

aBOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

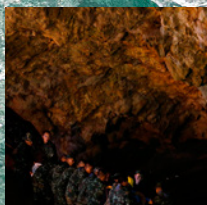
นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.9 ISSUE 104 SEPTEMBER 2018

Cape Panwa Hotel Phuket Raceweek 2018

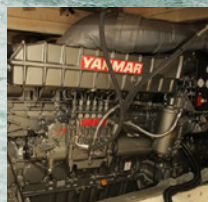
aBOAT Focus

การแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย
พันธุ์ที่ยังไม่รู้เวลาตื่น



Boat Report

เครื่องยนต์ใหม่



Special Report

เรื่องที่คุณส่วนใหญ่
ยังไม่รู้ ในการกู้ภัย
ถ้าหลวงขุนน้ำนางนอน

**STANDARD
HORIZON** HX400IS
commercial VHF with LMR channels





Your Safety Partner on board



LIFERAFT RENTAL

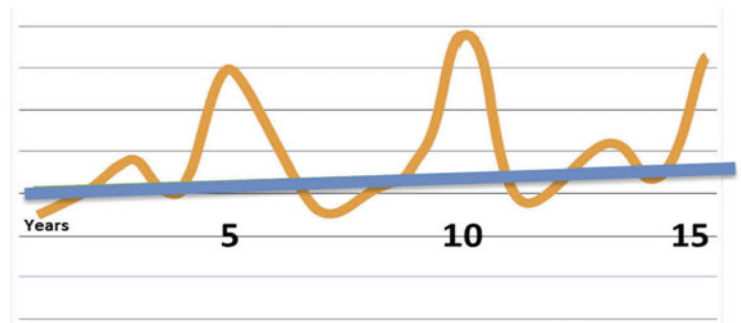


WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ Quick
- \$ Fixed Price
- \$ Approved Liferaft & Certificate
- \$ Due-dated Monitoring
- \$ Authorized Service Team
- \$ Available in all thailand major ports

Simple, No Delay, No Condemned, No Surprise

Liferaft Cost Comparison
(20 person Throw-overboard liferaft)



Traditional liferaft servicing costs

MSC liferaft rental costs



บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด
Marine Survitec Co., Ltd.

1111 MU 6, Soi Thadsaban Bangpoo 10, Taiban Road,
Tambon Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280
Thailand

Contact

Tel : +66 (0) 2703-3477 to 78

Fax : +66 (0) 2703-4572

E-mail : info@msc.co.th

Website : www.msc.co.th

Facebook : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)





โรงเรียนสยามการเดินเรือ SIAM MARITIME SCHOOL

หลักสูตร พนักงานวิทยุ GMDSS : GOC

มาตรฐานของหลักสูตร	: เป็นไปตาม IMO Model Course 1.25 รับรองหลักสูตรโดยสำนักงาน (กสทช.)
ระยะเวลาฝึกอบรม	: 14 วัน
จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม	: ไม่เกิน 24 คน
ค่าธรรมเนียม	: 9,500 บาท
สถานที่ฝึกอบรม	: โรงเรียนสยามการเดินเรือ
อาหารกลางวันและ อาหารว่าง	: มี
คุณสมบัติ	: ผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี มีความรู้พื้นฐานด้านไฟฟ้า และวิทยุสื่อสารภาษาอังกฤษ การใช้คอมพิวเตอร์ และศัพท์ทางเรือ ไม่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือเว้นแต่จะผ่านการถูกเพิกถอนประกาศนียบัตรมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี
ประกาศนียบัตร	: 1.พนักงานวิทยุ GMDSS (ROC) (ออกโดย โรงเรียนสยามการเดินเรือ) มีอายุ 5 ปี 2.พนักงานวิทยุ GMDSS (ROC) (ออกโดย กสทช.โดยโรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการให้ผู้ฝึกอบรม ** มีค่าบริการ **)
ภาพรวมของหลักสูตร	: เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานวิทยุประจำเรือครอบคลุมทุกพื้นที่ทะเลและความชำนาญ ภายใต้การรับรองตามบทบัญญัติของกฎระเบียบ สามารถปฏิบัติในหัวข้อต่างๆ ที่ระบุไว้ใน STCW 2010 Chapter IV, Section A-IV/2 และประกาศคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และเรื่องหลักสูตรการอบรมและสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรพนักงานวิทยุคมนาคมประเภททั่วไปประจำเรือ
โครงสร้างหลักสูตร	ภาคทฤษฎี • กฎหมาย กฎ และข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับระบบ GMDSS • ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับคลื่นวิทยุ และระบบ GMDSS • ทฤษฎีเครื่อง อุปกรณ์ และระบบย่อยต่าง ๆ ของระบบ GMDSS • การติดต่อสื่อสารทางวิทยุสื่อสารทางทะเล • ภาษาอังกฤษที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารระบบ GMDSS ภาคปฏิบัติ ให้สาธิต และฝึกปฏิบัติใช้เครื่อง และอุปกรณ์ของระบบ GMDSS • เครื่อง และอุปกรณ์หลัก • อุปกรณ์ย่อย • การบำรุงรักษา และการแก้ไขระบบเบื้องต้น ภาคการสอบ • ผู้มีสิทธิเข้าสอบจะต้องเป็นผู้ที่เข้ารับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติตามหลักสูตรที่กำหนดในช่วงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของช่วงเวลารอบรมทั้งหมด

www.siammaritimeschool.ac.th

สอบถามรายละเอียด โทร. 02-703-3232 ต่อ 601 , 312

www.facebook.com/siammaritimeschool





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาภักดีมงคลดี พลเรือตรี สุบันก์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พันธ์ชัย เปรมประเสริฐ, คุณเชษฐัฐ สักกาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฉวพล สมสกุล, คุณครวธร คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดีครับ ผู้อ่านที่รักทุกท่าน **aBOAT** ฉบับกลางฤดูฝนที่อุทกภัยกระจายไปทั่วทั้งในและนอกประเทศ ยังคงความเข้มข้นในสาระที่ชวนติดตาม มีความหลากหลายมากกว่าฉบับก่อนๆ อยู่พอสมควร เช่น เรื่องที่คนส่วนใหญ่ยังไม่รู้ในการช่วยชีวิตนักฟุตบอล ทีมหมูป่าอะคาเดมี ที่ติดอยู่ในถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน โจทย์ใหม่ที่เสนายกจาก EU ในการแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย และการแข่งเรือใบ “เคปพันวา ภูเก็ต เรชวีค” ซึ่งจัดขึ้นอย่างยิ่งใหญ่เป็นปีที่ 15 มีนักแข่งเรือจากทั่วโลกกว่า 20 ประเทศเข้าร่วมการแข่งขัน

วิวัฒนาการด้านเครื่องยนต์เรือ และระบบควบคุมการจอดเรือที่มีความน่าสนใจไม่น้อยเลย กองเรือประมงพาณิชย์จากเมือง Perth ประเทศออสเตรเลียตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์ดีเซล YANMAR 6AM-WGT ทดแทนของเดิม ทั้งที่มีน้ำหนักเพิ่มขึ้นราว 400 กิโลกรัม เพราะเหตุผลใดลองอ่านดูนะครับ

นอกจากนี้การควบคุมเรือที่มีความเร็วต่ำ โดยเฉพาะการจอดเรือหรือเข้าเทียบ ก็นับเป็นภาระที่ต้องใช้ประสบการณ์สูงจึงจะทำได้ดี ทุกวันนี้มีระบบจอยสติคสมัยใหม่ชื่อ Optimus 360 ช่วยแบ่งภาระนั้น ทำให้การจอดเรือในที่จำกัดสามารถทำได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

พบกันใหม่ใน **aBOAT** ปลายฤดูฝนครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : aboatmagazine@gmail.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาพงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ครวธร คล้ายพงษ์พันธ์
บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธจักร อนุสรณ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนม์กรรณ์ ฤทธิพงษ์,
NARAPICHA PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุริดา ช่างชล ศิลปกรรม ART **aBOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปรีพันธ์ บุณยานุ
พาน/พิมพ์ **aBOAT** MAGAZINE จัดจำหน่าย **aBOAT** MAGAZINE

STANDARD HORIZON

Nothing takes to water like Standard Horizon

SOLAS CHAPTER II-2, REGULATION
10.10.4 FIRE FIGHTER'S COMMUNICATION

AVAILABLE NOW!

Intrinsically Safe VHF FM Marine Transceiver

HX400IS

COMMERCIAL VHF WITH LMR CHANNELS

วิทยุกันน้ำ กันระเบิด

ย่านความถี่ VHF 5W.

ราคา 15,000 บาท **ราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม**

รายละเอียดข้อบังคับวิทยุโหนดทาง SOLAS

New Solas Regulations

SOLAS CHAPTER II-2, REGULATION 10.10.4 FIRE FIGHTER'S COMMUNICATION

For ships constructed on or after 1 July 2014, a minimum of two two-way portable radiotelephone apparatus for each fire party for fire-fighter's communication shall be carried on board. Those two two-way radiotelephone apparatus shall be of an explosion-proof type or intrinsically safe. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the requirement of this paragraph not later than the first survey after 1 July 2018

- Two-way มาตรฐานป้องกันระเบิด Ex
- จำนวนที่ต้องมีบนเรือ : ต้องมีอย่างน้อย 2 เครื่อง ตามจำนวน Fire Party ที่กำหนดตาม Muster list ของเรือแต่ละลำ
- ย่านความถี่ที่ใช้ได้ : ไปได้กำหนดให้ข้อบังคับ สามารถเป็น VHF หรือ UHF
- สี : ไปได้กำหนดเรื่องสีของเครื่อง แต่ควรระบุว่าเป็น Fire Fighting Communication
- Accessories : ไปได้บังคับเป็น option
- Emergency battery : เป็น option

SPECIFICATIONS

General

Frequency Range (MHz)	Marine Band / WX Band: 156.025 MHz - 163.275 MHz LMR Band: 134.000 MHz - 174.000 MHz
Number of LMR Channels	40
Channel Steps	25 kHz (25.0/12.5 kHz LMR)
Frequency Stability	±2.5 ppm (-30° C to 60° C)
Emission Type	16K0G3E, 16K0F3E, 11K0F3E
Antenna Impedance	50 Ohms
Supply Voltage	7.4 V DC
Current Consumption	320 mA (Receive), 50 mA (Standby) TX: 1.6 A (I-I) / 0.8 A (L)
Operating Temperature	-30° C to +60° C
Waterproof rating:	IPX8 (1.5 m for 30 minutes)
Case Size (W x H x D)	57 x 133 x 40 mm w/o knob & antenna
Weight (Approx.)	350 g with FNB-115LIIS

Transmitter

RF Output Power	5 W / 1 W (@7.4 V)
Maximum Deviation	±5 kHz (Wide)/±2.5 kHz (Narrow)
Spurious Emission	At least -36 dBm below
Microphone Impedance	2 k-Ohm

Receiver

Circuit Type	Double-Conversion Superhetrodyne
Sensitivity	0.25 µV 12 dB SINAD
Adjacent Channel Selectivity	70 dB (Wide) / 60 dB (Narrow)
Intermodulation response	68 dB (typical)
Selectivity	12 kHz / 25 kHz (-6 dB / -60 dB) (Wide) 6 kHz / 18 kHz (-6 dB / -60 dB) (Narrow)
AF Output (Internal SP)	700 mW @16 Ohm for 10 % THD (@7.4 V)

Standard Horizon reserves the right to make changes and enhancements to products at our discretion. Current specifications are therefore subject to change without notice.



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด

A. & Marine (Thai) Co., Ltd.

เลขที่ 555 หมู่ที่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง สมุทรปราการ 10280

โทร. 02 7035544 Website : www.marinethai.net Email : amr-com-sales@marinethaigroup.com





ทำบุญครบรอบ 16 ปี MSC

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2561 บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด ผู้ให้บริการแพชูชีพ เรือบด เลือชูชีพ ชุดปล่อยแพชูชีพอัตโนมัติ (Hydrostatic Release Unit, HRU) อุปกรณ์ดับเพลิง และระบบดับเพลิง อุปกรณ์ตรวจวัดแก๊ส อุปกรณ์ความปลอดภัยทางทะเล อุปกรณ์ช่วยชีวิต และอุปกรณ์ดับเพลิง ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากสถาบันความปลอดภัยสากล เช่น SOLAS, USCG, CE เพื่อการใช้งานในทะเลทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานบนแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล เรือบรรทุกน้ำมัน เรือโดยสาร เรือสินค้า เรือประมง หรือแม้กระทั่งเรือยอชต์อันหรูหรา และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบความปลอดภัยทางทะเลอีกมากมาย ได้จัดให้มีการทำบุญเลี้ยงพระเพื่อเสริมความเป็นสิริมงคลให้แก่บริษัท เนื่องในโอกาสที่บริษัทมีอายุ ครบรอบ 16 ปี โดยมีผู้บริหาร และพนักงาน พร้อมแขกผู้มีเกียรติเข้าร่วมทำบุญอย่างพร้อมเพรียง โดยจัดขึ้น ณ บริษัท มารีน เซอร์วิเทค จำกัด ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ

นายกรัฐมนตรี ตรวจเยี่ยมบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ล้อ ราง เรือ)

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2561 นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นายชาติชาย ทัพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม, นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมเจ้าท่า, นายวิเชียร เปมาบุตรรักษ์ หัวหน้าส่วนตรวจการเดินเรือ รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดลอมทางน้ำ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ร่วมให้การต้อนรับพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และคณะ ในการตรวจเยี่ยมบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (ล้อ ราง เรือ) ซึ่งได้ลงเรือเพื่อดูระบบการขนส่งต่อเนื่องบริเวณพื้นที่คลองภาษีเจริญ ถึงคลองบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร ในการนี้นายกรัฐมนตรีได้ให้กำลังใจแก่เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าผู้ปฏิบัติงาน และยังได้เน้นย้ำกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ดำเนินการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ

ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ฝึกซ้อมขึ้นเสมีอนจริง เพื่อเตรียมความพร้อม ก่อนยกระดับเป็นศูนย์อำนวยการฯ



พลเรือเอก พิเชฐ ตานะเศรษฐ์ เสนาธิการทหารเรือ/ผู้อำนวยการศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พร้อมด้วย รองเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ ผู้แทนหน่วยราชการในศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ประกอบด้วย อธิบดีกรมเจ้าท่า รองอธิบดีกรมประมง รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รองอธิบดีกรมศุลกากร และผู้กำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจน้ำ ตรวจเยี่ยมการฝึก ศรชล.61 และการฝึก C-MEX 2018 ประจำปี 2561 บนเรือหลวงอ่างทอง บริเวณพื้นที่ฝึกอ่าวไทยตอนบน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

การฝึกภาคสนาม/ภาคทะเล FTX ศรชล. ผ่นวกกับการฝึก FTX C-MEX18 ประจำปีงบประมาณ 2561 มี

วัตถุประสงค์เพื่อทดสอบแนวทางการปฏิบัติ และการประสานงานของหน่วยราชการที่รับผิดชอบต่อสถานการณ์ใน ความมั่นคงทางทะเล พร้อมเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความคุ้นเคย ในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยปฏิบัติการหลัก ศรชล. และหน่วยปฏิบัติการร่วม ศรชล. แบบบูรณาการในการเตรียมความพร้อมการยกยระดับ ศรชล.เป็น ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และเป็นการฝึกภายใต้กรอบแนวความคิดตามนโยบายสภาความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.2558 - 2564 และการฝึก FTX C-MEX 18 เพื่อรองรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับภัยความมั่นคงทางทะเล การแก้ไขปัญหา การทำประมงผิดกฎหมายในทะเล (IUU FISHING) หรือแรงงานผิดกฎหมายบนเรือ และเรือสินค้าที่ละเมิดมติคณะมนตรีความมั่นคง สำหรับการดำเนินการนั้น ใช้กำลังทางเรือ อากาศยาน ของหน่วยงานใน ศรชล. (ชุดสหวิชาชีพ) เข้าทำการตรวจค้นและพิสูจน์ทราบ การดำเนินงานตามกฎหมายภายใต้กรอบการบริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ ด้านการบริหารจัดการภายในความมั่นคงทางทะเล (C - MEX 18) โดยการฝึกภาคสนามในพื้นที่ด้านตะวันออกของ เกาะเสม็ด โดย ศรชล.เขต 1 เป็นหน่วยควบคุมการปฏิบัติ มีกำลังพลและกำลังทางเรือของทุกหน่วยงานใน ศรชล. เข้าร่วมการฝึกอย่างพร้อมเพรียง

Leisure Liferaft

MSC
Your Safety Partner onboard



- ✓ Extra Safety Ocean Sailing
- ✓ Extended Service Periods of 3 years
- ✓ Valise and Canister Type
- ✓ Worldwide Service Station Network
- ✓ ISO 9650 - 1 Approval
- ✓ ISO 9650 - 3 Approval
- ✓ MSC 81 (70) Compliance

Name	Capacity	Type	Dimension (cm)	Weight (Kg)
MSC KHY-4	4 Person	Valise	Ø 36 x 71	35
MSC KHY-4	4 Person	Container	76x48 5x32	41
MSC KHY-6	6 Person	Valise	Ø 41 X 72	41
MSC KHY-6	6 Person	Container	76x52 5x33	49
MSC KHY-8	8 Person	Valise	Ø 41 X 72	45
MSC KHY-8	8 Person	Container	76x54x35	54
MSC KHY-10	10 Person	Valise	Ø 41 X 82	49
MSC KHY-10	10 Person	Container	81 X 56.5x35.5	58
MSC KHY-12	12 Person	Valise	Ø 44 x 87	/
MSC KHY-12	12 Person	Container	91 X 56.5x35.5	65

MSC KHY ISO 9650



Duarry Coast Liferaft



Capacity	Dimension (cm)	Weight (Kg)
2-3 Person	50x35x11	7.8

Type	Capacity	Dimension (cm)	Weight (Kg)
Bolsa - BAG	4 Person	Ø 71 X 36	29
Container	4 Person	76 X 48 X 32	36
Bolsa - BAG	6 Person	Ø 71 X 41	35
Container	6 Person	76 X 52 X 33	43
Bolsa - BAG	8 Person	Ø 71 X 41	38
Container	8 Person	76 X 54 X 35	47
Bolsa - BAG	10 Person	Ø 81 X 41	42
Container	10 Person	81 X 56 X 35	51
Bolsa - BAG	12 Person	Ø 44x87	/
Container	12 Person	91 X 56 X 35	57



Duarry ISO 9650

Marine Survitec Co., Ltd.

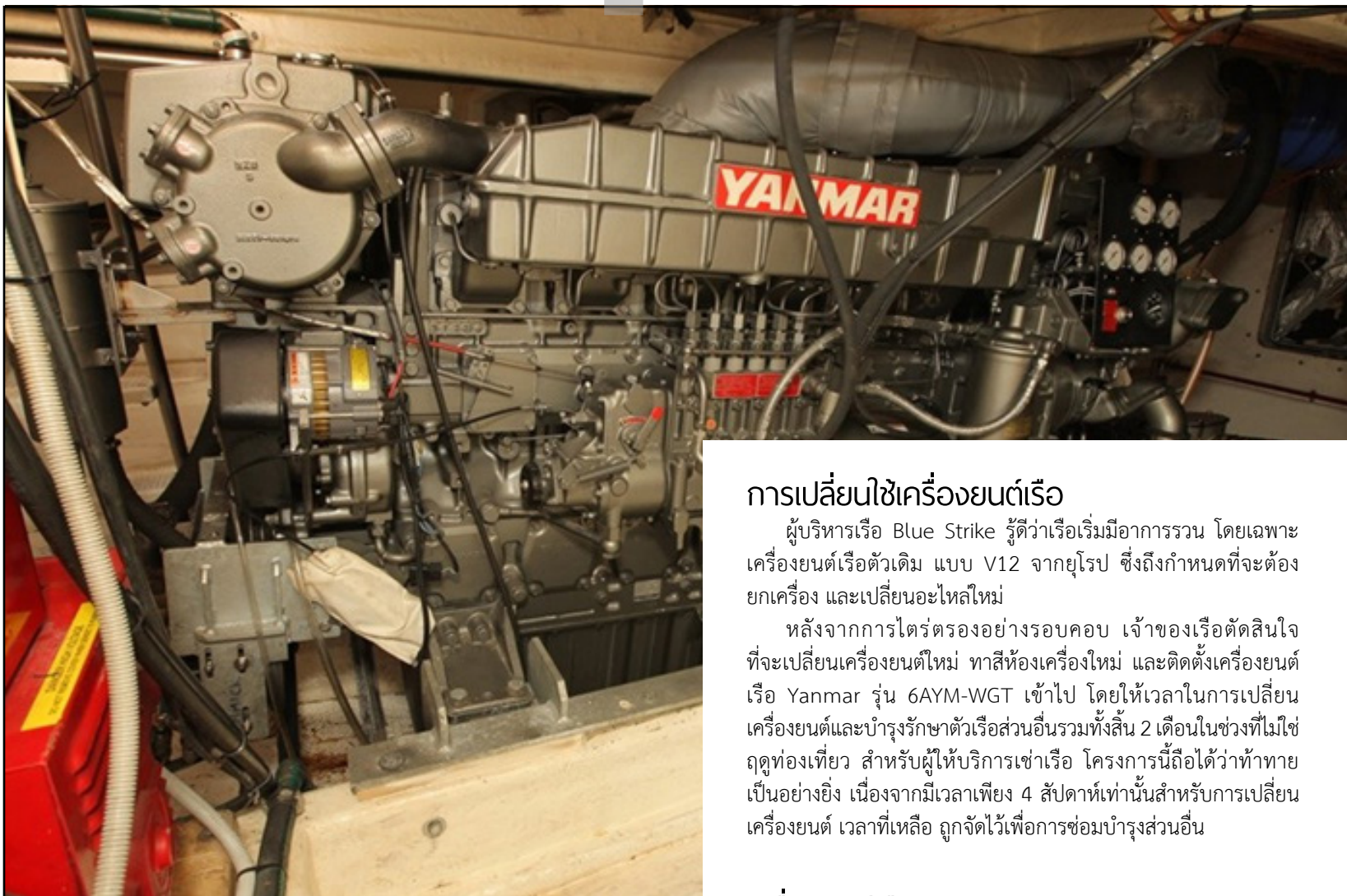
1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10,
Taiban Road, Tambol Taiban, Amphur Muang,
Samutprakam 10280
Tel: 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572
E-mail: info@msc.co.th
Website : www.msc.co.th
f : marinesurvitec
s : @mscmarinesurvitec



Marine Survitec (Songkhla) Co., Ltd.

182 Moo 3 Tambol Sathing Mo,
Amphur Singhanakon,
Songkhla 90280
Tel: 081-614-4235
E-mail: msc.songkhla@gmail.com
Website : www.msc.co.th
f : marinesurvitec
s : @mscmarinesurvitec





เครื่องยนต์ใหม่ของ MILLS CHARTERS โดย YANMAR

Mills Charters จากเมือง Perth ตัดสินใจเปลี่ยนใช้เครื่องยนต์ดีเซล Yanmar ในกองเรือประมง

Mills Charters จาก Perth เป็นกองเรือประมงพาณิชย์ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประมงน้ำลึก การนำเรือชมปลาวาฬ และการให้บริการเช่าเรือเพื่อกิจกรรมส่วนตัว เรือธงลำหนึ่งของกองเรือประมงนี้คือ Blue Strike ซึ่งเป็นเรือ Conquest ต่อพิเศษขนาด 70 ฟุต (21.3 เมตร) ในปี 1995 สำหรับตลาดเช่าเรือประมง และในปัจจุบัน ถูกใช้งานจากท่าเรือ Hillarys Boat Harbour ใน Perth

Blue Strike ลอยเด่นเป็นสง่าเหนือน้ำด้วยความกว้าง 5.5 เมตร และมีระวางขับน้ำ 30 ตัน สามารถบรรทุกนักท่องเที่ยวได้ 30 คน

การเปลี่ยนใช้เครื่องยนต์เรือ

ผู้บริหารเรือ Blue Strike รู้ดีว่าเรือเริ่มมีอาการรวน โดยเฉพาะเครื่องยนต์เรือตัวเดิม แบบ V12 จากยุโรป ซึ่งถึงกำหนดที่จะต้องยกเครื่อง และเปลี่ยนอะไหล่ใหม่

หลังจากการไตร่ตรองอย่างรอบคอบ เจ้าของเรือตัดสินใจที่จะเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ ทาสีห้องเครื่องใหม่ และติดตั้งเครื่องยนต์เรือ Yanmar รุ่น 6AYM-WGT เข้าไป โดยใช้เวลาในการเปลี่ยนเครื่องยนต์และบำรุงรักษาตัวเรือส่วนอื่นรวมทั้งสิ้น 2 เดือนในช่วงที่ไม่ใช่ฤดูท่องเที่ยว สำหรับผู้ให้บริการเช่าเรือ โครงการนี้ถือได้ว่าทำขายเป็นอย่างดี เนื่องจากมีเวลาเพียง 4 สัปดาห์เท่านั้นสำหรับการเปลี่ยนเครื่องยนต์ เวลาที่เหลือ ถูกจัดไว้เพื่อการซ่อมบำรุงส่วนอื่น

เครื่องยนต์เรือ YANMAR

หลังจากที่ได้ปรึกษากับวิศวกรเรือ ผู้จำหน่ายใบจักร และ Power Equipment ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Yanmar ที่ได้รับการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ เจ้าของเรือตัดสินใจจะเลือกใช้เครื่องยนต์เรือ Yanmar รุ่น 6AYM-WGT ในทันที

เครื่องยนต์ Yanmar รุ่น 6AYM-WGT เป็นเครื่องยนต์ดีเซล 6 สูบ เรียงให้แรงม้า 911hp (670kw) ที่ 1938 รอบ/นาที มีความจุกระบอกสูบ 20.39 ลิตร และหนัก 2365 กิโลกรัม (ไม่รวมเกียร์ส่งกำลัง)

ข้อมูลจาก Yanmar ระบุว่า เครื่องยนต์รุ่น 6AYM-WGT มีการใช้งานกันอย่างแพร่หลาย รวมถึงการใช้งานในเรือวางโครงสร้างที่ต้องทำงานหนัก จนถึงงานที่ต้องใช้ความเร็ว เช่น เรือโดยสาร เรือตรวจชายฝั่ง และเรือประมงปู

Aquadisiac Marine Services รับผิดชอบงานในส่วนการเปลี่ยนเครื่องยนต์ Rowan Horch และ David Norton-Smith เริ่มงานโดยการรื้อห้องเครื่องยนต์ออกทั้งหมด ติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar 6AYM-WGT ใหม่เข้าไป และติดตั้งระบบควบคุมอิเล็กทรอนิกส์และระบบไอเสียคืนดั้งเดิม



เครื่องยนต์ใหม่นี้มีน้ำหนักมากกว่าเครื่องยนต์เดิม 400 กิโลกรัม ดังนั้นเครื่องยนต์ใหม่จึงต้องถูกติดตั้งเอียงมาทางหัวเรือเพื่อความสมดุลย์ ระบบเกียร์ส่งกำลังของ Yanmar รุ่น YXH-240 ถูกติดตั้งคู่กับเครื่องยนต์ เพลาขับเคลื่อนและทางเสื่อเดิมถูกนำกลับมาใช้ใหม่ มีแต่ใบจักรเท่านั้นที่ถูกเปลี่ยนเป็นใบใหม่ เป็นใบจักร 5 แฉก 39 x 38 จัดจำหน่ายโดย M & J Engineering ใน Fremantle

สมรรถนะของเครื่องยนต์

Anthony Doupain นายท้ายเรือของ Blue Strike กล่าวว่าเครื่องยนต์ใหม่ของ Yanmar แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของสมรรถนะเครื่องยนต์ ต้นทุน และกำหนดเวลาการบำรุงรักษาอย่างเห็นได้ชัด

“ในขณะที่เครื่องยนต์ทำงาน ตัวเรือขึ้นน้ำได้ดีขึ้นและเร็วขึ้น และในขณะที่แล่นในทะเล ตัวเรือไม่จมลง และมีกำลังสำรองอย่างเหลือเฟือที่จะดึงหัวเรือขึ้น”

จากการทดสอบของ Yanmar ถึงแม้ว่าเครื่องยนต์ใหม่จะหนักกว่าเครื่องยนต์เดิม แต่สามารถทำความเร็วได้ถึง 18.5 น็อต ในขณะที่เครื่องยนต์เดิมทำได้เพียง 16.5 น็อต

กำหนดเวลาการบำรุงรักษาก็ได้ถูกปรับปรุงให้ดีขึ้น คือ 500 ชั่วโมงเปรียบเทียบกับ 250 ชั่วโมงสำหรับเครื่องยนต์เดิมการวางเครื่องแบบสลับเรียงก็ทำให้การบำรุงรักษา และการเข้าถึงห้องเครื่องเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น



YANMAR

Solutioneering Together

12AYM-WGT / WET / WST

1340 kW (1822 mhp) 1940 rpm -
882 kW (1199 mhp) 1850 rpm



6AYM-WGT / WET / WST

670kW(911mhp)1938rpm -
485kW(659mhp)1900rpm



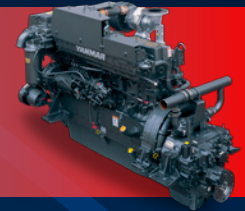
6HYM-WET

516kW(700mhp)2200rpm -
368kW(500mhp)1950rpm



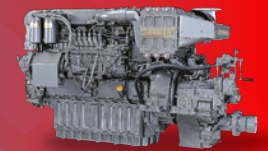
6HA2M-WDT / WHT

298kW(405mhp)1950rpm -
204kW(278mhp)1880rpm



6CXBM-GT

374kW(509mhp)2700rpm -
265kW(360mhp)2400rpm



4CHE3/6CHE3/6CH-HTE3/WDTE/WUTE

206kW(280mhp)2600rpm -
57.4kW(78mhp)2550rpm



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand

HULL

HULL CO., LTD.

167/3 Moo4, Na-Jomtien
Sattahip, Chonburi 20250
Tel. : +66 (0) 38-238-131~2
Fax. : +66 (0) 38-238-133
E-mail : info@hull.co.th
www.hull.co.th

OPTIMUS 360

การควบคุมเรือขณะความเร็วต่ำที่เหนือกว่า
ระบบควบคุมการจอดเรือด้วยจอยสติค

สำหรับการใช้งานควบคู่กับการติดตั้งเครื่องยนต์แบบสองเครื่อง สามเครื่อง และสี่เครื่อง Optimus 360 สร้างสรรค์มิติใหม่ในการควบคุมเรือของท่าน จากการปรับปรุงให้จอยสติคสามารถใช้งานร่วมกันกับอุปกรณ์อื่นได้โดยง่าย Optimus 360 จึงอำนวยความสะดวกให้ท่านเคลื่อนย้ายเรือของท่าน ไม่ใช่เพียงเดินหน้าหรือถอยหลังเท่านั้น แต่ยังสามารถไปทางด้านข้าง ไม่ว่าจะทางซ้ายหรือทางขวา อีกทั้งยังหมุนเรือของท่านได้เพียงแค่หมุนจอยสติคเท่านั้น

(Optimus 360 ถูกออกแบบมาเพื่อการควบคุมเรือในขณะความเร็วต่ำ ซึ่งเหมาะสมที่สุดสำหรับการจอดเรือในมารีน่า (marina) โดยเฉพาะในขณะที่ท่านนำเรือเข้าหรือออกจากช่องจอด Optimus 360 ใช้โปรแกรมอัจฉริยะเพื่อให้ลดจำนวนเที่ยวให้มากที่สุด เพื่อที่จะเข้าจอดเรือได้ง่ายที่สุด

ข้อได้เปรียบของ Optimus 360

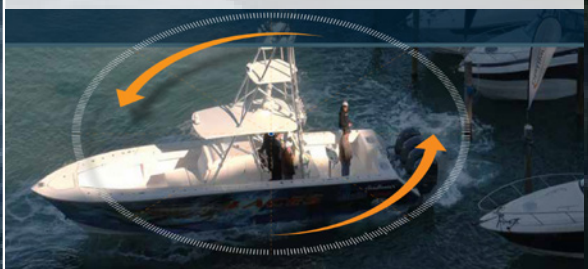
การเข้าจอดเรือด้วยความมั่นใจ โดยใช้จอยสติคที่ใช้งานได้ง่าย และแม่นยำ

สามารถใช้งานร่วมกับเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แบบไร้รอยต่อ

พร้อมใช้งานกับระบบนำทางอัตโนมัติเพียงเชื่อมต่อระบบเท่านั้น

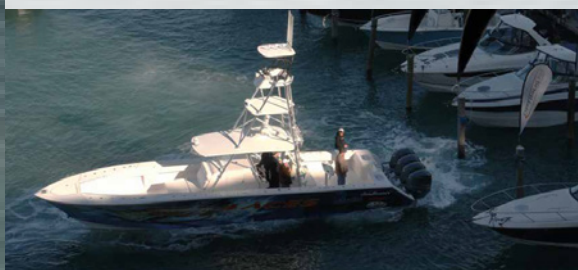
(พร้อมใช้งานกับสถานีควบคุม 2 สถานี)

ใช้แกนเชื่อมต่อพวงเครื่องยนต์ตั้งแต่ 3 เครื่อง และ 4 เครื่อง ทำให้ข้ออุปสรรคน้อยลง การติดตั้งทำได้ง่าย และต้นทุนลดลง



สามารถติดตั้งเพิ่มเติมเข้ากับระบบที่มีอยู่แล้วได้ หรือติดตั้งพร้อมเครื่องยนต์ใหม่ได้เลย

พร้อมคุณสมบัติทั้งหลายของ Optimus EPS รวมถึงการปรับการควบคุมเรืออัตโนมัติ และการหมุนเลี้ยวพวงเรือจนสุดทั้งซ้ายและขวา



ไร้คู่แข่ง

ระบบบังคับเลี้ยว/เปลี่ยนเกียร์/เร่งความเร็วของ Optimus 360 ถูกออกแบบมาสำหรับเรือที่ใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบควบคุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ ท่านจึงสามารถใช้ระบบควบคุมที่มีอยู่ร่วมกับ Optimus 360 ได้ทันที โดยการต่อเชื่อม Optimus 360 เข้ากับระบบที่มีอยู่ด้วยกระบวนการที่ทำให้การทำงานไร้รอยต่อ

ขั้นตอนการเร่งความเร็วแบบก้าวหน้า ทำให้จอยสติคทำหน้าที่เสมือนกับมือของท่าน เพียงขยับจอยสติคเบาๆ ก็เป็นการเร่งความเร็วแบบเบาๆ หากต้องการเร่งความเร็วอย่างรวดเร็ว ท่านสามารถทำได้โดยการขยับจอยสติคให้แรงขึ้น การเพิ่มรอบเครื่องยนต์เป็นการเพิ่มแรงผลักดันเมื่อท่านต้องการ

ต่อเชื่อมเครื่องยนต์สำหรับสามเครื่องง่ายพอๆ กับต่อพวงเครื่องยนต์สองเครื่อง





การใช้งาน Optimus 360

เหมาะกับเรือที่มีเครื่องยนต์เกะท้าย สองเครื่องยนต์ สามเครื่องยนต์ และสี่เครื่องยนต์ ทั้งควบคุมด้วยระบบเชิงกล และอิเล็กทรอนิกส์

เรือยอช์ทที่มีสถานีถือท้ายแบบหนึ่งและสองสถานี

เรือสมรรถนะสูง เรือประมงน้ำเค็ม เรือยางท้องแข็ง เรือสองท้อง เรือบ้าน และเรือทุ่น

ระบบควบคุมการจอดเรือ ในทุกช่วงการทำงาน

Twin, triple and quad engine applications (การใช้งานกับเครื่องยนต์ สองเครื่องยนต์ สามเครื่องยนต์ และสี่เครื่องยนต์)

ระบบของ Optimus 360 ที่ได้รับสิทธิบัตรทั่วโลก มีพื้นฐานมาจาก Optimus EPS ระบบของ Optimus EPS ใช้ทดแทนระบบบังคับเลี้ยวด้วยไฮดรอลิกแบบเดิมๆ Optimus EPS มีบทบาทเป็นอย่างยิ่งในแง่ของความสะดวกสบาย การควบคุม และการบังคับเรือ โดยเฉพาะในเรือสมัยใหม่ เช่น เรือสมรรถนะสูง เรือประมงน้ำเค็ม เรือสองท้อง เรือยางท้องแข็ง และเรือทุ่น Optimus EPS ไม่เหมือนระบบใดๆที่ท่านเคยสัมผัสในมุมของการบังคับเลี้ยว ซึ่งท่านจะต้องประทับใจอย่างแน่นอน วิศวกรรมขั้นสูงนำไปสู่ระบบที่ท่านสามารถวางใจได้ ด้วยวัสดุคุณภาพสูง กระบวนการผลิตที่ประณีต พร้อมระบบสำรอง ทั้งหมดนี้เพื่อยืนยันความมั่นใจกับการใช้ชีวิตบนผืนน้ำ ระบบและแผงวงจรเพื่อการตรวจจับความผิดพลาดต่างๆ ช่วยให้ท่านเล่นเรือได้ด้วยความปลอดภัย



12AYM-WGT / WET / WST

1340 kW (1822 mhp) 1940 rpm -
882 kW (1199 mhp) 1850 rpm



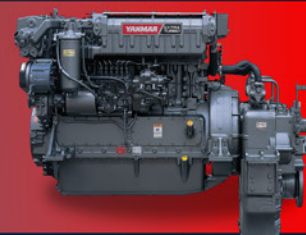
6AYM-WGT / WET / WST

670kW(911mhp)1938rpm -
485kW(659mhp)1900rpm



6HYM-WET

516kW(700mhp)2200rpm -
368kW(500mhp)1950rpm



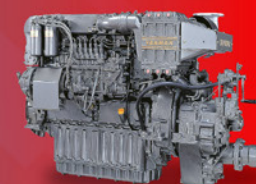
6HA2M-WDT / WHT

298kW(405mhp)1950rpm -
204kW(278mhp)1880rpm



6CXBM-GT

374kW(509mhp)2700rpm -
265kW(360mhp)2400rpm



4CHE3/6CHE3/6CH- HTE3/WDTE/WUTE

206kW(280mhp)2600rpm -
57.4kW(78mhp)2550rpm





Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IUU Fishing)

การแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย
พินัยที่ยังไม่รู้เวลาต้น

ท่ามกลางความบอบซ้ำของชาวประมงจากการที่รัฐบาลไทยทำตัวเป็นเด็กดีของสหภาพยุโรป (EU : European Union) ผู้ใช้กฎเหล็ก IUU (Illegal Unreported and Unregulated Fishing) คือการทำประมงที่ผิดกฎหมาย ไร้การรายงาน และไร้การควบคุม ไทยถูกยื่นใบเหลืองเพื่อเป็นการขู่ให้แก้ไขความไม่ถูกต้องทั้งหลายของเรือประมงไทย เช่น การจดทะเบียน การจ้างแรงงานต่างด้าว เครื่องจับสัตว์น้ำ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล หากพ้นระยะเวลาหนึ่งแล้วยังทำไม่สำเร็จ พวกเขาคงหันมาเข้าสัตว์น้ำจากไทย ซึ่งทราบอย่างไม่เป็นทางการว่ามีมูลค่าราวร้อยละสิบของการส่งออกสัตว์น้ำทั้งหมดของไทย

รัฐบาลไทยยุค คสช. โดดเข้ารับการอย่างเต็มกำลัง ด้วยความหวังว่าเราจะปลดใบเหลืองให้โดยเร็ว เข้มงวดกวัดขั่นเรือประมงอย่างเข้มข้น มีการออกกฎหมายใหม่มากมาย รวมทั้งมาตรการควบคุมต่างๆ เช่น การตั้ง ศปมผ.(ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย) มีผู้แทนจากหน่วยที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรมประมง กรมเจ้าท่า และกองทัพเรือ เป็นต้น ปฏิบัติงานร่วมกันในการควบคุมการประมงให้ถูกต้อง ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้บัญชาการทหารเรือ มีการตั้งศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า-ออกของเรือประมง ทั้งขาเข้าและขาออก เรียกย่อๆ ว่า PIOP (Port In Port Out) ปัจจุบันมี 30 แห่งในน่านน้ำไทย เรือแต่ละลำจะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียด ทั้งทะเบียนเรือ เครื่องจับสัตว์น้ำ เครื่องมือสื่อสาร และคุณสมบัติของลูกเรือ หากพบความไม่ถูกต้องแม้เพียงบางส่วน เรือลำนั้นก็จะต้องกลับเข้าจอดที่ท่า นับเป็นมาตรการ

ที่สร้างความยุ่งยาก และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากเดิมมากมาย เรือประมงส่วนใหญ่ไม่สามารถออกจับสัตว์น้ำได้ เจ้าของเรือถูกฟ้องต้องคดี ขึ้นโรงขึ้นศาลกันอยู่หลายราย มีจำนวนไม่น้อยที่จำใจต้องละทิ้งอาชีพเดิมไป สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ทั้งต่อชาวประมงเองและประเทศโดยรวม

เพ็ญทราບอย่างไม่เป็นทางการจากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ว่า ปลายเดือนสิงหาคม คณะผู้แทนจาก EU จะมาติดตามความคืบหน้าในการแก้ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายของไทยอีก โดยเน้นการตรวจทะเบียนเรือกับจำนวนเรือที่มีอยู่จริง ซึ่งเขาพบในเบื้องต้นว่ามีความคลาดเคลื่อนอยู่มากมาย เช่น เรือจำนวนมากจดทะเบียนไม่ถูกต้องหรือไม่มีทะเบียน เรือหลายลำปลดระวางไปแล้ว แต่เจ้าของไม่แจ้งยกเลิกการจดทะเบียน (คงรอสวมลำที่จะต่อใหม่) และเรือลำเดียวกันแต่ข้อมูลการจดทะเบียนกับกรมเจ้าท่าและกรมประมงไม่ตรงกัน บางลำความยาวต่างกันกว่าสิบเมตรอย่างไม่น่าเชื่อ

โจทย์ใหม่จาก EU นั้นบ่งบอกว่ายากที่จะแก้ไขให้ลุล่วงได้ในเร็ววัน ยิ่งเป็นการตอกย้ำความสับสนหวั่งที่จะได้รับการปลดใบเหลืองในอนาคตอันใกล้นี้ ความบกพร่องต่างๆ ที่เขายกมาแม้จะดูมีเหตุผลที่เราจะต้องทำความเข้าใจให้ปรากฏ แต่ด้วยความไม่พร้อมของหน่วยที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน แทบจะเป็นไปไม่ได้เลยที่จะคลี่คลายปัญหานี้ในเวลาปีสองปี ขึ้นทำตัวเป็นเด็กดีต่อไปก็คงเหนื่อยเปล่า

มีข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับสถานะเรือประมงไทยในปัจจุบัน ขอไม่เปิดเผยที่มาและความถูกต้องอย่างเป็นทางการนะ แต่ยืนยันได้ว่ามีความน่าเชื่อถือสูงพอควรสรุปได้ดังนี้

▼ ยอดรวมเรือประมงที่สำรวจล่าสุด	19,405 ลำ
▼ จดทะเบียนถูกต้อง สามารถทำการประมงได้	10,755 ลำ
▼ ขอเปลี่ยนประเภท เพื่อดัดแปลงเป็นเรือท่องเที่ยว	773 ลำ
▼ เรือไร้สัญชาติ	373 ลำ
▼ จดอยู่ตามที่ต่างๆ โดยไม่รู้ว่าเป็นใคร	83 ลำ
▼ ถูกตรึงหาง ทาสีขาว - ส้ม ห้ามออกเรือ (โดยกรมเจ้าท่า)	1,189 ลำ
▼ เรือจม เรือแตก เจ้าของแสดงตัวขอยกเลิกการจดทะเบียน	4,783 ลำ
▼ ขายออกไปทำการประมงในน่านน้ำอื่น เช่น กัมพูชา	1,449 ลำ

ข้อเท็จจริงดังกล่าวชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนถึงความยากลำบากของโจทย์ใหม่ที่ EU แจ้งให้เราแก้ไข หากจะทำการกันให้ถูกต้องจริงๆ ด้วยกฎกติกาปกติ และกำลังคนที่มีอยู่ในปัจจุบัน คงใช้เวลาหลายปีทีเดียว

เมื่อทนสู้กับความเดือดร้อนต่อไปไม่ไหว ชาวประมงได้รวมตัวกันอีกครั้งในเกือบทุกจังหวัดชายทะเล เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ที่ผ่านมา ยื่นข้อเรียกร้องถึงนายกรัฐมนตรีหลายประการ โดยผ่านทางผู้ว่าจังหวัดตน เช่น การขาดแคลนแรงงานราว 50,000 คน การซื้อเรือคืนตามนโยบายของรัฐบาล การผ่อนปรนกฎระเบียบในการตรวจเรือเข้าออกของศูนย์ PIPO และคัดค้านเรื่องที่ว่ารัฐบาลจะไปให้สัตยาบัน เพื่อรับรองสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 188 โดยใช้เวลา 7 วัน หากยังไม่มีการตอบสนองใดๆ จากภาครัฐ พวกเขายกพร้อมใจกันหยุดทำการประมง ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายตามมาอีกมากมาย

เท่าที่เล่ามานี้ นับเป็นอีกฝันหนึ่งของชาวประมงและประเทศไทย ที่ดำเนินต่อเนื่องกันมาอย่างยาวนาน ตั้งแต่ต้นยุคของการยึดอำนาจโดย คสช. และการเข้าบริหารประเทศของรัฐบาลปัจจุบัน หากยังคงมองต่างมุมกันอยู่ ระหว่างผู้กุมอำนาจรัฐกับชาวประมง รวมทั้งผู้ที่เข้าใจจริงในปัญหาแต่ไม่มีเวทีให้ร่วมคิดร่วมแก้ ฝันร้ายทำลายชาติเช่นนี้ก็คงอยู่ต่อไป โดยไม่รู้ว่าจะตื่นจากมันได้เมื่อใด จึงใคร่ขอวิงวอนผู้มีอำนาจพิเศษอยู่ในมือ กรุณาใช้ให้ถูกจังหวะจะโคนสักครั้งเถิดครับ





แล่นใบทั่วโลกขานรับ ภูเก็ต เรซวีค
ชูการแข่งรักษาสิ่งแวดล้อม Clean Regattas



Cape Panwa Hotel Phuket Raceweek 2018



การแข่งขันเรือใบ “เคปพันวา โฮเทล ภูเก็ต เรซวีค” จัดอย่างยิ่งใหญ่เป็นปีที่ 15 ต้อนรับนักแข่งเรือกว่า 20 ประเทศทั่วโลก ระหว่างวันที่ 18 - 22 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมา ณ โรงแรมเคปพันวา ภูเก็ต

มิสเตอร์ไบรอน โจนส์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท มิเดีย บิซิเนส เซอร์วิส จำกัด ในฐานะผู้จัดงาน กล่าวว่า “การแข่งขันเรือใบ เคปพันวา โฮเทล ภูเก็ต เรซวีค” ในปีนี้มีเรือใบหลายประเภทเข้าร่วมแข่งขัน อาทิ เรือ โออาซี, มัลดีฮัลล์ เรือเซาท์แลนด์ หรือ เรือแบบวันดีไซน์ ครุซซิง และเป็นการแข่งขันรายการแรกของงานเอเชียน ยอชท์ติ้ง กรังด์ปรีซ์ ประจำปี 2561/2562 นี้ และได้รับการยอมรับว่าเป็นการแข่งขันเรือใบที่สนุก และตื่นเต้น อีกทั้งกิจกรรมสังสรรค์บนชายหาดที่จัดได้ดีที่สุดอีกงานหนึ่ง และโดยที่ผ่านมานักแข่งเรือใบหญิงมากขึ้นทุกๆ ปี ในปีนี้มีเรือที่มีลูกเรือหญิงล้วนมากถึง 3 ลำ ที่สำคัญ ปีนี้ยังได้มีการชูเรื่อง “ความยั่งยืนที่เป็นหัวใจสำคัญของการแข่งเรือใบ เคปพันวา ภูเก็ต เรซวีค” เนื่องจากขยะในมหาสมุทร ถือเป็นปัญหาวิกฤตที่มีสัดส่วนขนาดใหญ่ ประเทศต่างๆ มีพลาสติก 80 ล้านตันลงสู่มหาสมุทรในแต่ละปี หลากยอค์กระดับนานาชาติ ได้ยึดถือเรื่องความยั่งยืนเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินงานของพวกเขา และงานแข่งขันเรือใบของโรงแรมเคปพันวา ภูเก็ต



ก็เป็นผู้นำแนวคิดนี้ในประเทศไทย เพื่อลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ ผู้จัดการงานจึงได้ร่วมกับ Sailors for the Sea ในปี 2557 โดยได้ปฏิบัติตามโปรแกรม Clean Regattas ซึ่งเป็นระบบการรับรองระดับโลกที่สนับสนุนผู้จัดแข่งเรือ และสโมสรเรือยอชท์ในการจัดการและดำเนินกิจกรรมที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และในปีนั้น เคนพินา ภูเก็ต เรซวิค จึงได้รับการรับรองให้เป็นการแข่งขันเรือใบที่รักษาสีสิ่งแวดล้อม (Clean Regattas) เป็นครั้งแรกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเภทไออาซี วัน (IRC I Class)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 ทีมฮอลลีวูด Team Hollywood	เรย์ ริเบรตส์	ออสเตรเลีย
2 อะควารี Aquari	เคิร์ก นีโคล	ออสเตรเลีย
3 โลโก Loco	เดวิด ดิมม็อก	สิงคโปร์

ประเภทไออาซี ทุ (IRC II Class)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 ฟีนิกซ์ Phoenix	นิล ตาเกนคิ	เดนมาร์ก
2 กระบี่ ปีก ลากูน พินาโช Krabi Boat Lagoon Pinocchio	ซูซาน ปาร์กเกอร์	ออสเตรเลีย
3 ไพรม์ แฟกเตอร์ Prime Factor	แม็กซ์ พาเลสชี Max Paleschi	ออสเตรเลีย

ประเภทครุยซิง (Cruising Class)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 โบ เอสเปร Beaux Esprits	คัท เกร์	ออสเตรเลีย
2 เลดี้ บับบลิ Lady Bubbly	คริส มิชเชล	ออสเตรเลีย
3 เวเนเจอร์ Venture	ไคน์ ไฟเฟอร์	ออสเตรเลีย

ประเภทเรือมัลติฮัลล์ เรซซิง (Multihull Racing)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 เบลดรันเนอร์ นายน์ Bladerunner IX	สก็อต กาลี่	ออสเตรเลีย
2 ฟูกาซี Fugazi	แอน ฟือคค์	ออสเตรเลีย
3 คอสโม Cosmo	ปีเตอร์ วิลค็อกซ์	ออสเตรเลีย

ไฟเฟอร์ไฟว์ 850 (Firefly 850)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 ทวิน ชาร์คส์ Twin Sharks	จอห์น นิวแฮม	อังกฤษ
2 วูด วูดวูด Voodoo	ฮานส์ รามาน	เยอรมัน
3 บลู นีซ Blue Noze	จอร์จ เอ็ดดิงส์ George Eddings	อังกฤษ

ประเภทพลซ 600 (Pulse 600)

ชื่อเรือ	นายท้าย (skipper)	สัญชาติของนายท้าย
1 พิกซัลลัก Pixelux	มิก คิลตัน	ออสเตรเลีย
2 ซูด เรด SuDu Red	ไซมอน ฟิลิเวอร์	ออสเตรเลีย
3 มัลติฮัลล์ โซลูชั่น H30 Multihull Solutions H30	แซม บีแวน	ออสเตรเลีย

Special Report

จากสาเหตุที่ทีมฟุตบอล หมูป่าอะคาเดมี รวม 13 ชีวิต เข้าไปติดอยู่ในถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน อ.แม่สาย จ.เชียงราย เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2561 และสามารถช่วย ทุกชีวิตออกมาได้อย่างปลอดภัย ในวันที่ 10 กรกฎาคม 2561 โดยแบ่งออกเป็น 3 ชุด 4 คนแรก ออกจากถ้ำในเย็นวันที่ 8 อีก 4 คน และ 5 คน ที่เหลือตามออกมาในเย็นวันที่ 9 และ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้ไม่นับรวม พันโทนายแพทย์ ภาควัฒน์ โลหารขุน และมนุษย์กบจากกองทัพเรือ อีก 3 นาย ซึ่งหนีน้ำในถ้ำตามหลังหมูป่าชุดสุดท้ายออกมาได้อย่าง ฉิวเฉียด เพราะในช่วงเวลานั้นเกิดไฟฟ้าขัดข้อง ไม่สามารถ สูบน้ำได้อย่างเช่นที่ผ่านมา ระดับน้ำในถ้ำเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เกือบจะตันที่ที่ส่งหมูป่าชุดสุดท้ายออกมาได้แล้ว

เรื่องที่คนส่วนใหญ่ยังไม่รู้ ในการกู้ภัยถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน

เบื้องหลังความสำเร็จที่น่าอัศจรรย์ในเรื่องนี้ มีเหตุการณ์และการทำงานชนิดเอาชีวิตตัวเองเข้าแลก อยู่มากมาย ที่ปรากฏออกมาทางสื่อมวลชนนั้นเป็นเพียง ส่วนหนึ่ง เรื่องที่คนทั่วไปยังไม่รู้หรือรู้ไม่จริงมีอยู่น้อยเลย จึงขอนำมาเล่าต่อเท่าที่พอจะจำได้ จากคำบอกเล่าของ ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ตั้งแต่ต้นจนจบ โดยขอไม่เปิดเผยนามท่าน ตามมารยาทที่พึงปฏิบัติ แต่ขอยืนยันในความเชื่อถือได้อย่าง มั่นใจเต็มร้อย

เริ่มจากเรื่องที่เป็นสิริมงคลก่อนนะ คงมีน้อยคนที่จะรู้ว่า สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10 พระราชทาน พระรูปพลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากร เกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ให้พลเรือตรี อาภากร อยู่คงแก้ว ผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการพิเศษ ทางเรือ หรือหน่วย SEAL (Sea Air Land) ของกองทัพเรือ ให้นำไปประดิษฐานหน้าถ้ำหลวงเป็นการชั่วคราว เพื่อเป็นการบำรุงขวัญ และกำลังใจให้แก่ทุกคนที่ร่วม ปฏิบัติงานกู้ภัย เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจก็นำขึ้นพลเกล้า ถวายคืนพระองค์ท่านไปแล้ว

การทำงานของ SEAL ทั้งหลาย ซึ่งมาจากหลายประเทศ ล้วนเป็นผู้เชี่ยวชาญแนวหน้าระดับโลก ร่วมมือกันเป็นทีม ที่เหนียวแน่น ปรึกษาหารือและประสานงานกันอย่างใกล้ชิด ตลอดเวลา แบ่งหน้าที่กันทำตามความเหมาะสมกับ ประสบการณ์และความสามารถที่แต่ละคนมี “ภายใต้ การควบคุมของ ผบ. หน่วย SEAL ของกองทัพเรือไทย” เพราะเราคือกำลังส่วนใหญ่ ของ SEAL ทั้งหมด และรับ



ทุกบทที่จะช่วยให้ SEAL ต่างชาติที่เป็นแนวหน้าทำงานได้อย่างสะดวก เช่น การวางเชือกนำทาง (Base Line) การติดตั้งขวดอากาศตามระยะที่เหมาะสม และการส่งกำลังบำรุงต่างๆ

ในช่วงแรก SEAL ของไทยได้เริ่มปฏิบัติการนั้น มีผู้ดำน้ำเข้าไปถึงหาดพัทยา (Pattaya Beach) แล้วแต่ไม่พบเด็กจึงย้อนกลับมาที่โถง 3 พบว่าระดับน้ำเพิ่มสูงเร็วมาก ต้องถอยร่นออกมาอยู่นอกถ้ำอย่างทุลักทุเล และได้ข้อตกลงร่วมกันว่าจะต้องหาทางเอาน้ำออกจากถ้ำ จึงนำไปสู่การสูบน้ำกันอย่างเต็มที่ในเวลาต่อมา

เมื่อพบทีมหมูป่าแล้วตั้งใจจะจัดทีม SEAL เพียง 3 นาย (รวมทั้งหมวกอากาศด้วย) อยู่ในถ้ำกับนักบอลเหล่านั้น แต่ปรากฏว่าอีกคนหนึ่งเหลืออากาศในขวดไม่มากพอที่จะดำกลับมาถึงโถง 3 จึงตกบันไดพลอยโจนอยู่เพิ่มอีกคนจนจบภารกิจ

อีกองค์ประกอบหนึ่งซึ่งช่วยให้ทุกฝ่าย โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐทำงานร่วมกันอย่างกลมเกลียวเหนียวแน่น คือ พระวิสิษฐ์ศักดิ์และพระเมตตาของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10 ที่ทรงติดตามความเป็นไปอย่างใกล้ชิด พร้อมพระราชทานความช่วยเหลือในทุกเรื่อง โดนทรงส่งองคมนตรีบางท่านเข้าไปอยู่ในพื้นที่คอยประสานงานตลอดเวลา

ขอปิดท้ายบทความนี้ด้วยเรื่องเบาๆ เกี่ยวกับความลึกกลับของถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน มี SEAL ทหารเรือมากกว่าหนึ่งคน พบปรากฏการณ์ที่ตนเองเดียวกันระหว่างดำน้ำในถ้ำ คือในช่วงที่โผล่พ้นน้ำเห็นผู้หญิงผมยาวนั่งอยู่บนโขดหินแล้วมองมาที่ตน ถ้าจิตใจไม่เข้มแข็งมันคงพอละสิดแตกกลายเป็นวิญญาณเผ่าถ้ำไปแล้ว ส่วนที่ฝันเห็นก็มีไม่น้อย คงใช้วิจารณ์ถกเถียงกันดูนะครับ เชื่อหรือไม่เป็นสิทธิส่วนบุคคลของแต่ละท่าน

ที่เล่ามานี้คงเป็นส่วนน้อยนิด เกี่ยวกับความจริงมีที่คนส่วนใหญ่ยังไม่รู้ ในการกู้ภัยถ้ำหลวงขุนน้ำนางนอน จะพยายามหาข้อมูลมาเล่าต่ออีกครับ



Moving Rapidly Together

**We will ...
succeed !**



มารีนไทยกรุ๊ป

MARINETHAI GROUP

www.marinethaigroup.com

The Pioneer in Maritime Project Technology development and equipment supply for complete Navigation & Communication products for coastal and offshore with meet to standard & system.



A. & Marine (THAI) Co., Ltd.



Marine Survitec Co., Ltd.



Siam Maritime School

Marine Thai Building, 555 Mu 3 Taiban Road
T.Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel.: (662) 703-5544, (662) 703-5858
Fax.: (662) 703-5525, (662) 703-3322
Website: www.marinethaigroup.com