

Vu chez Ferrari: un réseau SAN qui met le turbo...

Maranello, Italie – Vous rêvez d'une Ferrari? Comme tout un chacun... Mais le saviez-vous? Il faut quatre jours pour assembler chaque modèle, car tout est fait main. Un montage minutieux conforme aux règles de l'excellence qui ont fait la réputation et le mythe des bolides rouges. Chaque voiture qui sort de l'une des trois chaînes d'assemblage est unique, car elle est fabriquée selon un carnet de commande personnalisé et très détaillé: chaque client fait son choix parmi des options multiples: il peut s'agir de la carrosserie, des moteurs, des accessoires, de la sellerie, des couleurs... Tout ceci crée une multitude de combinaisons. On imagine sans peine l'importance de la base de données qui gère toutes ces options en lien avec les stocks et les fournisseurs. On réalise quelle pierre angulaire constitue le système d'

e-provisioning pour le constructeur. **Chaque année, 4.500 Ferrari et 3.500 Maserati « individuelles »** « Nous utilisons le logiciel de gestion intégrée Baan, sous Oracle. L'archivage des « logs » permet de sauvegarder automatiquement toutes les transactions effectuées. Ces archives de « logs », devenues très lourdes, créaient des goulets d'étranglement, limitant de plus en plus la performance du système », nous a expliqué Alessandro Sala, directeur informatique du groupe. La nouvelle infrastructure du système d'information, implantée fin 2002, s'appuie sur deux centres de traitement, distants d'un kilomètre et interconnectés par un lien à très haut débit. Les serveurs ont été consolidés avec plus de capacité: de neuf serveurs AIX d'IBM, on est passé à trois. De plus, l'espace de stockage, entre les deux sites centraux, a été mutualisé. **La remise à jour de la base fournisseurs** Le bénéfice de ces ré-aménagements a été immédiat: d'une part, les flux d'information ont été perçus comme très efficaces, grâce notamment à une bande passante effectivement disponible. D'autre part, la mise à jour de la base des informations fournisseurs est devenue quotidienne, alors qu'elle était hebdomadaire jusque là. Le DSI de Ferrari considère que le gain de productivité apporté par cette nouvelle architecture doit beaucoup au canal de liaison à haut débit (protocole Fibre Channel) et aux commutateurs choisis (d'origine Brocade): « Ils se sont avérés parfaitement compatibles avec tous les équipements du parc installé. En particulier, l'interopérabilité avec les serveurs IBM a grandement facilité le basculement de l'ancienne architecture DAS vers la nouvelle, de type SAN », se félicite Alessandro Sala. **Une architecture SAN avec des débits de 2 gigas**

La nouvelle architecture réseau des usines Ferrari est opérationnelle depuis fin 2002. Elle repose sur deux centres de traitement informatique partiellement redondants et distants d'un kilomètre. Les serveurs centraux sont des systèmes IBM fonctionnant sous AIX. Les deux sites sont interconnectés à très haut débit par des canaux Fibre Channel et 'Escon' -ce qui garantit une sauvegarde synchronisée des données. Les quatre commutateurs qui assurent le bon écoulement des flux sont des équipements de Brocade Communications Systems: deux modèles 3800 et deux modèles 12000 intégrant, respectivement, 16 et 64 ports à 2 Gbps, soit un total de 160 ports. Ce réseau de stockage est relié à deux baies de connexion Shark 870 d'IBM, de 6 To chacune, deux P 670 d'IBM dotés de 8 CPU et à une bibliothèque de mille cartouches. En clair, le site de Ferrari peut se flatter de disposer d'une solution de »

disaster recovery » effectivement redondante.