

HINO

Marque internationale
pour tous les clients

Cares



Rapport d'ouverture : HINO TEAM SUGAWARA décroche son septième titre consécutif dans le championnat de la catégorie des Camions de moins de 10 litres !

L'équipe marque sa 25^e arrivée au Rallye Dakar ! Dans ce numéro, en plus des rapports sur le Dakar 2016, nous présenterons aussi une colonne élargie dédiée au Japon.

Illustration : M. K. Sungra (à droite) de SKTS Entreprise en Malaisie, avec son fils, M. Jega (à gauche)



HINO TEAM SUGAWARA gagne pour la 7^e fois consécutive le championnat

dans le classement de la catégorie des camions de moins de 10 litres du rallye Dakar 2016

L'équipe fête également sa 25^e arrivée consécutive depuis sa première participation au rallye

Le rallye Dakar : rien que d'évoquer ce nom suffit à faire s'emballer les cœurs de la plupart de nos lecteurs. Entraînant les concurrents à travers des conditions extrêmes sur plus de 10 000 kilomètres sur une période de deux semaines—avec presque la moitié des concurrents n'arrivant pas à terminer malgré leurs courageux efforts—ce rallye est vraiment l'événement de sports automobiles le plus tortueux de la planète.

Cette année, Hino a accompli l'exploit magnifique de terminer tous les 25^e rallyes Dakar auxquels il a participé depuis la première fois en 1991. Pour couronner le tout, l'équipe a également remporté son septième championnat consécutif dans le classement des moins de 10 litres.

Le rallye Dakar 2016, qui marquait la 25^e participation de Hino au rallye, s'est tenu en Argentine et en Bolivie du 2 au 16 janvier 2016. Avec un total de 347 inscrip-

tions, dont 55 étaient des camions, les participants ont effectué une course d'une longueur totale de 9 039 kilomètres, consistant en 4 320 kilomètres de segments chronométrés et 4 719 kilomètres de segments de liaison.

En raison des prévisions concernant le phénomène météorologique El Niño, l'itinéraire ne comprenait pas les vastes déserts du Chili ou du Pérou car ces pays avaient décliné les propositions d'accueillir le rallye cette année. Mais ceci n'a en aucun cas diminué l'intensité du rallye Dakar. Sur les principaux « champs de bataille » situés dans les Andes et les pampas, les coureurs ont dû faire face à des routes sinueuses et tournoyantes et au fesh-fesh (sable fin et poudreux) qui recouvrait les chemins, offrant peu de marge de manœuvre.

Cette année, Hino a de nouveau fait équipe avec le Team Sugawara, dirigé par l'équipe de pilotage père-fils, Yoshimasa et Teruhito Sugawara, pour participer à la course en tant que HINO TEAM SUGAWARA. Yoshimasa Sugawara est certifié dans le livre Guinness des records comme ayant le plus de participations dans l'histoire du rallye Dakar. Avec sa participation cette année, il a dépassé son propre record pour atteindre 33 participations consécutives².

Quatre des mécaniciens de l'équipe avaient posé leur candidature pour rejoindre l'équipe et provenaient des concessionnaires Hino du Japon. Ils ont été choisis pour leurs compétences exceptionnelles et leur passion pour leur travail.

Les camions Hino du rallye Dakar ont encore fait une démonstration vraiment époustouflante. Les camions étaient basés sur les séries HINO500, connues à travers le monde pour leur durabilité.

Les fans du rallye Dakar savent probablement qu'on se réfère souvent à ces camions comme étant des « petits monstres ». Fidèles à ce surnom, qui a été donné aux camions Hino du Dakar parce qu'ils mettaient au défi leur stature plus petite et de milourds et offraient une concurrence sérieuse aux super poids lourds, les camions de cette année ont été construits d'après les camions 2015 et ont encore été améliorés par des montées en gamme de leur moteur et de leurs suspensions. L'équipe a également retiré 300 kilogrammes du poids des véhicules afin de répondre à l'attention croissante que le rallye Dakar porte à la vitesse depuis ces dernières années.

L'étape du 12 janvier avec un parcours en boucle, qui commençait et se terminait à Belen, en Argentine, a permis une présentation totale de ce dont ces camions améliorés du Dakar sont capables. Avec des lits de rivières à sec et des dunes molles couvertes de touffes d'herbe, le terrain de cette étape rappelait étonnamment les friches hors-pistes de l'Afrique du Nord. Bien que cette étape ait posé un risque élevé de surchauffe du fait d'une chaleur de 40 °C et de la résistance accrue du terrain à la conduite, qui a conduit à une diminution de la vitesse en conséquence, Teruhito Sugawara a mis pleinement à profit la mobilité de son camion Séries HINO500 pour offrir une brillante performance. Ce jour-là, sa voiture 2 a réussi



Rallye Dakar 2016



le neuvième temps le plus rapide sur la ligne d'arrivée dans la catégorie globale des camions (première pour le classement des moins de 10 litres), faisant de cette étape la première de l'année dans laquelle l'équipe a terminé dans le top 10. Cette année, le rallye Dakar s'est avéré plus difficile que jamais. À la fin de la course tortueuse de plus de 9 000 kilomètres, seulement 84 motos, 23 quads, 66 voitures et 41 camions ont franchi la ligne d'arrivée à Rosario, soit un taux d'arrivée de 62 %. Et tandis que les performances des deux camions du HINO TEAM SUGAWARA parlent d'elles-mêmes, la manière dont la voiture 2 a obtenu des résultats est tout particulièrement notable. Pilotée par Teruhito Sugawara et en concurrence avec des camions de plus de 50 dans la catégorie, dont la plupart étaient propulsés par des moteurs avec deux fois plus de déplacement que les camions Hino, elle a relégué à bonne distance ses concurrents du groupe de tête, par exemple lorsqu'elle a temporairement pointé à l'étape 10 au quatrième temps le plus rapide.

Au classement général, la voiture 2 est passée de la 16^e place de l'année dernière à la 13^e place cette année et a gagné le classement des moins de 10 litres pour la septième année consécutive. Yoshimasa Sugawara a terminé 31^e au classement général et 2^e de sa catégorie, apportant à l'équipe la première et la seconde place de la catégorie comme cela avait été le cas l'année dernière et l'année d'avant.

Veillez consulter le site général de Hino (www.hino-global.com) sur lequel vous pouvez tout lire sur la performance exceptionnelle du HINO TEAM SUGAWARA au rallye Dakar 2016.

*1: Il s'agissait de la 25^e course menée à son terme par l'entreprise depuis 1991, en ne prenant pas en compte l'édition 2008 qui avait été annulée du fait de l'instabilité politique.

*2: Yoshimasa Sugawara s'était inscrit pour participer au rallye de 2008 qui a été annulé et est donc reconnu par l'organisateur comme ayant participé à cette édition.



Hino La voix du propriétaire de camions Hino, l'entreprise SKTS en Malaisie



Le fils de M. Sungra, M. Jega (à gauche), est le gestionnaire des transports de l'entreprise.

« Je pense que Hino est le meilleur choix pour nous. »

SKTS Enterprise, Malaisie | M. K. Sungra, directeur général



« Notre entreprise transporte principalement des produits alimentaires. Nos camions de congélation transportent des fruits de mer et des pâtisseries de même que des produits pour Starbucks et Subway. Auparavant, nous utilisions des camions d'un autre fabricant mais désormais, grâce à l'aide que nous recevons de notre concessionnaire Hino, je pense que Hino est le meilleur choix pour nous. »

« Une fois, il y a eu cet incident où un de nos camions est tombé en panne à 600 kilomètres de là où nous sommes situés. Tout ce que j'ai eu à faire a été d'appeler notre concessionnaire Hino. Ils ont organisé les réparations et le camion est revenu à la maison sans autre incident. Leur réponse rapide a été d'une grande aide pour nous. »

« Nous faisons des choses simples comme les changements d'huile dans notre garage, mais pour toutes les autres tâches, c'est notre concessionnaire qui s'en occupe. Et les choses vont encore devenir plus pratiques car ils vont ouvrir un nouveau centre de services à proximité de notre site. »

« J'ai travaillé chez McDonalds, où j'ai eu affaire aux camions Hino pendant 20ans, donc je savais combien ces camions étaient bons. À partir du moment où j'ai fondé mon entreprise en 1997, j'envisageais d'acheter des camions Hino. Les camions Hino sont résistants et durables sur le long terme. Vous pouvez les utiliser pour de nombreuses années à venir aussi longtemps que vous les entretenez correctement. »

« Un point important à prendre en compte pour déterminer quel fabricant de camions deviendra votre partenaire, en plus des performances de ses produits, est la qualité de ses services. Notre concessionnaire Hino est toujours là pour nous. Lorsque nous avons besoin de certaines pièces d'origine pour nos camions, tout ce que j'ai à faire est de passer un coup de fil. »

« Notre concessionnaire prend soin de tout pour nous en ce qui concerne les services de maintenance et de réparation. Et pas seulement pour les pièces, mais même lors de l'achat d'un nouveau camion, tout ce que j'ai à faire est d'appeler la personne en charge de notre compte chez le concessionnaire et il prend en charge tout le reste. Voilà le niveau de confiance que nous avons au niveau du service de notre concessionnaire Hino. Nous sommes très satisfaits. »

Le nom de la société, SKTS, est une combinaison de « SK » et « TS », les initiales du propriétaire et celles de sa femme, respectivement.



La société emploie actuellement environ 70 conducteurs.



Voix des propriétaires
HINO SOUTIEN TOTAL de l'activité

Plutôt que de se vanter du nombre de ses unités vendues, Hino se focalise sur la conception d'un camion unique que tout client pourrait acquérir.

Pendant 41 années consécutives, Hino a bénéficié de la plus grande part de marché dans l'industrie japonaise des camions lourds et semi-lourds, et continue également d'accroître sa part sur le marché mondial. En 2007, le nombre d'unités vendues sur les marchés internationaux a dépassé celui des unités vendues au Japon et les ventes internationales représentent à présent environ 70 % des ventes globales de Hino. La portée internationale de la société s'étend sur près de 80 pays en Asie, en Amérique du Nord, en Amérique latine, en Océanie, en Europe et en Afrique, l'Asie étant son plus grand marché.

Toutefois, l'objectif principal de la société Hino n'est pas la poursuite de la production en masse ou du nombre de marchés qu'elle occupe, mais la conception d'un camion unique que tout client pourrait acquérir. Ceci est dû au fait que les camions doivent répondre à un large éventail de critères, qui varient d'un pays à l'autre mais également en fonction des conditions de route, des produits qu'ils transportent et de la carrosserie qui les compose.

Le camion a été conçu d'après la structure de la série HINO700.



Les services offerts par Hino à sa clientèle, au travers de camions optimisés en fonction de leurs besoins et de leurs fonctions, varient d'un marché à l'autre et incarnent le concept de la société qui est d'offrir « le produit le plus adapté aux besoins ». Les produits Hino sont conçus avec des idées et des technologies qui permettent à l'entreprise de livrer les véhicules les mieux adaptés, conçus pour répondre aux besoins variés des clients et tout cela dans les délais les plus courts possibles.

Par exemple, les concepteurs de véhicules Hino ont développé un design modulaire pour les différents éléments qui composent ces véhicules afin que les modules personnalisés puissent être conçus localement dans les différentes régions, ce qui facilite les processus tels que la combinaison, le remplacement, le montage et la modification de ces modules. Ce système contribue également à une conception de la carrosserie ne nécessitant pas d'importants travaux de châssis, et facilite l'installation des équipements auxiliaires ainsi que des systèmes électriques et d'aération pour différents types de carrosserie.

En outre, afin d'augmenter l'efficacité de chargement de ses camions, Hino a réduit le poids même de l'excédent des camions pour améliorer leur capacité de charge et a également intégré des lits bas pour augmenter leur capacité de charge volumétrique, le tout en respectant les paramètres réglementés qui régissent les dimensions des camions et leur poids brut dans chacun des différents marchés qu'elle occupe.

Il va sans dire que la société met également tout en œuvre pour apporter des améliorations en matière de qualité de transport. Les suspensions des camions, qui sont des éléments essentiels ingénieusement conçus afin d'absorber les vibrations de la surface de la route et d'éviter d'abîmer la cargaison et d'éviter des déplacements, existent en un grand nombre de versions pour assurer une adaptation optimale aux conditions de la route et aux conditions d'exploitation des camions et seront applicables dans chaque pays. L'esprit « Le client est roi » circule constamment à travers chacune de ces idées intégrées par Hino, afin de livrer un véhicule adapté à chacun de ses clients.



M. Kazuhiro Koga, président de Nadakatsu Suisan

soutient les collaborations agricoles, commerciales et industrielles, il a lancé un projet visant à développer un réservoir spécial d'eau qui pourrait être monté sur un camion.

« Je savais qu'en augmentant nos canaux de vente, nous serions en mesure d'augmenter les revenus des pêcheurs », explique Koga. « Et si nous pouvions développer les « calmars Yobuko » en créant une marque réputée à l'échelle nationale, cela nous aiderait à attirer davantage de touristes dans notre région. Et cela quand je pensais à l'expédition de nos calmars à Tokyo, le plus grand centre de consommation. En augmentant la demande de poissons vivants pour ikizukuri, nous serions en mesure de réduire le volume de poisson frais sur les marchés locaux afin d'assurer un meilleur équilibre entre l'offre et la demande, et donc éviter l'effondrement du prix du poisson. »

En 2010, une entreprise située dans la ville de Yobuko à Karatsu, Saga préfecture de Kyushu au Japon, a réceptionné un camion assez particulier. Ce camion a été conçu pour livrer des calmars sword-tip vivants, l'une des spécialités de Saga, jusqu'à Tokyo pour un trajet d'environ 1 250 km. La société de transport était Nadakatsu Suisan (Nadakatsu Fisheries). Le président de la compagnie, Kazuhiro Koga, a repris l'entreprise de son père, le restaurant Genkai—le premier restaurant à Yobuko à servir du ikizukuri de calmars en 1969 (un sashimi préparé à partir de poissons vivants). Et en 2009, avec l'aide du gouvernement national qui



Le camion a été équipé de quatre réservoirs d'eau.



Le système de filtrage a été conçu pour être compact. Ce moniteur permet au conducteur de vérifier l'état du système de filtrage.



L'écran au-dessus du siège du conducteur fournit une vue de l'intérieur du réservoir.



Comme les calmars sont très sensibles aux changements de la qualité de l'eau, ils ne peuvent supporter de rester dans les réservoirs d'eau montés sur les camions plus de deux ou trois heures maximum. Pour transporter ces calmars à Tokyo, Koga avait besoin d'un réservoir d'eau qui serait en mesure de garder le calmar vivant pour 17 à 18 heures. Koga, en collaboration avec l'Université de Kyushu, a donc entrepris de développer conjointement un réservoir d'eau spécial équipé de trois systèmes de filtrage différents et a finalement réussi à concevoir un réservoir capable de maintenir les niveaux nécessaires de qualité de l'eau.

Le camion qu'il a choisi pour charger quatre de ces réservoirs qui ont assuré un taux de plus de 98 % de survie même sur les longs trajets, était un Hino. En fait, Hino a été impliqué dans ce projet dès le début et a effectué un certain nombre de vérifications pour déterminer le type de châssis qui serait nécessaire pour cette carrosserie particulière.

Le camion HINO700 Series FR a été choisi comme le camion de base. Les réservoirs d'eau devaient avoir un poids total de 8,7 tonnes pour pouvoir être montés. En outre, les efforts de Hino pour réduire le poids du camion et abaisser son lit ont joué un rôle important dans la façon dont les systèmes de filtrage de l'eau, les compresseurs et les éléments respectifs de l'équipement d'exploitation s'adapteraient dans le camion.

Aucune modification majeure n'a été nécessaire pour la mise en place du châssis afin d'équiper le camion avec des suspensions pneumatiques intégrales en vue de l'amélioration de la qualité du transport, ou pour le montage de deux grands réservoirs de carburant et l'installation des systèmes électriques, d'aération et de plomberie. Ceci a permis la livraison du camion dans les plus brefs délais.

« Hino a dit oui à toutes nos conditions, y compris la conception particulière de la carrosserie et les termes de notre contrat de location », explique Koga. « Si ils avaient dit non, ce projet n'aurait pas pris son envol. Depuis que nous avons relevé le défi de nous lancer dans d'un nouveau secteur d'activité, le transport de poissons vivants à Tokyo, nous avons demandé au développeur de réservoir d'eau ainsi qu'à Hino de travailler avec nous et de continuer conjointement. »

Hino fait de son mieux pour répondre aux besoins de ses clients avec des produits de haute qualité, ainsi que de soutenir les clients dans divers aspects de sa vision du SOUTIEN TOTAL, y compris l'aspect financier.

C'est uniquement grâce au travail sans faille et à la passion de Nadakatsu Suisan que beaucoup de personnes sont en mesure de profiter des ikizukuri de calmars Sword-tip, une spécialité de Yobuko, à quelques centaines de kilomètres de Tokyo. Veiller à satisfaire les clients comme Nadakatsu Suisan dans les plus brefs délais, clients qui sont poussés par une passion brûlante, est la raison pour laquelle Hino respecte toujours sa politique « Le client est roi » et continue de proposer ses services et ses technologies.

M. Urakawa (à gauche), vice-président de la société, est en charge du transport.



Bateau de pêche à l'encornet.



Encornet ikizukuri, aussi frais que possible.



Réunion commerciale mondiale Hino SOUTIEN TOTAL 2015



La réunion commerciale mondiale Hino SOUTIEN TOTAL 2015 s'est tenue le 28 octobre 2015, à Yokohama, au Japon. Des distributeurs représentant 61 pays y ont participé pour discuter de la stratégie SOUTIEN TOTAL de Hino, présentée lors de la conférence mondiale de 2012.



Au cours de cette réunion, des applications ST réussies ont été présentées par des représentants venus d'Indonésie, de Taïwan, du Liban, des États-Unis, de Nouvelle-Zélande, de Thaïlande, du Guatemala et du Japon. Chaque programme a été structuré de manière unique pour répondre aux besoins de leur marché, montrant la flexibilité du concept SOUTIEN TOTAL. L'objectif de devenir un « véritable partenaire commercial » pour chaque client Hino peut être appréhendé de nombreuses manières différentes.

Les présentations ont inspiré et stimulé de nombreux participants. « Depuis la conférence de 2012, nous avons investi beaucoup en termes de pensées, d'actions et de dépenses, et nous avons impliqué notre personnel et notre culture de vente pour améliorer la philosophie de SOUTIEN TOTAL. Néanmoins, nous devrions peut-être être plus proactifs, plutôt que réactifs », a déclaré M. Steve Lotter venant d'Australie. M. John Abraham, du Bahreïn, a exprimé son contentement après une présentation, en disant que « Notre programme ST actuel inclut des visites régulières des représentants du service marketing à nos clients, permettant d'offrir une attention individuelle et personnelle. Pour les années à venir, je souhaiterais mettre plus d'efforts dans la formation en mécanique pour gérer les avancées technologiques ».

La conférence s'est conclue sur une confirmation de l'engagement de chaque membre de l'équipe Hino à satisfaire les clients et à contribuer à la société à travers SOUTIEN TOTAL.



Fabuleux Japon : le lieu de naissance d'Hino

Le Mont Fuji, la plus haute montagne du Japon, est maintenant un site du Patrimoine culturel mondial.

Beaucoup de nos lecteurs auront entendu le nom du Mont Fuji. Avec son sommet culminant à 3 776 mètres d'altitude, le Mont Fuji est la plus haute montagne à pic unique au Japon et est connue dans le monde entier comme l'un des symboles de notre pays. En Juin 2013, la montagne a été inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO comme site culturel. Cette inscription est une reconnaissance par la communauté internationale de la perspective sur la nature et la culture adoptée par le peuple japonais, qui ont traditionnellement considéré la montagne comme une lumière aussi bien spirituelle qu'artistique.

La beauté magnifique du Mont Fuji a inspiré de nombreux artistes depuis les temps anciens. Les tableaux les plus célèbres représentant le Mont Fuji sont les ukiyo-e qui ont été produites au cours de la période Edo (vers les 17^e-19^e siècles). Des artistes comme Katsushika Hokusai et Utagawa Hiroshige représentent la montagne comme on la voit à partir d'une variété d'angles. On dit que ces ukiyo-e ont également eu un impact sur les artistes impressionnistes comme Van Gogh et Monet. On pourrait dire que le Mont Fuji est digne du statut de patrimoine culturel mondial seulement par le fait qu'il a été une source d'inspiration pour ces œuvres d'art historiques.

Parce que le Mont Fuji est entré maintes fois en éruption au cours des millénaires, il a été vénéré comme un objet de « Yohai », indiquant le culte d'une kami- (dieu) incarnant la montagne de loin. Après le 10^e siècle, lorsque ses éruptions ont commencé à s'atténuer, c'est devenu progressivement une montagne de « tohai », ou le culte d'une montagne en la grimant. Cette pratique, appelée « Fuji Ko » dans la période mi-Edo (il y a environ 200 ou 300 ans), est devenu très populaire surtout dans la région de Kanto, et les gens partaient en grand nombre en pèlerinage dans cette montagne.

À la fin du 19^e siècle, le Mont Fuji est devenu une destination touristique populaire avec le développement des réseaux routiers et ferroviaires. Dans les temps modernes, un grand nombre de personnes du monde entier sont venues visiter, avec quelque 300 000 visiteurs escaladant la montagne chaque année pendant la haute saison entre juillet et septembre.

L'une des images des « Trente-six Vues du Mont Fuji » par Katsushika Hokusai.



Fichier 6 : 富士山 Mont Fuji

Escalader un site du patrimoine culturel mondial : Rapport d'ascension du Mont Fuji

Pour préparer ce rapport, l'équipe Hino Cares a fait l'ascension du Mont Fuji, les 23 et 24 août l'année dernière. Nous espérons que vous trouverez les informations contenues ici utiles si jamais vous avez la chance de visiter et escalader le Mont Fuji vous-même.

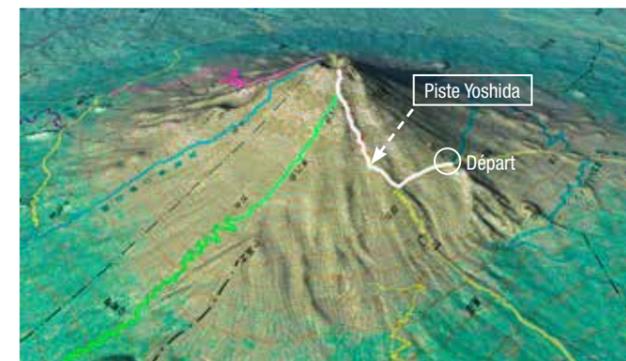


Nous avons décidé de nous joindre à un groupe parti en bus au départ de la gare de Shinjuku à Tokyo pour faire l'ascension du Mont Fuji. En plus de vous amener directement à l'entrée de l'un des sentiers d'escalade, ces excursions en bus feront également un arrêt à un magasin de location de matériel d'escalade de sorte que vous n'avez pas besoin de vous inquiéter si vous avez oublié d'emporter une pièce essentielle de l'équipement.



Différentes compagnies d'excursion offrent un large éventail d'excursions similaires en bus, dont la plupart sont à un prix raisonnable, et nous vous recommandons de joindre une de ces excursions si vous êtes un débutant. La visite que nous avons rejointe pour ce voyage coûte environ 20 000 yens par personne incluant le transport, la nuitée en refuge, les repas et une entrée aux thermes. (Les coûts peuvent varier entre les entreprises touristiques et des itinéraires différents, alors assurez-vous de vérifier par vous-même à l'avance.)

Le Mont Fuji a quatre sentiers d'escalade. Notre visite nous a emmenés à la piste Yoshida, qui est particulièrement populaire auprès des visiteurs. Même les débutants peuvent monter avec confiance sur ce sentier, car il dispose de nombreux refuges et plusieurs postes de secours. Une autre raison de la popularité de ce sentier est qu'il donne aux grimpeurs une vue du lever du soleil depuis tous les angles du sentier.



8h00 : Départ du bus depuis Shinjuku

10h30 : Arrivée au départ du sentier Yoshida

Notre bus a quitté la gare de Shinjuku, à 8h00 heures, et environ deux heures et demi plus tard, ce qui incluait le temps pour un bref arrêt de repos le long du chemin, nous sommes arrivés à la fin de la ligne Fuji Subaru (2 305 mètres au dessus du niveau de la mer) jusqu'au départ du sentier Yoshida. Cette zone dispose d'un grand restaurant, ainsi que d'un bureau de poste depuis lequel de nombreux visiteurs internationaux postent des cartes postales commémoratives à leurs amis et famille. La zone met à disposition également des casiers à pièces de monnaie, qui sont d'une grande aide si vous avez avec vous des choses dont vous n'avez pas besoin pour l'ascension. Notre groupe a déjeuné dans cette zone, puis a suivi notre guide spécialisé du Mont Fuji pour atteindre un refuge situé à 3 450 mètres d'altitude, notre destination pour la journée.



12h30 : Début de l'ascension

La montée était relativement progressive jusqu'à environ 2 390 mètres, rendant ce segment de l'ascension assez facile, avec les grimpeurs bavardant les uns avec les autres pendant le parcours. Mais une fois sur le véritable sentier d'escalade, la plupart d'entre nous n'ont plus été capables de trouver l'énergie pour discuter. Les pistes, qui ont été délimitées par des chaînes, ont été difficiles à monter, pour la plupart, et il y avait des zones où nous avons eu à saisir les rochers pour monter. Nous avons pris une pause toilette dans un refuge bien situé à 2 720 mètres d'altitude.



18h30 : Arrivée au refuge

Nous sommes arrivés au refuge de notre destination à 18h30, soit six heures après avoir commencé notre randonnée. Nous allons y passer la nuit.

Ce refuge, qui se situait à 3 450 mètres d'altitude, avait des toilettes propres et était beaucoup plus confortable qu'on ne l'aurait imaginé. Le personnel a distribué des repas en boîte pour le dîner et nous avons tous rejoint les dortoirs tôt pour être suffisamment reposés pour l'ascension du lendemain matin et voir le lever du soleil depuis le sommet.

1h30 : En route vers le sommet

Nous étions debout à 1h30 et après un petit-déjeuner simple, nous avons quitté le refuge pour le sommet à 2h30. Nous avons tous une lampe frontale afin de trouver notre chemin sur le sentier de la montagne encore plongé dans l'obscurité. En regardant plus bas vers l'endroit où nous étions partis, nous pouvions voir une file de lampes sur le sentier en dessous de nous. Il est regrettable, cependant, que notre ascension vers le sommet a dû être annulée en raison du mauvais temps. Au lieu de cela, notre groupe a attendu le lever du soleil depuis le refuge situé juste au-dessous du sommet.

5h05 : Lever du soleil

À 5h05, nous avons pu voir les rayons du soleil perçant à travers les interstices de la mer de nuages. La vue céleste du lever du soleil suffisait à effacer toute notre fatigue.



6h00 : Début de notre descente

Après avoir pris beaucoup de temps pour observer tout cela, il était temps de commencer notre descente. Nous avons descendu un sentier réservé à la descente qui était différente du sentier que nous avons pris pour notre ascension et notre guide quitta notre groupe à environ 3 400 mètres. À partir de ce moment-là, nous avons continué la descente nous-même.



10h30 : Arrivée en bas du sentier

Les gens qui trouvent trop difficile de descendre eux-mêmes de ce point à pied—peut-être à cause de douleur dans les jambes ou d'autres problèmes—ont la possibilité de louer un « taxi » à cheval jusqu'en bas du sentier. Notre équipe est arrivée en bas à 10h30. Notre visite guidée en bus incluait un bain dans des sources chaudes, notre bus s'est donc arrêté devant les Thermes d'Isawa Hot Spring, où nous avons détendu nos muscles dans des bains chauds. Après le déjeuner, nous avons repris le bus pour notre voyage de retour à la gare de Shinjuku, où nous sommes arrivés vers 15h00.

15h00 : Retour en bus à Shinjuku

Nous aimerions terminer ce rapport avec quelques observations personnelles sur la base de nos expériences de l'ascension du Mont Fuji. Nous espérons que vous les trouverez utiles si jamais vous avez la chance de gravir la montagne vous-même.



Expérience du voyage et de l'ascension du Mont Fuji

L'ascension du Mont Fuji, la plus haute montagne du Japon, est sûre de vous donner un grand sentiment d'accomplissement et d'admiration. Observer une mer de nuages est vraiment une expérience magique et extraordinaire.

- La différence de température entre le sommet et le camp de base peut atteindre les 30 °C, donc des vêtements fonctionnels et enfilables en couche sont idéals.
- Bien que des boissons et des collations sont disponibles dans les refuges, les prix sont assez élevés, donc soyez sûr d'acheter environ deux bouteilles de boisson en plastique (environ un litre au total) avant de commencer votre ascension.
- Vous aurez besoin de beaucoup de monnaie pour l'utilisation des toilettes et autres, alors assurez-vous d'avoir environ 2 000 ¥ de monnaie sur vous.
- Les repas inclus dans la plupart des visites sont pré-arrangés. Si vous avez des restrictions alimentaires, consultez votre organisateur de voyages à l'avance.
- Le temps en montagne peut changer rapidement, donc des vêtements de pluie et des vêtements chauds sont incontournables.
- Gardez à l'esprit que le risque du mal des montagnes augmente à mesure que vous montez. Le refuge où nous avons passé la nuit avait un service de supplément en oxygène (payant), il ne faut pas hésiter à les utiliser si vous ne vous sentez pas bien.
- L'ascension est sans aucun doute un défi, mais vous ne devez en aucun cas prendre la descente à la légère non plus.

Fichier 7 : 浅草の老舗

Les magasins et restaurants d'Asakusa établis depuis longtemps

Il y a une raison pour laquelle certaines traditions sont exercées et chéries à travers les âges. On pourrait dire que ces traditions-arts traditionnels de la scène, de l'artisanat, et cuisine continuent d'être demandés de nos jours en raison précisément de l'effort durable et inébranlable qu'ils consacrent à assurer un plaisir continu aux gens à qui ils s'adressent. Quand on étudie l'histoire de ces traditions, on se rend compte rapidement que la « tradition » a également été une histoire d'innovation permanente. Hino s'est également engagé dans l'innovation continue afin de rester fidèle à la philosophie de son « client d'abord », qu'il a cultivée en tant que fabricant de véhicules utilitaires depuis sa fondation. Dans le fichier 7, nous aimerions présenter à nos lecteurs certains des magasins et restaurants à Asakusa, une destination touristique populaire qui abrite de nombreuses boutiques et de restaurants de longue date, dans la perspective de « délices traditionnels » que les propriétaires ont transmis de générations en générations.

Asakusa est une destination populaire non seulement pour les visiteurs en provenance d'autres régions du Japon, mais aussi pour un nombre croissant de visiteurs étrangers. Si vous avez la chance de visiter le Japon, assurez-vous d'inclure une visite à Asakusa dans votre itinéraire, et d'essayer d'autres magasins et restaurants établis de longue date, en plus de ceux introduits ici. Nous sommes sûrs que vous allez découvrir des aliments étonnants qui ont été développés grâce à une tradition innovante.



Komakata Dozeu

甘味処 西山

Kanmidokoro Nishiyama
(Salon japonais des confiseries)



Fondée en 1852, Kanmidokoro célèbre son 164^e anniversaire cette année. Le menu propose principalement des bonbons à base de « An » (pâte de haricot sucrée) comme « Nishiyama anmitsu », « crème matcha Shiratama zenzai » et « Asakusa komachi ». L'« An » servie à Nishiyama est connue pour sa finesse et sa douceur délicate. La clé de sa saveur exquise est sa méthode traditionnelle de préparation qui a été transmise au fil des générations. Il va sans dire que la source des fèves azuki qui entrent dans le « An » est un élément critique dans leur sélection. De plus, vous pourriez être surpris d'apprendre que les azuki sont triés à la main, un par un afin d'assurer que seuls les meilleurs soient sélectionnés. On peut penser qu'avec les nombreuses améliorations à trier mécaniques, ce genre de tri manuel est devenu une chose du passé, mais le propriétaire de la sixième génération Takao Nishiyama nous rappelle : « Nous voulons rendre le produit le plus savoureux possible et le tri à la main est un élément indispensable à cela. » Après le tri, les haricots azuki passent par plusieurs processus et sont cuits pendant environ huit heures, refroidis et cuits à nouveau jusqu'à ce qu'ils soient finalement perfectionnés dans l'« An » pour laquelle Nishiyama est connue. La raison pour laquelle cette « An » a été le produit préféré de la clientèle pendant plus de 164 années a beaucoup à voir avec le fait qu'il a toujours été fabriqué avec un soin méticuleux, dans un processus où la considération pour les charges et les heures de travail ont décidément cédé leur place. Takao Nishiyama reflète, « Il va sans dire que chaque propriétaire avant moi a apporté des améliorations au cours des années à nos méthodes de préparation, ainsi que des changements à la variété de plats qu'ils servaient. J'ai aussi perfectionné mes propres compétences afin d'être en mesure de produire de meilleurs plats de dégustation. Cela dit, je suis résolu à faire respecter l'esprit de « Offrant le meilleur de l'hospitalité en choisissant les meilleurs produits pour nos clients », un esprit qui a été transmis au fil des générations par notre fondateur. »

大黒家天麩羅本店

Tempura Daikokuya
(plats Tempura)

Fondée en 1887, Daikokuya d'Asakusa a toujours été connu pour ses « tendon » (tempura sur un bol de riz). Le menu du restaurant se compose de tendon et d'une variété de plats d'un seul élément inclus dans le tendon, dont le « tendon de crevettes » qui est particulièrement célèbre. Avec quatre grosses crevettes disposées sur un bol de riz—une crevette étant placée comme un « oreiller » aux pieds des trois autres—les clients y goûtant pour la première fois sont sûrs d'être surpris par le volume de la tempura de crevettes qui couvre presque entièrement le riz en dessous. Le tendon est un plat de bol de riz populaire servi dans toutes les régions du Japon et est généralement préparé en disposant des tempura fraîchement frites sur un bol de riz généreusement assaisonnées de sauce. Le tendon servi à Daikokuya se distingue cependant par le fait que la tempura est frite jusqu'à une couleur brun doré en utilisant uniquement de l'huile de sésame avant d'être plongée entière dans une sauce légèrement épicée (la recette est un secret commercial) et ensuite disposée sur le riz. La tempura, qui est bien infusée avec le goût de la sauce, a une texture douce et dense, ce qui en fait un plat qui renverse assurément toutes les notions communes qu'on pourrait avoir du tendon. Parce que la tempura de Daikokuya est effectivement trempée dans la sauce au lieu de rajouter celle-ci plus tard, des préparations spéciales entrent dans sa pâte, et c'est en cela que Daikokuya créé une innovation unique. Bien que la recette de la pâte reste malheureusement un secret commercial, la texture et le goût de la tempura vous feront revenir et sans aucun doute ce sont l'une des principales raisons pour lesquelles Daikokuya a continué de servir les clients depuis quatre générations.



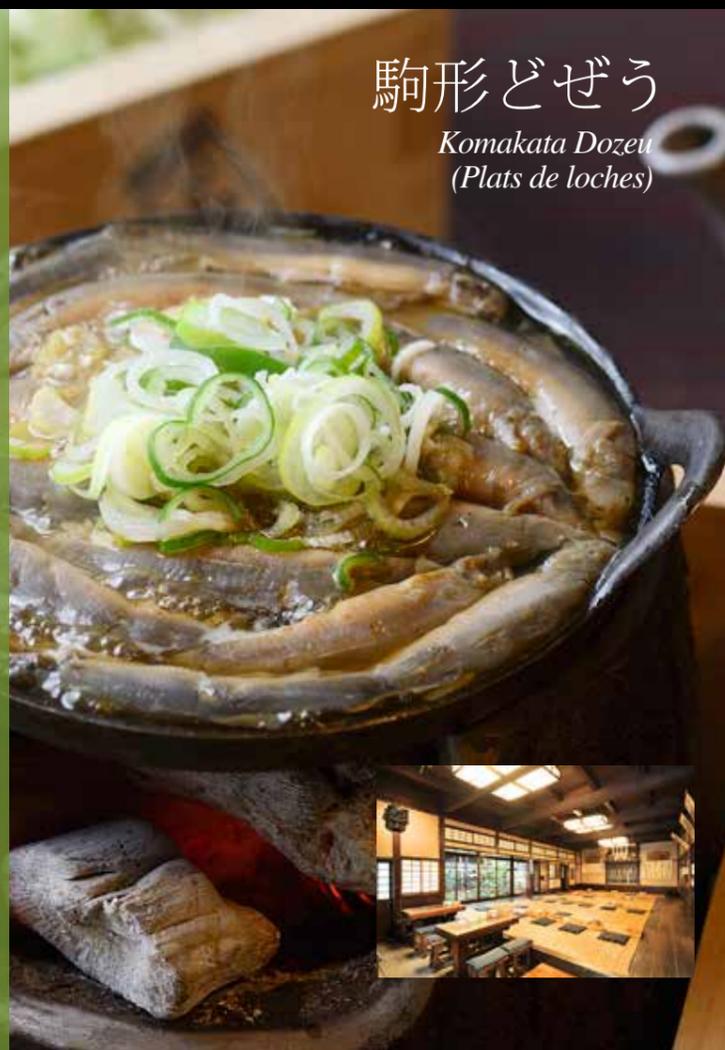
Komakata Dozeu est un restaurant spécialisé en dojo nabe (ragoût de loches dojo) qui a servi des clients depuis plus de deux siècles. Ici, les clients peuvent déguster un plat traditionnel qui est préparé en utilisant la même méthode depuis la fondation du restaurant en 1801.

Pour un dojo de grande qualité, le saké est soigneusement sélectionné et versé jusqu'à ce que les poissons soient imbibés, après quoi ils sont cuits dans une soupe miso à base de miso sucré. Les loches dojo sont ensuite placées dans une marmite en fonte peu profonde, cuites dans un bouillon amer et enfin généreusement accompagnées de poireaux. Ce mode de cuisson a été développé comme un moyen de neutraliser le goût du poisson qui est propre au dojo, de sorte que les poissons peuvent être consommés en entier en savourant pleinement leur goût.

Le miso utilisé dans ce plat est un mélange composé principalement de miso Edo ama (miso sucré), qui forme un mélange parfait avec le dojo, combiné avec du miso Honda de Kyoto, pour un excellent bouillon de miso. La sauce de soja et le mirin sont également soigneusement sélectionnés et le shichimi (piment aux sept saveurs) utilisé pour la garniture a été spécialement mélangé pour produire un goût mi-épicé.

Les méthodes de préparation, ainsi que les assaisonnements utilisés, sont le résultat de l'amélioration continue qui a été faite au cours de nombreuses générations à offrir un savoureux dojo et à ce titre peuvent être considérées comme des produits d'innovation unique de Komakata. La disposition des ingrédients du plat est même esthétique et aide à aiguïser l'appétit : les loches dojo sont disposées dans la marmite avec les têtes pointant toutes dans la même direction, comme si elles nageaient dans un ruisseau.

Un autre atout des Komakata Dozeu est qu'en se régalant de dojo nabe dans ce restaurant rustique, qui conserve encore beaucoup de son charme du moment où il a été fondé dans la période Edo, vous pouvez éprouver la sensation d'avoir remonté le temps jusque dans les années 1800.



駒形どぜう

Komakata Dozeu
(Plats de loches)

Asakusa est le foyer de nombreux magasins et restaurants établis de longue date qui préservent leurs traditions innovantes et beaucoup d'entre eux se trouvent le long de la rue Nakamise Dori menant au Temple Sensoji. Un tel magasin bien connu est Kimuraya, le boulanger de Ningyo-yaki.

Fondée en 1872, c'est la plus ancienne boutique de Ningyo-yaki à Asakusa. En plus du goût traditionnel de leur Ningyo-yaki, les quatre formes distinctes de leurs gâteaux qui ont été tirés de sites populaires d'Asakusa—la pagode à cinq étages, le dieu du tonnerre, la lanterne, et le pigeon—sont aussi une tradition distincte que le magasin a continué de conserver au fil des années.



人形焼 木村屋

Ningyo-yaki Kimuraya
(Gâteau individuel fourré de pâte de haricot)



煎餅 杵屋

Senbei Kineya
(Craquelins de riz)



Si vous vous promenez le long de la rue Nakamise Dori, assurez-vous de visiter Kineya. Cette boutique sert « l'âge okaki » (craquelins de riz frits), sumibiyaki senbei (craquelins de riz braisés) et Kaminari Okoshi (craquelins de riz). Leur age-okaki sont faits de riz mochi frit provenant de la partie nord-est du Japon jusqu'à un croquant sec, dans de l'huile de première qualité contenant de l'huile de carthame. Le senbei grillé sur charbon de bois est fabriqué à partir de la nouvelle récolte de riz Koshihikari qui provient de Uonuma et d'autres sources de riz de qualité supérieure et sont ensuite soigneusement grillés à la main, un par un sur du charbon de bois Bincho.

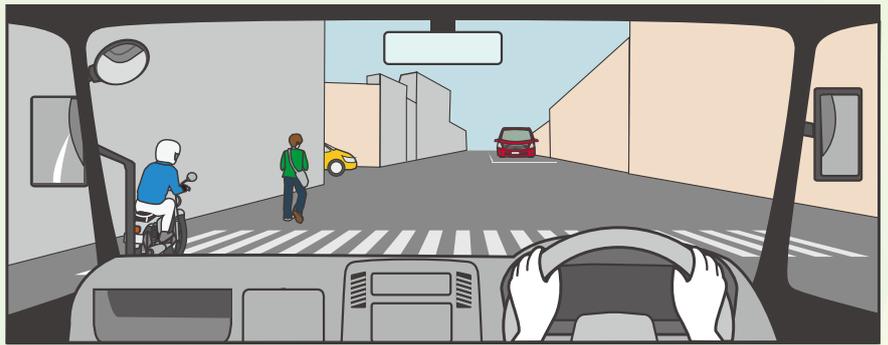
Techniques pour une conduite sûre

Techniques de conduite pour réduire les dangers
Lorsque vous conduisez, gardez bien en tête que vous êtes face à de nombreux dangers potentiels sur la route.

Dans ce numéro, nous aimerions discuter des dangers potentiels sur une route qui n'a ni trottoir ni passages-piétons.

Imaginons que vous êtes au volant d'un camion sur une route à deux voies et qu'il y a une circulation ininterrompue en sens inverse. Sur le côté gauche de la route, vous voyez une moto roulant dans le même sens que vous. Devant la moto, il y a une piétonne marchant à une allure tranquille et vous pouvez également voir l'arrière d'une voiture venant d'une intersection sans visibilité devant et à gauche de vous. Quels sont, selon vous, les dangers potentiels de cette situation ?

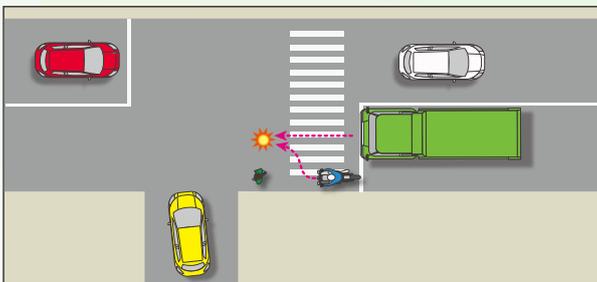
La femme qui marchait s'est arrêtée car elle a vu une voiture venir de l'intersection. Pour dépasser la piétonne, le motard derrière elle peut se décaler vers le centre de la chaussée sans jeter un coup d'œil derrière son épaule pour contrôler.



Si la moto se déporte brusquement du bord de la route vers le centre, et que tout ce que vous pouvez faire pour l'éviter est de tourner rapidement votre volant, vous risquez de trop tourner le volant et de vous déporter sur la voie de circulation en sens inverse. Si cela se produit, une collision frontale est tout à fait possible.

Des mesures d'évitement utilisant des manœuvres de direction trop brusques peuvent vous conduire à déséquilibrer votre véhicule et, dans le pire des cas, à en perdre le contrôle. Gardez toujours à l'esprit de conduire votre véhicule à une vitesse sûre de sorte que vous puissiez réduire les risques sans avoir à faire de manœuvres ou de freinages brusques. Dans le cas ci-dessus, vous devez d'abord anticiper que la moto puisse soudainement surgir devant vous et réduire votre vitesse en conséquence. Vous serez alors en mesure de répondre calmement à la situation.

Les illustrations montrent une situation de circulation dans laquelle les véhicules conduisent sur le côté gauche de la route.



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 préférée II* ». Envoyez-nous vos photos accompagnées d'une note expliquant pourquoi vous aimez cette route en particulier, et des anecdotes relatives à votre utilisation des camions Hino.

N'oubliez pas d'inclure vos :

- nom
- nom de l'entreprise
- adresse
- numéro de téléphone
- 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.



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/

Site mondial : <http://www.hino-global.com>

©Hino Motors, Ltd. Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, copiée ou transmise, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit.