

HINO Cares

Issue 015

واصل هينو سعيها للارتقاء بالجودة.



اجتازت هينو رالي دكار عشرين مرة على التوالي!

جتازت هينو رالي دكار عشرين مرة على التوالي منذ ظهورها الأول عام ١٩٩١. إن هذه الإنجازات تجعلنا نزهو فخرًا عندما نرجع بذكرياتنا لعشرين عام مضت ونكتشف ما يعنيه رالي دكار لهينو.

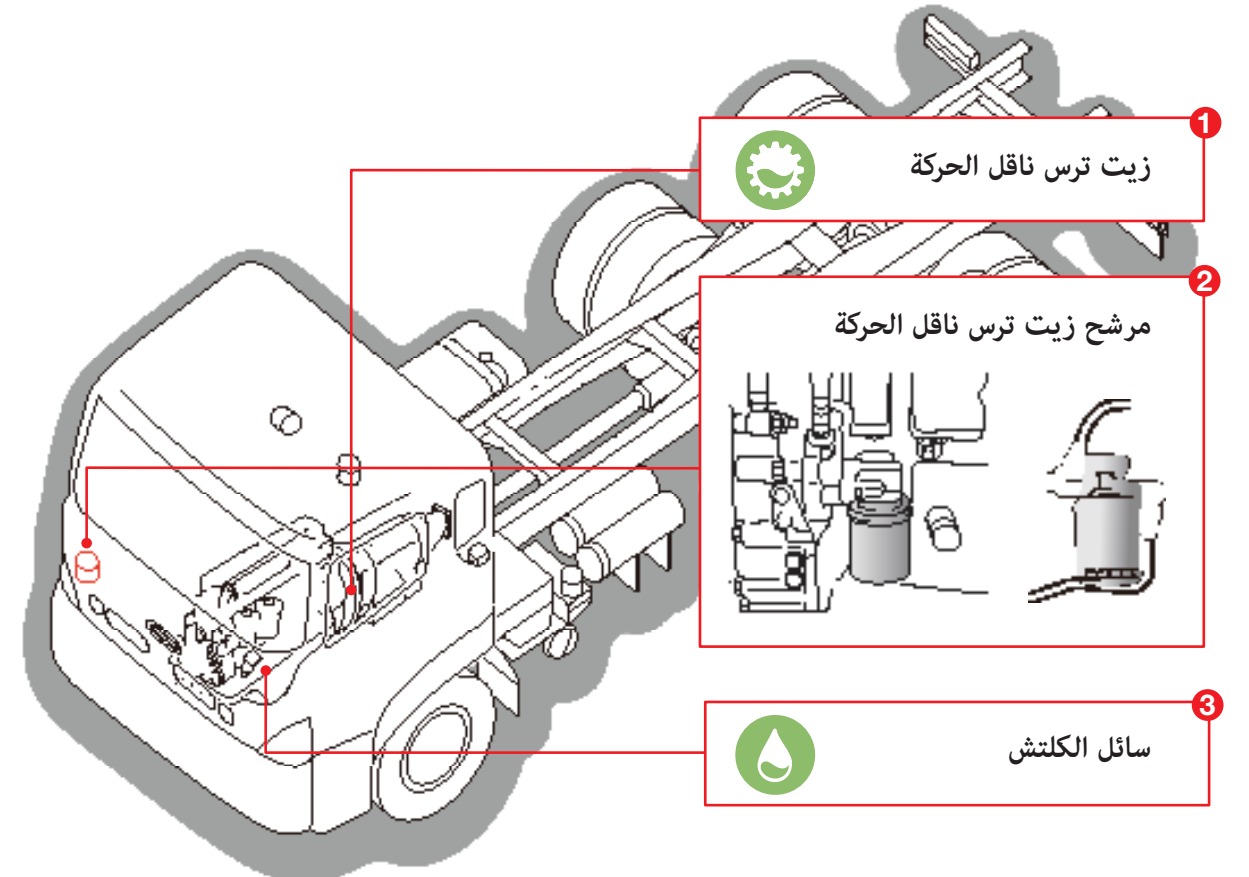
صيانة أساسها الفهم العميق

قطع ناقل الحركة والكلتش التي تتطلب الاستبدال الدوري

تسبب الكشط والمواد الغريبة الأخرى من زيت تروس ناقل الحركة. إذا امتلأ مرشح الزيت هذا بجزيئات الحديد ومواد أخرى، فمن الممكن أن يؤدي إلى انسداد المرشح مما يفقده قدرته على التخلص من الجزيئات الكاشطة والمواد الغريبة الموجودة في الزيت. ومرة أخرى يمكن أن يؤدي هذا في النهاية إلى تلف ناقل الحركة. يوصى باستبدال مرشح زيت تروس ناقل الحركة كل 30000 كم أو 6 أشهر. يعد الكلتش مكونًا في غاية الأهمية يعمل على نقل وفصل قدرة المحرك. يعمل سائل الكلتش على نقل الضغط الهيدروليكي المتولد عندما يضغط السائق على دواسة الكلتش لتفعيل الكلتش. ويجب استبدال هذا السائل مرة كل 12 شهرًا. وفي حال لم يتم استبداله، يمكن أن يمتص سائل الكلتش الرطوبة من الهواء الذي يدخل من فتحات التهوية الأمر الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض جودة السائل. يمكن أن يفضي انخفاض جودة السائل إلى آثار سلبية على مكونات الكلتش الداخلية، حيث يحتمل أن يسبب صدأ الأنابيب، وهذا من شأنه أن يحدث خلل في وظائف الكلتش. وكما هو الحال بالنسبة لمكونات المكابح التي ناقشناها في العدد السابق 014، فإن عمليات الفحص المنتظمة واستبدال القطع والزيوت والسوائل التي نناقشها هنا تعد نقاط هامة جدًا للمساهمة في التشغيل الآمن لمركبتك خلال السنوات القادمة. وقد أدرجت التفاصيل في دليل المالك الخاص بك لذلك يرجى التأكد من قراءة دليل المالك بعناية.

للمساهمة في السلامة والحد من المشاكل التي تحدث أثناء القيادة على الطرقات والحد من تكاليف الإصلاح، فإننا في هينو نحث عملائنا على تنفيذ عمليات الفحص اليومية، وكذلك إحضار شاحناتهم لإجراء عمليات الفحص الدورية كخطوة للصيانة الوقائية. ولقد استخدمنا في العدد السابق 014 سلسلة HINO 700 Series كمثال لشرح مكونات المكابح الرئيسية التي يجب أن يتم استبدالها خلال عمليات الفحص الدورية. وفي هذا العدد، نود مناقشة مكونات ناقل الحركة والكلتش والزيوت التي تتطلب الاستبدال بشكل دوري. سنقوم أيضًا بتقديم لمحة بسيطة عن المشاكل المحتملة التي يمكن أن تحدث في حال عدم تنفيذ عمليات الاستبدال هذه أو الفحص الدوري بشكل صحيح وفقًا لدليل المالك.

يعمل زيت تروس ناقل الحركة على تليين تشغيل أجزاء ناقل الحركة ويحمي التروس من الجزيئات التي تسبب الكشط، ويحافظ على سلامة عمل مكونات ناقل الحركة. ونظرًا إلى أن الزيت يفقد تدريجيًا قدرته على التليين، فيوصى باستبدال الزيت الخاص بتروس ناقل الحركة بعد قطع مسافة 30000 كم أو مرة كل 6 أشهر. إذا لم تقم باستبدال هذا الزيت، فقد تتسبب قدرة التليين المنخفضة في تلف التروس أو التسبب في انكماشها واهترائها قبل الأوان مما يؤدي في نهاية المطاف إلى تلف ناقل الحركة. يعد مرشح زيت تروس ناقل الحركة أحد المكونات الهامة جدًا التي تشرح جزيئات الحديد والجزيئات التي



Hino Motors, Ltd.
Address: 3-1-1 Hinodai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan
Global Site: <http://www.hino-global.com>



©Hino Motors, Ltd. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, copied or transmitted in any form or by any means.

طبع في اليابان



الحادة هبوطاً وصعوداً مراراً وتكراراً وقطع الصحاري المقفرة التي تصل درجة الحرارة القصوى فيها إلى 50 درجة مئوية. وأضاف تيروهيتو قائلاً: ”إن هذه الظروف غير الآمنة هي ما أوجد الفرص أمام فريق هينو سوغاوارا“. ويقول أنه أحس بأن التربع على المراتب الأولى كان أمراً غير مستحيل وذلك لأنه استطاع الحفاظ على مرتبة متفوقة من بين أعلى 5 متسابقين عن فئة الشاحنات في مختلف مراحل السباق. ولإضفاء هذا



احتفالية الوصول إلى خط النهاية في بوينوس آيرس.

المراتب التاسعة والأولى والأولى على التوالي على مستوى فئات الشاحنات وسلاسل الإنتاج والفئات التي تقل عن 10 لترات. هذا يعني أن هينو حققت انتصاراً بمجموع 1-2 في الفئات التي تقل عن 10 لترات، وقد حازت على بطولات شاحنات سلاسل الإنتاج في الفئات التي تقل عن 10 لترات للسنة الثانية على التوالي.

في يونيو وبعد ستة أشهر من انتهاء سباق عام 2011، أجرينا مقابلة مع تيروهيتو سوغاوارا في هذا العدد من رعاية هينو قال فيها: ”في ظل ازدياد قسوة ظروف السباق في كل عام ومع مواصلة إدخال التحسينات على أداء الشاحنات التي تم تعديلها لتناسب السباق، كان علينا أن نسأل أنفسنا عن الكيفية التي سننافس بها، وباعتقادي، لقد قدم لنا هذا السباق لمحة عن إجابة هذا السؤال“. لمواجهة الشاحنات العادية المشاركة في البطولة قام فريق سوغاوارا بتطوير شاحنات من فئة كبيرة معدلة وشاحنات كبيرة ذات قدرة تبلغ 900 قدرة حصان كما قام بزيادة عزم الدوران لشاحنات هينو المشاركة في رالي داکار - التي تسمى الوحوش الصغيرة- بنسبة 10% لهذا السباق الملتهب. بالإضافة إلى ذلك، تم استبدال جزء الجسم الخلفي للسيارة 2 المصنوع من الألمنيوم بأخر مصنوع من الكربون وخضعت لتدابير خفض الوزن الأخرى للتخلص من 200 كجم لهذا السباق. أظهرت شاحنات هينو داکار ثباتاً وحزمًا لا ينتهيان في كافة مراحل السباق الذي اتسمت طرقاته بالخطورة والغموض، في حين استسلمت العديد من المركبات الأخرى ولم تستطع استكمال السباق في ظل ظروف البيئة القاسية التي أوجبت على المتسابقين اجتياز طرقات جبال الأنديز على ارتفاعات تزيد على 3000 متر وتخطي الكثبان الرملية التي تكثر فيها المنحدرات



اليوم 12: تنطلق شاحنة هينو المشاركة في رالي داکار عبر فيانبالا في طريقها إلى كايياكو.

حققت رقمًا قياسيًا باجتيازها السباق 20 مرة متتالية!

ن مواصلة المشاركة في هذا التحدي يعد أمراً في غاية الأهمية لأن هذا السباق هو ألمحك الذي تختبر فيه ”الموثوقية“.

فريق هينو سوغاوارا
السائق، السيارة 1: يوشيماسا سوغاوارا
السائق، السيارة 2: تيروهيتو سوغاوارا

41 شاحنة أو ما نسبته 61% من اجتياز خط النهاية. كان السباق هذا العام صعباً على نحو غير معهود حيث بلغ معدل المركبات التي استطاعت اجتياز خط النهاية في هذا السباق 50,1 ٪ بما في ذلك الدراجات النارية والسيارات، إلا أن فريق هينو سوغاوارا استطاع أن يبرهن للعالم بأسره حقيقة شاحنات هينو. حيث استطاعت السيارة 1 التي يقودها يوشيماسا سوغاوارا تحقيق المراتب الثالثة عشر والثالثة والثانية على التوالي على مستوى فئات الشاحنات وسلاسل الإنتاج والفئات التي تقل عن 10 لترات. في حين استطاعت السيارة 2 التي يقودها تيروهيتو سوغاوارا تحقيق

استطاعت شاحنتي هينو اجتياز خط النهاية خلال المشاركة في رالي داکار في بوينوس آيرس في 15 يناير 2011 وذلك بعد تخطي المرحلة النهائية، وقد امتد مضمار السباق مسافة 826 كم انطلاقاً من قرطبة في الأرجنتين. كانت تلك هي اللحظة التي حققت فيها هينو الانتصار العشرين على التوالي منذ اشراكها لأول مرة في الرالي في عام 1991. استغرق المتسابقون في رالي داکار 2011 مدة 15 يوماً لقطع الطريق الذي يمتد مسافة 9458 كيلومتراً انطلاقاً من بوينوس آيرس إلى أريكا والعودة إلى بوينوس آيرس. ومن بين الشاحنات المشاركة في الرالي التي بلغ عددها 67 عن فئة الشاحنات، لم تتمكن سوى



يجتمع ”الإعداد المسبق“ مع ”الفرصة“. ونستطيع أن نستخلص من هذا أن ”المعجزات“ ما زالت تحدث لأن السباق يقدم للفريق ”الفرص“ التي تم ”الإعداد“ لها بشكل شمولي للتمكن من خوض رالي داکار وذلك من خلال مجموعة واسعة من المعرفة التجريبية والتخطيط الدقيق والشاحنات التي تم تحسين أدائها للسباق والشغف الذي تحمله هينو وكافة موظفيها لهذا السباق، هذا كله جعلها قادرة على تحقيق إمكاناتها. وكان السؤال الأخير الذي وجهناه له قبل أن ينتهي حوارنا: لماذا تواصلون خوض التحدي في رالي داکار؟ فأجاب قائلاً ”إن هذا السباق يمتاز ”بالموثوقية“. وأضاف: ”يختبر السباق أداء وجود الشاحنات ومدى موثوقية العمل الجماعي وموثوقية حماسنا ضمن ظروف موثوقة وغير مصطنعة وطبيعية“. وطالما حافظ فريق هينو سوغاوارا على ”موثوقيته“، سيستطيع معجبو هينو في جميع أنحاء العالم الاستمرار في رؤية شاحنات هينو في سباق رالي داکار.

الحماس والإلهام على هذه الشاحنات، يقوم فريق هينو الأفضل والأكثر من أقسام التطوير بشكل أساسي حالياً بتطوير شاحنات هينو داکار التي ستشارك في سباق العام المقبل.

ولكن كيف استطاع فريق هينو سوغاوارا اجتياز رالي داکار طوال 20 سنة متتالية على الرغم من أن الكثيرين يعتبرونه أقسى سباق في العالم؟ طرحنا هذا السؤال على يوشيماسا سوغاوارا الذي يحمل الرقم القياسي في مشاركاته في السباق البالغة 28 مرة ورقمًا قياسيًا باجتياز السباق بلغ 20 مرة متتالية. وقد كان رده غير متوقع إلى حد ما، حيث قال: ”غمة معجزات تحدث في كل سباق“. وعلى الرغم من أننا نعتقد أن جوابه يحمل شيئاً من التواضع حيث يصدر عن ”البطل الياباني الأسطوري في سباقات داکار“ إلا أنه يذكرنا بمقولة لأحد المفكرين وهي: ””الحظ“ هو ما يحدث عندما



تيروهيتو سوغاوارا



يوشيماسا سوغاوارا

لدينا نية حقيقية في الاستمرار في خوض التحدي

فهو السبيل للتحقق من سياسة هينو في التصنيع.

نائب الرئيس التنفيذي، عضو مجلس الإدارة

ماساكازو إيتشيكاوا

نائب الرئيس التنفيذي، عضو مجلس الإدارة

توشيكي اينوي



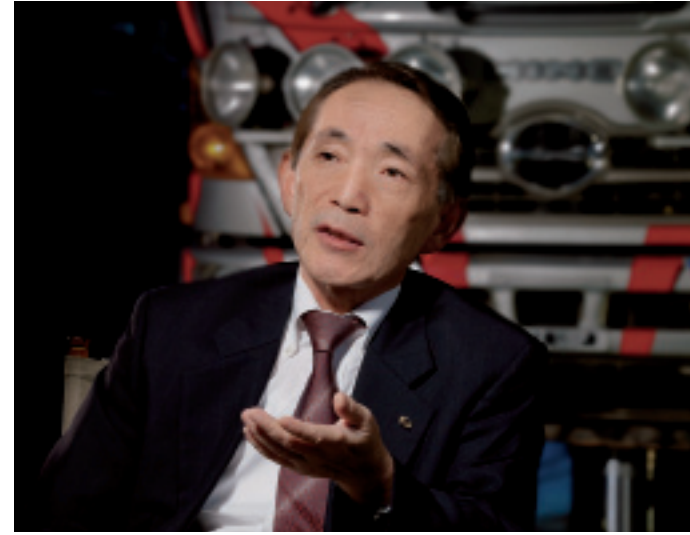
ومما لا شك فيه أن الفوز في السباقات والقدرة على إنهاؤها لا يعتمد على أداء الشاحنات فحسب. فمهارات السائقين المعززة بما لديهم من خبرة وحنس وقدرة الموجهين على صنع القرار حيث يتوجب عليهم إعطاء تعليمات دقيقة في اللحظة المناسبة والقدرات التقنية لدى الميكانيكيين الذين يحافظون على شاحنات السباق في أفضل حالة ودعم جميع العاملين في هينو فضلاً عن شركائنا والجهات الراعية والعمل الجماعي والتعاون بين جميع الأطراف المعنية أمر لا غنى عنه. يقول السيد إيتشيكاوا مؤكداً: "تقدم هينو مفهوم المنتج والتطوير والمبيعات وخدمات ما بعد البيع في عملية متكاملة رأسياً. وعلى هذا النحو، فإن فريق هينو لا يستطيع الحفاظ على قوته إلا بمشاركة وتعاون جميع الموظفين العاملين في القطاعات المختلفة بحمل الشغف ذاته". "إن الشيء الذي يربطنا معاً في هينو هو الروح الجريئة حيث نسعى جاهدين بأن لا نستسلم أبداً حتى نحقق أهدافنا. تم اختبار هذه الروح أيضاً في رالي داکار. إننا نقبل على خوض التحدي المتمثل في تطوير تقنيات جديدة وتقديم الخدمات بما يحقق مستويات عالية من رضا العملاء أو التحدي الذي يرتقي بنا من "هينو اليابانية" إلى "هينو العالمية". وطالما أننا نحافظ على هذه الروح الشجاعة بوصفنا شركة، فإننا سنواصل خوض تحدي في رالي داکار". فالغاية الحقيقية لهينو في رالي داکار ترتبط ارتباطاً وثيقاً مع سعيها للحفاظ على شغفها في تصنيع المركبات.



رالي داکار لعام ٢٠٠٩ الأرجنتين - تشيلي: ماساكازو إيتشيكاوا يهني يوشيماسا سوغاوارا لاجتيازه السباق للمرة العشرين على التوالي، وهو رقم قياسي في رالي داکار.

"كل ما يمكنني فعله هو أن أرشدك إلى 'باب المغامرة'. وعليك أنت أن تفتح هذا الباب. وسأخذك بنفسك إلى هناك إذا كنت ترغب بذلك". هذه الكلمات قالها تيري ساين، مؤسس رالي داکار خلال السباق الأول في عام 1978، الذي اعتبر منذ إنطلاقه على أنه السباق الأكثر قسوة في العالم. في عام 1991 فتحت هينو "باب المغامرة" عندما شاركت لأول مرة في الرالي. اشتركت هينو منذ ذلك الوقت في 20 سباق على التوالي واحتلت مراكز متقدمة في كل منها. ماذا يعني هذا الانجاز التاريخي لهينو؟ في المقابلة التالية مع نائب الرئيس، السيد ماساكازو إيتشيكاوا والسيد توشيكي اينوي، نود أن نكتشف النوايا الحقيقية لهينو من وراء مواصلة خوض غمار التحدي في رالي داکار.

كانت المشاركة في رالي داکار في الأصل واحدة من المشاريع التي شرعت هينو بها للاحتفال بالذكرى الخمسين على تأسيسها. وقد كان السيد إيتشيكاوا هو المشرف على الفريق الذي صمم وخطط هذا المشروع، وهو يعد أحد الأفراد الأكثر دراية بتاريخ هينو في تغلبها على الصعاب في رالي داکار. بدايةً، سألنا السيد إيتشيكاوا عن السباق الذي كان له الأثر الأكبر



في نفسه. "إن اللحظة الأكثر إثارة للمشاعر هي عندما تكمل شاحناتنا السباق وتجتاز خط النهاية. لذلك فإن كافة السباقات كان لها أثر كبير في نفسي". في عام 1997، أصبحت هينو هي الشاحنة الأولى في تاريخ الراليات التي تمكنت من تخطي المراحل 1-2-3 في فئة الشاحنات. وحتى عام 2011، فازت هينو بإحدى عشر بطولة من الفئة التي تقل عن 10 لتر. على الرغم من أن هناك أعداداً لا تحصى من مثل هذه السباقات في السجلات القديمة، إلا أن السبب الذي جعل كافة السباقات تترك انطباعاً خاصاً لدى السيد إيتشيكاوا اعتقاده بأن "الأهمية تكمن في أن هينو استطاعت اجتياز كافة هذه السباقات". وقد قدم لنا السيد اينوي وهو المسؤول عن قسم تطوير هينو جواباً شافياً يوضح هذا: "يمكن القول أن رالي داکار يعد بمثابة ميدان اختبار استطعنا فيه أن نثبت أننا نسير على الطريق الصحيح في نهج تصنيع مركباتنا الذي يركز على الجودة والمتانة والموثوقية. وإذا كان هدفنا الرئيسي هو ابتكار شاحنات تفوق الشاحنات التي نطلق عليها اسم القوة، التي يمكن القول أنها مصنوعة خصيصاً للسباقات، فعلى بنا تبني إستراتيجية مختلفة. لكننا في هينو، حرصنا على المشاركة في السباقات باستخدام شاحنات الإنتاج ذات المهام المتوسطة، التي تعد إحدى المنتجات الأساسية لدينا". وكلما كانت إمكانيات الشاحنة الأساسية أكبر، كان من الممكن تحقيق المزيد من قدرات الشاحنة من خلال المعايير الدقيقة وذلك صنع مركبة قادرة على خوض السباقات بحق. لهذا السبب، لا يمكن التهاون في سعيها للنهوض بالجودة والمتانة والموثوقية في شاحناتنا الأساسية. وتعتمد هينو في المشاركة في رالي داکار على الشاحنات التي يستخدمها عملائها. يوضح السيد اينوي بحماس انه "من الممكن أن تشارك السيارات الهجينة (الهايبرد) في الرالي مستقبلاً، وهي الشاحنات التي نتوقع أن تشهد نمواً كبيراً في الطلب عليها خلال المراحل القادمة".

1996

Granada - Dakar /
7,579 km / 6th, 11th /
Winner, 2nd

1997

Dakar - Agades - Dakar / 8,051 km / **Winner, 2nd, 3rd /**
Winner, 2nd, 3rd

1998

Paris - Granada - Dakar / 10,570 km /
2nd / **Winner**

1999

Granada - Dakar / 9,441 km / 4th / **Winner**

2000

Paris - Dakar - Cairo / 7,880 km / 5th / **Winner**

1992

Paris - Sirte - Cape Town / 13,015 km /
4th, 5th, 6th, 10th / no class divisions

1993

Paris - Dakar / 8,877 km / 6th /
no class divisions

1994

Paris - Dakar / 13,398 km / 2nd /
no class divisions

1991

Paris - Tripoli - Dakar / 9,186 km / 7th, 10th, 14th /
no class divisions

روح التحدي لدى هينو
مكنتها من أن تجوب
بقاع شتى وتجتاز أصعب
تضاريس.

تاريخ عريق يمتد لعشرين سنة: من
1991 إلى 2000 لمنتجات هينو.

Route / Total Distance / Truck Overall Ranking /
Under 10-liter Class Ranking



1995

Granada - Dakar / 10,067 km / 2nd /
no class divisions

2003



Marseille - Sharm El Sheikh /
8,602 km / 5th / no class divisions

2002



Arras - Madrid - Dakar / 9,440 km
/ 3rd / **Winner**

2001



Paris - Dakar / 10,873 km /
2nd / **Winner**



روح التحدي لدى هينو
مكنتها من أن تجوب
بقاع شتى وتجتاز
أصعب تضاريس.

تاريخ عريق يمتد لعشرين سنة: من
1991 إلى 2000 لمنتجات هينو.

Route / Total Distance / Truck Overall Ranking / Under 10-liter Class Ranking

2006



Lisbon - Dakar / 9,043 km /
5th, 7th / no class divisions

2005



Barcelona - Dakar / 8,956 km /
2nd, 6th / **Winner**

2004



Clermont-Ferrand - Dakar /
10,411 km / 5th / no class divisions



2011



Buenos Aires - Arica - Buenos Aires /
9,458 km / 9th, 13th / **Winner, 2nd**

2010



Paris - Tripoli - Dakar /
9,026km / 7th / **Winner**

2007



Lisbon - Dakar /
7,915 km /
9th, 13th /
Winner

2009



Buenos Aires -
Valparaiso -
Buenos Aires /
9,579 km /
14th, 26th / 2nd

تتقد روح التحدي لدى
هينو أكثر فأكثر في إطار
تحضيراتها لرالي داكار الواحد
والعشرون في عام 2012.
هل ستحطم هينو رقمًا
قياسيًا جديدًا في
سباقات التتابع؟
يوصل فريق سوغاوارا في
هينو الارتقاء والنهوض
لتخطي التحدي التالي.

يفخر أفضل وألمع فنيو الميكانيك لدى هينو بانتماهم لفريق هينو وحملهم لمسؤولية تحقيق توقعات عملائها.

تقوم هينو في كل سنة باختيار فنيي ميكانيك للمشاركة في رالي داكار لإعطائهم فرصة التعلم من خلال التدريب العملي مما سيساعدهم أيضًا على تنمية روح التحدي والإصرار بداخلهم. ونقدم لكم فيما يلي التعليقات التي أدلى بها فنيو الميكانيك المشاركون في سباق عام 2011 والذين تم اختيارهم من خلال اختبارات دقيقة.

تاكايوكي موها

شركة هينو موتورز المحدودة
مجموعة الشرق الأوسط وأوروبا
وأفريقيا، قسم الصيانة الإقليمية،
قسم الصيانة الدولي

عضو للمرة الثالثة بالإضافة إلى المشاركة في رالي داكار لعامي 2004 و 2010.



ماسايوشي ياماموتو

شركة هينو موتورز المحدودة
فريق التدريب الدولي، قسم
التدريب على الصيانة،
قسم الصيانة الفنية

لقد كان سباقًا شاقًا ولم يتسنى لنا النوم في الكثير من الليالي. بالرغم من أننا واجهنا بعض الصعوبات في العمل في ظل الظروف غير الاعتيادية، حيث كانت أعمال الصيانة تتم في بيئات مختلفة مثل الأسطح الرملية على سبيل المثال، إلا أنني في غاية السعادة لأن كلا الشاحنتين تمكنتا من إنهاء السباق دون حوادث تذكر. وعلى الصعيد الشخصي، تملكني شعور رائع بالإنجاز وتأكدت ثقتي بأداء شاحنات هينو المتفوق، والذي نفخر به لأسباب كثيرة. أرغب بالاعتماد على الخبرة التي اكتسبتها في هذا السباق لمواجهة تحديات جديدة بثقة، وأن أوصل هذه الروح إلى الأجيال الأصغر عمرًا.



تاكاشي سانو

شركة يوكوهاما هينو موتورز المحدودة

حدى عشرة سنة من الخبرة في أعمال الميكانيك. حاصل على شهادة Hino HS-1* فائز بجائزة التميز في مسابقة هينو الوطنية لمهارات الصيانة

تقدمت لهذا المنصب رغبةً مني بتحقيق تغير ذاتي من خلال المشاركة الفعلية في هذا السباق. سررت عندما تم اختياري، ولكنني شعرت في الوقت نفسه بضغط كبير. كرسيت نفسي بالكامل لهذه المهمة لكي لا أندم لاحقًا، وتمكنت من إتمام المهمة بحيث عززت هذه الخبرة ثقتي بنفسي في نهاية الأمر. كما أدركت أهمية مهنة الميكانيكي، والمسؤولية الكبيرة التي تقع على عاتقنا. أطلع لنقل الخبرة والروح التي منحني إياها هذا السباق للآخرين.



هيروشي هاشيبا

شركة إيشيكاوا هينو موتورز المحدودة

ست عشرة سنة من الخبرة في الميكانيك. حاصل على شهادة Hino HS-1 عضو للمرة الثانية في الفريق بالإضافة إلى المشاركة في رالي داكار للعام 2004.

كان مضمار السباق في أمريكا الجنوبية أكثر خطورة مما توقعت. خلال النصف الأول على وجه الخصوص، قدمات المكابح الخلفية كانت تتهرب بسرعة كبيرة. اضطررنا لتفكيك المكابح الخلفية كل يوم، الأمر الذي حرمانا من نيل قسط كافٍ من النوم. اعتقد أن مهارات التواصل لدي تحسنت بعد السباق. أصبح كل شيء أكثر سلاسة في ورشة العمل، من مناقشة المشاكل وتقديم التقارير والإشعارات والاستشارات، الأمر الذي أدى إلى تسريع إجمالي مدة إنهاء الصيانة. بالإضافة لذلك، أصبحت الآن أجيد التعامل مع المهام غير الاعتيادية مثل الأعطال التي تحدث على الطرق.



كينيتشي سويتسوغو

شركة هيروشيما هينو موتورز المحدودة

تسع سنوات من الخبرة في الميكانيك. حاصل على شهادة Hino HS-1 رابع ميكانيكي ينضم إلى هيروشيما هينو (سابقًا في العام 1996 و 2005 و 2010)

واجهتنا مشاكل كثيرة في اسطوانات المكابح خلال النصف الأول من السباق، ولكن الوضع تحسن في النصف الأخير. بينما راقبت الفرق الأخرى مشاكلها وهي تتراكم، تمكن فريق هينو من مواصلة السباق دون متاعب تذكر. فيما يتعلق بالأعمال التي قمت بها للتخضير للسباق، تمكنت من ابتكار عدد من الأفكار لمهام التصليح الطارئة، وأشعر بأني اتخذت خطوات وثيقة في مسيرة عملي كميكانيكي. أرغب بتوظيف هذه الخبرة لتقديم خدمات صيانة أكثر إرضاءً لعملائنا.



* شهادة Hino HS-1

المرحلة الأولى لمهارات صيانة هينو. أرقى شهادة من هينو لمهارات الصيانة. ابتداءً من أكتوبر 2010، حصل 406 ميكانيكي على مستوى الدولة (من بين 3407 ميكانيكي مرخص) على هذه الشهادة.



خمسة من أفضل ميكانيكيي هينو.

شاحنات هينو المشاركة في رالي داكار “الوحوش الصغيرة”

قدرات الأداء التي تكمن في هذه الشاحنات تفوق ما يوحي به اسمها.

فئة الشاحنات المعدلة واحتلالها للمرتبة التاسعة في سباق عام 2011، لا يعد مجرد شهادة على كفاءة ومتانة شاحنات HINO 500 Series على الطرق فحسب، بل هو دليل أيضًا على التميز الكلي لها من حيث كفاءة العمل الجماعي من كافة أفراد الفريق، بما يشمل فنيي الميكانيك. في هذه الصفحة، نود أن نعرفكم على فنيي الميكانيك الذين أسهموا في دعم هذا التحدي من خلال قبول المشاركة في هذا السباق القاسي وعملوا على دفع شاحنات هينو الخاصة بسباق رالي داكار لتقديم أفضل ما لديها من إمكانيات.

تم تطوير شاحنات هينو المشاركة في رالي داكار استنادًا على HINO 500 Series، التي اشتهرت على على الصعيد العالمي لما تمتاز به من متانة. وقد أطلق عليها منافسوها اسم “الوحوش الصغيرة” وذلك إدراكًا منهم لمكانتها حيث استطاعت هذه الشاحنات متوسطة الحجم تحدي الشاحنات القوية التي تعمل بمحركات تزيد سعتها عن ضعف سعة محركات الوحوش الصغيرة. إن تفوق شاحنات الإنتاج هذه من سلسلة الحجم الذي يقل عن 10 لتر وقدرتها على منافسة الشاحنات الأكبر حجمًا من



يمرون على أدق التفاصيل. فالصيانة عملية تتم بالسباق مع الزمن.



السيارة 1 تخوض السباق عبر صحراء أتاكاما.



الميكانيكيون يعملون طوال الليل في سان مييجول دو توكومان (الأرجنتين).