

HINO

Глобальный бренд для всех клиентов

Cares



На первых полосах: команда HINO TEAM SUGAWARA в седьмой раз подряд побеждает в классе грузовых автомобилей с рабочим объемом двигателя до 10 литров!

Команда заявляет о своем двадцать пятом финише в ралли Дакар! В этот выпуск, в дополнение к репортажу о ралли Дакар-2016, мы также включили расширенную колонку «Загадочная Япония».

Иллюстрация: г-н К. Сунгра (справа), представитель малазийской компании SKTS Enterprise, со своим сыном, г-ном Джега (слева)



Команда HINO TEAM SUGAWARA

выигрывает 7-й чемпионат подряд

в классе грузовых автомобилей с рабочим объемом двигателя до 10 литров на ралли Дакар-2016

Также команда празднует 25-й финиш подряд начиная со своего первого участия в ралли.

Ралли Дакар: мы думаем, что одного только названия достаточно, чтобы заставить сердца множества наших читателей биться быстрее. Испытывая участников на выдержку и умение справляться с экстремальными условиями на дистанции 10 000 км в течение двух недель — при этом, как правило, более половины участников не смогут даже добраться до финиша, несмотря на отчаянные попытки, — это ралли по праву считается самым сложным соревнованием в мире автоспорта.

В этом году команда Hino отмечает своеобразный рекорд, финишировав во всех 25^{ти} ралли Дакар, в которых она принимала участие с 1991 года. Вдобавок ко всему, команда также выиграла свой седьмой чемпионат подряд в классе автомобилей с рабочим объемом двигателя до 10 литров.

Ралли Дакар-2016, в котором команда Hino участвует в 25-й раз, проводился в Аргентине и Боливии в период со 2 по 16 января 2016 года.

Всего в соревновании приняло участие 347 автомобилей, из них 55 грузовых; они преодолели общее расстояние в 9039 километров, из которых 4320 километров пришлось на спецучастки, а 4719 — на участки.

В силу непредсказуемости такого погодного явления как Эль-Ниньо в маршрут не вошли обширные пустыни Чили и Перу, и эти страны отказались от своих заявок на проведение ралли в этом году. Но это вовсе не снизило уровень сложности ралли Дакар. На основных «полях сражений» — участках в горной системе Анд и степи Пампа — гонщики столкнулись с извилистыми и петляющими горными дорогами, а движение по узким тропам, практически не оставляющее никакого пространства для маневрирования, намного усложнило такое явление, как «феш-феш» (мелкий, пылеобразный песок).

В этом году команда Hino снова объединилась с командой Sugawara — экипажем под руководством отца и сына Йосимаса и Терухито Сугавара (Yoshimasa и Teruhiro Sugawara) — и участвовала в гонке как HINO TEAM SUGAWARA. Йосимаса Сугавара внесен в Книгу рекордов Гиннеса как человек, который чаще всего участвовал в ралли Дакар за всю историю проведения этой гонки. С учетом его участия в этом году он увеличил свой собственный рекорд до 33 раз подряд².

Четверо механиков команды, подавших заявки на участие из дилерских центров Hino в Японии, были выбраны за свои исключительные навыки и целеустремленность в работе. Грузовики Hino в очередной раз великолепно выступили на ралли Дакар. Эти грузовики созданы на базе серии HINO500, которая славится своей

надежностью по всему миру.

Фанаты ралли Дакар наверняка знают, что эти грузовые автомобили часто называют «маленькими монстрами». Оставаясь верными этому прозвищу (которое грузовики Hino получили в ралли Дакар за достойную конкуренцию крупным монстр-тракам, несмотря на свой небольшой размер, типичный для грузового автомобиля средней грузоподъемности), грузовики для гонки этого года были созданы на базе прошлогодних моделей с усовершенствованным двигателем и подвеской. За последние годы все больше внимания в гонке стало уделяться скорости. Чтобы соответствовать новым требованиям, масса автомобилей была снижена на 300 килограмм.

Этап с петлевым спецучастком 12 января, который начался и закончился в Белене (Belen), Аргентина, стал ареной для яркой демонстрации того, на что способны эти обновленные грузовики. С высохшими руслами рек и рыхлыми дюнами, местами поросшими травой, эта территория поразительно напоминала бездорожье пустыней северной Африки. Данный этап характеризовался высоким риском перегрева из-за жары в 40 °С и сложнейшими условиями движения, что привело к соответствующему снижению скорости, но это не помешало Терухито Сугаваре максимально эффективно использовать маневренность своего грузовика серии HINO500, чтобы добиться блестящих результатов. В этот день его Автомобиль 2 достиг финишной черты девятым среди всех участников в категории грузовых автомобилей (лидеры в классе автомобилей с объемом двигателей до 10 литров), что стало первым этапом в этом году, в котором команда финишировала в первой десятке.



Ралли Дакар 2016



Ралли Дакар в этом году было таким же сложным, как и всегда. В конце извилистого пути протяженностью свыше 9000 километров только 84 мотоцикла, 23 квадроцикла, 66 легковых и 41 грузовой автомобиль пересекли финишную черту в Росарио (Rosario), то есть финишировали только 62 % участников. И пока выступление двух грузовиков команды HINO TEAM SUGAWARA говорит само за себя, особого внимания заслуживало то, как Автомобиль 2, управляемый Терухито Сугаварой и соревнующийся с более чем 50 грузовиками данной категории, многие из которых были оснащены двигателями с почти вдвое большим рабочим объемом, чем двигатели грузовиков Hino, достиг результатов, позволяющих практически догнать соперников из группы лидеров, когда показал четвертое время на контрольном пункте этапа 10.

В общем зачете Автомобиль 2 поднялся с прошлогоднего 16 на 13 место в этом году, а также выиграл соревнование среди автомобилей с рабочим объемом двигателя до 10 литров седьмой год подряд. Йосимаса Сугавара финишировал тридцать первым в общем зачете и вторым в своем классе, принеся команде одну из двух побед в классе, также как и в прошлом и позапрошлом годах.

Посетите также международный сайт Hino (www.hino-global.com), где вы сможете прочитать все об изумительном выступлении команды HINO TEAM SUGAWARA на ралли Дакар-2016.

*1: Это был 25-й финиш компании в гонках начиная с 1991 года, не считая 2008 год, когда они были отменены из-за нестабильной политической ситуации.
*2: Йосимаса Сугавара подавал заявку на участие в отмененном ралли 2008 года, и поэтому организаторы признают, что он принял участие в соревновании.



Слово владельцам Hino



Сын г-на Сунгра, г-н Джега (слева), является руководителем транспортного отдела компании

«Я считаю, что для нас Hino — самый лучший выбор».

SKTS Enterprise / Малайзия | Г-н К. Сунгра / Генеральный директор



«Наша компания занимается преимущественно перевозкой продуктов питания. В наших авторефрижераторах мы перевозим морепродукты и мучные изделия, а также продукты для Starbucks и Subway. Раньше мы использовали грузовики другого производителя. Но сейчас я считаю, что для нас Hino — самый лучший выбор. В немалой степени на наше решение повлияла та помощь и поддержка, которую оказывает нам наш дилер Hino.

Раньше я работал в McDonalds, где имел возможность за 20 лет хорошо узнать грузовики Hino, так что я знаю, насколько надежны эти автомобили. Я подумывал о приобретении грузовиков Hino с момента основания этой компании в 1997 году. Автомобили Hino надежны и долговечны. Их можно использовать долгие годы, нужно лишь обеспечить регулярное техобслуживание.

При выборе поставщика грузовых автомобилей, помимо высокой эффективности его продукции, для нас очень важно качество его услуг. Наш дилер Hino всегда готов нам помочь. Когда нам требуются какие-либо оригинальные запасные части для наших грузовиков, все, что нужно сделать, — это лишь один телефонный звонок.

Наш дилер заботится обо всем, что касается технического обслуживания и ремонтных работ. И это касается не только запасных частей, но даже покупки нового грузовика: все, что мне нужно сделать, — это позвонить своему дилеру, а он уже позаботится обо всем остальном. Вот такой уровень доверия у нас к обслуживанию в дилерском центре Hino. Мы очень довольны.

Как-то раз наш грузовик сломался, а мы в это время находились за 600 км от него. Все, что мне потребовалось сделать, — это позвонить нашему дилеру Hino. Они приняли необходимые меры для ремонта автомобиля, и он добрался до дома без каких-либо последующих происшествий. Их быстрая поддержка очень сильно нам помогла.

Мы делаем простые вещи, например производим замену масла, в нашем гараже, но для остального у нас есть дилер, который обо всем позаботится. Совсем скоро рядом открывается новый сервисный центр Hino, для нас это еще один, дополнительный плюс».



На настоящий момент в компании работает около 70 водителей

Название компании — SKTS — это комбинация из букв «SK» и «TS», инициалов владельца компании и его жены, соответственно



**ПРОГРАММА HINO TOTAL SUPPORT:
мероприятия и отзывы**

Вместо того, чтобы хвастаться объемами продаж, компания Hino делает все для создания идеального грузовика, который впечатлит любого клиента

В течение 41 финансового года подряд Hino обладает самой большой долей на японском рынке грузовых автомобилей большой и средней грузоподъемности, а также продолжает увеличивать свою долю на мировом рынке. В 2007 году количество проданных грузовиков на международных рынках превысило объем продаж в Японии, а сейчас около 70 % всех продаж Hino приходится на зарубежные страны. Компания имеет свои международные представительства примерно в 80 странах: в Азии, Северной Америке, Латинской Америке, Океании, Европе и Африке, при этом азиатский рынок является самым крупным.

Однако основное внимание компании Hino приковано не к гонке за объемами производства или количеством рынков, которые она обслуживает, а к созданию идеального грузовика, который впечатлит любого клиента. И это непростая задача, ведь грузовики должны соответствовать самым различным критериям, которые варьируются от страны к стране, а также зависят от состояния дорог, от товаров, подлежащих перевозке, и от кузовных надстроек, которые на них устанавливаются.

Этот грузовик создан на базе конструкции серии HINO700



Компания Hino предлагает своим клиентам высокий уровень обслуживания, создавая грузовые автомобили в точном соответствии с их нуждами и эксплуатационными задачами (которые на каждом рынке свои). Такой подход воплощен в концепции компании «оптимальный продукт». В автомобилях Hino реализованы новые идеи и технологии, которые помогают создать такой оптимальный продукт с учетом самых различных потребностей клиента и доставить его заказчику в максимально краткие сроки.

Например, среди уникальных разработок Hino — модульные конструкции различных компонентов, из которых собираются данные автомобили. Таким образом, индивидуальные модули можно разработать на месте в различных регионах, что в свою очередь облегчает такие процессы, как совмещение, замена, установка и модификация этих модулей. К тому же эта система вносит вклад в кузовостроение без необходимости сложной доработки ходовой части и облегчает установку дополнительного оборудования, а также электрических и пневматических систем для различных типов кузова.

Помимо этого, чтобы увеличить грузоподъемность своих грузовиков, компания Hino уменьшила массу самих автомобилей, а также уменьшила погрузочную высоту для увеличения объемов загрузки, — и все это в рамках нормативных параметров, регулирующих размеры и вес грузовиков с грузом для каждого из различных рынков, которые она обслуживает.

Само собой разумеется, что компания также предпринимает все возможное для улучшения качества перевозки. Подвеска грузовиков Hino — важный компонент, который идеально спроектирован для компенсации вибраций от поверхности дороги, чтобы предотвратить повреждение груза и его смещение, — изготавливается в различных вариантах, чтобы обеспечить оптимальное соответствие состоянию дорог и условиям движения, в которых грузовики будут работать в каждой отдельной стране. При разработке и реализации абсолютно всех своих идей компания руководствуется принципом «клиент прежде всего» с целью предоставить идеальный грузовик каждому своему заказчику.



Г-н Кадзухирос Кого, президент Nadakatsu Suisan

Genkaï («Генкай»).

Это был первый ресторан в Йобуко, где в 1969 году подавалось блюдо из кальмаров в стиле икизукури (сасими, изготовленное из живой рыбы). А в 2009 году с помощью федерального правительства, поддерживающего сотрудничество представителей сельскохозяйственной, коммерческой и промышленной сфер, он запустил проект по созданию специального водяного резервуара, который можно было бы вмонтировать в грузовик.

«Я знал, что мы сможем увеличить доходы рыбаков, расширив наши каналы сбыта, — объясняет Кого. — А если бы мы смогли превратить «кальмара Йобуко» в бренд, славящийся на всю страну, это помогло бы привлечь в наш регион больше туристов. И именно тогда я подумал о доставке наших кальмаров в Токио, крупнейший центр потребления. Увеличив спрос на живую рыбу для икизукури, мы бы смогли сократить объем свежей рыбы на местных рынках, чтобы обеспечить лучший баланс между спросом и предложением и тем самым избежать резких падений цен на рыбу.

В 2010 году предприятие, расположенное в городе Йобуко (Yobuko) в Карацу (Karatsu), префектура Сага (Saga) региона Кюсю (Kyushu), Япония, получило уникальный грузовик. Этот автомобиль был сконструирован для доставки живых мечехвостых кальмаров, деликатеса префектуры Сага, в Токио, за 1250 км. Компания, осуществлявшая транспортировку, называлась Nadakatsu Suisan («Рыбное хозяйство Nadakatsu»). Президент компании, Кадзухирос Кого (Kazuhiro Koga), принял на себя руководство делом своего отца — рестораном



Грузовик был оборудован четырьмя емкостями с водой



Была спроектирована компактная система фильтрации. Этот экран позволяет водителю проверять состояние системы фильтрации



Экран над водительским сиденьем обеспечивает обзор того, что происходит внутри резервуара



Изменение качества воды очень плохо сказывается на кальмарах: максимальное время, которое они могут провести в водных резервуарах на обычных грузовиках для перевозки живой рыбы, составляет всего 2–3 часа. Чтобы доставить этих кальмаров в Токио, г-ну Кога потребовалась такая емкость с водой, в которой кальмары смогли бы выжить от 17 до 18 часов. Тогда Кога, работая в Университете Кюсю, вместе со своими коллегами решил разработать специальный водяной резервуар, оснащенный тремя различными системами фильтрации, и в конце концов ему удалось сконструировать такой «аквариум», в котором было возможно поддерживать требуемое качество воды.

И для установки этих четырех резервуаров, обеспечивающих выживаемость на уровне 98 % даже при дальних перевозках, он выбрал грузовик Hino. В действительности компания Hino была вовлечена в этот проект с самого начала и провела множество исследований, чтобы определить тип ходовой части, который потребуется для этой особой конструкции.

Грузовик Hino FR серии HINO700 был выбран в качестве шасси. Емкости для воды, которые нужно было вмонтировать, должны были весить 8,7 тонн. Кроме того, работа Hino по снижению массы грузовика и уменьшению высоты рамы сыграла важную роль в обеспечении бесперебойной установки систем фильтрации воды, компрессоров и соответствующих элементов рабочего оборудования на грузовик.

Автомобиль оборудовали пневмоподвеской всех колес для улучшения качества перевозки и на него установили два крупных топливных бака; помимо этого были установлены электрические системы и воздуховоды, и при всем этом не потребовалось никаких значительных изменений в ходовой части. Это позволило максимально сократить срок доставки такого грузовика.

«В Hino соглашались на все наши условия, включая особое строение кузова и положения нашего договора аренды, — говорит Кога. — Если бы они сказали «нет», то этот проект никогда бы не сдвинулся с мертвой точки. Раз уж мы решили принять вызов и положить начало новому направлению деятельности — доставке живой рыбы в Токио — мы попросили проектировщика водяного резервуара и специалистов Hino работать с нами и реализовать этот проект вместе».

Компания Hino прилагает максимальные усилия для удовлетворения всех потребностей своих клиентов, предлагая им продукцию высочайшего качества, а также поддерживая своих клиентов в их начинаниях в рамках программы TOTAL SUPPORT, включая и финансовые аспекты.

Только благодаря уверенной работе и энтузиазму Nadakatsu Suisan множество людей могут насладиться вкусом мечехвостого кальмара, приготовленного в стиле икисукури за сотни километров от родины этого деликатеса, в Токио. Компания Hino всегда руководствуется принципом «клиент прежде всего» и постоянно совершенствует свои услуги и технологии. Именно поэтому компания может выполнить пожелания таких клиентов, как Nadakatsu Suisan, — клиентов, которыми движут новые, уникальные идеи, — и сделать это максимально быстро и эффективно.

Г-н Уракава (Urakawa) (слева), вице-президент компании, ответственный за перевозки



Промысловое судно для ловли кальмаров



Свежайшее икисукури из кальмара



Международный бизнес-форум HINO Total Support 2015

**Одна команда,
одна цель**
Лучшие товары и полная поддержка для наших клиентов



Международный бизнес-форум HINO Total Support 2015 состоялся 28 октября 2015 года в городе Иокогама, Япония. В нем приняли участие представители дистрибьюторских организаций из 61 страны с целью обсудить стратегию всесторонней поддержки HINO Total Support, представленную во время международной конференции в 2012 году.



В рамках форума специалисты из Индонезии, Тайваня, Ливана, США, Новой Зеландии, Таиланда, Гватемалы и Японии рассказали об успешных подходах в реализации стратегии Total Support. Каждая программа имела уникальную структуру, чтобы соответствовать потребностям своего рынка, на практике подтверждая гибкость концепции всесторонней поддержки TOTAL SUPPORT. Цели компании Hino — стать «настоящим бизнес-партнером» для каждого клиента — можно достичь разными путями.

Презентации, рассмотренные в рамках мероприятия, смогли вдохновить и подарить новые идеи многим участникам встречи. «Начиная с конференции 2012 года мы постоянно работаем над улучшением наших подходов, действий и методов использования средств, мы вовлекаем наших людей и всю дилерскую сеть в процесс реализации и усовершенствования нашей философии TOTAL SUPPORT. Тем не менее, нам, возможно, следует проявить больше инициативы, а не просто реагировать на обстоятельства», — подчеркнул г-н Стив Лоттер (Steve Lotter) из Австралии. Г-н Джон Абрахам (John Abraham) из Бахрейна прокомментировал после презентации: «Наша текущая программа TOTAL SUPPORT предполагает регулярное посещение клиентов, которое осуществляет наш представитель отдела маркетинга услуг, используя индивидуальный и личный подход. В ближайшие годы я хотел бы уделить особое внимание обучению механиков, чтобы они могли легко работать с передовыми технологиями».

В заключение конференции каждый член команды Hino подтвердил свое стремление достичь высокого уровня удовлетворенности клиентов и сделать свой вклад в жизнь сообщества, реализуя программу всесторонней поддержки TOTAL SUPPORT.



Загадочная Япония: родина Niño

Гора Фудзи, самая высокая вершина Японии, в настоящее время является объектом всемирного культурного наследия

Многие из наших читателей, безусловно, слышали о горе Фудзи. Возвышаясь на 3776 метров над уровнем моря, гора Фудзи является самой высокой горой в Японии и известна по всему миру как один из символов нашей страны. В июне 2013 года она стала объектом всемирного культурного наследия. Такой шаг послужил признанием того, что мировое сообщество понимает и принимает взгляды японского народа на природу и культуру, который испокон веков рассматривал гору как с духовной, так и с эстетической точки зрения.

Величественная красота Фудзи вдохновляла многих художников, начиная с древнейших времен. Самые известные изображения горы Фудзи — это картины в жанре укиё-э («картины изменчивого мира»), которые создавались в период Эдо (ок. 17–19 веков). Такие художники, как Кацусика Хокусай (Katsushika Hokusai) и Утагава Хиросигэ (Utagawa Hiroshige), изображали гору с самых различных ракурсов. Считается, что картины в жанре укиё-э повлияли на творчество таких художников-импрессионистов, как Ван Гог и Моне. Можно сказать, что гора Фудзи заслуживает статуса объекта всемирного культурного наследия уже только потому, что она послужила источником вдохновения для создания таких знаменитых произведений искусства.

Фудзи, которая является действующим вулканом, неоднократно извергалась на протяжении тысячелетий, поэтому издавна ее чтили как объект «йохай» — это означает, что гора олицетворяет Kami (бога), которому поклоняются издалека. После 10-го века, когда извержения стали происходить все реже, она постепенно стала горой «тохай»: знаком поклонения такой горе было восхождение на нее. Такая практика, именовавшаяся «Фудзи-Ко» в середине периода Эдо (примерно 300–200 лет назад), стала крайне популярной в регионе Канто (Kanto), и люди в больших количествах отправлялись в паломничество к горе.

В конце 19-го века Фудзи стала популярным туристическим направлением благодаря развитию железнодорожного и дорожного сообщения. В наше время множество людей со всего мира приезжает сюда, около 300 000 туристов совершают восхождение на гору каждый год в разгар сезона в период с июля по сентябрь.

Одна из картин серии «Тридцать шесть видов Фудзи», Кацусика Хокусай



Файлб: 富士山 Гора Фудзи

На вершине объекта всемирного культурного наследия: отчет о восхождении на гору Фудзи

Чтобы подготовить данный отчет, команда журнала Niño Cares действительно совершила восхождение на гору Фудзи 23–24 августа прошлого года. Мы надеемся, что содержащаяся тут информация



покажется вам полезной, если вам самим когда-нибудь выпадет шанс оказаться рядом с Фудзи и покорить ее.

Мы решили присоединиться к автобусному туру по восхождению на гору Фудзи, который отправлялся со станции Синдзюку (Shinjuku) в Токио. Помимо того, что вас подвезут прямо к отправной точке какого-либо из маршрутов восхождения, эти автобусы также могут сделать остановку около пункта проката альпинистского снаряжения, так что можете быть

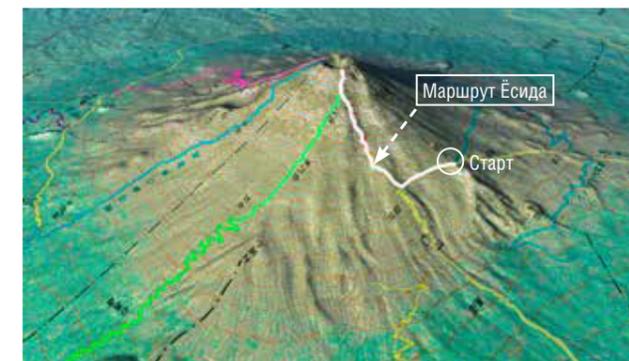


спокойны, даже если вы случайно забудете взять с собой какой-либо важный элемент снаряжения.

Разные туристические компании предлагают широкий выбор похожих автобусных туров, большинство из которых доступны по оптимальной цене, и мы рекомендуем выбрать один из них, особенно если вы совершаете восхождение в первый раз.

Тур, который выбрали мы, стоил около 20 000 иен на человека, включая расходы на транспортировку, размещение и ночлег в домике на горе, питание и удобства (цены могут варьироваться в зависимости от туристических компаний и разных маршрутов, так что обязательно заранее уточните эти данные).

От подножия горы Фудзи идут четыре маршрута. Наш автобус привез нас к маршруту Ёсида (Yoshida), который особенно популярен среди туристов. Даже новички могут с уверенностью совершить восхождение по этому маршруту — на его пути встречается множество горных домиков и несколько пунктов медицинской помощи. Другая причина популярности этого маршрута — изумительные виды восхода солнца, которые открываются альпинистам с разных сторон тропы.



8:00: отправление автобуса со станции Синдзюку

10:30: прибытие к отправной точке маршрута Ёсида

Наш автобус отправился со станции Синдзюку в 8 утра, а спустя два с половиной часа, в которые входила короткая техническая остановка по пути, мы прибыли к концу трассы Фудзи Субару Лайн (2305 метров над уровнем моря) и к началу маршрута Ёсида. Тут находится большой ресторан, а также почтовое отделение, в котором можно увидеть множество иностранных туристов, отправляющих памятные открытки домой своим друзьям и семьям. Также здесь есть автоматическая камера хранения, которая может вам очень пригодиться, если у вас с собой будут какие-то не нужные для восхождения вещи. На этом этапе мы решили поесть, а затем отправились в путь вслед за нашим проводником, который знал гору Фудзи как свои пять пальцев, чтобы добраться до горного домика на высоте 3450 метров над уровнем моря — нашего пункта назначения на сегодняшний день.



12:30: начало восхождения

Подъем был относительно пологим вплоть до отметки в 2390 метров, благодаря чему взбираться по нему было достаточно просто, и туристы могли спокойно болтать друг с другом по пути. Но как только тропинка резко пошла вверх, у большинства из нас быстро закончились силы на то, чтобы поддерживать непринужденную беседу. Взбираться по тропам, ограниченным с одной стороны предохранительной цепью, по большей части было тяжело — там встречались и места, где нам нужно было хвататься за камни, чтобы подниматься дальше. На отметке в 2720 метров мы ненадолго остановились в хорошо оборудованном горном домике, чтобы освежиться и немного отдохнуть.



18:30: прибытие в горный домик

К тому времени, как мы добрались до горной избушки, нашего пункта назначения, было уже 18:30 — прошло целых шесть часов с начала нашего путешествия. Здесь мы должны были провести ночь.

В этом домике, расположенном на высоте 3450 метров, были чистые туалетные комнаты, и он оказался гораздо более комфортным, чем мы ожидали. Персонал раздал нам упакованный в коробки ужин, и мы все рано легли спать, чтобы успеть отдохнуть перед восхождением следующим утром: рассвет мы должны были встретить на вершине горы.

1:30: путь к вершине

Мы проснулись в 1:30 и, после простого завтрака, в 2:30 покинули домик и отправились к вершине. У всех нас были налобные фонарики, чтобы мы не сбились с нашей тропы в этой кромешной темноте. Взглянув вниз, мы могли увидеть море таких же огней на тропе, идущей ниже. К сожалению, нам не повезло, и наше восхождение на вершину было отменено из-за плохих погодных условий. Вместо этого наша группа ждала рассвета в горной избушке недалеко от вершины.

5:05: рассвет

В 5:05 мы увидели, как лучи солнца пробиваются сквозь океан облаков. Этот божественный восход солнца заставил нас совершенно забыть о нашей усталости.



6:00: начало спуска

Сполна насладившись рассветом, мы начали путешествие вниз. Мы спускались по единственной предназначенной для спуска тропе, которая отличалась от той, по которой мы взбирались вверх. Наш проводник оставил нашу группу на высоте примерно 3400 метров, после чего мы продолжили спускаться самостоятельно.



10:30: конец пути

У тех, для кого самостоятельный спуск с этой отметки казался слишком тяжелым — возможно, из-за боли в ногах или других подобных проблем — был вариант спуститься к подножию тропы на лошади-«такси». Наша команда добралась до подножия к 10:30. Поскольку в наш автобусный тур входило купание в горячих источниках, наш автобус направился к горячему источнику Исава (Isawa Hot Spring), где мы смогли почувствовать исцеляющую силу природной горячей воды. После обеда мы сели в автобус, который привез нас назад на станцию Синдзюку, где наше путешествие и подошло к концу примерно в 3 часа дня.

15:00: возвращение автобуса на станцию Синдзюку

Мы хотели бы завершить данный отчет нашими личными наблюдениями, которые мы сделали в ходе восхождения на гору Фудзи. Мы надеемся, что они вам пригодятся, если вам самим когда-нибудь выпадет шанс взобраться на вершину этой горы.



Впечатления от восхождения на гору Фудзи

Восхождение на Фудзи, самую высокую гору Японии, определенно заставит вас испытать чувство удовлетворения и какого-то благоговейного трепета. Разглядывать океан облаков — это по-настоящему волшебный и невероятный опыт.

- Разница температур на вершине и подножии горы может достигать 30 °С, так что функциональная и многослойная одежда — это обязательное условие.
- Хотя напитки и закуски можно приобрести в горных домиках, цены на них достаточно высоки, поэтому обязательно купите две пластиковые бутылки воды (в сумме около одного литра) до начала восхождения.
- Вам потребуется много мелочи для оплаты туалетов и прочего, так что обязательно возьмите с собой примерно 2000 иен мелкими деньгами.
- Питание, включенное в большинство туров, определяется заранее. Если вы придерживаетесь каких-либо ограничений в питании, заранее проконсультируйтесь с организатором вашего тура.
- Погода в горах может резко измениться, поэтому при себе нужно обязательно иметь дождевики и теплую одежду.
- Не забывайте, что риск появления высотной болезни повышается по мере восхождения. В горном домике, где мы останавливались на ночь, предоставлялось кислородное оборудование (за отдельную плату), так что не стесняйтесь воспользоваться им, если вы чувствуете себя неважно.
- Подъем — это, несомненно, настоящее испытание, однако не относитесь с пренебрежением к спуску.

Файл7: 浅草の老舗

Традиционные магазины
и ресторанчики в Асакусе



Комагата Додзё

Некоторые традиции бережно хранят и чтут на протяжении веков, и этому есть своя причина. Можно сказать, что эти традиции — традиционные исполнительные искусства, ремесла и блюда — до сих пор пользуются популярностью именно благодаря тому, что создавались они терпеливо и постепенно с целью приносить радость людям, которые ценят такие традиции. Если изучить историю этих традиций, можно сразу понять, что то, что мы называем «традицией», в свое время было отражением новаторского подхода. Таким же образом компания Hino, производитель коммерческих автомобилей, активно и постоянно занимается поиском инноваций с целью реализовать свою философию «клиент прежде всего», которой она придерживается со дня своего основания. Здесь мы хотим рассказать вам об уникальных магазинах и ресторанчиках Асакусы (Asakusa), что привлекает множество туристов атмосферой «традиционной очаровательности», тщательно сохраненной владельцами этих заведений.

Асакуса — популярное место не только среди японцев, но и среди многих иностранных туристов. Если вам посчастливится побывать в Японии, обязательно включите посещение Асакусы в свой маршрут и не ограничивайте себя магазинами и ресторанчиками, о которых мы расскажем вам здесь, — в городе есть масса интересных, уникальных мест, сохранивших старые традиции. Мы уверены, что вы откроете для себя множество удивительных блюд, которые появились в ходе инновационного развития традиций.

甘味処 西山 Kanmidokoro Nishiyama (японская кондитерская)



Основанная в 1852 году, в этом году кондитерская Kanmidokoro отмечает свою 164-ю годовщину. В меню вы увидите в основном сладостинаосновеан (сладкой бобовой пасты), такие как «нисияма анмицу», «сиратама матча крим дзэндзай» и «Асакуса комати». Ан, который подается в кондитерской, знаменит своей нежной текстурой и мягким сладким вкусом. Секрет его изысканного вкуса — традиционный способ приготовления, который передавался из поколения в поколение. Не стоит и говорить, что при выборе бобов адзуки, на основе которых готовят ан, огромное внимание уделяется их происхождению. Более того, вы можете удивиться, узнав, что бобы адзуки сортируют один за одним вручную, чтобы выбрать только самые лучшие. Многие могут подумать, что с развитием и усовершенствованием сортировочных аппаратов такой вид ручной сортировки останется в прошлом, однако владелец ресторана в шестом поколении Такао Нисияма (Takao Nishiyama) напоминает нам: «Наша цель — создать сладости с идеальным вкусом, а это невозможно без традиционной ручной сортировки». После сортировки бобы адзуки проходят несколько этапов обработки и варятся в течение восьми часов, после чего их охлаждают и опять варят, пока они наконец не превратятся в совершенный ан, которым и славится Nishiyama. Ан остается любимым блюдом посетителей уже в течение 164 лет в немалой степени потому, что готовится он с исключительной тщательностью и заботой о высоком качестве, а не о количестве потраченных на его создание часов. Такао Нисияма вспоминает: «Само собой разумеется, что в течение долгих лет каждый владелец ресторана до меня улучшал наши процессы приготовления, а также менял меню наших блюд. Точно так же и я постоянно оттачиваю свои навыки для создания идеального вкуса. Вместе с тем, я придерживаюсь принципа „для гостей — всегда все самое лучшее“, принципа, который сохранился со времени основания нашей кондитерской и до сегодняшнего дня».

大黒家天麩羅本店

Tempura Daikokuya
(блюда тэмпура)

Основанный в 1887 году, ресторан Daikokuya в Асакусе уже долгое время славится своим блюдом «тэндон» (рис в чашке с тэмпурой). В меню ресторана входит тэндон и разнообразные добавки для него из одного продукта. Особенно популярным является тэндон с креветками. Четыре крупные креветки кладут в чашку с рисом — одна креветка служит своего рода основанием для остальных трех. Посетители, пробуя это блюдо в первый раз, всегда удивляются объемам тэмпуры с креветками, которая практически полностью покрывает расположенный внизу рис. Тэндон — популярное блюдо из риса, подаваемое по всей Японии. Обычно его готовят из только что поджаренных во фритюре продуктов, которые кладутся в чашку с рисом, и щедро покрывают все это соусом. Однако тэндон, который подают в Daikokuya, отличается тем, что тэмпура жарится до золотисто-коричневого цвета с использованием одного только кунжутного масла, а затем каждый кусочек полностью погружают в немного острый соус (рецепт которого остается тайной) и аккуратно кладут сверху на рис. Тэмпура, полностью пропитавшаяся вкусом соуса, имеет мягкую и густую структуру, и получается блюдо, которое точно перевернет стандартные представления о тэндоне. Поскольку тэмпура в ресторане Daikokuya фактически погружают в соус вместо того, чтобы покрыть ее соусом позже, кляр для нее готовится особым образом, и именно в этом кроется уникальность этого фирменного блюда. Рецепт кляра, к сожалению, остается секретом компании, а между тем вы не сможете удержаться, чтобы не прийти сюда еще раз и снова насладиться исключительной текстурой и вкусом тэмпуры. Безусловно, это одна из причин, по которой уже четыре поколения подряд не иссякает поток клиентов ресторана.



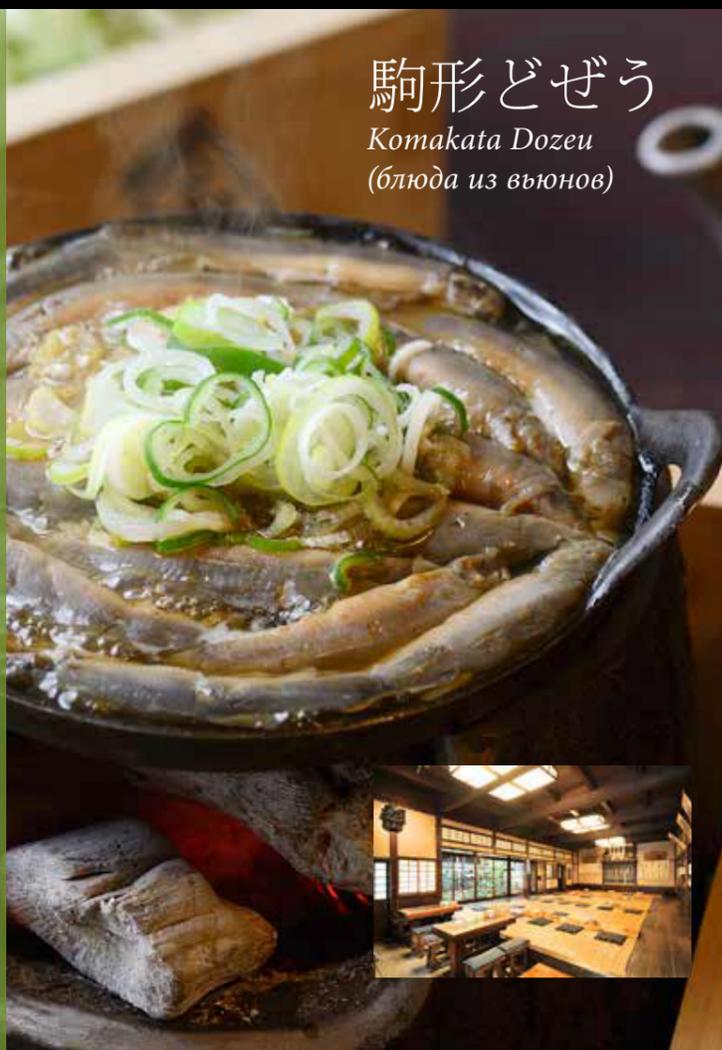
Komakata Dozeu — это ресторан, специализирующийся на блюде додзё-набэ («котелок вьюнов»), которое подается клиентам уже больше двух веков. Тут гости могут насладиться традиционным блюдом, для приготовления которого используется тот же метод, что и во времена основания ресторана в 1801 году.

Саке выливают на тщательно отобранных живых вьюнов (додзё) самого высокого качества до тех пор, пока они не «опьянеют», после чего они варятся в супе, приготовленном из нежного мисо. Затем додзё перекалывают в маленький чугунный котелок, варят в жгучем бульоне и, наконец, наслаждаются блюдом, обильно приправленным луком-пореем. Такой способ приготовления был разработан, чтобы нейтрализовать особенный рыбный привкус додзё так, чтобы их можно было есть целиком и оценить их великолепный вкус.

Мисо, используемый в этом блюде, — это смесь, приготовленная из Эдо ама мисо (нежный мисо), который превосходно сочетается с додзё, и Хонда мисо из Киото. В результате такого сочетания получается отличный бульон мисо. Соевый соус и мирин также поставляются из проверенных, надежных источников, а смесь специй сичими (семь видов перца чили), используемая для гарнира, придает блюду умеренную остроту.

Способы приготовления, а также используемые приправы являются результатом постоянных усовершенствований, которые проводились в течение множества поколений, чтобы создать отменный вкус додзё, а ресторан Komakata может по праву считаться новатором в мире кулинарного искусства. Даже расположение ингредиентов блюда радует глаз и пробуждает аппетит: рыбки додзё располагаются в котелке таким образом, чтобы их головы были повернуты в одну и ту же сторону, как будто они плывут в одном потоке.

У ресторана Komakata Dozeu есть еще одна уникальная особенность — отведав додзё набэ в этом простоватом на вид ресторане, который до сих пор сохраняет свое очарование со времен его основания в период Эдо, вы как будто перенесетесь во времени и сможете ощутить атмосферу 1800-х годов.



駒形どぜう Komakata Dozeu (блюда из вьюнов)

В Асакусе находится множество традиционных магазинов и ресторанчиков, которые сохраняют свои инновационные традиции, и многие из них можно найти вдоль улицы Накамисэ-дори (Nakamise Dori), ведущей к храму Сэнсодзи (Sensoji). Один из таких известных магазинчиков — Kimuraya, пекарня нингё-яки.

Основанный в 1872 году, этот магазинчик является старейшей пекарней нингё-яки в Асакусе. Тут лакомство с традиционным вкусом нингё-яки заключено в необычные формы, которые совершенно очевидно напоминают вам пятиарсную пагоду, бога грома, фонарь и голубя (все это — известные достопримечательности Асакусы). Создание нингё-яки такой формы — это еще одна уникальная традиция, которую магазин продолжает соблюдать на протяжении многих лет.



人形焼 木村屋 Ningyo-yaki Kimuraya (пирожки с начинкой из бобовой пасты)



煎餅 杵屋 Senbei Kineya (рисовые крекеры)



Если вы гуляете по улице Накамисэ-дори, также не забудьте заглянуть в магазин Kineya. В этом магазине подают аге-оаки (жареные во фритюре рисовые крекеры), сумибияки сенбей (жареные на древесных углях рисовые крекеры) и каминари оаки (рисовые крекеры). Тут аге-оаки готовятся посредством сильной прожарки риса моти из северо-восточной части Японии до хрустящей корочки в масле высшего сорта с добавлением сафлорового масла. Жареные на древесных углях сенбей изготавливаются из последнего урожая риса косихикари родом из района Уонома (Uonoma) и других регионов, где выращивают рис высшего сорта, затем их тщательно обжаривают вручную один за одним над древесным углем Бинчо.

Приемы вождения для безопасного дорожного движения. Управляя автомобилем, не забывайте про потенциальные опасности, с которыми вы можете столкнуться на дороге.

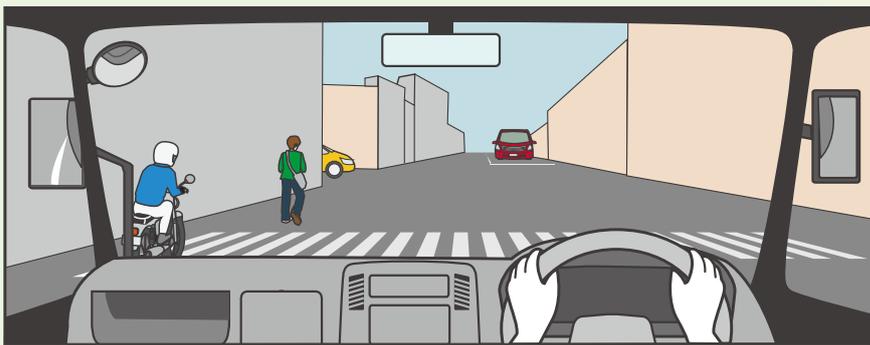
Приемы безопасного вождения

В этом выпуске мы хотели бы обсудить потенциальные опасности на дороге без пешеходных дорожек или тротуаров.

Предположим, что вы едете за рулем грузового автомобиля по двухполосной дороге, и по встречной полосе движется непрерывный поток транспортных средств. С левой стороны дороги вы видите мотоцикл, который движется в одном с вами направлении. Перед мотоциклом не спеша идет пешеход, а также вы видите переднюю часть автомобиля, выезжающего перед вами с левой стороны слепого перекрестка. Как вы думаете, какие потенциальные опасности возможны в этой ситуации?

Пешеход остановился, поскольку увидел выезжающий на перекресток автомобиль. Чтобы объехать пешехода, мотоциклист может перестроиться в центр проезжей части, не убедившись в отсутствии транспорта позади себя.

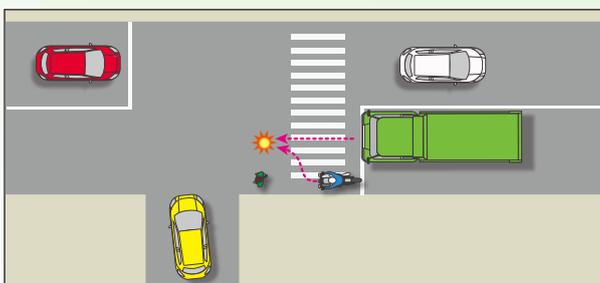
Если мотоцикл неожиданно свернет с края дороги к ее центру, то все, что вы сможете сделать, чтобы избежать столкновения, — это незамедлительно



повернуть рулевое колесо, и в результате резкого маневра вы можете выехать на встречную полосу движения. В этом случае лобовое столкновение становится вполне реальной перспективой.

В результате попыток избежать столкновения, при которых приходится прибегать к резким поворотам рулевого колеса, автомобиль может потерять равновесие, и в худшем случае вы можете полностью потерять над ним контроль. Никогда не забывайте, что необходимо соблюдать безопасную скорость движения, чтобы снизить вероятность ДТП, при этом не прибегая к резким поворотам или экстремному торможению. В условиях, которые описаны выше, прежде всего необходимо спрогнозировать неожиданный поворот мотоциклиста, который в результате может оказаться прямо перед вами, и соответственно снизить скорость движения. Тогда вы сможете спокойно и уверенно справиться с дорожной ситуацией.

На рисунках приведены примеры для стран с левосторонним движением.



Приглашаем принять участие во втором фотоконкурсе «Моя любимая дорога!»

Поскольку наш первый конкурс завоевал широкую популярность среди наших читателей, мы приглашаем вас принять участие во втором фотоконкурсе и ждем ваших фотографий!

Его тема остается прежней: «Моя любимая дорога II». Отправьте ваши **фотографии**, пояснив, почему вам нравится именно эта дорога, и рассказав о том, что вас связывает с Hino.

При этом необходимо указать следующие сведения:

- ваше имя;
- название компании;
- адрес;
- номер телефона;
- адрес электронной почты.

Фотографии принимаются до 31 мая 2016 года.

Отправляйте ваши фотографии по электронному адресу marketing@hino.co.jp.

Файл должен иметь размер от 2 до 10 Мбайт.

Для подачи заявки по почте отправьте фотографии по следующему адресу:

Фотоконкурс журнала HINO Cares /
Marketing Group, Overseas Planning Div.,
Hino Motors, Ltd.

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



В знак нашей благодарности победители получают подарки.



Hino Motors, Ltd.

3-1-1 Hino-dai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan (Япония)



Для чтения журнала HINO Cares («HINO заботится о Вас») в режиме онлайн отсканируйте этот QR-код с помощью смартфона или перейдите по ссылке:

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

© Hino Motors, Ltd. Все права защищены. Запрещается полное или частичное воспроизведение, копирование или передача данного издания в любом виде и любыми средствами.

Отпечатано в Японии

Международный сайт: <http://www.hino-global.com>