Musk și să îi ofere informații. El îi asculta cu atenție, se gândea și încuviința când era mulțumit. Oamenii plecau, iar Musk trecea la următoarea sursă de informații.

La un moment dat, directorul de design al Tesla, Franz von Holzhausen, a dorit să afle părerea lui Musk despre modul de aranjare a scaunelor pentru Modelul X. În timp ce discutau, câțiva angajați își luau notițe; ulterior au mers într-o altă cameră și i-au ascultat pe directorii unei companii producătoare de software pentru realizarea de grafică de ultimă generație, care încercau să îl convingă pe Musk să le cumpere produsele.

Apoi Musk s-a îndreptat către sursa unor zgomote puternice – un grup de lucru din studioul de design în care inginerii Tesla construiau o parte din turnurile decorative, înalte de aproximativ 9 metri, care aveau să fie amplasate în afara stațiilor de încărcare. „Arată ca și când ar putea să reziste unui uragan de categoria 5”, a spus Musk. „Hai să le subțiem puțin.” În cele din urmă, eu și Musk ne-am urcat în mașina sa – un Model S negru – și ne-am întors în clădirea principală a SpaceX. El mi-a mai prezentat câteva îngrijorări în privința stării prezente a industriei tehnologice și a declarat că i-ar plăcea să vadă mai mulți oameni construind mașini