

*a*BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.9 ISSUE 94 NOVEMBER 2017



ก้าวขึ้นสู่ปีที่

*a*BOAT
LUXURY AND SPIRIT OF MARINER
MAGAZINE
ANNIVERSARY



Ocean Currents

วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร



Ten Tips to Make Docking Easy and Safe

จอดเรือให้ง่ายด้วยเคล็ดลับสิบประการ



เปิดตัวเครื่องยนต์ 4 จังหวะรุ่นใหม่
ที่ GENOA BOAT SHOW



ONWA
KP-6299A

ระบบ AIS Class B

แผนที่ดินเรือภาษาไทย ตามมาตรฐาน "กรมเจ้าท่า"

Find us on:
facebook
aboatmagazine

ISSN 1906-7050-3
9 771906 705003



Your Safety Partner on board



LIFERAFT RENTAL

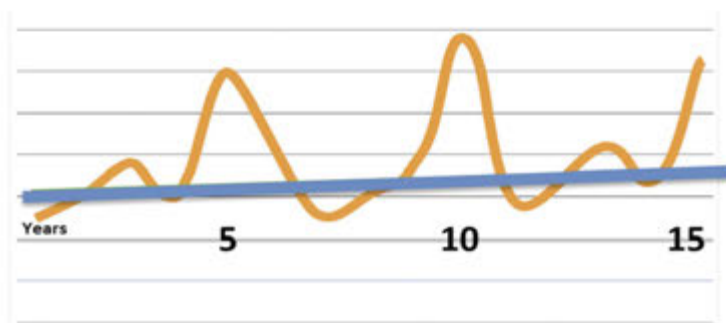


WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ 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



หลักสูตรการศึกษา

หลักสูตรฝึกอบรม

ครอบคลุมมาตรฐานการทำงานในเรืออีก

31 หลักสูตร

สายด่วน

092-251-1217

092-258-8190



www.facebook.com/intermaritime

02-703-3232-3

****หมายเหตุ**** เมื่อได้รับการรับรองสถานศึกษาและรับรองหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรม



EDITOR TALK

คนที่ปรึกษาที่ติดคักดี พลเรือเอก ไพบูลย์ คุ้มสาร, พลเรือตรี สุทินก์ มนธาตุพลิน, นาเวาเอก พิรัชชัย เปรมประเสริฐ, คุณชลิษฐ์ สักกาวาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฐาพล สมสกุล, คุณคราวัธ คล้ายพงษ์พันธ์

ผ่านพ้นพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อันเป็นเวลาแห่งความโศกเศร้าของปวงชนชาวไทย ในโอกาสนี้ **aBOAT** Magazine ขอร่วมน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นอันหาที่สุดมิได้ และขอปฏิญาณว่าจะน้อมนำพระราชดำริสมาปฏิบัติ และสืบสานพระราชปณิธานของพระองค์ต่อไป ดังบทเพลง “แม้ไม่อาจเทียบหนึ่งในล้าน ลูกขอตั้งปณิธาน สานสิ่งดีที่พ่อสร้างไว้ จะขอเดินตามรอยเท้าพ่อไป เหนื่อยยากเพียงไหน ไม่ทำให้พ่อผิดหวัง”

ในเดือนพฤศจิกายน 2560 นี้ **aBOAT** Magazine ก็ได้ก้าวเข้าสู่ปีที่ 9 แล้ว aBoat มีความมุ่งมั่นที่จะนำเสนอข่าวสาร สารความรู้ อันเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านอย่างต่อเนื่อง และไม่หยุดยั้งที่จะก้าวสู่นาคตไปพร้อมกับ ขวเรือทุกท่าน

ในฉบับนี้ **aBOAT** Magazine ขอเสนอบทความต่างๆ ที่น่าสนใจ ไม่ว่าจะเป็น “ทำงานอย่างไรให้ปลอดภัยเมื่ออยู่บนเรือ” “จอดเรือให้ง่ายด้วยเคล็ดลับลิบประการ” และ “วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร” อีกทั้งข่าวสารการเปิดตัวเครื่องยนต์ 4 จังหวะรุ่นใหม่ของ Suzuki ซึ่งมาพร้อมกับคุณสมบัติ สมรรถนะ และความปลอดภัยที่พัฒนาขึ้น

aBOAT Magazine หวังเป็นอย่างยิ่งว่าทุกท่านจะได้รับประโยชน์จากบทความเหล่านี้ไปไม่มากนักน้อย

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 กมลวรรณ ดุรงค์ดำรงชัย ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญกานา ใจดี ที่ปรึกษาของบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาวงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ คราวัธ คล้ายพงษ์พันธ์
บรรณาธิการฝ่ายศิลป ยุทธจักร อวนศรี กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันยวิธ ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนม์กรรณ์ ฤกษ์พ่อง,
NARAPICHAT PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรรม ART **aBOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปรีณันท์ บุณยานุ
พาน/พิมพ์ **aBOAT** MAGAZINE จัดจำหน่าย **aBOAT** MAGAZINE

ONWA KP-6299A

ระบบ AIS และ แผนที่เดินเรือ
ตามมาตรฐาน “กรมเจ้าท่า” กำหนด



1 เครื่อง 26,500 บาท/เครื่อง
3 เครื่อง 25,000 บาท/เครื่อง

***โปรโมชั่นพิเศษสุด ๆ แคมฟรี

เสื้อชูชีพมาตรฐาน ISO

ไปเลย เครื่องละ 2 ตัว

(ตั้งแต่ 15 กย. ถึง 15 ธค.)

- AIS Class B Transponder KP-6299A
- หน้าจอ 6 นิ้ว COLOR LCD
- แผนที่เดินทางภาษาไทย
- แสดงผลน้ำขึ้น-น้ำลง/ข้างขึ้น-ข้างแรม
- หน้าจอแสดงผล (หน้าจอการนำทาง, ข้อมูลนำทาง, เข็มทิศ, AIS, ความเร็ว, ตำแหน่ง, WAYPOINT, ROUTES, TRACKS)
- ผ่านการรับรองจากทางราชการ และเป็นไปตามมาตรฐาน “กรมเจ้าท่าประเทศไทย”



บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด

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

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



โทร. 02 703 5544 Website : www.marinethai.net Email : amr-com-sales@marinethaigroup.com



4th Ship Technology for the Next Decade (Ship Tech IV)

สำหรับงานแสดงเทคโนโลยีเรือในทศวรรษหน้าครั้งที่ 4 จะจัดขึ้นในวันที่ 15-17 พฤศจิกายน 2560 เวลา 10.00 น. - 18.00 น. ณ อาคาร PEACH (Pattaya Exhibition And Convention Hall) โรงแรม Royal Cliff Hotel เมืองพัทยา อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี โดยมีกรมอุทกหารเรือเป็นผู้นำในการจัดงาน 4th Ship Technology for the Next Decade มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีเรือในอนาคต อาวุธยุทโธปกรณ์ การสื่อสาร ดาวเทียม เรดาร์ ระบบรักษาความปลอดภัย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การจัดการบรรยายทางวิชาการ การจัดแสดงผลงาน ตลอดจนการสาธิตนำเสนอฟลิทกิ้ง เครื่องมือ อุปกรณ์ของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ร่วมงานจะได้รับข้อมูลและความรู้จากบริษัทผู้ผลิตโดยตรง

ขอเชิญเยี่ยมชมบูธของบริษัท เอ. แอนด์ มาร์ติน (ไทย) จำกัด และบริษัท มาร์ติน เซอร์วิเทค จำกัด ได้ที่บูธหมายเลข C17 และ C18

ซึ่งในการนี้ ผู้ผลิตกล้อง ระบบช่วยเดินเรือแบบ Gyro และเครื่องมือประเภทต่างๆ ประเภท Optonics ตราอักษร Safran จากประเทศฝรั่งเศส และผู้ผลิตระบบกันโคลงแบบไฮโดร ตราอักษร Seakeeper จากประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มาร่วมจัดแสดงเทคโนโลยีและวิทยาการพร้อมบุคลากรผู้เชี่ยวชาญมาในงานแสดงครั้งนี้ด้วย



การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดพิธีปล่อยเรือเรือท่าเรือ 124 ลงน้ำ

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2560 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จัดพิธีปล่อยเรือ “เรือท่าเรือ 124” โดยมี นางปรารถนา มงคลกุล กรรมการ กทท. ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี พร้อมด้วย ดร.ฐิติพงศ์ นันทาภิวัฒน์ กรรมการ กทท.

เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการ กทท. สายวิศวกรรม รักษาการแทนผู้อำนวยการ กทท. ผู้บริหารระดับสูง กทท. แขกผู้มีเกียรติ และสื่อมวลชนเข้าร่วมพิธี ณ ท่าเทียบเรืออุทกหารเรือ พระจุลจอมเกล้า กรมอุทกหารเรือ



อำเภอสระบุรี จังหวัดสมุทรปราการ

สำหรับเรือ ท่าเรือ 124 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จ้างเหมาบริษัท ซีเคสท์ มาร์ติน จำกัด ต่อขึ้นเพื่อทดแทนเรือลากจูงเดิมที่เสื่อมสภาพเนื่องจากการใช้งานมาเป็นระยะเวลานาน เรือมีขนาดกำลังขับไม่น้อยกว่า 35 เมตริกตัน

มีความยาว 32 เมตร ความกว้าง 11.50 เมตร ความลึกกลางลำ 5.30 เมตร กินน้ำลึก 4.27 เมตร ความเร็วสูงสุด 13 นอต ซึ่งเรือลำดังกล่าวจะใช้ระบบเทคโนโลยีทันสมัยเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดึง และดันเรือสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเวลา

Inflatable Lifejacket

เสื้อชูชีพ แบบพองลม



HYJ-QA-S1 SOLAS

HYJ-QA-150 ISO



✓ SOLAS ✓ BUOYANCY : 160 N ✓ DOUBLE CHAMBER

✓ ISO ✓ BUOYANCY : 150 N ✓ SINGLE CHAMBER

KEY FEATURES

- Durable water proof fabric
- Adjustable waist belt
- Stainless steel D-ring on belt
- Cover fabric PA-600D
- Buddy Line
- Marine grade whistle
- Oral inflation tube
- Over pressure tube + relief valve on front chamber for manual inflation and deflation and also to relieve any excess pressure if both chambers are fired simultaneously
- SOLAS approved retro - reflective tape
- Inflation systems
- 2 x 33g CO2 gas cylinders

KEY FEATURES

- Durable water proof fabric
- Adjustable waist belt
- Buckle
- Cover fabric PA-600D
- Fixing band for chamber
- Marine grade whistle
- Oral tube
- SOLAS approved retro - reflective tape
- Inflatable system
- 38g CO2 cylinder



Marine Survitec Co., Ltd.
1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10,
Taiban Road, Tumbol Taiban, Amphur Muang,
Samutprakarn 10280
Tel : 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572
E-mail : info@msc.co.th
Website : www.msc.co.th
Facebook : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)
Twitter : [@mscmarinesurvitec](https://twitter.com/mscmarinesurvitec)



Marine Survitec (Songkhla) Co., Ltd.
182 Moo 3 Tumbol Sathing Mo,
Amphur Singhanakon,
Songkhla 90280
Tel : 081-614-4235
E-mail : msc.songkhla@gmail.com
Website : www.msc.co.th
Facebook : [marinesurvitec](https://www.facebook.com/marinesurvitec)
Twitter : [@mscmarinesurvitec](https://twitter.com/mscmarinesurvitec)



Suzuki Marine ได้ใช้โอกาสในงาน Genoa Boat Show เพื่อประกาศการเปิดตัวพร้อมกันทั่วโลกของเครื่องยนต์ 4 จังหวะ รุ่นล่าสุด นั่นคือ DF100B

เครื่องยนต์รุ่นใหม่นี้ได้ถูกบันทึกว่าเป็นเครื่องยนต์ที่มีน้ำหนักเบาที่สุดในรุ่นคือหนักเพียง 157 กิโลกรัม ซึ่งเบากว่า DF100A ถึง 25 กิโลกรัม ทั้งยังมีชุดเกียร์ที่มีอัตราทดสูงที่สุดในรุ่นอีกด้วย ตัวเครื่องใช้บล็อกเครื่องยนต์ขนาด 1502cc เช่นเดียวกับกับรุ่น DF70A/80A/90A



เปิดตัวเครื่องยนต์ 4 จังหวะรุ่นใหม่
ที่ **GENOA BOAT SHOW**



Suzuki ได้เพิ่มระบบตรวจจับน้ำไว้ในเครื่องยนต์รุ่นใหม่ โดยมียุทธศาสตร์เสียงและสัญญาณไฟเตือน หากตรวจพบน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้การขับเคลื่อนเป็นไปอย่างปลอดภัย และลดโอกาสการเกิดสนิมและการสูญเสียกำลังเครื่องยนต์

“การขับเคลื่อนที่ดีขึ้นเป็นเป้าหมายที่ Suzuki เพียรพยายามที่จะบรรลุจากเครื่องยนต์ 4 จังหวะทุกรุ่น และ DF100B ก็ได้ส่งต่อความได้เปรียบหลายๆ อย่างให้กับลูกค้าของเรา” Sean Allen ผู้จัดการฝ่ายการตลาดของ Suzuki Marine Aust/NZ กล่าว

“ขนาดที่กระทัดรัดและน้ำหนักที่เบา ทำให้ DF100B เป็นตัวเลือกของชมรมกำลังที่ไม่มีใครจะมาเป็นคู่แข่งสำหรับเรือทุกขนาด และเป็นตัวเลือกของเครื่องยนต์ขนาด 100hp ที่เหมาะกับเรือของท่านที่สุด”

คุณสมบัติอื่นของ DF100B ยังรวมถึงเทคโนโลยีการเผาไหม้แบบ Lean Burn, เฟลาขับเคลื่อนศูนย์โซ่ Timing ที่ไม่ต้องการการบำรุงรักษา และระบบจำกัดการยกตัวของเครื่องยนต์ ทั้งหมดนี้รวมอยู่ในเครื่องยนต์ รุ่น DF100B พร้อมสัญลักษณ์รูปตัว “S” 3 มิติขนาดใหญ่ ตัวเครื่องมี 2 สีให้เลือก สีดำ Pearl Nebular Black และสีขาว Cool White

ทั้ง DF100B และ DF100A มีจำหน่ายเพื่อเป็นตัวเลือกให้กับเจ้าของเรือว่าเครื่องยนต์ใดเหมาะกับเรือของท่านที่สุด สำหรับ DF100B จะมีจำหน่ายในช่วงฤดูร้อนที่จะมาถึงนี้

 **SUZUKI**
MARINE



Authorized Premier Dealer for Suzuki Marine in Thailand

HULL CO., LTD.

(Sales/Services/Parts)

167/3 Moo 4, Na-Jomtien Sattahip,
Chonburi 20250 Thailand

Tel : +66-(0)38-23-8131 / 2

Fax : +66-(0)38-23-8133

Email : info@hull.co.th

www.hull.co.th

HULL
HULL CO., LTD.



ได้มีคำแนะนำ หรือไม่ได้รับการฝึกมาก่อน ถ้ามีความจำเป็น ก็ให้แจ้งขออนุญาตตามความเหมาะสมจากกัปตันเรือ หรือเจ้าของเรือของเรือนั้นเสียก่อน ซึ่งการประเมินความเสี่ยง และวิธีการที่จะทำงานอย่างปลอดภัยควรจะมีแสดงพร้อมไว้สำหรับผู้ปฏิบัติงานบนเรือ

ทำงานอย่างไร ให้ปลอดภัยเมื่อ อยู่บนเรือ

โดยปกติแล้วเมื่ออยู่บนเรือ คุณต้องไม่ไปตรวจดูสินค้าหรือเอาตัวออกไปจากเรือ แต่ถ้าคุณทำ ต้องแน่ใจไว้เสมอว่า กัปตันเรือ คนประจำเรือ และใครอื่นก็ตามที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่นั้นๆ รู้ว่าคุณตั้งใจจะทำอะไร แนวทางแนะนำนี้ต้องการ

ชี้ให้เห็นภาพของอันตรายต่างๆ ที่คุณอาจจะต้องพบเจอเมื่อกำลังทำงานอยู่บนเรือสินค้า และเรืออื่นๆ ใดก็ตาม

- คุณควรจะต้องใส่ใจในสิ่งที่เป็อันตรายทั้งหลายเหล่านี้ และหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อันตรายต่างๆ

- คุณไม่ควรเข้าไปในพื้นที่ใดๆ ของเรือซึ่งมิได้เปิดให้เข้าโดยทั่วไป โดยที่ไม่มีการอนุญาตเป็นทางการ ถ้าจำเป็นต้องเข้าไป จะต้องมีการควบคุม ดูแลตรวจตรา

- ถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงหรืออันตรายได้ คุณก็ต้องไม่ไปทำโดยไม





Personal Protection Equipment (อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล : PPE) หมายถึง อุปกรณ์ที่สวมใส่ปกคลุมส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากสภาพและสิ่งแวดล้อมในขณะปฏิบัติงานจะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมาใช้เพื่อช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในขณะปฏิบัติงานดังนี้

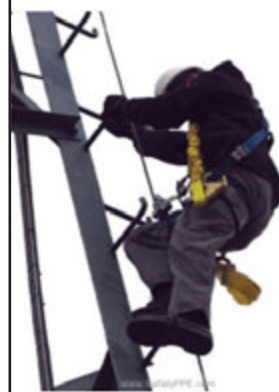
- ถ้าคุณต้องเข้าไปในพื้นที่อับอากาศ (เช่นห้อง fixedco2), ต้องเพิ่มอุปกรณ์พิเศษ รวมถึงอุปกรณ์ตรวจสอบแก๊สพิษ วิหุยสื่อสาร ชุดเครื่องหายใจด้วยตนเอง เป็นต้น
- ถ้าคุณต้องทำงานที่สูง ต้องแน่ใจว่ามีการสวมใส่อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยหรือจัดเตรียมไว้พร้อมแล้ว (รวมถึงเชือกชูชีพ harnesses ตาข่าย และอื่นๆ)

การขึ้นโปบนเรือ

ทางเข้าถึงตัวเรือปกติจะเป็นบันไดขึ้นไป ซึ่งจะต้องยึดแน่นไว้อย่างปลอดภัยด้วย เมื่อบันไดพาดข้ามผ่านน้ำจะต้องมีตาข่ายคลุมป้องกันการตกน้ำไว้ด้วยคุณต้องไม่พยายามขึ้นเรือ จนกว่าจะแน่ใจว่าปลอดภัยในการที่จะขึ้น บันไดทางขึ้นมักจะลื่นรองเท้ากันลื่นจะช่วยลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุได้ แต่คุณยังคงต้องระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าอยู่ในความมืด

การทำงานบนเรือ

อันตรายบนเรือนั้นมีความรุนแรงคุณไม่ควรเริ่มงานก่อนโดยเด็ดขาด ถ้ายังมีได้แจ้งต่อกัปตันเรือ หรือนายยามบนเรือที่รับผิดชอบอยู่



Hazard อันตราย	Countermeasure มาตรการที่ต้องปฏิบัติ
Working alone: There is a danger that, when working alone, you might become trapped or injured and be unable to call for assistance.	การทำงานคนเดียว : หลีกเลี่ยงการทำงานตามลำพังถ้าจำเป็นต้องทำ ก็จะต้องมีการทดสอบการติดต่อสื่อสารกับผู้ที่รับผิดชอบให้ดีก่อนเริ่มงาน
Slips and falls: The deck of the vessel might be wet or coated with oil or sh residues which add to the risk of slipping.	การลื่นและล้ม : ใส่รองเท้าอย่างสมบียงกันการลื่น ต้องระวังพื้น deck ที่อาจเปียกและมีคราบน้ำมันทำให้ลื่นล้มได้ง่าย
Machinery: A variety of machinery may be in use when the vessel is berthed, including: ventilation equipment; generators; winches; cargo-moving machinery, including fork-lift trucks, cranes, conveyors or elevators.	เครื่องจักร : อยู่ห่างจากส่วนของเครื่องจักรที่กำลังทำงานอยู่ สวมใส่เสื้อผ้าและหมวกที่กำบังมองเห็นได้ง่าย จำไว้ว่าผู้ที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรืออาจมีมุมมองจำกัดทำให้มองไม่เห็นเราก็คือ คอยสังเกตว่าคนประจำเรือมีคำสั่งคำแนะนำไว้อย่างไร อยู่ให้ห่างจากการทำงานของก้านเชือกผูกเรือด้วยบางทีเขาต้องการใช้งานเพื่อปรับให้เชือกตึง
Ship's equipment: You may be offered the chance to use safety equipment supplied by the vessel. However, you should not do so unless you have been trained how to use it and are satisfied that it is in working order.	อุปกรณ์ของเรือ : ปกติเราไม่ควรใช้ แต่ถ้าบางครั้งมีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ของทางเรือ ก็ควรจะเรียนรู้วิธีการใช้ให้ดีหรือมีการฝึกอย่างเหมาะสมก่อน
Conned spaces : As mentioned earlier, conned spaces on board ships, including: ballast tanks, storage lockers, cargo holds and tanks, and engine and machinery rooms can pose a wide range of hazards, including toxic fumes and substances.	พื้นที่จำกัด : เช่น ถังน้ำมันเรือ, สโตร์เก็บของต่างๆ, ราวาลินค้ำและถังน้ำมัน, ห้องเครื่องและห้องเครื่องจักรกล รวมทั้งห้อง xed CO2/gas/foam นั้น สามารถทำให้เกิดแก๊สพิษอันตรายในวงกว้างได้ เราต้องไม่เข้าไปโดยปราศจากอุปกรณ์ป้องกันและการฝึกอบรมอย่างเหมาะสม. ควรจะต้องประเมินความเสี่ยงเสียก่อน และขออนุญาตกัปตันหรือนายยามประจำเรือที่ท่าหน้าที่อยู่ ก่อนที่จะเข้าไปในพื้นที่จำกัดใดๆก็ตาม



จอดเรือให้ง่าย ด้วยเคล็ดลับ สิบประการ

การนำเรือเข้าเทียบท่า อาจจะเป็นเรื่องที่ต้องกังวลมากสำหรับนักเดินเรือไม่ว่าคุณกำลังนำเรือขนาดไหนอยู่ก็ตาม เมื่ออยู่ในภาวะที่คับขันจำต้องนำเรือเข้าท่าที่มีการใช้ท้องน้ำอย่างคับคั่งใช้เคล็ดลับสิบประการนี้ แล้วทุกอย่างก็เข้าที่เข้าท่า

1. ควบคุมความเร็วของเรือให้ช้าลงเพื่อให้เรือหยุดพอดีโดยไม่ต้องใช้กำลังเครื่องช่วยหยุดเรือ คนขับเรือหลายคนมักจะ อวดฤทธิ์เดช ความสามารถของเครื่องและตัวเอง จะเก่งแค่ไหนก็เคยมีการผิดพลาด เช่น เพิ่มกำลังเครื่องขณะเรือกำลังแกว่งตัว ทำให้ควบคุมเรือไปในทิศทางที่ตั้งใจไว้ไม่ได้ แรงเหวี่ยงพาเรือชน หรือเกยท่า การนำเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วสม่ำเสมอค่อยๆ เข้าท่าพอดีเป็นอาการของนักขับเรือมืออาชีพ



2. วางแผนเส้นทางเดินเรือเข้าเทียบท่าก่อนนำเรือเข้าท่าทุกครั้ง การวางแผนที่ดี จะช่วยให้คุณนำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างสมบูรณ์ไม่มีที่ตำหนิ

3. สื่อกับลูกเรือให้ชัดเจน ทุกขั้นตอนของแผนการนำเรือเข้าเทียบท่า ผู้โดยสารบางคนก็ช่วยให้คุณได้ เช่น ช่วยส่งเชือกหัวเรือ (bow line) เชือกท้ายเรือ (stern line) หรือเชือกไกล (spring line) ผู้โดยสารคนอื่น ๆ อาจช่วยให้คุณวางพุงกันกระแทกได้ด้วย ทั้งหมดสำคัญอยู่ที่การสื่อสาร การวางแผนงานล่วงหน้า และขั้นตอนของการทำงานด้วย

Ten Tips to Make Docking Easy and Safe



4. แจ้งให้ผู้โดยสารรู้เรื่องอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะเรือเทียบท่า เช่น ย้ายยื่นส่วนใดๆ ของร่างกายออกไปนอกตัวเรือโดยเฉพาะระหว่างแควมเรือกับท่าเรือ การเตรียมวางพุนกันกระแทกในตำแหน่งที่เรือจะกระแทกกับท่าเรือ ช่วยลดรอยขีดข่วนบนตัวเรือได้

5. เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดไม่ให้ผู้โดยสารก้าวกระโดดจากเรือขึ้นฝั่งก่อนเรือเข้าเทียบท่า และผูกยึดเชือกโยงเรียบร้อยแล้ว เพราะจะเกิดแรงผลักดันทำให้เรือเปลี่ยนแนวได้ แรงนี้จะผลักดันให้เรือห่างออกไปจากท่า อาจทำให้ตัวผู้กระโดดเองตกลงไปในน้ำได้ หากเป็นขณะเดียวกันกับที่ผู้บังคับเรือต้องเร่งเครื่องเพื่อเพิ่มแรงดันเรือเข้าท่าอาจจะถูกใบจักรฟันอีกด้วย

6. เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดอีกข้อหนึ่ง อย่าให้บุคคลใดช่วยดันไม่ให้เรือกระแทกท่าเรือ มีรายงานอุบัติเหตุมากมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ ถึงแม้จะมีน้ำใจช่วยผู้ควบคุมเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องไม่ยอมให้พวกเขาช่วย นอกจากจะมีอันตรายมากแล้ว ยังเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าที่ไม่ถูกต้องด้วย

7. ก่อนที่จะนำเรือเข้าสถานที่ที่จัดไว้เพื่อเป็นท่าจอดเก็บเรือ ให้ใช้วิทยุเรือแจ้งนายท่าถึงการเข้ามาของเรือของคุณทุกครั้ง เพื่อรับทราบแนวทางเดินเรือหรือข้อจำกัดของการเดินเรือ ณ ที่นั้น เรือยังใหญ่ เรือนี้ยังสำคัญ หากไม่ปฏิบัติคุณอาจต้องถอยเรือกลับในสถานะที่คุณไม่คุ้นเคย

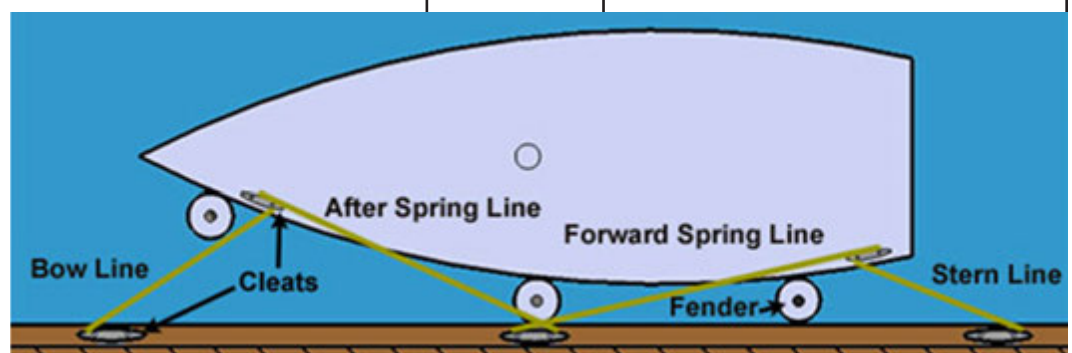


8. การนำเรือเข้าเทียบท่าสวนกระแสน้ำ ถ้าทำได้จะดีที่สุด เพราะทิศทางของกระแสน้ำ และแรงผลักดันเป็นตัวกำหนดความยากง่ายและความปลอดภัยด้วย กระแสน้ำยิ่งแรงการควบคุมบังคับเรือให้ไปตามทิศทางที่กำหนดยิ่งทำได้ยาก กระแสน้ำที่แรงมากอาจพัดพาเรือเล็กเข้าไปอยู่ใต้ท่าเรือได้ ดังนั้น อย่าลืมหาความสำคัญของการประเมินความแรงของกระแสน้ำก่อนนำเรือเข้าท่า



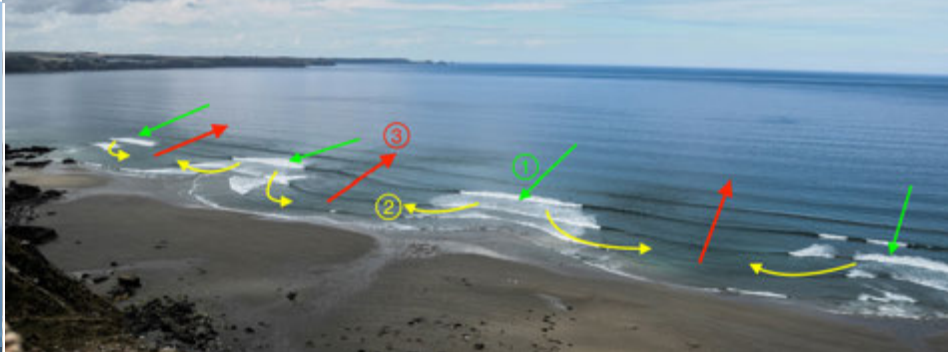
9. กระแสลมแรงมักจะเป็นอริกับนักเล่นเรือยนต์ ไม่เป็นพันธมิตรที่ดีกับนักเล่นใบขณะจอดพัก ประเมินความแรงและ ทิศทางลม แล้วตัดสินใจว่าจะไปในทิศทางเดียวกับลมหรือจะสวนลม การนำเรือเข้าท่า หากมีแรงลมมาทางท้ายเรืองานก็เบากว่าวิ่งสวนทางลม เว้นระยะปลอดภัยให้มากไว้ปล่อยให้สายลมค่อยๆ พัดเรือของคุณเข้าจอดอย่างนิ่มนวล

10. คุณเป็นคนเดียวที่ต้องรับผิดชอบกับคนบนเรือในเรื่องของความปลอดภัย ไม่ว่าขณะเรือแล่นหรือจอดพักระหว่างทาง การเตรียมทำให้เกิดความพร้อมเป็นหน้าที่ของคุณให้ลูกเรือแข็งแกร่งด้วยวิธีที่นิ่มนวลแต่หนักแน่น



Knowledge

ARTICLE : aBOAT
PHOTO : INTERNET



ชาวเรือส่วนใหญ่จะมีพื้นฐานความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระแสน้ำที่มีผลกระทบต่อการเดินทาง ซึ่งเรื่องกระแสน้ำอุ่น กระแสน้ำเย็นในมหาสมุทร เป็นอะไรที่น่าสนใจมากกว่าการเกิดผลกระทบในการเดินทาง ในเมื่อระบบการไหลของกระแสน้ำในทิศทางต่างๆของมหาสมุทรในเขตหนาวและเขตอบอุ่นนั้นเป็นระบบระเบียบ และซับซ้อน อันนำมาซึ่งการกำเนิดชีวิต ความเป็นความตาย พายุต่างๆและฤดูกาล ที่หากมาทำความรู้จักกับสิ่งเหล่านี้ ก็น่าจะช่วยให้ระมัดระวัง ทั้งการเดินทาง และการดูแลสุขภาพแวดล้อมกันมากกว่านี้

นั่นเพราะพื้นผิวนดาวดวงนี้ ปกคลุมด้วยน้ำเป็นส่วนใหญ่ คือ 70% ของพื้นผิวโลก เป็นตัวแปรสำคัญต่อความเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ร้อน-เย็น ฝน เป็นสิ่งที่ช่วยให้บริเวณที่หนาวเย็นไม่หนาวเย็นจนเกินไป เมื่อกระแสน้ำอุ่นได้ไหลผ่านมาอย่างช้าๆและลอยตัวสูงขึ้น ความอบอุ่นจึงกระจายไปทั่ว จากผิวน้ำลอยสู่ผืนดิน ทำให้ต้นไม้ได้มีชีวิต ผลิดอกออกผล เป็นอาหารของสิ่งมีชีวิตในแถบนั้นต่อไป

กระแสน้ำในมหาสมุทรไม่ได้ทำงานเพียงลำพัง ทุกสิ่งล้วนเชื่อมโยงกัน โดยการไหลจาก

บริเวณหนึ่งไปสู่อีกบริเวณหนึ่งอันห่างไกลอย่างช้านั้น ได้รับอิทธิพลจากลม โดยกระแสลมจะพัดจากบริเวณที่มีความกดอากาศสูงไปสู่บริเวณที่มีความกดอากาศต่ำ เป็นการไหลตามเข็มนาฬิกาทางซีกโลกเหนือ และไหลทวนเข็มนาฬิกาทางซีกโลกใต้ ซึ่งกระแสน้ำเย็นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณตะวันตกของทวีป ขณะที่กระแสน้ำอุ่นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณชายฝั่งทางตะวันออก

กระแสน้ำพื้นผิวมหาสมุทรเกิดขึ้นเนื่องจากแรงเสียดทานระหว่างอากาศกับผิวน้ำ อากาศเคลื่อนที่ด้วยการพาความร้อน (Convection cells) ซึ่งสะสมพลังงานมาจากแสงอาทิตย์ พลังงานจากอากาศถ่ายเทลงสู่ผิวน้ำอีกทีหนึ่ง โดยกระแสลมพัดพาให้กระแสน้ำเคลื่อนที่ไปในทางเดียวกันและเป็นไปตามนี้คือ ที่บริเวณเส้นศูนย์สูตรลมสินค้าจะพัดน้ำผิวหน้าให้ไหลไปยังทิศตะวันตก เมื่อปะทะกับแผ่นดิน จะทำให้น้ำบางส่วนเกิดการไหลย้อนบริเวณเส้นศูนย์สูตร (Equatorial counter current) และมวลน้ำส่วนใหญ่กลายเป็นกระแสน้ำอุ่นไหลไปยังบริเวณอื่น ส่วนที่บริเวณแนวละติจูด 30 องศา ลมตะวันตกจะพัดพาผิวน้ำให้ไหล

ไปยังทิศตะวันออก เมื่อปะทะกับแผ่นดิน จะทำให้น้ำบางส่วนจะเป็นกระแส น้ำเย็นไหลกลับไปสู่เส้นศูนย์สูตรดั้งเดิม

การปะทะกันของอากาศเย็นจากขั้วโลกที่มาชนกับอากาศอุ่นที่อยู่ใกล้กับกระแสน้ำอุ่น จะทำให้เกิดลมพายุตั้งแต่ขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ ขณะเดียวกันการปะทะกันดังกล่าวก็เกิดทำให้เกิดฤดูกาล เนื่องจากผิวน้ำจะเก็บความร้อนไว้ได้นานกว่าผืนดิน แต่จะค่อยๆ ปล่อยออกมาเพื่อให้ความเย็นลดต่ำลง ในช่วงฤดูหนาว และการดำเนินไปอย่างช้าๆของการคลาย ความร้อนจากผิวน้ำก็จะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดู และก่อนที่จะ

Ocean Currents

วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร



2,000 ปี และได้ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศระยะยาว อันทำให้เกิดยุคต่างๆ เช่นยุคน้ำแข็ง เมื่อโลกร้อน น้ำแข็งขั้วโลกเริ่มละลาย พวกเราจึงต้องกังวลสิ่งที่กำลังตามมาคือ น้ำแข็งละลายไหลลงสู่มหาสมุทรเป็นจำนวนมาก ย่อมทำให้ความเค็มลดลง และจะเกิดอะไรขึ้น เมื่อวิถีของกระแสน้ำอาจเปลี่ยนไป ที่แน่ๆจะต้องกระทบกับชีวิตในมหาสมุทรที่ขึ้นอยู่กับสิ่งเหล่านี้โดยตรง รวมถึงการเดินเรือที่ปัจจุบันการละลายของน้ำแข็งและการพัดพาน้ำแข็งโดยกระแสน้ำมาเกิดขวางการเดินเรือก็เป็นอีกปัญหาไหนจะการเกิดลมพายุที่ไม่อาจคาดเดา การเปลี่ยนแปลงเส้นทางลมพายุ และอื่นๆ

ทุกฝ่ายรู้ถึงปัญหาเหล่านี้และพยายามที่จะไม่พาโลกใบนี้ไปถึงวันที่ไม่อาจคาดเดา ชาวเรือเองก็ช่วยได้ด้วยการศึกษาที่มาของปัญหาให้มากขึ้นและต้องไม่ละเลยที่จะช่วยกัน “ลดโลกร้อน” อย่าปล่อยให้วันนั้นมาถึงวันที่ต้องถามกันและกันว่า “เรามาถึงจุดนี้ได้ยังไง”

มหาสมุทรจะมีอุณหภูมิต่ำสุดในแต่ละปี จะเกิดผลกระทบของความต่างระหว่างพื้นดินและมหาสมุทร นอกจากนี้ปัจจัยหนึ่งนอกเหนือจากอากาศเย็นและอบอุ่นแล้ว ยังเป็นเรื่องของความเค็มที่ต่างกันของน้ำทะเล คือเมื่อน้ำทะเลความหนาแน่นสูง อุณหภูมิต่ำจมตัวลงใต้มหาสมุทรแอตแลนติกเหนือ ไหลลงใต้ แล้วไปทางตะวันออก โดยเมื่อไหลสู่มหาสมุทรอินเดียก็จะมีอุณหภูมิสูงขึ้น จึงลอยตัวขึ้นเมื่อถึงมหาสมุทรแปซิฟิก ขณะที่น้ำทะเลความหนาแน่นต่ำ อุณหภูมิสูงทางมหาสมุทรแปซิฟิกไหลวกกลับไปทางเก่า จะเกิดการระเหยของน้ำจึงทำให้น้ำทะเลเค็มขึ้น อีกอุณหภูมิที่ขั้วโลกเหนือต่ำลง จึงจมตัวลงสู่มหาสมุทรอีกครั้ง วงจรนี้ใช้เวลา 500-



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