



eMOTION!

REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence
www.emotionreports.com

Automotive Industry
Analysis:

Special Edition For
University of Michigan
/Center For Automotive
Research
41st Annual Management
Briefing Seminars,
Traverse City, Michigan
August 7-11, 2006

Update, August 6, 2006 (July 3,
2006 analysis)

Kerkorian and Renault-Nissan
Overtures to GM Have Overtones of
Hostile Takeover; Success Would
Represent Clear Threat to Industrio-
Economic Stability and Therefore
National Security; Potential
Emergence of New Global Automotive
Industry Architecture



eMOTION!

REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence
www.emotionreports.com

Analyse de
l'industrie
automobile:

Édition spéciale pour
l'Université du Michigan
/Center For Automotive
Research
41ème séminaire en
Management,
Traverse City, Michigan
7-11 août 2006

Mise à jour, 6 août 2006 (analyse
du 3 juillet 2006)

Les démarches de Kerkorian et Renault-
Nissan vers GM sont teintées d'une prise
de contrôle sauvage; le succès de cette
manoeuvre représenterait une menace
claire à la stabilité Industrielle-
Économique des É.-U. et par conséquent
à la sécurité nationale; l'Apparition
potentielle d'une nouvelle architecture
globale de l'industrie du transport



“There are those within industry and government who... may recommend a full range of responses. These would include a nationalization of Ford...”

GM's emergent show of strength, both financially and from a leadership standpoint, is causing the Ghosn/Kerkorian camp to shift attention away from GM and back to Ford.

According to our internal sources, "Ford's precipitous fall, against GM's (media driven) "rise toward recovery," will lead an attention shift toward Dearborn... especially if the markets artificially pump GM enough for some profit taking. Renault-Nissan management is finding it increasingly hard to make the case for GM, in light of the increasingly ripe Ford, especially Ford of Europe."

A serious strategy has emerged to overcome the power of the Ford family's Class B Shares, making the potential for outright capture all the more real. Astoundingly, Daimler-Chrysler and Deutsche Bank are inevitably part of the Ghosn strategy for the Ford acquisition. The involvement of these two entities should be expected, however, for the simple reason this "organizational fusion" begins with Ford of Europe. And Europe is their home and backyard.

Conversely, VW and BMW are automatically involved, again, by virtue of same turf occupation.

"Ford America's capture would be inevitable, or as was stated last year 'a fait accompli' as a result of no true operational, managerial, financial separation between it and FOE," notes our analyst. "This constant reality has existed since World War II, wherein Ford European operations continued without disruption and under Ford control, unlike GM. This lack of separation now renders it quite vulnerable to the Ghosn machinations, designed to acquire a market distribution network larger than that currently possessed by Renault-Nissan. They have a need, this fills the bill."



“ Il y a ceux de l'industrie et du gouvernement qui ... peuvent recommander une gamme complète de réponses. Elles incluraient la nationalisation de Ford... ”

L'émergence en force de GM, à la fois d'un point de vue financier et de gestion, détourne l'attention du camp Ghosn/Kerkorian à nouveau de GM vers Ford.

Selon nos sources internes, « la chute abrupte » de Ford, contrastant avec « l'essor vers le rétablissement de GM, » (provoqué par les médias) détournera l'attention vers Dearborn... surtout si les marchés artificiels gonflent suffisamment GM pour une certaine prise de bénéfices. La direction de Renault-Nissan trouve de plus en plus difficile d'aspirer GM, eut égard à la faiblesse de Ford, particulièrement Ford Europe."

Une stratégie sérieuse a émergé pour contourner les parts classe B de la famille Ford, rendant une main mise complète possible et réaliste. Étonnamment, Daimler-Chrysler et la Deutsche Banque font inévitablement partie de la stratégie de Ghosn pour l'acquisition de Ford. La participation de ces deux entités devrait être envisagée, pour la simple raison que cette « fusion organisationnelle » commence par Ford Europe. Et L'Europe est à la fois leur territoire et arrière-cour.

Réciproquement, VW et BMW sont encore automatiquement impliqués, en vertu du même affolement du milieu.

Selon notre analyste, « La main mise de Ford Amérique serait inévitable, ou un fait accompli » comme on l'a énoncé l'année dernière, puisqu'il n'y a aucune véritable séparation opérationnelle, de gestion, et même financière entre elle et le PRÉTENDANT. « Cette persistante réalité a existé depuis la deuxième guerre mondiale, où les opérations européennes de Ford ont continué sans interruption et sous la direction de Ford, à la différence de GM. Ce manque de cloisonnement de Ford le rend maintenant tout à fait vulnérable aux machinations de Ghosn, conçues pour acquérir un réseau de distribution

The DCX involvement is not to be seen as malicious or predatory -- there is enough of that elsewhere to go around -- but merely as a business opportunity taken advantage of; albeit one that has potential of being extremely lucrative; for the time this industry architecture remains viable.

“Our world will be one of micro-turbines, Williams micro-jets, Quasiturbines, hybrids and high-capacitance capacitors.”

"What will also emerge from this FOE, Renault-Nissan, DCX, BMW, VW fusion/symbiosis is the growing realization that quite unnoticed, and if noticed, dismissed as inconsequential, is an extraordinary shift in the industry technology and supply/resource base that will be potentially controlled by Japan and China."

What might that be?

"The rise of turbine/rotary configuration powerplants capable of routine bio-fuel utilization to an extent that renders the dinosaurs extinct again. Honda's recent announcement of its rather excellent advancements in micro-turbines and the scientific/engineering community weighing in favorably on the viability of the Saint-Hilaire Quasiturbine ([Google "Quasiturbine White Paper; Quasiturbine Livre Blanc; fr.](#)), supports this contention powerfully. And, since micro-turbines produce power when fueled; i.e., fuel goes in, power comes out, fuel cells are rendered moot, as would fossil-based fuels. (Hybrid systems, as represented by Toyota's Synergy Drive and PAICE Hyperdrive will play a continuing, although not primary, role in vehicle propulsion methodologies.) Our world will be one of micro-turbines, Williams micro-jets, Quasiturbines, hybrids and high-capacitance capacitors.

du marché plus vaste que ce que possède actuellement Renault-Nissan. Ils ont un besoin, cela pourrait combler les attentes. »

La participation de DCX ne doit pas être vue comme malveillante ou prédatrice -- il y a assez de cela ailleurs pour contourner -- mais simplement une opportunité d'affaire à exploiter; compte tenu du potentiel d'être extrêmement lucrative; pour l'instant, cette architecture d'industrie demeure viable.

« Notre monde sera celui des micro-turbines, des micro-jets de William, des Quasiturbines, des hybrides, et des super condensateurs. »

« Ce qui émergera également de la fusion / symbiose de ce PRÉTENDANT, Renault-Nissan, DCX, BMW, VW est la réalisation progressive imperceptible, et écartée comme sans importance lorsque perçue, d'un changement extraordinaire dans la base technologique industrielle et de l'approvisionnement / ressource qui sera potentiellement contrôlé par le Japon et La Chine."

Qu'est-ce que cela pourrait bien être?

« L'accroissement du nombre des centrales électriques rotatives / à turbine pouvant utiliser jusqu'à un certain degré du biocarburant fera disparaître à nouveau les éléphants blancs ». L'annonce récente d'excellentes avancées dans les micro turbines par Honda et de la pression favorable de la communauté scientifique / technique sur la viabilité de la Quasiturbine des Saint-Hilaire ([Google "Quasiturbine White Paper; Quasiturbine Livre Blanc; fr.](#)), soutient puissamment cette controverse. Et, puisque les micro-turbines produisent de l'énergie une fois approvisionnées en combustible; i.e., le carburant entre, la puissance sort, les piles à combustibles deviennent discutables, tout comme les carburants fossiles. (Les systèmes hybrides, comme ceux de Toyota's Synergy Drive et PAICE Hyperdrive joueront un rôle persistant, bien que non primaire au niveau des méthodologies de propulsion des véhicules). Notre monde sera celui des micro-turbines, Williams micro-jets, Quasiturbines, et des super-condensateurs de haute-capacité.

"An instantaneous resource-based power/influence exchange would occur between the oil-producing countries and those with the most arable land, and China rules in that latter category. Honda has wisely designed the micro-turbine in a way that the Chinese cannot easily reverse-engineer the technology, except at great expense. Thus, their role as a fuel provider is locked, while Japan wears the mantle of creator, developer, assigner and maintainer of core power-unit manufacturing operations around the world."

In our estimation, nationally self-contained manufacturing all but ceases to exist in this scenario, with Europe and the US reverting to pre-industrial status. The consumer/service economy therefore becomes reality. Consequently, we may well measure time and events not as A.D. or B.C., but as P.I.A./P.I.E. (Post-Industrial America; Post-Industrial Europe).

Our analyst further noted, "University of Michigan Professor Jerry Meyers spoke of a "de-nationalization" of the auto industry nearly a decade ago. He wasn't quite sure of the timeline, but truth to tell, it is upon us. And unless, let's create a word here, 'anti-denationalization' strategies are put in place immediately (this would fall under protection of industrial base policy) it will become a pervasive reality. A reality induced by a paradigm shift of unimaginable impact."

One would rightly conclude that the collective industrial psyche will be challenged, shocked and reshaped in a way not seen since jet-propelled, 540 mph Me-262s tore through the skies of Europe and Allied bomber formations in 1945. In an instant, all concerned recognized that reciprocating engine/propeller driven aircraft were doomed as a principle component of military and commercial fleets.

Federal Concerns and Echoes of Nationalization

There are those within industry and government who, upon realization that the

« Un trafic de puissance / influence de ressources se produirait entre les pays producteurs de pétrole et les pays possédant le plus de terres arables, et la Chine régnant dans cette dernière catégorie. Honda a sagement conçu sa micro-turbine de manière à ce que les Chinois ne puissent pas facilement copier sa technologie, sauf à grand frais. Ainsi, leur rôle comme fournisseur de carburant est assuré, alors que le Japon porte le chapeau de créateur, de réalisateur, d'assignataire et du maintien des opérations de fabrication du noyau des génératrices pour le monde entier. »

Selon notre évaluation, la fabrication nationale intégrée cesse d'exister dans ce scénario, avec l'Europe et les É.-U. de retour au statut pré-industriel. L'économie de consommation / service devient donc réalité. En conséquence, nous pouvons référer aux temps et aux événements non pas comme A.D. ou B.C., mais comme A.P.I. / E.P.I. (Amérique Pré-Industrielle; Europe Post-Industrielle).

Notre analyste note en outre, « Le professeur Jerry Meyers de l'université du Michigan parle « d'une dénationalisation » de l'industrie de l'auto il y a presque une décennie. Il n'était pas tout à fait sûr de la chronologie, mais c'est une vérité à énoncé, elle nous atteint maintenant. Et à moins que, des stratégies « d'anti-dénationalisation » ne soient mises en place immédiatement (dans le cadre de la politique de protection de la base industrielle) cela deviendra une réalité incontournable. Une réalité induite par un changement de paradigme aux impacts inimaginables ».

Certains concluraient correctement que la psyché industrielle collective sera défiée, bouleversée et remodelée d'une manière non observée depuis que le jet à réaction, Me-262s 540 m/h a déchiré les cieux de l'Europe et rallié les formations de bombardiers en 1945. En un instant, tous les intéressés reconnurent que le l'avion à moteur / propulseur à piston était condamné comme composant principale des flottes militaires et commerciales.

Soucis fédéraux et échos de la nationalisation

Il y a ceux dans l'industrie et le gouvernement qui réalisent qu'un tel scénario représente un résultat inévitable à moins de mise en place de réactions, et peuvent recommander une gamme

above scenario represents an unavoidable outcome should countering moves not be crafted and implemented, may recommend a full range of responses. These would include a nationalization of Ford -- at present the most vulnerable component of the US and European industrial base -- immediate implementation of Ryan-Hunter and military.

There is, of course, historical precedent for the latter as was the case with Japan in 1937. As noted in a June 24, 2004 commentary of Prof. Thomas P.M. Barnett, formerly of the Naval War College, quoting Dr. Sheila Ronis of Walsh College in Troy, Michigan: " Global war begins with economic crises such as the major Problems in Japan, the overheating of the China economy due to its insatiable, and now unstoppable appetite for raw material, and the continued instability in the Middle-East, compounded by the uncertainties of Iraqi War outcome. We are right now contending with macro-economic trends that are outstripping and outpacing any efforts to keep them in check. Crises not dissimilar to these in the 1930s directly led to World War II. Very similar and very dangerous. [Dr. W. Edwards] Deming once told me that Japan went to war because they thought their population was about to starve. Their backs were to the wall, and they felt they had no choice but to pursue this course in view of then existent US economic policies.

"War is often the inevitable aftermath of negative economic forces on nations, and we have to be mindful of the difficulties facing multiple nations simultaneously, now, as then..."

What is clear is the need to view the prevailing state of affairs, be they Ghosn/Kerkorian overtures designed to capture GM and/or Ford, or the prospect of a regional war becoming a global one, from a holistic, systemic standpoint. Indeed, it is the only human means by which viable solutions will emerge.

###

Next Week: An analysis of a new currency, not the Euro, the "Auto"...

Copyright 2006. Fair use by qualified media organizations, academia and government is hereby authorized with appropriate acknowledgement. The Publishers of
eMOTION! REPORTS.com

complète de réponses. Celles-ci incluraient une nationalisation de Ford -- actuellement l'élément le plus vulnérable des É.-U. et de la base industrielle européenne -- exécution immédiate de Ryan-Hunter et des militaires.

Il y a évidemment un précédent historique pour ce dernier, comme cela était le cas pour le Japon en 1937. Comme l'a fait remarquer dans un commentaire du 24 juin 2004 le prof. Thomas P.M. Barnett, autrefois de l'Université navale de guerre, citant le Dr. Sheila Ronis de l'Université de Walsh à Troie, Michigan : « La guerre globale commence par des crises économiques telles que les problèmes majeurs au Japon, la surchauffe de l'économie de la Chine due à son appétit insatiable et maintenant non arrêtable pour la matière première, et à l'instabilité continue au Moyen-Orient, combinés aux incertitudes du dénouement de la guerre en Irak. En ce moment nous faisons face aux tendances macro-économiques qui surpassent et dépassent tous les efforts pour les maintenir sous contrôle. Des crises non différentes à ces dernières dans les années 30 ont directement mené à la deuxième guerre mondiale. Très semblables et très risquées ». [Dr. W. Edwards] Deming m'a un jour mentionné que les Japonais sont allés en guerre parce qu'ils ont cru que leur population était sur le point de mourir de faim. Ils avaient le dos au mur, et ils ont jugé qu'ils n'avaient aucun autre choix en raison des politiques économiques alors existantes aux É.-U..

La « guerre est souvent le résultat inévitable des forces économiques négatives sur des nations, et nous devons être conscients des difficultés affrontées simultanément par de multiples nations, maintenant, comme par le passé... »

Ce qui est clair, c'est la nécessité de regarder l'état de la situation qui prévaut, que ce soit celles des démarches de Ghosn/Kerkorian conçues pour une main mise sur GM et / ou Ford, ou la perspective d'une guerre régionale devenant globale, d'un point de vue holistique et systémique. En effet, c'est le seul moyen par lequel les solutions viables émergeront pour l'humanité.

###

La semaine prochaine : Analyse d'une nouvelle devise, pas l'euro, mais l'« auto »...

Launched in 2001, *eMOTION! REPORTS.com* continues to function as a source and resource to professionals within the academic, media, corporate and government sectors. It has also created an environment wherein white papers and other scholarly works – such as “Crisis on Asimov: A Vision of 2085”, “Quantum Parallel: The Saint-Hilaire Quasiturbine As The Basis For A Simultaneous Shift in Vehicle Propulsion Systems”, “Super-Globalism: Strategies For Maintaining A Robust Industrial Base Through Technological, Policy and Process Improvement”, “Renault/Ford?” and “Hyperintelligence: Toyota, CIA, NSA, KGB, Mossad and... Sun Tzu” – can be presented to a broadened, yet still defined, audience. The site utilizes a dedicated server provided and managed through Seneca Communications (www.senecom.net) a firm currently producing advanced Voice-over IP (VoIP) communications both here and abroad.

Myron D. Stokes, Publisher
John T. Chuhuran, Associate Publisher
Matt Siporin, Web Editor



eMOTION!

REPORTS.com

*Automotive/Aerospace Industries Systemic
Intelligence*
www.emotionreports.com

Media Advisory:

July 3, 2006

Kerkorian and Renault-Nissan Overtures to GM Have Overtones of Hostile Takeover; Success Would Represent Clear Threat to Industrio-Economic and National Security

“Having GM under the control of non-U.S. firms is not the answer. Why? Because many foreign entities buy U.S. assets not to use them, but to dismantle them.”—National Security Strategist

Copyright 2006. L'utilisation pertinente par des organismes qualifiés du milieu universitaire, gouvernementale et des médias est autorisée avec mention de la source.

Les éditeurs de *eMOTION! REPORTS.com*

Lancé en 2001, *eMOTION! REPORTS.com* continue d'être une source et ressource pour les professionnels des secteurs universitaires, des médias, du corporatif et des gouvernements. On a également créé un environnement où les livres blancs et autres travaux savants - tel que “Crisis sur Asimov : Une vision de 2085”, “Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée dans les systèmes de propulsion des véhicules”, “Superbe-Mondialisme : Stratégies pour maintenir une base industrielle robuste via l'amélioration technologique, politique et des processus”, “Renault/Ford ?” et “Hyperintelligence : Toyota, la CIA, le NSA, le KGB, le Mossad et...Sun Tzu” – peuvent être présentés à une audience élargie, pourtant toujours ciblée. Le site utilise un serveur dédié et géré via les Communications Seneca (www.senecom.net) une firme produisant des Voice-over IP (VoIP) avancées autant au É.-U. qu'à l'étranger.

Myron D. Stokes, éditeur
John T. Chuhuran, éditeur associé
Siporin Matt, éditeur Web



eMOTION!

REPORTS.com

*Automotive/Aerospace Industries Systemic
Intelligence*
www.emotionreports.com

Avis aux Médias:

3 juillet 2006

Les démarches de Kerkorian et Renault-Nissan envers GM ont des traits d'OPA sauvage ; Le succès de la main mise représenterait une menace claire à la sécurité Industrielle-Économique et nationale

“Avoir GM sous le contrôle de sociétés hors des É.-U. n'est pas la

Dr. Sheila Ronis



GM Chairman Rick Wagoner Photo: GM

Good Morning:

Just over a year ago, we presented in English and Francais the analysis “*National Security, Economic/Industrial Base Ramifications of Possible Renault-Nissan/Ford and GM/Toyota Meldings. Unless Action Taken Immediately, U.S. May Lose Control of its Manufacturing Base, Joining Great Britain*” with a sense of urgency.

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/R11.pdf>
[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508\[2\].pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508[2].pdf)

In light of announcements from the Kirk Kerkorian camp on Friday, June 30th (calculated to hit on the eve of the July 4th weekend/week, thus minimizing analytical opportunities and public exposure) our assessment of matters is simple: Not much has changed, other than a shifting of targets. Same players, same strategy, same potentially negative – with profundity – impact on the country’s industrio-economic stability.

Key phrases to remember in the 2005 analysis were: 1. “Our hope is that making these discussions visible may shape a

solution. Pourquoi ? Parce que beaucoup d'entités étrangères achètent des compagnies aux É.-U. non pas pour les développer, mais pour les démanteler.”

La stratégie en sécurité nationale, Dr. Sheila Ronis



Président Rick Wagoner de GM Photo : GM

Bonjour :

Il y a environ un an, nous avons présenté en anglais et en français l'analyse « *Sécurité nationale, ramifications de la base économique / industrielle par de possibles fusions Renault-Nissan / Ford et GM / Toyota. À moins d'une intervention immédiate, les E.-U. peuvent perdre le contrôle de leur base de fabrication, rejoignant ainsi la Grande-Bretagne* » avec un sentiment d'urgence.

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/R11.pdf>
[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508\[2\].pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508[2].pdf)

À la lumière des annonces du camp de Kirk Kerkorian le vendredi 30 juin 2006 (date choisie pour coïncider avec la veille de la fin de semaine du 4 juillet aux É.-U., réduisant ainsi les occasions d’analyses et d’exposition publique) notre évaluation en la matière est simple: Peu de choses ont changé, autre qu'un décalage de cibles. Les mêmes joueurs, la même stratégie, le même impact potentiellement négatif – en profondeur - sur la stabilité industrielle-économique des É.-U..

Les principaux énoncés à se remémorer dans l'analyse 2005 étaient : 1. “Notre espoir de rendre ces discussions publiques afin de

different outcome.” 2. “We are hopeful that all parties understand that so much foreign investment in the U.S. will be under the watchful eye of Congress. Specifically, CFIUS (Committee on Foreign Investment in The United States).” 3. “When the last British-owned car manufacturing company, MG Rover (Lotus and Morgan being trade intensive, not manufacturing, shops) turned out the lights this month for what was left of the company after acquisition of its technological and intellectual resources to the Chinese, the country took a step back in time. Despite efforts by the Iranians to take control and continue production in Britain, China’s ownership of the IPR (Intellectual Property Rights) for key product caused them to end negotiations. As of right now, and for all intent and purposes, England has no true manufacturing base.” 4. “General Motors and Ford are far too important to economic and national security to allow their fates to be determined in Paris, Tokyo, Beijing, Las Vegas or the financial district of New York.”

Fast forward to June 30th, 2006. Having failed in his attempt to gain control of Ford Motor Company – at least to the extent he hoped beginning with Ford of Europe – thanks to the as yet unassailable power of the Ford family’s Class B super-weighted shares and an apparent souring of the otherwise receptive attitude towards him by the Fords, Ghosn was forced to shift his attention to GM. In his mind, it represented a softer target, that is to say, no family ownership to contend with.

The Orchestration of Artificial Urgency

The almost unreasonable demands upon

provoquer des résultats différents.” 2. “Nous espérons que toutes les parties comprennent que de tels investissements étrangers aux É.-U. attireront l’attention du Congrès. Spécifiquement le CFIUS (Committee on Foreign Investment in The United States)”. 3. « Quand la dernière compagnie de fabrication de voitures britanniques, MG Rover (Lotus et Morgan étant orientées commercial, et non sur la fabrication) ont éteint leurs lumières ce mois-ci pour ce qui restait de la compagnie après l’acquisition de ses ressources technologiques et intellectuelles par les Chinois, le pays a reculé dans le temps. En dépit des efforts iraniens de prendre le contrôle et de continuer la production en Grande-Bretagne, la propriété chinoise de l’IPR (droits de propriété intellectuelle) sur les produits clés a forcé la fin des négociations. En ce moment, à toute fin utile, l’Angleterre n’a aucune véritable base de fabrication ». 4. « General Motors et Ford sont trop importants pour la sécurité économique et nationale pour laisser leurs destins déterminés par Paris, Tokyo, Pékin, Las Vegas, ou le quartier financier de New York ».

Revenons avant le 30 juin, 2006. Après avoir échoué dans sa tentative de prendre le contrôle de Ford Motor Company – du moins en débutant par Ford Europe – grâce à la prépondérance jusqu’ici inattaquable des importantes actions classe B de la famille Ford et un apparent refroidissement dans l’attitude autrement réceptive envers lui des Fords, Ghosn a été forcé de tourner son attention vers GM. Dans son esprit, cela représentait une cible plus facile, c’est-à-dire, sans propriété familiale à satisfaire.

L’orchestration d’une urgence artificielle

Les demandes presque déraisonnables sur GM (ainsi que sur Ford) par les analystes de

GM (Ford as well) by Wall Street analysts within key investment banking, credit rating and media entities to meet their fiduciary responsibility to shareholders by either declaring bankruptcy, move 10s of thousands of jobs offshore, get acquired, or face continued downgrading of market valuation, was intended to create an atmosphere of inevitability that Wagoner and company would succumb to subsequent “surprise” suggestions by Kerkorian and crew.

Make no mistake, Ghosn was in on the gag, as it were, and had in fact been in discussions with Kerkorian (Ghosn had been in Dearborn twice between January and May of 2005 for Ford negotiations, and another visit within a 4 week timeframe subsequent) of varying depths for months prior to this past Friday’s events. The proposed interaction between Tracinda and Renault-Nissan with GM as the target for acquisition took on urgency as Ghosn came under fire as a direct result of steadily decreasing U.S. market performance on the part of Renault-Nissan.

Ghosn himself was in danger of removal and their “response” to the “invitation” by Kerkorian to participate was a move of self-preservation if not desperation.

What should be transparent is that the moves by Kerkorian in league with Ghosn’s Renault-Nissan is nothing less than a hostile takeover –albeit non-traditional – of a core component of the U.S. industrial base by an offshore entity, aided and abetted by a homegrown “fifth column”; i.e., Tracinda and elements of Wall Street.

The strategy agreed to by Ghosn and Kerkorian entails the conjoining of Tracinda’s 9.9% stake in GM, plus a minimum 25% -- not 20% -- and maximum

Wall Street dans les investissements bancaires, le doute de solvabilité et les propos des médias pour rencontrer leur responsabilité fiduciaire aux actionnaires, soit en déclarant la faillite, en déplaçant des dizaines de milliers d’emplois outremer, en étant acquis ou en affrontant une dégradation continue de l’évaluation du marché, étaient dirigés afin de créer une atmosphère d’inévitabilité pour que Wagoner et compagnie succombe aux offres subséquentes « surprises » de Kerkorian et de son équipe.

Ne vous y trompez pas, Ghosn était dans le coup, et en fait avait été en discussion avec Kerkorian (Ghosn avait été à Dearborn deux fois entre janvier et mai 2005 pour des négociations avec Ford, et une autre visite dans les 4 semaines suivantes) sur différentes natures pendant les mois qui ont précédé ces événements du Vendredi. L’interaction proposée entre Tracinda et Renault-Nissan avec cible l’acquisition de GM devint urgente alors que Ghosn se faisait directement attaquer pour la forte diminution de performance Renault-Nissan sur le marché américain.

Ghosn était lui-même en péril d’être démis et leur “réponse” à “l’invitation” de Kerkorian à participer était un acte de désespoir, sinon d’instinct de conservation.

Ce qui devrait être clair, c’est que les tentatives de Kerkorian dans la ligné Renault-Nissan de Ghosn n’est rien moins qu’une – non traditionnelle – main mise sauvage d’un composant du noyau de la base industrielle É.-U. par une entité outremer, facilitée et encouragée de l’intérieur par « une cinquième colonne »; i.e., Tracinda et des éléments de Wall Street.

La stratégie convenue par Ghosn et Kerkorian nécessite d’unir les 9.9 %

30% minority stake in GM. The hope is that the GM board, already feeling pressure from the company's banks and individual shareholders will agree to the 30% stake Renault-Nissan will ask to acquire, and when combined with Kerkorian's 9.9, results in a 39.9% stake in GM.

This not the strategy of those merely securing a stake in a viable target, but of an outright capture. Notably, the plan will work at 25% or 20%.

GM Under Attack

It is safe to say the outright attacks on the character of GM, not the least of which was that promulgated by the New York Times Tom Friedman (who by the way is possessed of the intellectual capacity to know better) can be characterized as a "softening of the beach head" in preparation for "invasion" by the triumvirate of Kerkorian, Ghosn and various elements of the financial sector.

The more ominous aspects of this proposed takeover have already been articulated by National Security Analyst Dr. Sheila Ronis, whose work as lead investigator for a Congressional investigation into the erosion of the U.S. industrial base chaired by Illinois Congressman Don Manzullo is now complete (a copy of the report is available) noted last year that "Should Renault and Toyota gain control of Ford and GM, it is doubtful that the bulk of manufacturing would remain here, manufacturing historically crucial to the base. There is much truth to the contention 'As goes GM and Ford, so goes the economy.'

"In addition to the irrecoverable damage to

d'actions de Tracinda dans GM, plus un 25 % minimum -- non 20 % -- et un maximum des 30 % d'actions minoritaires de GM. En espérant que le conseil de GM, sentant déjà la pression des banques de la compagnie et de différents actionnaires individuels serait d'accord pour céder à Renault-Nissan les 30 % qu'il demanderait d'acquérir, et lorsque ajouté au 9 % de Kerkorian, résulterait en 39.9 % des parts de GM.

Ce n'est pas la stratégie de ceux qui se fixent un simple objectif sur une cible viable, mais une pure main mise. Notamment, le plan fonctionnerait à 25 % ou à 20 %.

GM sous attaque

Il est certain que les attaques directs sur le caractère de GM, dont non le moindre a été publié par le journaliste du New York Times Tom Friedman (qui d'ailleurs a la capacité intellectuelle d'être mieux informé) peut être caractérisé comme un « ramollissement du cerveau » en préparation pour « l'invasion » par le triumvirat Kerkorian, Ghosn et divers éléments du secteur financier.

Les aspects les plus sinistres de cette éventuelle main mise ont déjà été articulés par l'analyste en Sécurité Nationale Dr. Sheila Ronis, dont le travail comme investigateur en chef sur une recherche pour le compte du congrès sur l'érosion de la base industrielle des É.-U. présidée par le congressiste Don Manzullo de l'Illinois est maintenant complétée (une copie du rapport est disponible) a noté l'année dernière que "Si Renault et Toyota prennent le contrôle de Ford et de GM, il est douteux que la majeure partie de la fabrication demeurerait aux É.-U., fabrication historiquement cruciale à la base économique. Il y a beaucoup de vérité dans l'expression « ainsi va GM et Ford, ainsi va l'économie ».

the supplier infrastructure, the removal of intellectual properties activities such as design and engineering would quickly follow. In short, this country loses its capacity and capability to produce anything; an untenable situation for those charged with national security.”

The Detroit News’ Dan Howes echoed this concern in his July 1 analysis: “Whether GM, stung by its global forays, and Renault-Nissan, evidently hungry for another audacious play, place new bets is still to be determined. But given the track record of these deals, it’s hard to see how any of it would be good for Detroit or the American industrial independence – unless the French and the Japanese let the Americans take the lead.

“Right. Or shall we say, non?”

Former American Motors Chairman and current U of M Professor Gerald Meyers evidently sees immediate removal of the American executive suite should this play reach the end zone: “Carlos Ghosn has a reputation of being a very strong CEO. I can’t imagine him taking a back seat to Rick Wagoner.”

Although we completely disagree with Prof. Meyers’ assertions in support of a sustainable service/consumption –oriented economy; i.e., no manufacturing capacity of significance needed, we nevertheless agree with him on the above, as evidenced in last year’s analysis.

Ghosn’s absolute rejection of a power sharing position with Bill and Edsel Ford is precisely what killed the Renault/Ford conjoining – at least for now.

« En plus des dommages irréparables à l’infrastructure de fourniture, la suppression des activités de propriétés intellectuelles telles que la conception et la technologie adviendrait rapidement. En bref, ce pays perd ses capacités et possibilités de produire n’importe quoi; une réalité insoutenable pour les responsables de la sécurité nationale ».

Dan Howes du Detroit News a fait écho de cette préoccupation dans son analyse du 1er juillet : « Que GM, soit piqué par les incursions globales, et Renault-Nissan, évidemment affamé d’un autre jeu audacieux, la place pour de nouveaux paris est encore ouverte ». Mais étant donné l’histoire de ces ententes, il est difficile de concevoir comment cela serait profitable pour Detroit ou pour l’indépendance de l’industrie américaine – à moins que les français et les japonais ne laissent les Américains prendre la tête.

« Consentir. Ou devons-nous dire, non ? »

L’ancien président d’Américan Motors et maintenant professeur à U de M, Gerald Meyers voit évidemment le retrait immédiat de la suite exécutive américaine si la transaction atteint son but: « Carlos Ghosn a la réputation d’être un Président très fort. Je ne peux l’imaginer se contenter de la banquette derrière Rick Wagoner ».

Bien que nous soyons en complet désaccord avec les énoncés du prof. Meyers – soutenant une économie orientée service / consommation; i.e., aucune capacité de production d’importance n’est nécessaire, nous sommes néanmoins d’accord avec lui sur ce qui précède, tel que démontré dans l’analyse de l’année dernière.

Le rejet absolu par Ghosn d’un partage de pouvoir avec Bill et Edsel Ford est

The conclusion of matters in current contention is however forthright: The Kerkorian/Ghosn overtures to GM represent an outright takeover attempt by a foreign entity, and that is a completely unacceptable state of affairs.

As was quoted in the previous analysis, “Average Americans are still not cognizant that a state of economic war exists between the U.S., Europe and Asia. Sun Tzu’s contention that ‘economic war is always waged first’ could not be more correct, especially in a world wherein predatory economic strategies can be deployed with astonishing speed. The assumption, however, that picking off the United States through the dismantling of its core industrial components is helpful to their cause couldn’t be more wrong. This means that the number one customer for goods produced around the world, especially Europe and Asia, goes away. Perhaps not immediately, but the profoundly negative impact would not be long in coming. And considering the inextricable linkages between global economies, the whole world, really, goes into recession, if not depression.”

GM, Boeing Economic Impact



Boeing

Boeing C17 Globemaster III Image:

In a recent conversation, Dr. Ronis viewed the circumstances surrounding the future of GM, Ford and Boeing’s superlative C-17 Globemaster military airlifter, as analogous.

“It was not until Congress realized the

précisément ce qui a fait échouer la fusion Renault/Ford – du moins pour le moment.

La conclusion dominante dans cette controverse courante est cependant claire: Les démarches de Kerkorian/Ghosn envers GM représentent une tentative de pure main mise par une entité étrangère, et c'est un dénouement d'affaires tout à fait inacceptable.

Comme cité dans l'analyse précédente, « Les Américains moyens ne sont pas toujours conscients qu'un état de guerre économique existe entre les É.-U., l'Europe et l'Asie. L'énoncé controversé de Sun Tzu à l'effet que « la guerre économique précède toujours » ne pourrait pas être plus pertinent, particulièrement dans un monde où des stratégies économiques prédatrices peuvent être déployées à une vitesse étonnante. Cependant, la prétention que l'affaiblissement des États-Unis par le démantèlement de son noyau industriels soit utile à leur cause pourrait être moins vrai. Cela signifie que le client numéro un pour les marchandises produites de par le monde, particulièrement en Europe et en Asie, disparaît. Peut-être pas immédiatement, mais l'impact profondément négatif ne serait pas long à venir. Et vu les inextricables liens entre les économies globales, le monde entier, sans en douter, entre dans la récession, sinon la

inseparable, if not symbiotic connectivity's between preservation of the C-17 and the defense industrial base (of which GM and Ford are undeniable components) as represented by 702 suppliers in 42 states and billions in economic impact, did they take immediate and laudable action.

“One must consider GM and Ford as being much, much larger C-17 programs with massive industrio-economic footprints whose demise or severe contraction in operational scope would bankrupt the country. Thus, the concern would no longer be the offshoring of jobs, but no less than the co-opting of national security.

In forthcoming testimony before the U.S./China Economic and Security Review Commission later this month in Dearborn, Ronis will discuss many of these issues inclusive of the state of the base.

“The Country must understand the systems nature of the erosion of the U.S. military industrial base and its largest sister the overall industrial base, because they are not separable. The continued vitality of both is critical to our ability to remain a Super-Power. Conversely, GM, Ford, Delphi, Northrop-Grumman, Boeing and Lockheed-Martin share the bottom of the industrial base.

Ronis further notes that “Having GM under the control of non-U.S. firms is not the answer. Why? Because many foreign entities buy U.S. assets not to use them, but to dismantle them.”

dépression ».

GM, Boeing Economic Impact



Boeing C17 Globemaster III Image:

Boeing

Dans une conversation récente, Dr. Ronis a exploré l'environnement entourant le futur du gigantesque airlifter militaire C-17 Globemaster de GM, Ford et Boeing, comme analogues.

« Il a fallu que le congrès réalise l'inséparable, sinon la symbiose de connectivité entre la conservation du C-17 et la base industrielle de la défense (dont GM et Ford sont les composants indéniables) représenté par 702 fournisseurs dans 42 états et des milliards d'impact économique, pour qu'il prenne une mesure immédiate et louable ».

« On doit considérer GM et le Ford comme beaucoup, beaucoup plus que l'ambitieux programme C-17, avec une gigantesque emprise industrielle et économique dont la cession ou l'importante réduction dans la portée opérationnelle pourrait mettre le pays en faillite. Ainsi, le souci ne serait plus le déplacement outre mer des emplois, mais rien de moins que le choix de la sécurité nationale ».

Dans son prochain témoignage devant l'U.S. / China Economic and Security Review Commission plus tard ce mois ci à Dearborn, Ronis abordera plusieurs de ces questions relatives à l'état de la base.

« Le pays doit comprendre la nature du système d'érosion de la base industrielle

Business As Usual

Last year, we expressed a belief that Kirk Kerkorian was becoming more cognizant of the economic devastation that would result from a “sliced and diced” GM. As of right now, we seriously doubt that age and experience has wrought a change in business operating procedure.

Should this proposed capture of GM go forward, the immediate result would be exactly that which transpired in the aftermath of the so-called “merger of equals” between Daimler-Benz and Chrysler. That is to say, thousands of irreplaceable core manufacturing jobs being consigned to the realm of anti-matter.

GM’s board and Rick Wagoner now find themselves at a pivotal point in history wherein their decisions can either initiate a much needed reversal in the course of industrial base erosion or accelerate it to a state of irreversibility. Were the latter to occur, the country will find itself daily moving away from sustainable economic growth and viability to a state more traditionally described as third world. Indeed, a state meeting the latter criteria described by Dr. Thomas P.M. Barnett’s “core” and “gap” scenarios in his New York Times best seller “The Pentagon’s New Map: War and Peace in the 21st Century.”

They must act, and act now, for the good of the country... or Congress will set new rules that no one wants.

##

militaire des É.-U. et de sa plus grande sœur, la base industrielle globale, parce qu'elles ne sont pas séparables. La vitalité continue des deux est critique à notre capacité de demeurer une Super-Puissance. Réciproquement, GM, Ford, Delphes, Northrop-Grumman, Boeing et Lockheed Martin se partagent le reste de la base industrielle ».

Ronis note de plus « qu’avoir GM sous la contrôle de sociétés non américaines n'est pas la solution. Pourquoi? Parce que beaucoup d'entités étrangères achètent des compagnies américaines non pas pour les développer, mais pour les démanteler ».

En affaires comme d'habitude

L'année dernière, nous avons exprimé la conviction que Kirk Kerkorian devenait plus conscient de la dévastation économique qui résulterait d'une « découpe et du démantèlement de GM ». En ce moment, nous doutons sérieusement que la maturité et l'expérience de travail puisse amener un changement au mode d'opération des affaires.

Si cette main mise proposée de GM va de l'avant, le résultat immédiat sera exactement le même que celui qui a transpiré au lendemain de la prétendue fusion de « égal à égal » entre Daimler-Benz et Chrysler. C'est-à-dire, des milliers d'emplois irremplaçables du noyau de fabrication consignés au royaume de l'anti-matière.

Le conseil d'administration de GM et Rick Wagoner se trouvent maintenant à un point tournant dans l'histoire où leurs décisions peuvent ou bien lancer une inversion vraiment nécessaire de l'érosion de base industrielle ou l'accélérer vers un état irréversible. Si cette dernière situation se

*Report compiled by eMOTION!
REPORTS.com staff and its consultants.
Fair use is hereby authorized for media,
academic, government and corporate entities
for research and reportage purposes with
appropriate acknowledgement.*

Copyright 2006, All Rights Reserved

*eMOTION! REPORTS.com
(www.emotionreports.com) is an automotive/aerospace
industries research and analysis site that targets
professionals within the academic, media, corporate
and government sectors. It has also created an
environment wherein white papers and other scholarly
research can be presented to a broadened, yet still very
defined, audience, inclusive of the recently presented
'QuantumParallel: The Saint-Hilaire Quasiturbine as
The Basis For a Simultaneous Paradigm Shift in
Vehicle Propulsion Technology" and "Crisis On
Asimov: A Vision of 2085". The site utilizes a dedicated
server maintained by Seneca Communications
(www.senecacom.net) a full-service
Telecommunications Provider specializing in advanced
VoIP solutions both here and abroad.*

*Publisher : Myron D. Stokes; Associate Publisher:
John T. Chuhran; Web Editor: Matt Siporin*

**eMOTION! REPORTS.com Related
Analyses:**

**The Japanese Exodus: Japan Firms
Quietly Leaving China; GM Facilities At
Risk**

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Japan_Exodus_English12505.pdf

**U.S. Business and Industry Council: An
Organization Worth Joining; State of
GM, Ford and Suppliers Confirms
Economic War A Palpable, Pervasive,
Reality**

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/USBIC_ER_Analysis_42906.pdf

Boeing Going?

http://www.emotionreports.com/briefing_room/boeinggone.html

Aerospace Giant In Fight of Its Life

http://www.emotionreports.com/Sonic_Cruiser/sonic_cruiser.htm

Lessons From Toyota: A Global Grand

produisait, le pays s'éloignerait de jour en jour de l'autonomie économique et de la viabilité vers un état plus traditionnellement décrit en tant que tiers monde. En effet, un état rencontrant dorénavant les critères décrits par le Dr. Thomas P.M. Barnett comme les scénarios du « noyau » et de la « brèche » dans son livre à succès au New York Times: « La Nouvelle Carte du Pentagone: Guerre et Paix au 21^{ème} Siècle ».

Ils doivent agir, et agir maintenant, pour le bien du pays... ou le Congrès imposera de nouvelles règles dont personne ne veut.

###

**Rapport préparé par le personnel et les consultants de eMOTION! REPORTS.com
L'utilisation pertinente par des organismes qualifiés du milieu universitaire, gouvernemental et des medias est autorisée avec la mention de la source.**

Copyright 2006, tous droits réservés

eMOTION! REPORTS.com (www.emotionreports.com) est un site de recherche et d'analyse des industries automobiles/aérospatiales qui cible les professionnels des secteurs universitaires, des médias, du corporatif et des gouvernements. On a également créé un environnement où les livres blancs et autres travaux savants peuvent être présentés à une audience élargie, pourtant toujours ciblée, incluant le récent "Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée dans les systèmes de propulsion des véhicules", et "Crise sur Asimov : Une vision de 2085", "Le site utilise un serveur dédié et géré par les Communications Seneca (www.senecacom.net) une firme de télécommunications spécialisée dans les Voice-over IP (VoIP) avancées autant aux É.-U. qu'à l'étranger.

Myron D. Stokes, éditeur; John T. Chuhran, éditeur associé; Siporin Matt, éditeur Web

**eMOTION! REPORTS.com Analyses
complémentaires:**

**The Japanese Exodus: Japan Firms
Quietly Leaving China; GM Facilities At**

Strategy For Boeing

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/LESSONS_FROM_TOYOTA_BOEING.pdf

Super-Globalism: Strategies For Maintaining A Robust Industrial Base Through

Technological, Policy and Process Improvement

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Super4f11.pdf>

The Stonecipher Departure

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Stonecipher_Departure3905.pdf

Military Transformation Through Analytical Process: The Inter-University Seminar on Armed Forces and Society - - An Interdisciplinary Approach

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/sius1.pdf>

Book Review: The Core and The Gap: A Review of Thomas Barnett's The Pentagon's New Map: War and Peace in The Twenty-First Century

[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04\(2\).pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04(2).pdf)

Crisis on Asimov: A Vision of 2085

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf>

Boeing Supersonic Transport Program 1962-71

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/boeing.pdf>



Curriculum Vitae, Sheila R. Ronis, Ph.D

Consultant, eMOTION!
REPORTS.com

Risk

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Japan_Exodus_English12505.pdf

U.S. Business and Industry Council: An Organization Worth Joining; State of GM, Ford and Suppliers Confirms Economic War A Palpable, Pervasive, Reality

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/USBIC_ER_Analysis_42906.pdf

Boeing Going?

http://www.emotionreports.com/briefing_room/boeinggone.html

Aerospace Giant In Fight of Its Life

http://www.emotionreports.com/Sonic_Cruiser/sonic_cruiser.htm

Lessons From Toyota: A Global Grand Strategy For Boeing

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/LESSONS_FROM_TOYOTA_BOEING.pdf

Super-Globalism: Strategies For Maintaining A Robust Industrial Base Through

Technological, Policy and Process Improvement

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Super4f11.pdf>

The Stonecipher Departure

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Stonecipher_Departure3905.pdf

Military Transformation Through Analytical Process: The Inter-University Seminar on Armed Forces and Society -- An Interdisciplinary Approach

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/sius1.pdf>

Book Review: The Core and The Gap: A Review of Thomas Barnett's The Pentagon's New Map: War and Peace in The Twenty-First Century

[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04\(2\).pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04(2).pdf)

Crisis on Asimov: A Vision of 2085

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf>

Boeing Supersonic Transport Program 1962-71

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/boeing.pdf>





Dr. Sheila R. Ronis is President of The University Group, Inc., a management consulting firm, and think tank specializing in strategic management, visioning, national security and public policy. She is also Director of the MBA/MSM Program at Walsh College. She previously taught “Strategic Management and Business Policy”, “Managing the Global Firm” and “Issues of Globalization” in the MBA programs at the University of Detroit Mercy and Oakland University. She is very involved with the Industrial College of the Armed Forces (ICAF) at the National Defense University in Washington, D.C. and participates in their annual National Security Strategy Exercise. In June, 2005, she chaired at ICAF the Army’s Eisenhower National Security Series Event, “The State of the U.S. Industrial Base: National Security Implications in a World of Globalization.” Her B.S. is in Physics and Mathematics. Her M.A. and Ph.D. are in Organizational Behavior and General Social Systems Theory from The Ohio State University.

Dr. Ronis founded and directed the Institute for Business and Community Services at The University of Detroit to assist the U.S. automobile industry in becoming globally competitive by bringing systems and strategic management principles to the industry.

Joining the University of Detroit from Ameritech Publishing, Inc., where she was a

Curriculum Vitae, Sheila R. Ronis, Ph.D

Consultant, eMOTION!
REPORTS.com



Dr. Sheila R. Ronis est présidente d'University Group, Inc., une société de conseil en gestion, et réservoir de réflexion se spécialisant dans la gestion stratégique, la perspective, la sécurité nationale et les politiques publiques. Elle est aussi directrice des programmes de MBA/MSN à l'université de Walsh. Elle a précédemment enseigné « les stratégies de gestion et la politique commerciale », « Direction de Firme globale » et les « aboutissants de la globalisation » dans les programmes du MBA aux Université Mercy de Detroit et d'Oakland. Elle est très impliquée à l'Université Industrielle des forces armées (ICAF,) à l'Université de la Défense Nationale à Washington, D.C. et participe à leur exercice annuel de stratégie en sécurité nationale. En juin 2005, elle a présidé à ICAF dans le cadre de la série d'évènements de sécurité nationale de l'armée Eisenhower, « L'état de la base industrielle É.-U. : implications de la sécurité nationale dans un monde de globalisation ». Son B.S. est en physique et mathématique. Ses M.A. et Ph.D. sont en comportement organisationnel et en théorie des systèmes sociaux généraux de l'Université d'état d'Ohio.

Strategic Planner, she worked at AT&T and Michigan Bell before that, helping the corporation during its divestiture years. Prior to her Bell System tenure, Dr. Ronis directed a national energy program for the U.S. Energy Research and Development Administration (ERDA - now the Department of Energy), in Oak Ridge, Tennessee and Washington, D.C. While an administrative associate at The Ohio State University, she chaired the Legislative Affairs Committee, acting as the legislative liaison between the University Senate, the Ohio General Assembly, the Governor's Office and the Ohio Board of Regents. Dr. Ronis began her career working at North American Rockwell in Columbus, Ohio.

Dr. Ronis has worked with many organizations; public, private, large, small, profit and nonprofit. These include: General Motors Corporation, Ford Motor Company, the Department of Defense, the Department of Energy, the Federal Laboratory Consortium For Technology Transfer, U.S. Institute of Peace, USAID, Ameritech, USCAR, the Interstate Commerce Commission, the Institute for National Strategic Studies at the National Defense University, the National Science Foundation, and The State Council of The People's Republic of China.

Dr. Ronis began working with the U.S. automotive industry in 1985. This included Ford Motor corporation Company as well as several automotive suppliers. In 1988, she worked with the Cadillac organization at General Motors to fix the Allanté two years after start of production. She then became involved in the Cadillac 2000

Dr. Ronis a fondé et dirigé l'Institut pour des services d'affaires et de Communauté à l'Université de Detroit pour aider l'industrie américaine de l'automobile à devenir globalement concurrentielle, en offrant des systèmes et des principes de gestion stratégiques à l'industrie.

En joignant l'Université de Detroit depuis l'Ameritech Publishing, Inc., où elle était une planificatrice stratégique, elle a travaillé chez AT&T et Michigan Bell avant cela, aidant la société pendant ses années de désinvestissement. Avant d'occuper ses fonctions chez Bell System, Dr. Ronis a dirigé un programme national d'énergie pour l'Administration de recherche et de développement en matière d'énergie (ERDA - maintenant le ministère de l'énergie des É.-U.), à Oak ridge , Tennessee et Washington, D.C. Lorsque associée administrative à l'Université d'État de l'Ohio, elle a présidé le Comité législatif d'affaires, agissant en tant qu'officier de liaison législative entre le sénat d'Université, l'Assemblée générale de l'Ohio, l'Office du gouverneur et le Conseil des régents de l'Ohio. Dr. Ronis a commencé sa carrière chez North American Rockwell à Columbus, Ohio.

Dr. Ronis a travaillé avec beaucoup d'organismes; public, privé, grand, petit, lucratif et sans but lucratif. Ceux-ci incluent: La Corporation General Motors, Ford Motor Company, le département de la défense, le ministère de l'énergie, le consortium fédéral de laboratoires pour le transfert de technologies, l'Institut Américain de la paix, USAID, Ameritech, USCAR, la Commission de commerce Inter-États, l'Institut pour les études stratégiques nationales à l'Université de la défense nationale, la Fondation Nationale des Sciences, et le Conseil d'état de la République Populaire de Chine.

project on behalf of the Chief Engineer of Cadillac, Mr. Robert L. Dorn. In 1993, Dr. Ronis helped to revamp the General Motors corporate intelligence function. From 1994 to 1996, The University Group, Inc. became a captive supplier to General Motors working on a number of corporate functions. Since that time, Dr. Ronis has continued to work with GM on a number of projects. In 2000, Dr. Ronis was asked to assist the Ford Motor Company in improving its corporate intelligence function, and strategic visioning processes.

Dr. Ronis began working in the national security community during the divestiture years of the Bell System that included her participation in the decisions related to the security of the nation's telecommunications infrastructure.

For more than a decade, Dr. Ronis has been working directly with the U.S. Department of Defense and the national security community. Her first assignment was teaching "grand" strategy as it is viewed in global business to the Management Faculty at the U.S. Army War College in Carlisle, Pennsylvania. She was also involved in the development of the first Strategic Leadership Symposium at the Army War College under the command of Major General Paul G. Cerjan. In 1993, Dr. Ronis began her work with the National Defense University (NDU) in Washington, D.C. She has played a role in bringing industrial knowledge of the transportation industry to the Industrial College of the Armed Forces (ICAF) and NDU and currently serves on the NDU Foundation Board of Directors as Vice President.

Dr. Ronis a commencé à oeuvrer avec l'industrie automobile américaine en 1985. Cela inclut Ford Motor Company ainsi que plusieurs fournisseurs de véhicules moteur. En 1988, elle a commencé à travailler pour le groupe Cadillac de General Motors pour aider à la mise au point de l'Allanté deux ans après le début de la production. Elle s'est alors impliquée dans le projet de Cadillac 2000 au nom de l'ingénieur en chef de Cadillac, M. Robert L. Dorn. En 1993, Dr. Ronis a aidé à rafraîchir la fonction d'intelligence chez General Motors. De 1994 à 1996, le Groupe Université Inc. est devenu un fournisseur captif de General Motors, oeuvrant sur un certain nombre de fonctions corporatives. Depuis cette époque, Dr. Ronis a continué à travailler pour GM sur un plusieurs projets. En 2000, Dr. Ronis a été invité à aider Ford Motor Company à améliorer sa fonction d'intelligence corporative, et ses processus de vision stratégiques.

Dr. Ronis a commencé à œuvrer au sein de la communauté sur la sécurité nationale pendant les années de désinvestissement de Bell System où elle a participé aux décisions reliées à la sécurité de l'infrastructure de télécommunication nationale.

Pendant plus d'une décennie, Dr. Ronis a travaillé directement avec le Ministère américain de la défense et la communauté de sécurité nationale. Sa première tâche fut d'enseigner « la grande » stratégie telle que perçue dans le milieu des affaires, au corps enseignant de gestion de l'Université de l'Armée de Guerre à Carlisle, Pennsylvanie. Elle a été également impliquée dans le développement du premier colloque sur le commandement stratégique à l'Université de l'Armée de Guerre sous la direction du Major Général Paul G. Cerjan. En 1993, Dr. Ronis a débuté pour

In 1996, Dr. Ronis was asked to deliver a paper on “National Security and the Theories of Dr. Deming” by the W. Edwards Deming Institute. The paper was read by General John M. Shalikashvili, Chairman of the Joint Chiefs of Staff and was widely distributed throughout the Pentagon as an example of applying strategic systems thinking to matters of national security. At DoD, Dr. Ronis has worked with the Air Force Special Operations Forces at Robins Air Force Base and Wright Patterson Air Force Base, and the U.S. Army Tank-Automotive and Armaments Command (TACOM). She was asked to write a “white paper” about the need to define and retain Department of Defense core competencies and what happens when outsourcing occurs. At the Pentagon, she has worked in support of projects at the Office for the Secretary of Defense on visioning for the Department, and has supported the work of the Defense Reform Task Force. Her work for the Secretary of Defense included a written operational definition of the Revolution in Business Affairs that was used to support the Revolution in Military Affairs for the Quadrennial Defense Review in 1997. In addition, she was a team leader as a part of the “red team” that critiqued the Joint Vision 2010 work for the Joint Staff, J-7. In the last few years, she has also supported the work of the Hart-Rudman Commission on U.S. National Security for the 21st Century.

Dr. Ronis has also worked on behalf of the economic and transportation elements of national security supporting the original work to create USCAR, the United States Consortium for Automotive Research, and its major initiative, the Partnership for a New Generation of Vehicles. In addition, she helped the Federal Laboratory Consortium for Technology Transfer (FLC) with a master plan and vision for the future. Her work with FLC included a paper on

l'Université de la défense Nationale (NDU) à Washington, D.C. Elle a joué un rôle en apportant sa connaissance de l'industrie du transport à l'Université Industrielle des forces armées (ICAF) et NDU, et siège actuellement au conseil d'administration de NDU comme vice-président.

En 1996, Dr. Ronis a été invitée à écrire sur la “sécurité nationale et les théories de Dr. Deming” par l'Institut W. Edwards Deming. Le papier a été lu par le Général John M. Shalikashvili, Président des chefs du personnel et a été largement distribué dans tout le Pentagone comme exemple d'application de la pensée des systèmes stratégiques en matière de sécurité nationale. Chez DoD, Dr. Ronis a œuvré avec les forces spéciales d'opérations de l'Armée de l'Air à la base aérienne de Robins et à la base aérienne de Wright Patterson, et au commandement de chars et d'armements de l'Armée des É.-U. (TACOM). Elle a été invitée à écrire un “livre blanc” sur la nécessité de définir et maintenir un noyau de compétences au ministère de la défense, et l'effet des sous-contrats. Au Pentagone, elle a supporté des projets à l'Office pour le Secrétaire de la Défense sur les perspectives pour le ministère, et a participé au travail d'un atelier de réforme de la défense. Ses tâches pour le secrétaire de la défense incluait la rédaction d'une définition opérationnelle de la révolution dans les affaires qui a été utilisée pour soutenir la Révolution dans des affaires militaires pour la Quadrennial Defense Review en 1997. En outre, elle était chef d'équipe d'une section de « l'équipe rouge » qui commentait la vision commune 2010 pour le personnel, J-7. Ces dernières années, elle a également soutenu le travail de la Commission Hart-Rudman sur la Sécurité nationale des É.-U. pour le 21^{ème} siècle.

Dr. Ronis a également représenté des

how national laboratories and scientific researchers can comply with the Government Performance Results Act (GPRA).

Known as a systems security strategist, Dr. Ronis has authored 163 papers. Her paper delivered at the Pentagon entitled, "Economic Security is National Security: A Discussion of Issues Surrounding the Global U.S. Corporation" suggested a way to re-think industrial base policy. Her paper presented at the U.S. Army War College, "Visioning for the 21st Century: A Process for National Security" outlined the way in which an interagency activity might produce a more holistic national security strategy for the United States. Her paper on "Shaping in the 21st Century" delivered at the Army's conference at the Walker Institute of International Studies examined the new roles that the Department of Defense would need to play in the Post Cold War era. Recently, she supported the work of the Department of Commerce Office of Strategic Industries and Economic Security with a study of the U.S. Army's Theater Support Vessel released in December, 2003. She recently completed a study with DOC on the Air Force C-17.

Dr. Ronis also has published the scenario "Crisis on Asimov" in *Automotive Industries Magazine*, and the *Financial Times Automotive World*, in London that is a strategic futurist's look at transportation in the world of 2085 that uses a Department of Defense visioning process. In addition, Dr. Ronis worked with the late Dr. W. Edwards Deming including co-authoring the paper

éléments économiques et de transport de la sécurité nationale, soutenant la proposition originale pour créer USCAR, le consortium des États-Unis pour la recherche sur les véhicules moteur, et son initiative principale, l'Association pour une nouvelle génération de véhicules. En outre, elle a aidé le Consortium fédéral de laboratoire pour le transfert de technologie (FLC) avec un programme-cadre et une vision de l'avenir. Son travail avec FLC inclut un article sur la façon dont les laboratoires nationaux et les chercheurs scientifiques peuvent se conformer à la Loi gouvernementale sur les performances de résultats d'exécution (GPRA).

Connue en tant que stratège de systèmes de sécurité, Dr. Ronis est l'auteur de 163 papiers. Son papier pour le Pentagone intitulé « Economic Security is National Security: A Discussion of Issues Surrounding the Global U.S. Corporation » suggère une méthode pour repenser la politique de la base industrielle. Son article présenté à l'Université américaine de la guerre « Perspectives pour le 21^{ème} siècle : Un processus de sécurité nationale » souligne la façon dont l'activité inter-agence peut produire une stratégie plus holistique pour la base industrielle des É.-U.. Son document « Modeler le 21^{ème} Siècle » présenté à une conférence de l'Armée à l'Institut Walker des Études Internationales, examine les nouveaux rôles que le ministère de la Défense devrait jouer dans l'après guerre froide. Récemment, elle a participé au travail de l'Office des industries stratégiques et de la sécurité du Ministère du commerce, avec une étude sur U.S. Army's Theater Support Vessel publié en décembre 2003. Elle a récemment terminé une étude avec DOC sur l'Air Force C-17.

Dr. Ronis a également publié le scénario « Crise sur Asimov » dans *Automotive*

“Preparing Cadillac for the 21st Century: Systems and Strategic Thinking.” Dr. Ronis is Vice President of the Board of the National Defense University Foundation. She is the former Vice Chairman of The Ohio State University Alumni Association. She is a former board member and life member of The Economic Club of Detroit. She is a life member of the National Defense Industrial Association (NDIA), and the Association of the U.S. Army. She is also a life member of the Phi Kappa Phi Honor Society. Dr. Ronis is a frequent guest on the NBC affiliate in Detroit and several other Detroit area TV and radio news programs. She has published in *National Defense* and publishes articles on-line from time to time at www.emotionreports.com. Her book, *Timelines into the Future: Strategic Visioning Methods for Government, Industry and Other Organizations* will be published by The University Press in early 2007. Her most recent papers include, “Transformational Recapitalization: Rethinking USAF Aircraft Procurement Philosophies” was published in *Defense AT&L* in November, 2004 and “Erosion of the Industrial Base and its Issues of National Security: A Systems Approach to Congressional Action” presented at the National Defense Industrial Association conference in November, 2005 and the Outlook 2006 US Industrial Fabrics Institute conference in April. Her recent study of the national security implications of the erosion of the U.S. industrial base for the U.S. House of Representatives Committee on Small Business was released in May, 2006.

###

Industries Magazine, et le *Financial Times Automotive World*, à Londres, jetant un regard stratégique futuriste sur le domaine du transport en 2085, utilisant un processus de perspective du Ministère de la défense. En outre, le Dr. Ronis a travaillé avec le défunt Dr. W. Edwards Deming incluant la co-rédaction de « Préparer Cadillac pour le 21ème siècle : Systèmes et pensée stratégique ». Dr. Ronis est vice-présidente du National Defense University Foundation. Elle est l'ancienne vice-présidente de l'Association d'élèves de l'Université d'Ohio. Elle est un ancien membre du conseil et membre à vie du club économique de Detroit. Elle est membre à vie de l'Association industrielle de la défense nationale (NDIA), et de l'Association de l'Armée des É.-U.. Elle est également membre perpétuel de la société d'honneur Phi Kappa Phi. Dr. Ronis est fréquemment invitée à la station affiliée NBC à Detroit et plusieurs autres Télévisions et programmes radio de nouvelles de la région de Détroit. Elle a écrit dans *National Defense* et édité des articles en ligne de temps à autre à www.emotionreports.com. Son livre, *Timelines into the Future: Strategic Visioning Methods for Government, Industry and Other Organizations* sera publié par Les Presses Universitaires début 2007. Ses articles les plus récents incluent, « Transformational Recapitalization: Rethinking USAF Aircraft Procurement Philosophies » publié dans *Defense AT&L* en novembre 2004, et « Erosion of the Industrial Base and its Issues of National Security: A Systems Approach to Congressional Action » présentée à la conférence de l'Association Industrielle de la Défense Nationale en novembre 2005, et à la conférence Perspectives 2006 de l'Institut de Tissus Industriels des É.-U. en avril. Son étude récente des implications de l'érosion de la base industrielle des É.-U. sur la sécurité, pour le comité petites entreprises de la chambres des représentants des É.-U. est

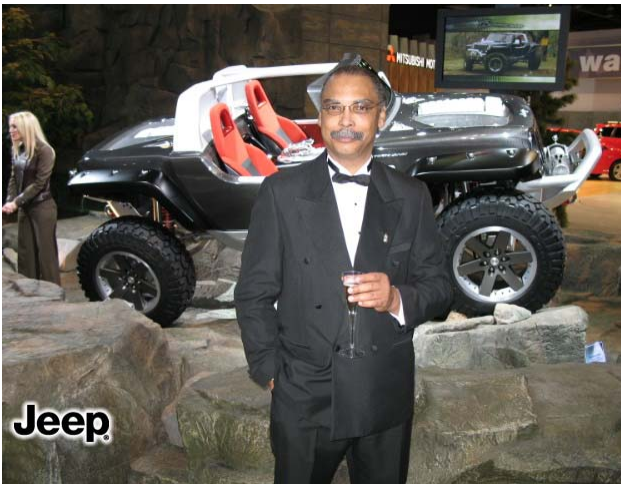


Boeing C-17 Globemaster III, Most Versatile Airlifter in The World Image: Boeing



Backgrounder, Myron D. Stokes

Publisher, eMOTION!
REPORTS.com



eMOTION! REPORTS.com Publisher
Myron D. Stokes' work as an industry
journalist with special emphasis on business

paru en mai 2006.

###



Boeing C-17 Globemaster III, Le plus versatile Airlifter du monde Image: Boeing



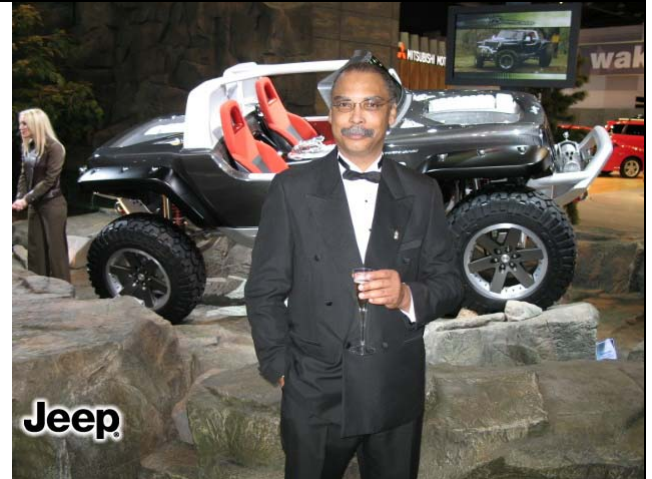
Backgrounder, Myron D. Stokes

Éditeur, eMOTION!
REPORTS.com

and technology has been published in a variety of major print mediums including the *Detroit News*, *Changing Times Magazine*, *Auto Week* and corporate publications. Over the years, he has provided major corporations and media groups with “deep background” analyses that have helped shape the direction of some of the most significant news stories and industry strategies.

After outlining a strategy to expand industry coverage for *Newsweek Magazine* in November of 1991, he worked in the capacity of industry correspondent and investigative reporter. His reporting included in-depth assessments of the “shake-up” at GM, the much publicized industrial espionage charges against former GM supplier executive Dr. Ignacio Lopez; the hazards of doing business in China; the viability of Electric Vehicles which centered on advanced battery technology in both the private sector and military (*Newsweek International edition*); the difficulties then facing Japan’s auto industry and the comeback of the Big Three (*Newsweek Japan*).

In recent years, he has covered some of the most recognized stories in automotive, aerospace and general interest. These include the Kirk Kerkorian Chrysler takeover attempt; the GM C/K truck controversy; the U.S./Japan trade issue (*Newsweek Japan*) which required significant interaction with then Secretary of Commerce Ron Brown; development of extensive severe weather meteorological data for *Newsweek* cover story (4/95) on Airline Safety; investigative analysis of possible collusion between the warring governments of Bosnia President Alijah Izetbegovich and Serbia President Slobodan Milosevic along with uncovering of plan to re-implement ethnic cleansing prior to



eMOTION! REPORTS.com Éditeur Myron D. Stokes œuvre en tant que journaliste d'industrie avec spécialité en affaires et technologie a été éditée par une panoplie de médias majeurs, incluant *Detroit News*, *Changing Times Magazine*, *Auto Week* et des publications corporatives. Au cours des ans, il a fourni à des sociétés et à des groupes de médias importants des analyses « de fond » qui ont aidé à modeler l’orientation de certaines des plus significatives nouvelles et stratégies industrielles.

Après avoir élaboré une stratégie pour augmenter la couverture industrielle du *Magazine Newsweek* en novembre 1991, il a travaillé en qualité de correspondant aux industries et de journaliste d’enquête. Ses reportages incluent des évaluations détaillées du « bouleversement » chez GM, les très publicisées accusations d'espionnage industriel contre l'ancien directeur de l’approvisionnement de GM, Dr. Ignacio Lopez; les risques d’affaires en Chine; la viabilité des véhicules électriques centrée sur la technologie avancée des batteries dans les secteurs privé et militaire (*Newsweek International edition*); les difficultés d’alors du Japon face à l'industrie de l’auto et le retour des trois grands (*Newsweek Japan*).

Ces dernières années, il a couvert certaines

Srebednicza massacre (6/95); and the Oklahoma City bombing.

His ability to thoroughly and accurately report and analyze issues of substance garnered himself and former *Newsweek* Detroit Bureau Chief Frank Washington first place in the coveted *Detroit Press Club International Golden Wheel Award for Automotive Journalism* in 1995. This competition, judged by professors from the University of Nebraska School of Journalism, included entries from 110 journalists in five countries. *Business Week* took second place. Stokes was also privileged to function as acting Detroit Bureau Chief for *Newsweek*.

Stokes is near to completing research for a new book containing exhaustive analysis of severe weather phenomena and their impact on flight operations since the dawn of aviation. In fact, the book will provide the basis for research into a new phenomenon, the *Clear Air Vortex*. The late University of Chicago's Dr. Theodore Fujita, long recognized for his work in destructive weather and responsible for defining the *downburst* as well as the Tornado intensity scale that bears his name, and The late University of Michigan's Atmospheric and Oceanic Sciences Department Dr. Thomas Donahue (one of the original team of scientists gathered at Woods Hole to design complete systems for the Space Shuttle in 1973) provided valuable insights and knowledge to this undertaking. The working title is *Turbulent Sky*.

The book will contain new information on several aircraft disasters and the role severe

des histoires les plus reconnues dans le secteur des véhicules, de l'aérospatial et d'intérêt général. Ceux-ci incluent la tentative de main mise de Kirk Kerkorian sur Chrysler; la polémique du camion GM C/K; le conflit commercial É.-U. / Japon (*Newsweek Japan*) qui a nécessité l'intervention significative du Secrétaire du commerce d'alors, Ron Brown; le développement de donnée météorologiques par mauvais temps pour la une de *Newsweek* (4/95) sur la sécurité des lignes aériennes; l'analyse d'enquête sur la connivence possible entre les gouvernements en guerre du Président Alijah Izetbegovich de la Bosnie et du Président Slobodan Milosevic de la Serbie, de pair avec le dévoilement d'un plan de relance du nettoyage ethnique avant le massacre de Srebednicza (6/95); et l'explosion dans la ville d'Oklahoma.

Sa capacité de rapporter et d'analyser en détails et avec exactitude des questions de substance lui a valu, ainsi qu'au précédent chef du Bureau principal de *Newsweek* Frank Washington, la première place du convoité *trophée de la roue d'or internationale du Club de presse de Detroit pour le journalisme automobile* en 1995. Ce concours, jugé par des professeurs de l'école de journalisme de l'Université du Nébraska, a attiré la participation de 110 journalistes de cinq pays. *Business Week* a pris la seconde place. Stokes a également eu le privilège de diriger le bureau chef de *Newsweek* à Détroit.

Stokes a presque terminé la recherche pour son nouveau livre sur l'analyse approfondie des sévères phénomènes météo et leur impact sur les opérations de vol depuis l'aube de l'aviation. En fait, le livre fournira la base de recherche d'un nouveau phénomène, le *Vortex d'air transparent*. Feu le Dr. Theodore Fujita de l'Université de Chicago, longtemps connu pour son travail sur les

weather may have played. Prominent among these is Delta 191, Northwest 255, AA 593, USAir 1066, Air Alaska and *Challenger*.

It is also of note that his pursuit of this project planted seeds in the entertainment industry that led to three movies: *Twister*, *White Squall* and *Turbulence*.

CORPORATE

Corporate duty includes 10 years ('72-'82) with Bethlehem Steel, where, in addition to sales, marketing and transportation logistics responsibilities, was part of the *Automotive Project Team (APT)*. This group functioned as a liaison between the automotive and steel industries for the recommendation and provision of materials for prototype development. These included High Strength Low Alloy (HSLA) for an industry forced on a diet by the early '70s energy crunch, and more corrosion resistant steels like galvanized and galvalume to address growing consumer quality concerns.

His Bethlehem experience further includes coordination of Capitol Hill-based corporate lobbyists and marketing personnel that led to approval of a \$2.01 billion loan guarantee by the Reagan administration (*Wall Street Journal*, 8.6.81) for the Beulah, North Dakota ANR Coal Gasification plant.

AGENCY

Stokes was part of a core team at the South Africa-based *Maritz* agency responsible for redefining Ford's sales training materials ('90-'91). Tasks included his scripting the

intempéries destructives et auteur de la description du *downburst* ainsi que l'échelle d'intensité des tornades qui porte son nom, et le défunt Dr. Thomas Donahue du département de l'Université des sciences atmosphériques et océaniques du Michigan (membre de l'équipe de scientifiques rassemblés à Woods Hole en 1973 pour concevoir les systèmes intégrés pour la navette spatiale) ont apporté la perspicacité et des connaissances inestimables à cette entreprise. Le titre actuel est *Ciel turbulent*.

Le livre contiendra de nouvelles informations sur plusieurs désastres aériens que des perturbations atmosphériques sévères ont pu provoquer. Parmi ces derniers, les plus remarquables sont Delta 191, Northwest 255, AA 593, U.S. Air 1066, Air Alaska and *Challenger*.

Il est également à noter que la poursuite de ce projet a fait germer le sujet dans l'industrie du divertissement qui a réalisé trois films: *Twister*, *White Squall* et *Turbulence*.

LE CORPORATIF

La fonction corporative inclut 10 années (1972 à 1982) avec Bethlehem Steel où, en plus des responsabilités logistiques des ventes, débouchés et du transport, il faisait partie de *Automotive Project Team (APT)*. Ce groupe a fonctionné comme liaison entre l'industrie des véhicules et de la sidérurgique pour proposer la fourniture de matériaux à la mise au point de prototypes. Ceux-ci incluent les aciers faiblement alliés à haute résistance (HSLA) pour une industrie forcée au régime par la crise de l'énergie au début des années 1970, et des aciers plus résistants à la corrosion comme galvanisés et galvalume pour satisfaire le souci grandissant de qualité du consommateur.

'91 Crown Victoria and Mercury Marquis training videos, as well as developing the treatment for the '91 Capri launch/training video. He was also talent for the '90 Merkur Scorpio training video.

eMOTION! MAGAZINE, eMOTION! REPORTS.com

In 1997, Stokes announced development of a new magazine *eMOTION!* the world's first multi-lingual, global, automotive/aerospace publication. A proof-of-concept issued was launched in two phases between April and July 1999 with a circulation approaching one million -- unprecedented in this industry. And to promote the *eMOTION!* brand, he established a series of informal gatherings in December 2000 to discuss issues of high impact and import among invited professionals in the four-field arena of academia, media, corporate and government.

The success of these gatherings led to the establishment in early 2001 of *eMOTION! REPORTS*, an automotive/aerospace industries research and analysis website (www.emotionreports.com) targeted to individuals comprising informal gathering attendees. The site is also providing a new vehicle for presentation of White Papers and other scholarly research to a broadened, yet very defined audience.

Response to this new approach has been excellent owing to the provision of in-depth analyses of critical issues in both industries. The DaimlerChrysler difficulties and Boeing's move of its corporate headquarters from Seattle are among the topics reviewed. Additionally, reader/viewers are able to

Son expérience à Bethlehem inclut en outre la coordination des agents de lobbyistes basés sur la colline du Capitole et des démarcheurs, ce qui a conduit à l'approbation de \$ 2.01 milliards de prêt garantie par l'administration Reagan (*Wall Street Journal*, 8.6.81) pour le Beulah, l'usine de gazéification de charbon d'ANR au Dakota du Nord.

AGENCE

Stokes faisait partie d'une équipe principale de l'Agence *Maritz* basée en Afrique du Sud, responsable de redéfinir le matériel de formation de ventes de Ford (1990 à 1991). Les tâches incluaient sa rédaction de vidéo de formation pour le Crown Victoria 1991 et la Mercury Marquis, ainsi que le développement vidéo du lancement / formation de la Capri 1991. Il était également comédien dans la vidéo de formation de la Merkur Scorpion 1990.

eMOTION! MAGAZINE, eMOTION! REPORTS.com

En 1997, Stokes annonce le développement d'un nouveau magazine *eMOTION!* Une première mondiale, soit une publication multilingue, globale, sur les véhicules et l'aérospatiale. Une preuve de concept a été lancée en deux phases entre avril et juillet 1999 avec une distribution approchant le million -- sans précédent dans cette industrie. Et pour promouvoir la marque *eMOTION!* il a établi une série de rassemblements informels en décembre 2000, pour discuter des questions de haute importance et d'importation avec des professionnels invités provenant des quatre secteurs : universitaire, médias, corporatif et gouvernemental.

Le succès de ces rassemblements a mené à l'établissement début 2001 de *eMOTION! REPORTS*, un site Web de recherche et

download an extraordinary 100-page document outlining Boeing's development of the Supersonic Transport along with access to new thinking on the EP-3E incident.

In June 2003, in a collaborative effort with academic and research colleagues, he presented through eMOTION! REPORTS.com the analysis "*Super-Globalism™: Strategies For Maintaining a Robust Industrial Base Through Technological, Policy and Process Improvement*" which takes a hard look at the state of the country's industrial base, its core components, and their ability to succeed against determined competition globally. This analysis has garnered worldwide presentation through various mediums, inclusive of Dun & Bradstreet's Hoover's On-line, The Auto-Channel, Firstrade, IEE and the China-based, multilingual, World News Network. It also formed the discussion core of a paper released by the Japan Auto Parts Industry Association (JAPIA).

He was also privileged to work with a group of Canadian scientists in the development and presentation of an engine technology white paper "*Quantum Parallel: The Saint-Hilaire 'Quasiturbine' as the Basis for a Simultaneous Paradigm Shift in Vehicle Propulsion Systems*" which has lately been the topic of scientific discussion groups around the world. The paper was presented to an international team of scientists and engineers during the 2004 Global PowerTrain Congress in Dearborn, Michigan, and was dedicated to his Father, scientist and inventor Rufus Stokes, honored by the DOE as an energy pioneer.

AWARDS

d'analyse de l'industrie des véhicules / aérospatial (www.emotionreports.com) ciblant les individus, dont les participants à ces réunions informelles. Le site fournit également un nouveau véhicule de présentation de livres blancs et de toute autre recherche savante à un auditoire élargie, pourtant très ciblée.

La réponse à cette nouvelle approche a été excellente dû à la présentation d'analyses de fond sur des thèmes critiques dans les deux secteurs industriels. Les difficultés de Daimler Chrysler et le déménagement du siège social de Boeing de Seattle font partie des sujets abordés. En plus, les lecteurs / cybernautes peuvent télécharger un document extraordinaire de 100 pages décrivant le développement du transport supersonique chez Boeing, avec présentation d'un nouveau point de vue sur l'incident du EP-3E.

En juin 2003, dans un effort de collaboration avec des collègues universitaires et de recherches, il a présenté via eMOTION! REPORTS.com l'analyse « *Super-Globalism™ : Strategies For Maintaining a Robust Industrial Base Through Technological, Policy and Process Improvement* » qui jette un regard sévère sur l'état de la base industrielle du pays, le cœur de ses composants, et leur capacité à réussir contre la concurrence mondiale. Cette analyse a bénéficiée d'une présentation mondiale par divers médias, incluant Dun & Bradstreet's Hoover's On-line, The Auto-Channel, Firstrade, IEE et le réseau multilingue basé en Chine, World News Network. Il a également charpenté la discussion d'un papier publié par Japan Auto Parts Industry Association (JAPIA).

Il a eu le privilège de travailler avec un groupe de scientifiques canadiens sur le développement et la présentation d'un livre

The U.S. Department of Commerce issued a certificate of appreciation for his assistance in accommodating Russian automotive supplier executives during a June, 1999 tour of the U.S.

In the aftermath of 9/11, Stokes was privileged to work with a team of scientists who crafted a strategy for revamping the country's skyscraper emergency response methods, whether at the municipal, state or Federal level. This strategy, known as IN-SERT (Skyscraper Emergency Response Team) was presented to emergency response experts, inclusive of two FEMA representatives, within 30 days of the disaster. IN-SERT demonstrated that a larger number of people, trapped above the impact floors of the WTC, could have been preserved.

At present, in addition his publishing duties with the able assistance of Associate Publisher John T. Chuhuran and Web Editor Matthew Siporin, he is involved with preservation of industrial base and mitigation of global supply chain vulnerabilities.

Stokes is a military aviation history expert with strong interests in the development of naval weaponry over a 500 year period. He has also participated in the restoration of B-17G and B-25 aircraft.

###

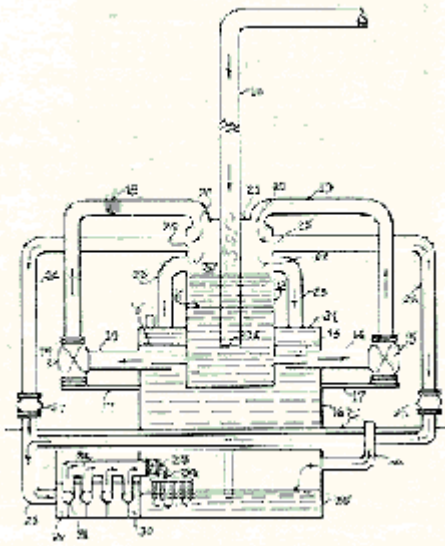
blanc portant sur la technologie moteur « *Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée de paradigme dans les systèmes de propulsion de véhicule* » qui a dernièrement été le sujet abordé par des groupes de discussions scientifiques autour du monde. Le papier a été présenté à une équipe internationale de scientifiques et d'ingénieurs au Global PowerTrain Congress à Dearborn, Michigan en 2004, et a été dédié à son père, le scientifique et inventeur Rufus Stokes, honoré par la DOE en tant que pionnier en énergie.

RECONNAISSANCES

Le ministère du commerce des Etats-Unis lui a émis un certificat d'appréciation pour son aide en accueillant des cadres fournisseurs de véhicules russes pendant une mission aux É.-U en juin 1999.

Suites aux événements du 11 septembre, Stokes a eu le privilège de travailler avec une équipe de scientifiques chargés de concevoir une stratégie pour améliorer les méthodes d'intervention de secours dans les gratte-ciel du pays, au niveau municipal, des états ou du fédéral. Cette stratégie, connue sous le nom IN-SERT (Skyscraper Emergency Response Team) a été présentée aux experts en matière de réponse secours, incluant deux représentants de FEMA, dans les 30 jours suivant le désastre. L'IN-SERT a montré qu'un plus grand nombre de personnes emprisonnées aux étages supérieurs à l'impact du WTC, auraient pu être sauvés.

Actuellement, outre ses fonctions d'éditeur, avec l'aide efficace de l'éditeur associé John T. Chuhuran et l'éditeur Web Matthew Siporin, il est impliqué dans la préservation de la base industrielle et la réduction des vulnérabilités de la chaîne globales d'approvisionnements.



Schematic that accompanied application to the U.S. Patent office for the "Exhaust Purifier" of Scientist/Inventor Rufus Stokes in 1967. The Department of Energy has seen fit to include him in its list of "Energy Pioneers" featuring no less than Newton, Tesla, Einstein, Curie, Oppenheimer, Edison and Ford.



Backgrounder, John T. Chuhran

Associate Publisher, Motorsports Editor, eMOTION! REPORTS.com

John T. Chuhran has covered motorsports as a journalist for more than a quarter century. From 1992-94 he served as Director, Media Relations and primary spokesman for *Championship Auto Racing Teams, Inc. (CART)* the governing body for the *PPG Indy Car World Series*. For more than two decades he has been a sports writer and editor for such media as *The Philadelphia Bulletin, Gannett Westchester (NY) Newspapers, the*

Stokes est un expert en matière d'histoire d'aviation militaire avec de vifs intérêts dans le développement des armements navals sur une période de 500 ans. Il a également participé à la restauration des avions B-17G et B-25.

###

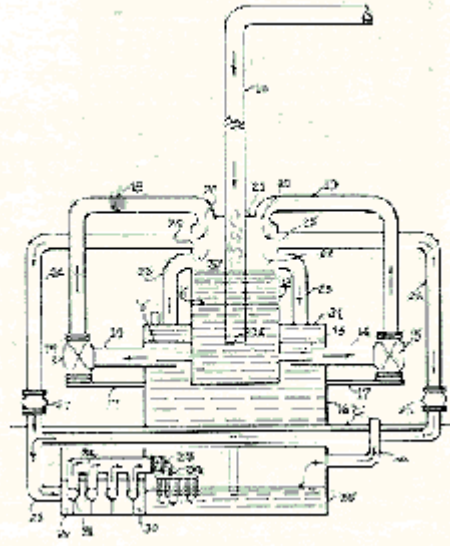


Schéma qui a accompagné la demande au bureau des brevets des É.-U. pour « l'épurateur d'échappement » du scientifique / inventeur Rufus Stokes en 1967. Le ministère de l'énergie a choisi de l'inclure dans sa liste de « pionniers en énergie » avec nul autre que Newton, Tesla, Einstein, Curie, Oppenheimer, Edison et Ford.



Backgrounder, John T. Chuhran

Associate Publisher, eMOTION! REPORTS.com

John T. Chuhran a commenté les véhicules sport comme journaliste pendant plus d'un

Bridgewater (NJ) Courier-News, the Associated Press, United Press International, BBC Radio and the Reuters News Service. He has served as communications Manager (Product), Press Fleet Supervisor and Press Information Specialist of Mercedes-Benz North America where he was responsible for all motorsports and professional sports activities of the company.

He also has been the primary media professional at a selective New York City investor relations firm where he optimized media exposure for several companies that launched IPOs and Secondary Offerings. During this time, he was also the de facto Media Relations executive responsible for all media activities of the Professional Sports Car Racing series (now known as IMSA) during the ownership of Andrew Evans. Currently, Mr. Chuhran manages the media centers at several NASCAR racetracks during event weekends, and he maintains extremely positive relationships with the motorsports media. He also continues to write as a contributing editor for motorsports outlets such as The Star (Mercedes-Benz) magazine.



Corvette C6 Concept Drawing Image: General Motors

quart de siècle. De 1992-94 il a été directeur, relations avec les médias et premier porte-parole pour *Championship Auto Racing Teams, Inc. (CART)*, le corps dirigeant de la *Série mondiale de voitures PPG Indy*. Pendant plus de deux décennies il a été écrivain sportif et rédacteur pour des médias tels que *The Philadelphia Bulletin, Gannett Westchester (NY) Newspapers, the Bridgewater (NJ) Courier-News, the Associated Press, United Press International, BBC Radio and the Reuters News Service*. Il a été directeur des communications (produit), superviseur des équipes de presse, spécialiste en information de presse chez Mercedes-Benz pour l'Amérique du Nord, où il était responsable de toutes les activités auto-sportives et de sports professionnels de la compagnie.

Il a également été le professionnel média senior dans une firme de relations d'investisseurs de New York où il a optimisé la promotion médiatique pour plusieurs compagnies qui ont lancé des actions IPOs et des offres secondaires. Concurrément, il était également le directeur de fait responsable de toutes les activités de relations avec les médias de la Professional Sports Car Racing Series (maintenant connue sous le nom d'IMSA), alors qu'Andrew Evans en était propriétaire. Actuellement, M. Chuhran dirige les centres de presse de plusieurs pistes de courses NASCAR pendant les événements de fins de semaine, et il maintient des relations extrêmement privilégiées avec les médias de motorsports. Il continue également à écrire comme éditeur collaborateur pour des réseaux d'autos sportives comme Star Magazine (de Mercedes-Benz).



Backgrounder, Matthew Siporin

Web Editor, eMOTION!
REPORTS.com

Web Editor and Seneca Communications (www.senecacom.net) Senior Network Specialist Matt Siporin is, well the heartbeat of eMOTION! REPORTS.com, and has been with the site virtually since inception; having stepped in to fill the rather large shoes of our dear colleague John Pluenneke, Jr. who went on to continue academic pursuits. (Note: *John grew up abroad, the son of one of the world's most competent business journalists, thus enabling him to provide unique insights into the required structure and data flow for a fledgling ER in 2001.*)

A graduate of the Texas State Technical College after a prior attendance at the California Institute of The Arts, Matt has the task of managing, presenting and maintaining the massive amounts of technical, industrial and institutional data flowing in our direction at an almost overwhelming rate. Nevertheless, reader/viewers note that ER analyses and images are presented in a logical, easily assimilated manner that is quite useful to a site providing automotive/aerospace industries research and analysis to our target audience of professionals within the academic, media, corporate and government sectors.



Corvette C6 Dessin de concept Image: General Motors



Backgrounder, Matthew Siporin

Web Editor, eMOTION!
REPORTS.com

Éditeur Web et spécialiste senior en réseau de Seneca Communications (www.senecacom.net) Matt Siporin est, disons-le, l'impulsion de eMOTION! REPORTS.com, où il a été responsable du site pratiquement depuis le début; comblant le vide laissé par notre cher collègue John Pluenneke, Jr. qui a choisi de poursuivre ses études universitaires. (Note : *John a grandi à l'étranger, fils d'un des plus réputé journaliste d'affaires au monde, ce qui lui permet d'offrir une perspicacité unique dans la structure et les flux de données requis par ER depuis 2001.*)

Un diplômé de l'Université technique d'état du Texas après une formation à l'Institut des arts de Californie, Matt a la responsabilité de contrôler, de présenter et de maintenir la

His technical capabilities allow the appropriate placement of data no matter how complex; vitally important when one considers that ER also has as a mission the creating of an environment wherein White Papers such as “*Crisis On Asimov: A Vision of 2085*”, “*Hydrogen Infrastructure*” and “*Quantum Parallel: The Saint-Hilaire Quasiturbine as The Basis For a Simultaneous Paradigm Shift in Vehicle Propulsion Systems*”, to a broadened, yet still very defined, audience.

An aviation enthusiast, July often finds the Siporin Clan at the Osh Kosh, Wisconsin Air Show.

###



B-29 SuperFortress Image: USAAF

Boeing

Observations From The

Field....eMOTION! REPORTS.com

Thomas P.M. Barnett ::
Weblog



~ a future worth
creating

Home | The Pentagon's New Map | Barnett
Consulting | PNMVoice | Send me
email

« June 13, 2004 - June 19, 2004 | Main | June 27,
2004 - July 03, 2004 »

quantité considérable de données techniques, industrielles et institutionnelles nous parvenant à un rythme presque accablant. Néanmoins, les lecteurs / cybernautes notent que les analyses d'ER et les images sont présentées d'une façon logique et facilement assimilable, ce qui sert bien un site livrant aux industries des véhicules / aérospatiales des recherches et analyses à auditoires cibles de professionnels dans les secteurs universitaires, médias, corporations et de gouvernements.

Ses possibilités techniques permettent une disposition appropriée des données peu importe leur complexité; extrêmement important quand on considère que ER a également comme mission de créer un environnement où les livres blancs comme « *Crise sur Asimov : Une vision de l'an 2085* », « *L'infrastructure d'hydrogène* » et « *Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base de changement simultanée de paradigme dans des systèmes de propulsion de véhicule* », sont diffusés à un public élargi, pourtant toujours très ciblé.

Un fervent d'aviation, on trouve souvent le clan Siporin en juillet a Osh Kosh, la Fête aérienne américaine au Wisconsin.

###



29 SuperFortress Image: USAAF

Boeing B-

Observations From The

Field....eMOTION! REPORTS.com

***"Reviewing the reviews" gets reviewed
in online pub***

**Dateline: above the garage in
Portsmouth RI, 24 June 2004**
eMotion! Reports.com, an online
publication devoted to
"automotive/aerospace industries
systemic intelligence" just put out a
media advisory on their new postings.
One of them will be a review of my
reviews of my book, apparently pulled
from this site. Here's the media
advisory text, written by the
publisher, Myron D. Stokes:

Good Morning:

Whether we like it or
not, the world is indeed,
at war. Obviously, not
war in the traditional
sense – it is asymmetric
– but war just the same.

According to my
colleague Dr. Sheila
Ronis, a national
security strategist,
"Global war begins with
economic crises such as
the major problems in
Japan, the overheating
of the China economy

Thomas P.M. Barnett ::
Weblog



~ a future worth
creating

Home | The Pentagon's New Map | Barnett
Consulting | [eSMV.com](#) | [Send me email](#)

« June 13, 2004 - June 19, 2004 | Main | June 27,
2004 - July 03, 2004 »

***"Reviewing the reviews" examiné dans
la publicité en ligne***

**Échéance: au-dessus du garage à Portsmouth
RI, 24 juin 2004 eMotion! Reports.com**, une
publication en ligne consacrée à
« l'intelligence systémique de l'industries des
véhicules / aérospatiales » vient d'émettre un
avis aux médias sur ses nouveaux envois.
L'un d'eux sera une critique de ma critique
de mon livre, apparemment retiré de ce site.
Voici le texte d'avis aux médias, écrit par
l'éditeur, Myron D. Stokes :

Bonjour :

Que nous l'aimions ou pas, le monde est
en effet, en guerre. Évidemment, pas
guerre dans le sens traditionnel - c'est
asymétrique - mais guerre quand même.
Selon ma collègue Dr. Sheila Ronis,
stratège de sécurité nationale, « La
guerre globale commence par des crises
économiques telles que les problèmes

due to its insatiable, and now unstoppable appetite for raw material, and the continued instability within the Middle-East, compounded by the uncertainties of Iraqi War outcome. We are right now contending with macro-economic trends that are outstripping and outpacing any efforts to keep them in check. Crises not dissimilar to these in the 1930s directly led to World War II. Very similar and very dangerous. [Dr. W. Edwards] Deming once told me that Japan went to war because they thought their population was about to starve. Their backs were to the wall, and they felt they had no choice but to pursue this course in view of then existent US

majeurs au Japon, la surchauffe de l'économie en Chine due à son appétit insatiable et maintenant non arrêtable pour la matière première, et l'instabilité continue au Moyen-Orient, combiné avec l'incertitude des résultats de la guerre en Irak. Nous faisons face aux tendances macro-économiques qui vont surpasser et dépasser tous les efforts pour les maintenir en échec. Des crises non différentes de celles des années 30 ont directement mené à la deuxième guerre mondiale. Très semblable et très risqué ». [Dr. W. Edwards] Deming m'a raconté que les Japonais étaient allés en guerre parce qu'ils ont cru que leur population était sur le point de mourir de faim. Ils avaient le dos au mur, et ils ont jugé qu'ils n'avaient aucun autre choix en regard des politiques économiques existantes aux USA.

economic policies.

“War is often the inevitable aftermath of negative economic forces on nations, and we have to be mindful of the difficulties facing multiple nations simultaneously, now, as then. We are seeing in real-time the viability of the “core” and “gap” scenarios postulated by Dr. Barnett in his book “The Pentagon’s New Map.” Moreover, the Chinese view the global pie as a zero sum game; their win is a loss for the US in every category of the nation’s existence. However, if globalization is properly managed, the entire pie can grow. If it is not managed, that’s when the industrial base could collapse. Conversely, the enemy is not globalization, it is,

« La guerre est souvent la conséquence inévitable des forces économiques négatives sur des nations, et nous devons être conscients des difficultés qu’affrontent les différentes nations simultanément, maintenant, tout comme dans le passé ». Nous voyons en temps réel la viabilité des scénarios de « noyau » et de « brèche » postulé par le Dr. Barnett dans son livre « La nouvelle carte du Pentagone ». D’ailleurs, les chinois voient la tarte globale comme jeu à somme nulle; leur succès est une perte pour les É.-U. dans chaque catégorie de l’existence de la nation. Cependant, si la globalisation est correctement contrôlée, la tarte peut grossir. Si on ne contrôle pas, c’est alors que la base industrielle pourrait s’effondrer. Inversement, l’ennemi n’est pas la globalisation, mais plutôt, le manque de contrôle.

rather, the lack of managing it.

“The statement, ‘So goes the economy, so goes the military might’ is axiomatic. A non-linearist would say we are at the ‘tipping point’ and unless clear and implementable strategies for preservation of the US industrial base as represented by GM, Ford, Boeing, Lockheed-Martin, Northrop-Grumman, General Dynamics, Delphi and other core components emerge in the very short term, its relative stability will disintegrate followed by the possible collapse of the US economy.”

The forthcoming analysis "The Disintegration of Japan's Export-oriented Economy" will expand on this theme in addition to emergent Congressionally mandated initiatives

« L'affirmation, « ainsi va l'économie, ainsi va le pouvoir militaire » est axiomatique. Un non-aligné dirait que nous sommes au point de bascule et à moins de stratégies claires et efficaces à très court terme favorable à la conservation de la base industrielle des É.-U. représentée par GM, Ford, Boeing, Lockheed Martin, Northrop-Grumman, General Dynamics, Delphi et d'autres composants centraux, la stabilité relative se désagrègera suivi de l'effondrement possible de l'économie des É.-U. ».

