

HINO

Marca Global para todos los Clientes

Cares



Reporte de Apertura: Centro de Soporte Total al Cliente de Hino

En esta edición, presentaremos la instalación permanente de seminarios de Hino en Malasia, inaugurada como parte de los esfuerzos de la empresa para mejorar el Soporte Total de Hino.

También en esta edición, anunciaremos los ganadores del primer concurso de fotografía "Mi Carretera Favorita".

Ilustración: Sr. Sugio Utomo, Propietario de Harapan Jaya, Indonesia





Los conductores aprenden técnicas de conducción económica conduciendo un camión en el circuito de pruebas.



1

2



3

4



5



En julio de 2015, el equipo de HINO Cares estaba en Seremban, Malasia, para una visita al Centro de Soporte Total al Cliente (HTSCC) de Hino Motors Sales (Malaysia) Sdn. Bhd. (HMSM). Esta instalación fue inaugurada en febrero de 2015 para mejorar el SOPORTE TOTAL, y es la primera instalación permanente de Hino en el extranjero donde los clientes pueden asistir a seminarios y probar vehículos.

“Aunque Hino venía ofreciendo servicios de llamada externa para los seminarios de conducción segura y conducción económica de forma regular a nuestros clientes en Malasia como parte de nuestras actividades de soporte al cliente, el número de solicitudes de los clientes para seminarios de prevención de accidentes y de conducción económica venía aumentando en los años recientes”, explicó el Sr. Mohamad Zaki, Alto Ejecutivo de Capacitación del HTSCC. “Llegamos a la conclusión de que, para responder a estas solicitudes, necesitábamos una instalación especial que podríamos utilizar en cualquier momento, y decidimos construir esta instalación como un lugar donde podríamos ofrecer seminarios y ejercicios prácticos de conducción.”

El HTSCC, que da la bienvenida a los clientes de Hino en Malasia para utilizar sus instalaciones de manera gratuita, posee un circuito de pruebas especial de 1 kilómetro, salas para seminario y salas de exposición permanente que presentan la historia, filosofía y logros tecnológicos de Hino. Los diversos seminarios ofrecidos aquí también incluyen excursiones de la planta de montaje de vehículos Hino, lo que es posible debido a su ubicación adyacente a la Hino Motors Manufacturing (Malaysia) Sdn. Bhd. El Centro ofrece estas funciones como consecuencia de la determinación de la empresa de ofrecer no sólo oportunidades para seminarios, sino también oportunidades para

experimentar la filosofía de Hino, desde la atención minuciosa que se dedica a la fabricación de los productos, hasta los servicios postventa y mucho más.

En el día de nuestra visita, había ocho conductores de Radifleet Sdn. Bhd. en el Centro participando de seminarios de conducción segura y de conducción económica. En cuanto a los detalles de los seminarios, muchos de nuestros lectores pueden recordar el artículo sobre el Centro Técnico de los Clientes en Hamura, Tokio, que publicamos en la edición anterior. Para hacer un breve resumen, estos programas constan de un seminario ofrecido en una sala de clases en que los participantes aprenden los conceptos básicos, incluyendo la postura correcta de conducción, las características del comportamiento del camión, y la importancia de la distancia de separación del vehículo precedente, seguido por lecciones prácticas al volante de los camiones reales en que los participantes aprenden una gran variedad de técnicas de conducción económica.

Preguntamos al Sr. Hafizan, Ejecutivo de Capacitación, sobre algunas de las características de estos seminarios. “En nuestros seminarios prácticos, preparamos camiones equipados con un equipo especial para medir el consumo de combustible, y los participantes conducen estos camiones en el circuito de pruebas como suelen hacerlo en la carretera. Después, ellos reciben instrucciones individuales de conducción económica, y luego de esto, ellos vuelven a conducir en el circuito de pruebas, empleando las habilidades y conocimientos que han aprendido. Luego, mediante la comparación de los datos de consumo de combustible obtenidos antes y después de sus lecciones de conducción económica, los participantes pueden confirmar los efectos de lo que aprendieron.”

Inauguración del Centro de Soporte Total al Cliente de Hino en Malasia.
El nuevo centro cubre las necesidades de los clientes.

1&2: La pequeña galería presenta la historia, filosofía y tecnologías de Hino, así como informaciones sobre sus productos.

3: Los conductores están dispuestos a aprender en el seminario de conducción segura y económica.

4: Uno de los participantes, el Sr. Zahar, dijo, “Conduzco un camión HINO500 Series unos 150 kilómetros todos los días.”

5: “Los camiones Hino ofrecen un excelente rendimiento”, comentó el Sr. Samsul. “Ellos son sencillos y cómodos de conducir. Me gustan mucho.”

En la Fig. 1 se muestran los datos para un conductor que participó en el seminario en el día en que estuvimos allí. Se puede ver que el valor de consumo de combustible al conducir de manera habitual, 14,08 L/100 km, mejoró a 10,1 L/100 km después de la clase de conducción económica. Suponiendo que este conductor conduce 50.000 kilómetros al año, la diferencia de consumo de combustible entre la conducción a 14,08 L/100 km y a 10,1 L/100 km resultará en un ahorro de 1.990 litros al año. En una empresa que opera decenas de camiones, por ejemplo, se podría esperar un enorme ahorro anual del costo si todos los conductores pusiesen en práctica la conducción económica en su trabajo diario.

Basado en el historial de seminarios de Hino a lo largo de los años, se puede decir que este seminario, que suele durar medio día, es un programa completo para impartir técnicas de conducción económica de la manera más eficiente posible. La conducción económica, que resulta en menores emisiones de CO2, también es muy eficaz para aumentar la sensibilización ambiental entre los conductores, y las habilidades y técnicas aprendidas aquí también ayudan a asegurar la conducción segura y económica.

[Fig. 1]

Seminario de Conducción ECO <Resultados Individuales>

Fecha: 30/7/2015 | Modelo: 300Series | Distancia: 2,0 km

Resultado Mejorado con la Conducción ECO

		Resultado	Cantidad Ahorrada	Porcentaje de Mejora	(*1) Valor umbral	
Conducción Normal[*1]	Combustible Consumido	564 cc	-157 cc	27,8%	Sobrevelocidad (Velocidad del vehículo)	60 km/h
	Consumo de Combustible	14,08 L/100 km			Sobreaceleración (Aceleración)	60%
Conducción Ecológica[Final]	Combustible Consumido	407 cc			Sobre RPM (Revolución del motor)	1.600 rpm
	Consumo de Combustible	10,1 L/100 km			Sin Aceleración (Funcionando sin combustible)	-

Resultados de cada Vuelta

Vuelta	Duración	Velocidad Media	Combustible Consumido	Consumo de Combustible (L/100 km)	Mejora		Hábito de conducción (*1)			
					Cant.	%	Sobre-velocidad	Sobreaceleración	Sobre RPM	Sin Aceleración
1ª	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%

Imagen de la Mejora

*Si usted conduce 50.000 km al año.	Conducción Normal	Conducción Económica
Kilometraje (al año)	50.000 Km	50.000 Km
Consumo de Combustible	14,08 L/100 km	10,1 L/100 km
Consumo de Combustible (al año)	7,014 Litros	5,051 Litros
		Reducción de Combustible
		-1.990 litros al año



El Sr. Hafizan continuó: “En el HTSCC, también ofrecemos un programa de Capacitación para Familiarización del Conductor en que los participantes pueden adquirir habilidades y conocimientos en inspecciones diarias, que ayudan a asegurar el mantenimiento óptimo de sus vehículos. En el futuro cercano, planeamos mejorar nuestras instalaciones y los programas de seminarios, de forma que podamos satisfacer las necesidades de un mayor número de clientes.”

“¿Qué podemos hacer para contribuir a los negocios de nuestros clientes?” Ésta es la cuestión que cada uno en Hino pregunta a sí mismo, mientras todos se esfuerzan por elevar los niveles de calidad de los productos, reforzando y mejorando el programa de SOPORTE TOTAL con el fin de satisfacer las necesidades de los clientes.

La fuerza impulsora por detrás de todas estas actividades es la determinación de la empresa de continuar a ser la marca elegida por los clientes de todo el mundo. El HTSCC es un gran ejemplo de esta determinación.

Hino Owners’Voice



Llegamos a la conclusión de que deberíamos acotar nuestra gama de camiones a una única marca: Hino.

Radifleet Sdn. Bhd. / Malasia | Sr. Ir. Zuhairi Yusoff / Gerente General

“Nuestra empresa presta servicios de eliminación de desechos médicos y de lavandería de lencería hospitalaria, así como servicios de gestión de vehículos médicos como ambulancias.

“Empleamos camiones principalmente para transportar desechos médicos y para nuestros servicios de lavandería de lencería. Hemos operado camiones de una amplia gama de marcas a lo largo de los años desde la fundación de nuestra empresa, pero nunca habíamos utilizado un Hino hasta dos años atrás. Estábamos muy ocupados con nuestro negocio y no teníamos tiempo para evaluar o examinar el rendimiento de nuestros camiones.

“Sin embargo, hace unos pocos años, iniciamos un profundo estudio de lo que diferentes marcas de camiones tenían que ofrecer, incluyendo su rendimiento, equipos y fiabilidad, así como el respaldo del concesionario y otros valores añadidos. Según nuestro estudio de seis meses, llegamos a la conclusión que deberíamos acotar la gama de camiones que operamos a una única marca, y esa marca debería ser Hino.

“Decidimos inmediatamente comprar los camiones Hino, y seguimos añadiendo camiones Hino a nuestra flota todos los años desde entonces. En este ritmo, nuestra flota debe componerse enteramente de camiones Hino alrededor de 2020. Si nuestro negocio sigue creciendo a este ritmo, podremos estar operando más de 100 camiones para entonces. “Al decidir trabajar junto con Hino Motors Sales (Malaysia) Sdn. Bhd., ellos nos prometieron impartir la capacitación de nuestros mecánicos y conductores. Otras marcas ofrecieron

impartir la capacitación de nuestros conductores, pero Hino fue la única empresa que convino en impartir también la capacitación de nuestros mecánicos.

Además, el gran número de establecimientos de servicio de Hino en Malasia fue otro factor clave en nuestra decisión. Eso nos dio la seguridad de que en caso de avería de cualquiera de nuestros camiones en alguna ubicación cualquiera, ellos todavía podrían recibir los servicios de Hino.

“Desde que el lema de nuestra empresa es ‘Rápido, Fiable y Consistente’, queremos ser socios de una marca de camiones que también sea rápida, fiable y consistente. Naturalmente, cuando decimos ‘Rápido’, queremos decir rápido con énfasis en la seguridad.”



Sr. Yusoff (centro) con la Sra. Nirwanzah Jamaludin (Gerente, Transporte, derecha) y una miembro de su personal (izquierda).



Se procesan cerca de 100 toneladas de lencería diariamente en los servicios de lavandería de la empresa.



Incinerador para procesar desechos médicos. La incineración de los desechos médicos se lleva a cabo poco después de su llegada a la instalación, y lo que no se puede incinerar rápidamente se almacena en un almacén frigorífico.





Este autobús Hino opera en la ruta Tulungagung-Jakarta de 772 kilómetros, que lleva 17 horas en un sentido.

Espero que Hino se consolide como la mejor marca de autobuses.

Harapan Jaya / Indonesia | Sr. Sugio Utomo / Propietario



“Nuestra empresa comenzó a operar autobuses en 1971, y me hice a cargo de la empresa sucediendo a mi suegro en 1991. En ese momento, nuestros autobuses no eran de Hino, principalmente provenían de otro fabricante.

“Cuando Hino apareció con los autobuses equipados con suspensión de aire RN285, decidimos comprar uno para probar su rendimiento en rutas de larga distancia. Después de operar un autobús Hino, descubrimos que su mantenimiento era muy sencillo. En comparación con Hino, descubrimos también que era difícil mantener los vehículos de otros fabricantes en condiciones óptimas. Incluso el reemplazo del pistón era un sufrimiento, ya que teníamos que ir al concesionario para averiguar el tamaño necesario. No hay ese tipo de complicación con los vehículos Hino.

“Además, me gustaría destacar que los motores de Hino son muy robustos. Creo que los vehículos Hino han contribuido sustancialmente a mejorar la eficiencia de nuestras operaciones.

“La ruta más larga recorrida por nuestros autobuses se extiende por 772 kilómetros, la cual lleva cerca de 17 horas en un sentido. Ya que sería insoportable a nuestros clientes viajar tal distancia en un vehículo con suspensión de amortiguadores en espiral, operamos autobuses RN285 en esta ruta. La suspensión de aire de Hino es crucial para servir a nuestros clientes en las rutas nocturnas, y la potencia y confort de esos autobuses son las razones por las cuales hemos elegido Hino.

“De los 280 autobuses que poseemos actualmente, 159 son de Hino. Espero que Hino se consolide como la mejor marca de autobuses.”

Los autobuses de la empresa están adornados con ocho caballos, un símbolo de buena suerte.



“Ocho de nuestros doce camiones son camiones Hino. Compramos nuestro primer camión Hino en 2007, inmediatamente después de obtener información acerca de su excelente rendimiento de frenado.

“Nuestra empresa vende y transporta gas licuado de petróleo (GLP). Los depósitos de GLP no son nada ligeros y requieren especial atención ya que contienen gas. Aunque todos nuestros conductores tengan buen conocimiento acerca de los puntos a tener en cuenta al transportar depósitos de GLP, inevitablemente esos depósitos se desplazan en cierta medida durante el transporte. Por lo tanto, los conductores deben tener especial atención al conducir en curvas. Y si la caja de carga está mojada y resbaladiza debido a la lluvia, los conductores deben tener aún más cuidado. Por esta razón, la seguridad—y el rendimiento del frenado en particular—es un factor crítico en nuestra elección de camiones.

“También damos gran importancia a la calidad de servicio. Hay un centro de servicio de Hino (Soon Heng Motor & Commercial Truck Sdn. Bhd.) a

unos 20 minutos de nosotros, a donde llevamos nuestros camiones para todas nuestras necesidades de servicio, incluso cambios de aceite. Ellos proveen un trabajo rápido y fiable.

“Creemos que el mantenimiento de nuestros camiones por los especialistas de Hino hace una gran diferencia. Al trabajar con un concesionario autorizado de Hino Malaysia, no tenemos que preocuparnos si están utilizando o no piezas genuinas o el tipo correcto de aceite.

“Mientras somos responsables de nuestra zona designada como un distribuidor de una empresa de energía, podemos recorrer distancias extras a solicitud de nuestros clientes. La razón para esto es que creemos que el servicio es la clave para establecer una relación de confianza con los clientes. Los vínculos personales son críticos para un negocio, y lo mismo puede decirse de nuestra relación con el concesionario Hino. La razón por la que continuamos operando camiones Hino es que tenemos confianza en el Sr. Chia Kok Keng de nuestro concesionario Hino.”



Todos los depósitos de gas mostrados aquí están vacíos. Su llenado se lleva a cabo en una instalación designada.

NK Gas (NKS Subang Sdn. Bhd) / Malasia | Sr. Ng Guan Huat / Gerente

Continuamos operando camiones Hino porque ponemos énfasis en la seguridad—y en el rendimiento del frenado en particular.



Todos los camiones que la empresa compra llevan el número 9363 en sus placas de matrícula. La razón para esto es que éste era el número de la placa de matrícula en el primer vehículo comprado por la amada esposa del Sr. Ng Guan Huat.

Las semillas de ideas para la innovación técnica real pueden encontrarse en las necesidades de los clientes.



Sr. Hidehiko Enomoto

Gerente General, Centro de Investigación Técnica

Las tecnologías innovadoras, no importa lo revolucionario o sorprendente que sean, no tienen ningún significado a menos que estén acordes con lo que la gente quiere y cree que puede pagar. Las tecnologías innovadoras reales sólo pueden proliferar si son bien recibidas por los clientes. Ésta es la visión que impulsa Hino en su desarrollo de nuevas tecnologías para sus vehículos comerciales.

“La misión de nuestra sección es desarrollar nuevas tecnologías para los camiones y autobuses, que hagan contribuciones positivas al medio ambiente y a las sociedades del mundo”, explicó Hidehiko Enomoto, gerente general del Centro de Investigación Técnica de Hino. “Cada división en Hino involucrada con el desarrollo es responsable de la investigación y del desarrollo avanzado de tecnologías que se necesitarán en el futuro”

El Centro de Investigación Técnica está encargado de la investigación y desarrollo de tecnologías esenciales, que forman las tecnologías innovadoras reales en que se basa el futuro de los productos de Hino. “En términos generales, los dos pilares de la seguridad y del respeto al medio ambiente constituyen las áreas de investigación y desarrollo en que realizamos nuestras actividades en el Centro de Investigación Técnica”, continuó Enomoto. “Nuestro trabajo es descubrir los ‘brotes’ de nuevas tecnologías de Hino relacionadas con el medio ambiente y la seguridad. Para realizar esto, todo comienza con una cuidadosa revisión de las demandas de nuestros clientes para descubrir las ‘semillas’ de sus necesidades.”

Tómese por ejemplo el sistema Pre-Crash Safety (PCS), que detecta la posibilidad de una colisión por alcance por medio de sensores que disparan una alarma y frena el vehículo para ayudar a reducir el daño que puede resultar de un accidente. Esta tecnología, que Hino fue la primera en implementar en vehículos comerciales en Japón, es un ejemplo de las tecnologías que no podrían haber nacido si no fuera por las necesidades de los clientes de la empresa.

Otras tecnologías que han sido altamente elogiadas por los clientes de Hino incluyen la cabina EGIS, que cuenta con una construcción que ayuda a reducir el riesgo de lesiones al conductor en caso de colisión; el Sistema de Advertencia de Abandono del Carril, que detecta el aumento de oscilaciones en el movimiento del volante y emite una alarma para que el conductor tome un período de descanso; y el Nuevo DPR, la primera tecnología del mundo para reducir NOx y PM al mismo tiempo sin utilizar una solución de urea, un sistema que la empresa ha equipado en sus vehículos comerciales de servicio liviano y mediano desde 2010-2011. La lista es interminable.

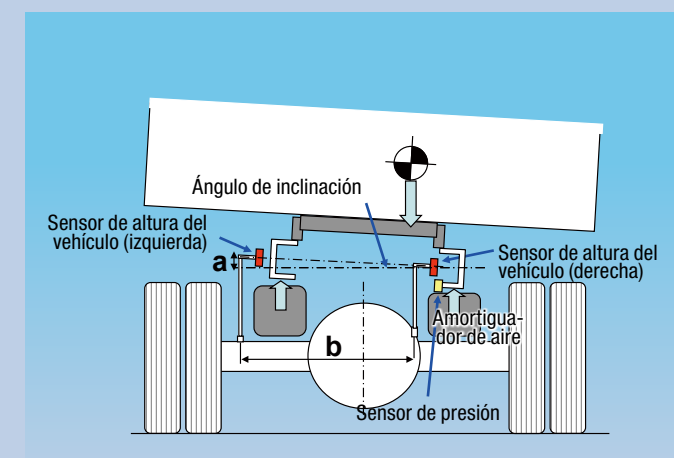
Preguntamos a Enomoto sobre algunas de las tecnologías desarrolladas en el Centro que más le habían impresionado.

“Hay un sistema denominado Monitor de Equilibrio Izquierdo y Derecho que está equipado en los camiones de transporte de contenedores que comercializamos en Japón. Una de las causas de los accidentes con el vuelco de camiones de transporte de contenedores es la excentricidad de la carga dentro del contenedor que ellos transportan. Por lo tanto, mediante la detección de tal excentricidad y el aviso al conductor, se puede reducir el riesgo de accidentes antes que ocurran. Empezamos a desarrollar esta tecnología en respuesta a una fuerte demanda de los clientes involucrados en el transporte de contenedores.”

Enomoto nos dijo también que el Centro enfrentó diversos problemas y retos durante el desarrollo. “Los depósitos de contenedores tienen restricciones estrictas a la entrada, y no teníamos información alguna, por ejemplo, sobre cómo los contenedores eran cargados en los remolques, o en qué punto los camiones deberían empezar a moverse después de cargados. Por lo tanto, empezamos trabajando con el cliente que nos hizo la solicitud, para obtener la cooperación de la empresa administradora del depósito, con el fin de estudiar sus procedimientos de carga de contenedores.

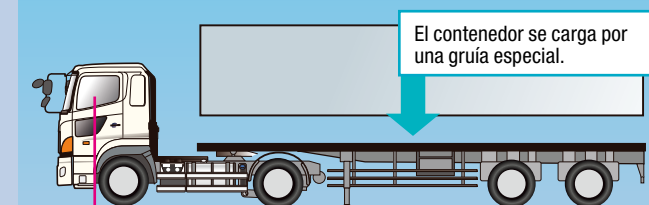
“Pudimos descubrir diversas cuestiones durante esas investigaciones de bajo perfil. Por ejemplo, para determinar con precisión el equilibrio de la carga en los contenedores, necesitábamos algunos medios para medir el propio contenedor, pero en la práctica, esto no era viable debido al trabajo en curso en el depósito de contenedores. Por lo tanto, examinamos un sistema que pudiera hacer mediciones automáticas durante el proceso de carga del contenedor en el remolque, y que funcionara sin impedir el flujo del trabajo de carga.

“Para esto, desarrollamos un sistema con sensores de altura del vehículo equipados en la derecha y izquierda del acoplador del camión para detectar el ángulo de inclinación según la diferencia entre las alturas de los lados



Vista esquemática trasera del vehículo

Los manómetros de la suspensión de aire y los sensores de altura del vehículo miden automáticamente el peso de los acopladores y la inclinación lateral, respectivamente.



Las mediciones se visualizan inmediatamente después que se carga el contenedor.

- El sistema no puede tomar mediciones si el remolque acoplado ya tiene un contenedor cargado en ello. El sistema también no puede tomar mediciones si el trabajo de manejo de carga se lleva a cabo con el contenedor acoplado.
- El sistema no es capaz de detectar todos los desequilibrios de la carga.

La pantalla se actualiza automáticamente una vez concluida la medición.



Los resultados se visualizan en la pantalla multi-información.

derecho e izquierdo del vehículo. Una vez cargado el contenedor, la medición debería comenzar mediante la detección de los cambios en la presión de los amortiguadores de aire.” Esto es un excelente ejemplo del tipo de tecnología que nació de la escucha de los clientes de Hino y del estrecho trabajo con ellos.

Las semillas de ideas para la innovación técnica real pueden encontrarse en las necesidades de los clientes. “En nuestra línea de trabajo, la elección del área de investigación es extremadamente importante. Creemos que la clave para descubrir los ‘temas’ apropiados es conocer al cliente, conocer el mercado y conocer la tecnología. Nuestro lema en el Centro de Investigación Técnica es ‘Desafío, Desafío y Desafío’. Estamos comprometidos a desarrollar nuevas tecnologías durante los próximos 10 a 20 años en las áreas de respecto al medio ambiente, seguridad y QDR (Quality, Durability and Reliability), estableciendo objetivos ambiciosos, creyendo en nosotros, y siguiendo haciendo frente a esos desafíos.”

File5:
神社・仏閣

Santuarios y Templos

Hay incontables lugares de culto que las personas visitan para tranquilizar sus mentes y corazones en todos los países del mundo. En Japón, nuestros lugares de culto son conocidos como santuarios y templos. Los santuarios se dedican a la veneración de los dioses sintoístas, mientras los templos a la veneración de los Budas. Actualmente, existen aproximadamente 85.000 santuarios y más de 76.000 templos en Japón, algunos de los cuales tienen su origen en el siglo IV o V. La arquitectura de muchos de estos santuarios y templos tiene un importante valor histórico, arquitectónico, académico y artístico.

A modo de ejemplo, echemos un vistazo al Santuario Itsukushima-jinja en la Isla de Miyajima, en Hiroshima. Este santuario fue fundado en 593, siendo renovado en su forma actual en 1168. Este santuario es uno de los más prominentes de Japón, conocido por su bella arquitectura, que incorpora el estilo arquitectónico shinden-zukuri que se utilizó en las residencias de la nobleza durante el siglo XII.

La característica más destacada de Itsukushima-jinja es su ubicación sobre el mar en una pequeña playa. En la marea baja, los visitantes pueden caminar hasta la gran puerta torii, mientras en la marea alta, los pabellones y pasillos del santuario aparecen como si estuviesen flotando en el agua. Se dice que el extraordinario diseño de este santuario—junto al agua, donde el paisaje cambia dramáticamente entre las mareas baja y alta—es muy raro entre los lugares de culto de todo el mundo.



清水寺
Kiyomizu-dera Temple

Al hablar de santuarios y templos en lugares interesantes, no nos podemos olvidar del Templo Kiyomizu-dera en Kioto. Sobresaliendo del lado de una enorme colina, el edificio principal del templo se sostiene sobre cerca de 140 pilares, cada uno con un largo máximo de 12 metros, hechos con el tronco de árboles zelkova. Su sublime belleza fascina a todos los que visitan este templo, y muchos se sorprenden al saber que no se utiliza ni un solo clavo en los pilares o en su estructura de madera.



厳島神社
Itsukushima-jinja Shrine



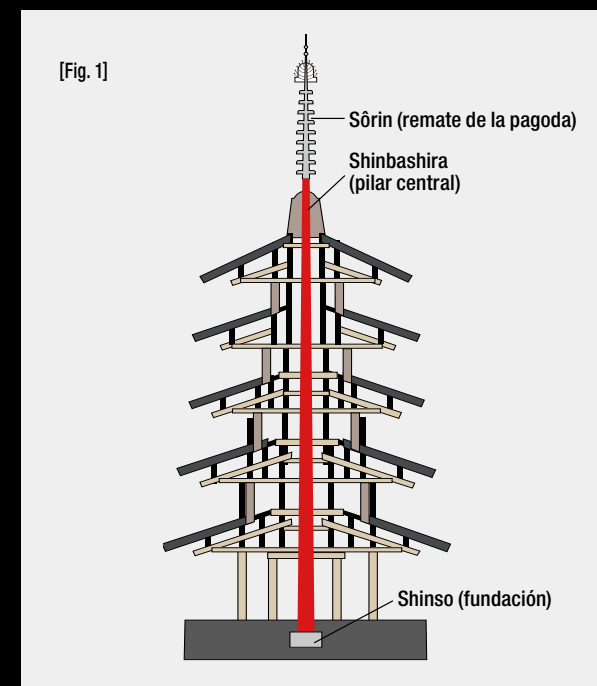
五重の塔
Goju-no-to

Aunque todos estos templos sean reconocidos como patrimonios mundiales de la UNESCO, ellos no se destacan solamente por su valor histórico. Además de Itsukushima-jinja y Kiyomizu-dera, una gran parte de los santuarios y templos en Japón encarnan la sabiduría y la habilidad de nuestros antepasados—la sabiduría y la habilidad que demuestran claramente que estas estructuras no se construyeron con énfasis sólo en la apariencia solemne o en el aspecto estético.

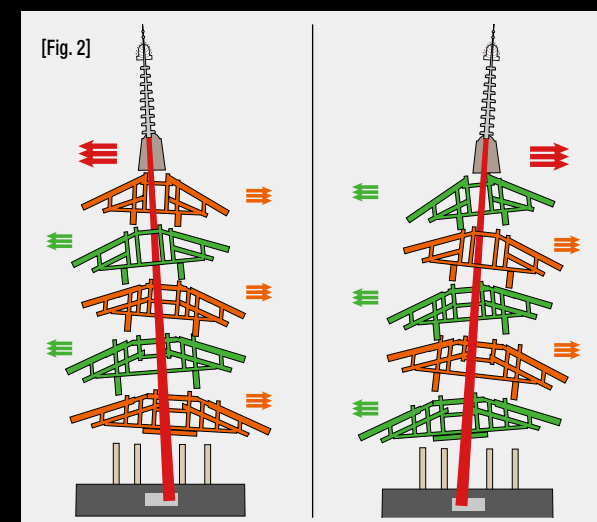
Tómese por ejemplo las diversas torres goju-no-to o pagodas de cinco pisos de Japón. Existen muchas torres goju-no-to de madera que se encuentran en templos y santuarios en Japón, y la pagoda más antigua tiene 1.300 años. De las más de 500 pagodas de madera en el país, incluso pagodas de tres pisos, casi ninguna ha sufrido daños sustanciales en un terremoto, que exigirían su reconstrucción. Por ejemplo, durante el terremoto de magnitud 7 que azotó el sur de la prefectura de Hyogo en 1995 (el Gran Terremoto de Hanshin-Awaji), ninguna de las 15 pagodas de madera en la prefectura se derrumbó. Recuerden, no estamos hablando de edificios modernos que se construyeron con los diseños sismorresistentes de vanguardia. ¿Cómo es posible que estas pagodas de madera construidas hace varios siglos siguen de pie a pesar de los muchos terremotos en Japón.

Cualquier torre goju-no-to tiene un pilar en su centro, que se denomina shinbashira, o pilar central (Fig. 1). Este pilar apoya solamente una parte de la parte superior de la pagoda, el sôrin (también conocido como remate de la pagoda, que es el eje vertical con anillos en la parte superior), y no soporta la propia pagoda. Cada uno de los pisos está simplemente apilado uno encima de otro—se puede decir que la pagoda consta de cinco cajas apiladas una encima de otra como bloques de construcción.

Los pisos se unen de manera que tengan relativa libertad de movimiento para que, en el caso de un terremoto, la pagoda haga un movimiento de balanceo suave en vez de temblar. Cuando la pagoda balancea, el pilar central funciona como un amortiguador, o sea, cuando la pagoda se inclina en una dirección, el pilar se mueve en la dirección opuesta debido a la inercia.



Esto ayuda a mantener la pagoda verticalmente y reduce el temblor que puede ser causado por un terremoto. En un gran terremoto, el pilar se choca contra las estructuras del piso de los diferentes niveles de la pagoda para reducir la intensidad del movimiento lateral, evitando así el derrumbe de la pagoda. Es esto que hace la propia pagoda moverse de manera ondulante, permitiendo que toda la estructura absorba la fuerza de un terremoto (Fig. 2).



Este método de utilizar el movimiento del propio edificio para absorber la energía de un terremoto es similar al método de los diseños de estructuras flexibles que se utilizan en los edificios altos modernos. Es increíble que los constructores de esta pagoda llegaron a esta misma idea muchos siglos atrás.

Fue gracias a la sabiduría y habilidad de nuestros antepasados—como se refleja en la torre goju-no-to, por ejemplo—que estos edificios fueron capaces de mantener su belleza original hasta el día de hoy. El espíritu creativo de los artesanos japoneses del pasado se refleja en la forma en que ellos daban gran importancia a la armonía con su entorno natural en su búsqueda de la belleza formativa, así como en su atención obsesiva a la durabilidad de sus construcciones, que las ha permitido durar por muchos siglos. Hay muchas cosas en común entre este espíritu creativo y la manera en que Hino desarrolla sus tecnologías, haciendo esfuerzos para entregar productos de calidad y durabilidad incomparables.



¡Resultados del primer Concurso de Fotografía “Mi Carretera Favorita”!

Deseamos aprovechar esta oportunidad para agradecer los numerosos lectores de Hino Cares de todo el mundo que nos enviaron fotografías en respuesta a nuestra invitación para el Concurso de Fotografía “Mi Carretera Favorita”. Estas fotografías llevan las emociones de sus fotógrafos y nos hacen sentir las circunstancias en que fueron tomadas. No sería una exageración decir que para el personal de Hino HQ que trabajó estrechamente con los mercados internacionales y con el equipo de redacción de Hino Cares, el proceso de selección de los ganadores fue algo muy significativo. Nos gustaría presentarles los ganadores, sus fotografías y sus comentarios.



Primer Lugar

Sr. Jamie Calderon (Chile)

“Amo los paisajes naturales. Mi carretera favorita es un tramo recto que pasa a través de un paisaje maravilloso en una de las rutas que viajo con frecuencia. Es muy raro no ver un único coche o camión en la carretera, por lo que tomé esta foto como un recuerdo. Me quedé muy contento al escuchar que había ganado el primer lugar. Me sorprendió el rendimiento de la cámara que he recibido como un premio de HML. Quizás pueda aspirar a ser un fotógrafo profesional con esta cámara.”



Segundo Lugar

Sr. Byron Tapia Freire (Ecuador)



“Creo que Hino es sinónimo de fiabilidad. He conducido el primer KY que compré por 20 años y acumulé 1,5 millones de kilómetros en el cuentakilómetros, pero nunca tuve una sola avería en el motor. Mi camión más nuevo es el GH, y mientras ya tiene 400.000 kilómetros en el cuentakilómetros, todavía no he tenido que reemplazar el embrague. Debo añadir que todo el mantenimiento se hace en nuestro representante de Hino. Estoy muy satisfecho y me siento muy apegado a mi camión Hino.”



Tercer Lugar

Sr. Belly Leonard (Indonesia)



“Para mí, esta carretera no es apenas una carretera de tierra ordinaria cualquiera. Esta carretera será pavimentada y desarrollada en breve, por lo que ella simboliza el crecimiento de Indonesia, así como el crecimiento de mi negocio y de yo mismo como persona. Me sorprendió saber que había ganado este premio. Estoy muy contento también de haber recibido un maravilloso regalo. Muchas gracias.”



¡Está previsto el Segundo Concurso de Fotografía “Mi Carretera Favorita”!

¡Como el primer concurso de fotografía tuvo muy buena acogida entre muchos de nuestros lectores, nos gustaría invitar a los lectores a enviar fotos para nuestro segundo concurso!

El tema sigue siendo el mismo: “Mi Carretera Favorita II”. Por favor, envíenos sus fotos junto con una nota describiendo por qué le gusta tal carretera particular, así como historias entre usted y Hino.

Al hacerlo, asegúrese de incluir :

- su nombre
- nombre de la empresa
- dirección
- número de teléfono
- dirección de correo electrónico

Fecha Límite del Concurso: 31 de mayo de 2016

☐ Por favor, envíe sus archivos de fotos para marketing@hino.co.jp

El tamaño de su archivo debe ser superior a 2 MB, pero inferior a 10 MB.

☐ Si desea entregar su foto por correo postal, por favor, envíe sus fotos a la dirección indicada a continuación:

HINO Cares Photo Contest /
Marketing Group, Overseas Planning Div.,
Hino Motors, Ltd.
3-1-1, Hino-dai, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japan



Los ganadores recibirán un regalo como agradecimiento.

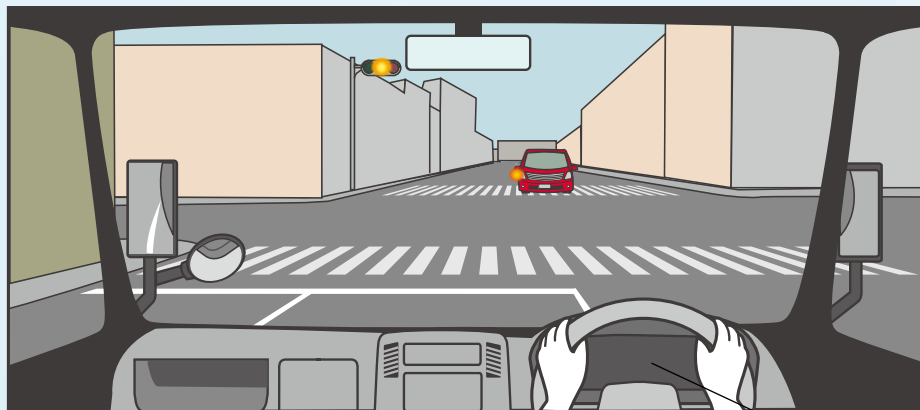
Safe Driving Techniques

Prevención de Situaciones Peligrosas — Se debe siempre tener en cuenta que existen muchos peligros potenciales en la carretera.

Nos gustaría describir lo que denominamos “Los Elementos Esenciales de la Conducción Segura” como parte de nuestra contribución a la conducción segura. En esta edición, vamos a discutir los peligros en las intersecciones.

Supongamos que usted esté conduciendo un camión en una carretera de dos carriles en cada sentido. El semáforo adelante está verde y también se puede ver que el semáforo peatonal empezó a parpadear. En la intersección, se puede ver un coche esperando para girar a la derecha. Treinta metros antes que alcance la línea de parada, el semáforo cambia a amarillo. Su velocímetro indica 60 km/h.

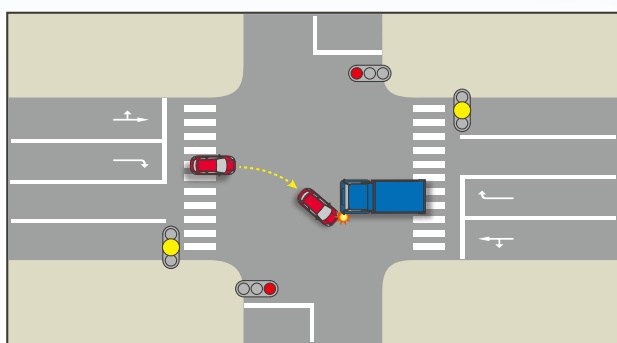
¿Cuáles son los peligros potenciales en esta situación?



60 km/h

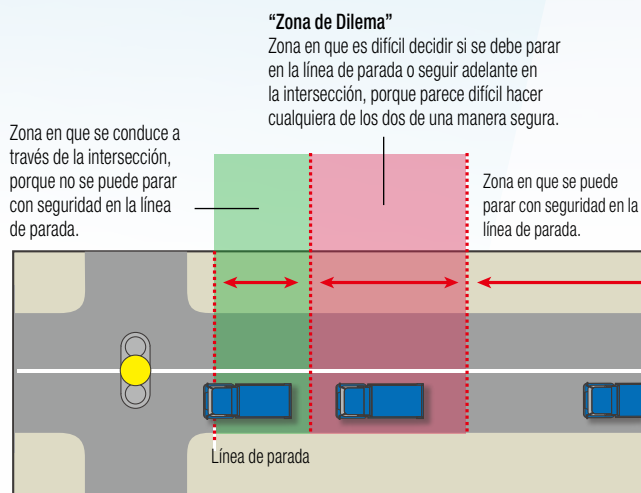
Cuando el conductor del coche en la dirección opuesta ve el cambio del semáforo, él puede comenzar a girar a la derecha, pensando que usted parará su camión. Al ver el coche comenzar a girar a la derecha, puede que sea demasiado tarde, aunque pise el pedal de freno al instante, lo que resultará en colisión con el vehículo (Fig. 1). Si esto ocurre en un día lluvioso, su camión puede tomar más tiempo para parar, haciendo imposible parar el camión con seguridad.

En primer lugar, en general es contra la ley entrar en una intersección después que el semáforo ha cambiado a amarillo. (Las especificaciones y normas de tráfico varían según el país).



[Fig. 1]

Si usted ve el semáforo peatonal a parpadear y sabe, por lo tanto, que el semáforo está a punto de cambiar a amarillo, debe disminuir la velocidad y prepararse para parar. Asegúrese de conducir de forma que pueda evitar la “zona de dilema” (Fig. 2), una zona en que es más difícil decidir si se debe seguir adelante en la intersección o parar. La clave para conducir con seguridad es estar siempre consciente de esa zona.



[Fig. 2] Ubicación de su vehículo cuando el semáforo cambia a amarillo.

*Las ilustraciones se basan en ejemplos de países con circulación por la izquierda de la carretera.



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



To read HINO Cares magazines online,
scan this QR code using your smartphone or access
http://www.hino-global.com/about_us/hino_magazines/