

Rapport d'ouverture : CENTRE HINO DE SOUTIEN TOTAL DE LA CLIENTÈLE

Dans ce numéro, nous présentons l'établissement de séminaire permanent de Hino en Malaisie, ouvert dans le cadre des efforts de l'entreprise pour améliorer le SOUTIEN TOTAL HINO.

Également dans ce numéro, nous annonçons les gagnants du premier concours de photo, « Ma route favorite ».





Le centre Hino de **Soutien Total du client** ouvre en Malaisie. Le nouveau centre répond aux besoins des clients.



En juillet 2015, l'équipe HINO Cares était à Seremban, en Malaisie, pour découvrir le Centre Hino de Soutien Total du client (HTSCC) de Hino Motors Sales (Malaisie) Sdn. Bhd. (HMSM). Cet établissement a ouvert en février 2015 pour améliorer le SOUTIEN TOTAL, et est le premier établissement Hino permanent à l'étranger où les clients peuvent assister à des séminaires et tester des véhicules.

« Bien que Hino ait continuellement offert des services de visites de sollicitation pour la sécurité au volant et des séminaires d'écoconduite à nos clients en Malaisie dans le cadre de nos activités de soutien à la clientèle, le nombre de demandes de la clientèle pour des séminaires de conduite sur la prévention des accidents et sur l'écoconduite a augmenté ces dernières années », explique M. Mohamad Zaki, cadre supérieur de formation de HTSCC. « Nous avons donc conclu que pour répondre à ces demandes, nous avions besoin d'un établissement spécial que nous pourrions utiliser à tout moment, et nous avons décidé d'ouvrir cet établissement comme un endroit unique où nous pourrions proposer des séminaires et des exercices pratiques de conduite. »

Le HTSCC, que les clients Hino en Malaisie sont invités à utiliser gratuitement, dispose d'une piste spéciale d'entraînement de 1 kilomètre, de salles de séminaire et de salles d'exposition permanentes qui mettent en valeur la philosophie, l'histoire et les réalisations technologiques de Hino. Les différents séminaires offerts ici intègrent également des visites de l'usine d'assemblage de véhicules de Hino, rendues possibles grâce à son emplacement adjacent à Hino Motors Manufacturing (Malaisie) Sdn. Bhd. Le Centre offre ces fonctions en raison de la détermination de l'entreprise à non seulement proposer

des possibilités de séminaires, mais aussi une chance de découvrir la philosophie de Hino, y compris l'attention méticuleuse portée à la fabrication de produits, jusqu'à ses services après-vente et plus encore.

Le jour de notre visite, huit conducteurs de Radifleet Sdn. Bhd. étaient au centre pour participer aux séminaires de sécurité au volant et d'éco-conduite. Quant aux spécificités des séminaires, beaucoup de nos lecteurs se souviendront peut-être de l'article sur le Centre technique de Hamura, Tokyo, dans le numéro précédent. Pour donner un bref aperçu, ces programmes se composent d'un séminaire dans la salle de classe où les participants apprennent les bases, y compris une bonne posture de conduite, les caractéristiques du comportement des camions et l'importance de la distance de sécurité. Ce séminaire est ensuite suivi de cours pratiques au volant de vrais camions où les participants apprennent diverses techniques d'éco-conduite.

Nous avons interrogé M. Hafizan, directeur de formation à propos de certaines des caractéristiques de ces séminaires. « Dans nos séminaires pratiques, nous préparons des camions qui ont été équipés d'un appareil spécial pour mesurer la consommation de carburant, et les participants conduisent ces camions sur la piste d'essai comme ils le feraient normalement. Ensuite, ils reçoivent une formation d'écoconduite en tête-à-tête, après quoi ils conduisent à nouveau sur la piste d'essai en utilisant les compétences et les connaissances qu'ils viennent d'apprendre. Et en comparant les données de consommation de carburant avant et après leur leçon d'éco-conduite, les participants sont en mesure de confirmer par eux-mêmes les effets de ce qu'ils

- 1&2 : La petite galerie met en Hino, ainsi que des infor
 - 3: Les conducteurs sont désireux d'apprendre lors du séminaire sur la sécurité et l'éco-conduite.
- 4: L'un des participants de cette journée, M. Zahar, dit, « Je conduis un camion de la série HIN0500 sur environ 150 kilo mètres chaque jour, »
- 5: « Les camions Hino sont M. Samsul. « Ils sont faciles à conduire, confortables et réguliers. Je les aime

La figure 1 montre les données pour un conducteur qui a pris part au séminaire le jour où nous y étions. Vous pouvez voir la valeur de la consommation de carburant quand il a conduit comme il le faisait régulièrement, soit 14,08 l/100 km, améliorée à 10,1 l/100 km après le cours d'éco-conduite. En supposant que ce conducteur roule 50 000 kilomètres par an, la différence de consommation de carburant entre la conduite à 14,08 l/100 km et à 10,1 l/100 km va jusqu'à 1 990 litres par an. Pour une compagnie exploitant des dizaines de camions, par exemple, on peut s'attendre à voir d'énormes économies de coûts annuelles si tous les conducteurs pratiquent continuellement l'éco-conduite.

En se basant sur le bilan de Hino quant à l'offre de séminaires similaires au cours des années, ce séminaire, qui dure seulement une demi-journée, peut être considéré comme un programme complet pour apprendre des techniques d'éco-conduite de la manière la plus efficace possible. L'écoconduite, qui se traduit par une réduction des émissions de CO₂, est également très efficace dans la sensibilisation au respect de l'environnement chez les conducteurs, et les compétences et les techniques apprises ici aident aussi à assurer une conduite sûre et économique.

M. Hafizan continue: « Chez HTSCC, nous offrons également un programme de formation de familiarisation du conducteur où les participants peuvent acquérir des compétences et des connaissances sur les inspections quotidiennes qui aident à faire en sorte que leurs véhicules soient maintenus dans un état optimal. À l'avenir, nous avons l'intention de continuer à améliorer nos centres et nos programmes de séminaires afin d'être en mesure de répondre aux besoins de davantage de clients. »

« En tant que marque de véhicules utilitaires, que pouvons-nous faire pour contribuer aux activités de nos clients ? » Telle est la guestion que tout le monde chez Hino se pose, car nous cherchons à accroître les niveaux de qualité de nos produits, ainsi qu'à renforcer et à améliorer le programme de SOUTIEN TOTAL pour répondre aux besoins de nos clients.

La force motrice derrière toutes ces activités est la détermination de l'entreprise de continuer à être une marque de choix pour des clients du monde entier. Le HTSCC est un brillant exemple de cette détermination.

[Fig. 1]

Séminaire ECO Driving < Résultat individuel > Date: 30/7/2015 | Modèle: 300Series | Distance: 2,0 km

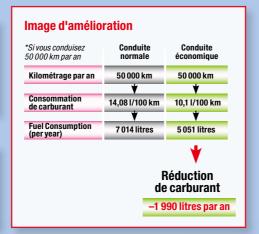
de carburant de

Amélioration du résultat d'ECO Driving Rapport amélioré Carburant consommé 564 cc 14.08 I/100 km de carburant de 27,8% -157 cc Eco Driv 10.1 I/100 km

Excès de vitesse (Vitesse du véhicule)	60 km/h		
Excès d'acc. (Accélération)	60%		
Excès de tr/min (Tours moteur)	1 600 tr/min		
Arrêt d'acc. (Conduite sans carburant)	-		

Résultats de chaque essai

	Tour	Durée de Vitesse l'essai moyenne	Witness	Carburant consommé	Consommation de carburant (I/100 km)	Amélioration		Habitudes de conduite (*1)			
			moyenne			Qté	%	Excès de vitesse	Excès d'acc.	Excès de tr/min	Arrêt d'acc.
	1er	5'22"	22,0 km/h	564 cc	14,08	-	-	0,0%	0,9%	24,7%	0%
	Final	4'44"	24,9 km/h	407 cc	10,1	-157 cc	27,8%	0,0%	1,6%	21,7%	0%







Radifleet Sdn. Bhd., Malaisie M. Ir. Zuhairi Yusoff, directeur général

- « Notre entreprise fournit des services d'élimination des déchets médicaux et des services de blanchisserie de linge d'hôpital, ainsi que des services de gestion pour les véhicules médicaux tels que les ambulances. »
- « Nous utilisons des camions principalement pour le transport de déchets médicaux et pour nos services de blanchisserie. Nous avons utilisé des camions d'un large éventail de marques au fil des ans depuis la création de notre entreprise, mais nous avons commencé à utiliser un Hino il y a seulement deux ans. Nous étions trop occupés à diriger notre entreprise et n'avions pas le temps d'évaluer ou d'examiner la performance de nos camions. »
- « Donc, il y a quelques années, nous avons entrepris une étude approfondie de ce que les différentes marques de camions avaient à offrir, y compris leurs performances, l'équipement et la fiabilité, ainsi que la prise en charge de la concession et d'autres valeurs ajoutées. Suite à notre étude de six mois, nous avons constaté que nous devrions réduire la gamme de nos camions à une seule marque, et que cette marque doit être Hino. »
- « Nous avons immédiatement décidé d'acheter des camions Hino, et en avons ajouté à notre flotte chaque année depuis. À ce rythme, notre flotte devrait être entièrement constituée de camions Hino vers 2020. Si notre entreprise continue de croître à ce rythme, nous utiliserons alors peut-être plus de 100 camions. »
- « Hino Motors Sales (Malaisie) Sdn. Bhd. nous a assuré lorsque nous avons décidé de nous engager avec Hino qu'ils fourniraient

- une formation pour nos mécaniciens et chauffeurs. Les autres marques proposaient aussi une formation de conducteur, mais Hino est la seule entreprise qui a également accepté de fournir une formation pour nos mécaniciens. »
- « En plus de cela, le grand nombre de points de service Hino en Malaisie a été un autre facteur dans notre décision. Cela nous a donné l'assurance que si l'un de nos camions venait à tomber en panne dans un emplacement quelconque, il serait en mesure de bénéficier des services de Hino. »
- « Étant donné que la devise de notre entreprise est « Rapide, fiable et cohérent » nous voulons un partenariat avec une marque de camion qui est également rapide, fiable et cohérente. Bien sûr, quand nous disons « rapide », nous entendons rapide avec un accent sur la sécurité. »





Environ 100 tonnes de linge sont lavées tous les jours dans les services de blanchisserie de l'entreprise.



Incinérateur pour le traitement des déchets médicaux. Les déchets médicaux sont incinérés peu après avoir été transportés ici, et ce qui ne peut pas être rapidement incinéré est stocké dans un entrepôt réfrigéré.



Nom de l'entreprise : Harapan Jaya, en Indonésie | Interviewé : M. Sugio Utomo, propriétaire



- « Notre entreprise a commencé à exploiter des bus en 1971 et j'ai pris la relève de mon beau-père en 1991. À cette époque, nos autobus n'étaient pas de chez Hino, mais venaient principalement d'un autre fabricant. »
- « Quand Hino a sorti le RN285 avec suspension pneumatique, nous avons décidé d'en acheter un pour voir comment il tiendrait sur les longs parcours. C'est après avoir utilisé un bus Hino que nous avons réalisé à quel point ils sont simples à entretenir. Comparés à Hino, nous avons constaté que les véhicules provenant d'autres fabricants étaient très difficiles à maintenir en condition optimale. Même le remplacement d'un piston était un calvaire, car nous devions aller chez le concessionnaire juste pour savoir de quelle taille nous avions besoin. Vous ne rencontrez pas ce genre de complication avec des véhicules Hino. »
- « Je tiens également à souligner que les moteurs Hino sont très robustes. Je pense que les véhicules Hino ont beaucoup augmenté l'efficacité de nos opérations. »
- « La route la plus longue parcourue par nos autobus s'étend sur 772 kilomètres, ce qui prend environ 17 heures dans un sens. Comme il serait insupportable pour nos clients d'utiliser un véhicule à suspension à bobine sur une telle distance, nous utilisons des bus RN285 pour ce trajet. La suspension pneumatique de Hino est cruciale pour nos clients sur les trajets nocturnes, et la puissance et le confort de ces bus sont les raisons pour lesquelles nous avons choisi Hino. »
- « Sur les 280 bus que nous possédons actuellement, 159 sont des bus Hino. Je suis impatient que Hino établisse sa position de leader mondial de marques de bus. »
- Les bus de la société sont ornés de huit chevaux, un symbole de chance.





- « Huit des douze camions que notre entreprise possède actuellement sont des Hinos. Nous avons acheté notre premier camion Hino en 2007, immédiatement après avoir pris connaissance de leur excellente performance de freinage. »
- « Notre société vend et transporte du gaz de pétrole liquéfié (GPL). Les réservoirs de GPL sont loin d'être légers et nécessitent une attention particulière car ils contiennent du gaz. Bien que tous nos conducteurs gardent à l'esprit les points essentiels relatifs au transport de réservoirs de GPL, il est inévitable que ces réservoirs se déplacent pendant le transport. Donc, les conducteurs doivent être particulièrement prudents lors du passage dans les virages ou les coins. Et si le lit de la cargaison est humide et glissant à cause de la pluie, ils font encore plus attention. Pour cette seule raison, la sécurité (et la performance de freinage en particulier) est un facteur essentiel dans le choix de nos camions. »
- « Nous accordons également une grande importance à la qualité de service. Il y a un centre de service Hino (bientôt Heng Motor & Commercial Truck

- Sdn. Bhd.) à environ 20 minutes de chez nous, où nous emmenons nos camions pour tous nos besoins d'entretien, y compris les changements d'huile. Ils fournissent un travail rapide et fiable. »
- « Nous sommes convaincus que l'entretien de nos camions réalisé par des experts Hino fait une grande différence. Ceci parce que, en travaillant avec un concessionnaire autorisé de Hino Malaisie, je n'ai pas à me soucier de savoir s'ils utilisent ou non des pièces d'origine ou le bon type d'huile. »
- « Même si nous sommes responsables de notre zone désignée à titre de revendeur d'une société d'énergie, nous parcourrons la distance supplémentaire si nos clients nous le demandent. Ceci parce que nous croyons que le service est la clé pour établir une bonne relation de confiance avec nos clients. Les liens personnels sont essentiels pour les entreprises, et il en va de même pour notre relation avec notre concessionnaire Hino. La raison pour laquelle nous continuons à conduire des camions Hino est que nous avons confiance en M. Chia Kok Keng, de notre concession Hino. »





Tous les réservoirs de gaz montrés ici sont vides. Ils sont remplis dans un centre de remplissage désigné

NK Gas (NKS Subang Sdn. Bhd.), Malaisie | M. Ng Guan Huat, Directeur





Technologie

Hino

L'étincelle donnant naissance aux réelles innovations techniques réside dans les besoins de nos clients.





M. Hidehiko Enomoto

Directeur Général. Centre de recherche technique

Les technologies innovantes, même révolutionnaires ou étonnantes aux yeux du monde, ne servent à rien si elles ne correspondent pas à ce que les gens veulent et peuvent se permettre. Les véritables technologies innovantes ne peuvent prospérer que si elles sont véritablement accueillies par les clients. Telle est la vision qui anime Hino dans son développement de nouvelles technologies pour ses véhicules utilitaires.

« La mission de notre section est de développer de nouvelles technologies pour camions et autobus qui apportent une contribution positive à l'environnement et aux sociétés du monde entier », explique Hidehiko Enomoto, directeur général du Centre de recherche technique de Hino. « Chaque division de Hino impliquée dans le développement est responsable de la recherche et du développement avancé de technologies qui seront nécessaires à l'avenir. »

Le Centre de recherche technique est responsable de la recherche et du développement des technologies élémentaires qui créent ces véritables technologies innovantes sur lesquelles l'avenir des produits de Hino est fondé. « D'une manière générale, les deux piliers que sont la sécurité et le respect de l'environnement constituent les domaines de la recherche et du développement sur lesquels nous travaillons dans notre centre de recherche technique », dit Enomoto. « Notre travail consiste à découvrir les « bourgeons » de nouvelles technologies Hino relatives à l'environnement et la sécurité. Pour ce faire, tout commence par un examen minutieux des demandes de nos clients pour découvrir « l'essence » de leurs besoins. »

Prenez, par exemple, le système de sécurité pré-collision (PCS), qui détecte la possibilité d'une collision par l'arrière au moyen de capteurs qui déclenchent une alarme et le freinage du véhicule pour aider à réduire les dommages qui peuvent résulter d'accidents. Cette technologie, que Hino fut le premier à mettre en œuvre dans les véhicules utilitaires au Japon, est un exemple des technologies qui pourraient ne pas avoir vu le jour sans les besoins des clients de l'entreprise.

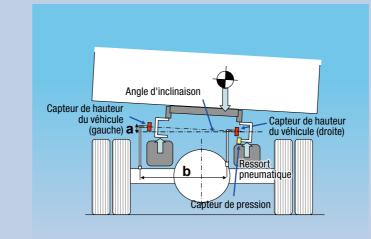
D'autres technologies qui ont été très appréciées par de nombreux clients de Hino comprennent la cabine EGIS, une structure de cabine qui aide à réduire le risque de blessures du conducteur en cas de collision ; le système d'avertissement de sortie de voie, qui détecte une augmentation du flottement dans le mouvement du volant, puis déclenche une alarme pour encourager le conducteur à faire une pause ; et le nouveau DPR, la première technologie au monde de réduction simultanée des NOx et PM sans utiliser une solution d'urée, un système que la société a installé sur ses véhicules commerciaux légers et mi-lourds depuis 2010–2011. La liste est longue.

Nous avons interrogé Enomoto sur certaines des technologies développées au Centre qui l'ont le plus marqué.

« Il y a un système appelé le moniteur d'équilibre entre gauche et droite qui est installé sur les tracteurs de conteneurs d'expédition que nous commercialisons au Japon. Une des causes d'accidents impliquant le basculement des tracteurs de conteneurs d'expédition est l'excentricité de la cargaison à l'intérieur des conteneurs qu'ils transportent. Donc, en détectant cette excentricité et en alertant le conducteur, nous pourrions être en mesure de réduire le risque d'accidents avant qu'ils ne surviennent. Nous avons commencé à développer cette technologie en réponse à la demande de clients travaillant dans le transport de conteneurs maritimes. »

Enomoto déclare que le Centre a fait face à plusieurs problèmes et défis au cours du développement. « Tout d'abord, les terminaux à conteneurs ont des restrictions d'entrée strictes, et nous n'avions aucune information, par exemple, sur la façon dont les conteneurs étaient chargés sur les remorques, ou à quel moment les tracteurs commençaient à se déplacer une fois qu'ils étaient chargés. Nous avons donc commencé par travailler avec le client qui nous avait fait cette demande pour obtenir la coopération de la société qui gère le terminal afin que nous puissions étudier leurs procédures de chargement des conteneurs.

« Nous avons été en mesure de découvrir une variété de problèmes au cours de ces enquêtes discrètes. Par exemple, afin de déterminer avec précision l'équilibre des marchandises dans des conteneurs d'expédition, nous avions besoin de moyens de mesurer le conteneur lui-même, mais cela n'était pas pratique compte tenu de l'activité du terminal à conteneurs. Nous nous sommes donc penchés sur un système qui commencerait à mesurer automatiquement lors du chargement du conteneur à bord de la remorque, et fonctionnerait sans perturber le flux de chargement. »



Arrière-vue schématique du véhicule

Les jauges de pression de la suspension pneumatique et les capteurs de hauteur du véhicule mesurent automatiquement le poids sur les coupleurs et l'inclinaison latérale, respectivement.

Le conteneur est chargé par une grue spéciale.

Les mesures sont affichées immédiatement une fois le conteneur chargé.

- Le système ne peut pas prendre de mesures si un conteneur est déjà chargé sur la remorque attelée. Il ne peut pas non plus prendre de mesures si le travail de manutention des cargaisons est effectué avec le conteneur attelé.
- Le système ne peut pas détecter tous les déséquilibres de charge.



L'affichage s'actualise automatiquement une fois que la mesure est terminée.

« Finalement, nous avons développé un système composé de capteurs de hauteur du véhicule installés à droite et à gauche du coupleur du tracteur afin de détecter l'angle d'inclinaison basé sur la différence de hauteur à droite et à gauche du véhicule. La mesure commence lorsque le conteneur est chargé, ce qui est détecté par les changements de pression dans les ressorts pneumatiques. » Ceci est un excellent exemple du type de technologie né de l'écoute des clients Hino et d'une étroite collaboration avec eux.

L'étincelle donnant naissance aux réelles innovations techniques réside dans les besoins de nos clients. « Dans notre travail, le choix du secteur à étudier est extrêmement important. Et nous pensons que la clé pour découvrir ces secteurs est de connaître le client, connaître le marché et connaître la technologie. Notre devise au Centre de recherche technique est « Défi, défi et défi ». Nous nous engageons à développer de nouvelles technologies pour les 10 à 20 ans à venir dans les domaines du respect de l'environnement, de la sécurité et de la QDF (Qualité, Durabilité et Fiabilité) en fixant des objectifs ambitieux, en croyant en nous et en continuant à relever ces défis. »

Fabuleux Japon : le lieu de naissance d'Hino

Fichier 5: 神社・仏閣

Sanctuaires et temples

Il existe d'innombrables lieux de culte que les gens visitent pour soulager leur cœur et leur esprit dans tous les pays du monde. Au Japon, nos lieux de culte sont les sanctuaires et les temples. Les sanctuaires sont des lieux qui consacrent les dieux shintoïstes, tandis que les temples sont dédiés aux Bouddhas. Actuellement, il y a environ 85 000 sanctuaires et plus de 76 000 temples au Japon, dont les origines remontent parfois au quatrième ou cinquième siècle. L'architecture de beaucoup de ces sanctuaires et temples a une valeur historique, architecturale, académique et artistique.

À titre d'exemple, penchons-nous sur le sanctuaire Itsukushima-jinja sur l'île de Miyajima à Hiroshima. Ce sanctuaire a été fondé en 593 et a été rénové pour obtenir son aspect actuel en 1168. Il s'agit de l'un des sanctuaires les plus importants du Japon, connu pour sa beauté architecturale, qui intègre le style architectural *shinden-zukuri* utilisé dans les résidences de la haute noblesse pendant le 12e siècle.

La caractéristique la plus importante du sanctuaire Itsukushima-jinja est sa position sur un banc de plage en forme de croissant. À marée basse, les visiteurs peuvent marcher vers la large porte *torii* du sanctuaire, tandis qu'à marée haute les pavillons et les couloirs semblent flotter sur l'eau. Le cadre exceptionnel de ce sanctuaire, sur l'eau, où le paysage peut changer de façon spectaculaire entre basses et hautes marées, est considéré comme une rareté parmi les lieux de culte du monde entier.









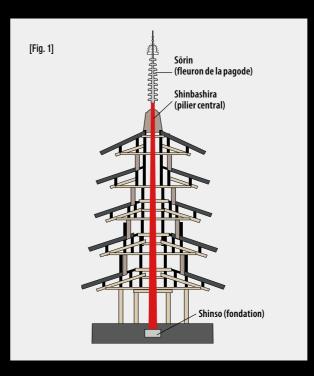
Bien que tous ces temples soient reconnus comme sites du patrimoine mondial de l'UNESCO, ils sont mis en lumière uniquement pour leur valeur historique. En plus d'Itsukushima-jinja et de Kiyomizu-dera, un grand nombre de sanctuaires et de temples au Japon incarnent la sagesse et la compétence de nos ancêtres; une sagesse et une compétence indiquant clairement que ces structures n'étaient pas seulement construites pour leur apparence digne ou leur attrait esthétique.

Prenez par exemple différentes gojū-no-tō du Japon. c'est-à-dire des pagodes à cinq niveaux. On trouve de nombreuses pagodes gojū-no-tō en bois dans les temples et les sanctuaires japonais, la plus ancienne datant de 1 300 ans. Parmi les plus de 500 pagodes en bois du pays, y compris les pagodes à trois niveaux, presque aucune n'a subi de dommages dans un tremblement de terre atteignant un point qui aurait exigé une reconstruction. Par exemple, au cours du tremblement de terre d'intensité 7 qui a frappé la préfecture de Hyogo (située au sud) en 1995 (le grand tremblement de terre de Hanshin-Awaji), aucune des 15 pagodes en bois de la préfecture ne s'est effondrée. Rappelez-vous, nous ne parlons pas de bâtiments modernes qui ont été construits avec des normes antisismiques de pointe. Comment est-il possible que ces pagodes en bois construites il y a des siècles continuent de résister aux séismes japonais?

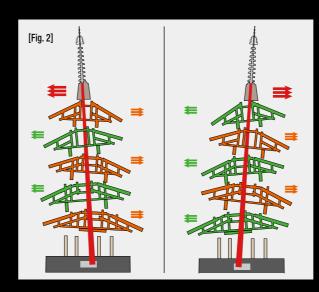
Toute pagode gojū-no-tō a un pilier qui se dresse en son centre, appelé *shinbashira* ou pilier central (Fig. 1). Ce pilier soutient seulement une partie du haut de la pagode, le sōrin (aussi connu comme le fleuron de la pagode, l'arbre vertical annelé en haut), et ne soutient pas la pagode elle-même. Chacun des niveaux est tout simplement empilé sur les autres. On pourrait dire que la pagode se compose de cinq boîtes empilées les unes sur les autres comme des blocs de construction.

Les niveaux sont reliés entre eux de façon à ce qu'ils aient une relative liberté de mouvement, donc quand un tremblement de terre frappe, la pagode effectue un léger mouvement de balancement au lieu de trembler.

Alors que la pagode tangue, le pilier central fonctionne comme un amortisseur qui, lorsque la pagode bascule dans un sens, se déplace dans la direction opposée en raison de l'inertie. Cela permet de maintenir la pagode à la verticale et de réduire les secousses qui peuvent être causées par un tremblement de terre.



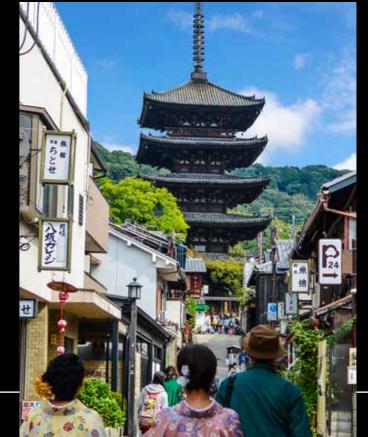
En cas de grand tremblement de terre, le pilier entre en collision avec les structures au sol des différents niveaux de la pagode pour réduire l'importance du mouvement latéral, empêchant ainsi l'ensemble de la pagode de s'effondrer. C'est ce qui provoque le mouvement de balancier de la pagode, permettant ainsi à toute la structure d'absorber les chocs du tremblement de terre (Fig. 2).



Ce procédé d'utilisation du déplacement du bâtiment lui-même pour absorber l'énergie d'un tremblement de terre est semblable à la conception des structures souples qui sont utilisées pour les gratte-ciel d'aujourd'hui. Il est assez étonnant que les constructeurs de cette pagode soient arrivés à cette même idée il y a plusieurs siècles.

C'est uniquement grâce à la sagesse et aux compétences intemporelles de nos ancêtres, dont la pagode gojū-no-tō est un parfait exemple, que ces bâtiments ont pu conserver leur beauté d'origine. L'esprit créatif des artisans japonais du passé est illustré dans la façon dont ils ont mis l'accent sur l'harmonie avec l'environnement naturel dans leur poursuite de la beauté formative, ainsi que dans leur attention obsessionnelle accordée à la durabilité de leurs constructions, ce qui leur a permis de perdurer pendant des siècles. Il y a beaucoup de points communs entre cet esprit créatif et la façon dont Hino développe ses technologies, puisque l'entreprise vise à fournir des produits d'une qualité et d'une durabilité inégalées.





Les résultats sont disponibles pour le premier concours photo *« Ma route favorite »*!

Nous aimerions profiter de cette occasion pour remercier les nombreux lecteurs de Hino Cares qui ont envoyé des photos du monde entier en réponse à notre invitation pour le concours « Ma route favorite ». Ces photos sont vibrantes d'émotions et nous donnent une idée des circonstances et des conditions exceptionnelles dans lesquelles elles ont été prises. Ce serait un euphémisme de dire que pour le personnel du siège Hino qui travaille en étroite collaboration avec les marchés internationaux et la rédaction de Hino Cares, le processus de sélection des lauréats de cette année a été très significative. Nous tenons à vous présenter les gagnants, leurs photographies et leurs commentaires.







M. Jamie Calderon (Chili)

« J'adore les paysages naturels. Ma route préférée est une ligne droite qui traverse de magnifiques paysages naturels sur l'une des routes que j'emprunte fréquemment. Il est assez rare de ne pas voir au moins une voiture ou un camion sur la route, alors j'ai pris cette photo comme souvenir. J'ai été très heureux d'apprendre que j'ai remporté la première place. Je suis étonné de la performance de l'appareil photo que je reçu comme prix de HML. Peut-être que je pourrai devenir un photographe professionnel avec cet appareil. »



<u>Deuxième place</u>

M. Byron Tapia Freire (Équateur)



« Je pense que Hino est synonyme de fiabilité. J'ai conduit mon premier KY pendant 20 ans et accumulé 1,5 millions de kilomètres au compteur, mais je n'ai pas eu à faire une seule révision du moteur. Mon récent camion est le GH, et même s'il a 400 000 kilomètres au compteur, nous n'avons pas encore eu à un remplacer l'embrayage. Je dois ajouter que tout l'entretien est effectué auprès de notre agent Hino. Je suis très satisfait de mon camion Hino et y suis plutôt attaché. »



Troisième place

M. Belly Leonard (Indonésie)



« Pour moi, cette route n'est pas seulement un chemin de terre ordinaire. Cette route sera bientôt pavée et développée, donc cela symbolise la croissance de l'Indonésie, ainsi que la croissance de mon entreprise et moi-même en tant que personne. Je fus surpris d'apprendre que j'avais gagné ce prix. Je suis très heureux d'avoir reçu un si beau cadeau. Merci beaucoup. »



Deuxième concours « Ma route favorite » à venir !

Comme ce premier concours de photos a été très populaire parmi beaucoup de nos lecteurs, nous aimerions maintenant inviter les lecteurs à envoyer des photos pour notre deuxième concours!

Le thème reste le même : « Ma route favorite II ». Envoyez-nous vos photos accompagnées d'une note expliquant pourquoi vous aimez cette route en particulier, et des anecdotes relatives à Hino et vous.

N'oubliez pas d'inclure:

- votre nom
- le nom de l'entreprise
- votre adresse
- votre numéro de téléphone
- votre adresse e-mail

Date limite du concours : 31 mai 2016

☐ Veuillez envoyer vos photos à marketing@hino.co.jp

Idéalement, votre fichier doit être de 2 Mo ou plus, mais ne doit pas excéder 10 Mo, car nous risquons de ne pas être en mesure de recevoir des fichiers de cette taille.

☐ Si vous souhaitez nous les faire parvenir par courrier postal, veuillez envoyer vos photos à l'adresse ci-dessous :

HINO Cares Photo Contest / Marketing Group, Overseas Planning Div., Hino Motors, Ltd.

3-1-1, Hino-dai, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japon





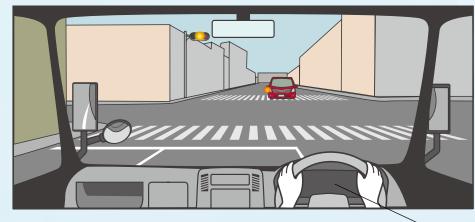
Les gagnants recevront un cadeau en signe de notre gratitude.

Techniques pour une conduite sûre

Éviter les situations dangereuses Gardez toujours à l'esprit qu'il y a beaucoup de dangers potentiels sur la route.

Nous tenons à décrire ce que nous nommons « Les bases de la conduite sécuritaire » dans le cadre de notre contribution à la sécurité de conduite. Dans ce numéro, nous allons discuter des risques aux intersections.

Imaginons que vous conduisez un camion sur une route à deux voies à double sens. Le feu de circulation devant vous est vert mais vous voyez aussi que les feux de piétons ont commencé à clignoter. À l'intersection, vous voyez qu'une voiture attend de tourner à droite. Trente mètres avant d'atteindre la ligne d'arrêt, le feu de circulation passe à l'orange. Votre compteur de vitesse indique 60 km/h. Quels

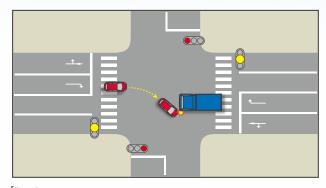


sont certains des dangers potentiels dans cette situation?

60km/h

Une fois que le conducteur de la voiture qui arrive voit le changement du feu de circulation, il ou elle peut commencer à tourner à droite, en pensant que vous allez arrêter votre camion. Quand vous voyez que la voiture commence à faire son virage à droite, il peut être trop tard même si vous appuyez instantanément sur votre pédale de frein, et vous ne pouvez pas éviter la collision avec le véhicule (Fig. 1). Si cela se produit un jour de pluie, votre camion peut nécessiter encore plus de distance pour s'arrêter, ce qui rend impossible pour vous tout arrêt sécurisé.

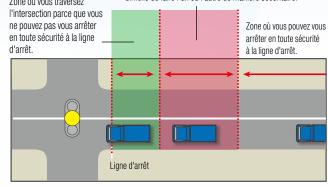
Tout d'abord, il est généralement interdit de s'engager sur une intersection après que le feu ait passé à l'orange (les spécifica-



[Fig. 1]

tions liées aux feux de signalisation et les règles varient selon les pays). Si vous voyez la lumière piétonne clignoter et le feu de circulation en train de passer à l'orange, vous devez ralentir et préparer l'arrêt. Veillez à conduire d'une manière qui vous permet d'éviter la « zone de dilemme » (Fig. 2), une zone où vous pourriez vous sentir incertain quant à savoir si vous devez traverser l'intersection ou vous arrêter. La clé de la conduite sécuritaire est d'être conscient de cette zone.

« Zone de dilemme » Zone où vous ne savez pas si vous devez vous arrêter à la ligne d'arrêt ou traverser l'intersection, car il semble difficile de faire l'un ou l'autre de manière sécuritaire. Zone où vous traversez l'intersection parce que vous ne pouvez pas vous arrêter a toute évaité à le ligne de l'arrêt ou traverser l'intersection parce que vous ne pouvez pas vous arrêter a zone où vous pouvez pas vous devez vous arrêter a la ligne d'arrêt ou traverser l'intersection, car il semble difficile de faire l'un ou l'autre de manière sécuritaire.



[Fig. 2] L'emplacement de votre véhicule lorsque le feu passe à l'orange.

Note: Les illustrations sont basées sur des exemples de pays où les véhicules roulent du côté gauche de la route.



Hino Motors, Ltd. 3-1-1 Hinodai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan



Pour lire les magazines HINO Cares en ligne, scannez ce code-barres 2D grâce à votre smartphone ou accédez à

http://www.hino-global.com/about_us/hino_magazines/