

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.9 ISSUE 103 AUGUST 2018



Special Report

หัวใจในการพัฒนาคน



Boat Report

YANMAR

ตัวเลือกที่ดีที่สุดของ
Statum Pusher Tug

Safety

การกู้ภัยทางทะเล



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





Your Safety Partner on board

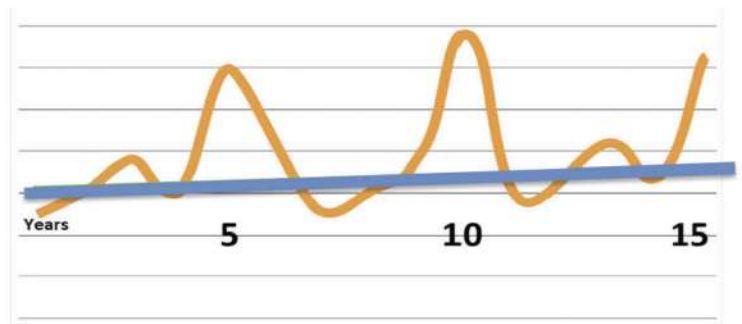
LIFERAFT RENTAL

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





โรงเรียนสยามการเดินเรือ SIAM MARITIME SCHOOL

หลักสูตรการใช้วิทยุสื่อสารย่าน Marine band

มาตรฐานของหลักสูตร : รับรองหลักสูตรโดยกระทรวงศึกษาธิการ

ระยะเวลาฝึกอบรม : 2 วัน

จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม : 20 คน

ค่าธรรมเนียม : 3,500 บาท

สถานที่ฝึกอบรม : โรงเรียนสยามการเดินเรือ / สถานที่อื่นเหมาะสม

อาหารกลางวันและ อาหารว่าง : มี

คุณสมบัติ : จบการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 เป็นอย่างต่ำ อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี

ประกาศนียบัตร : การใช้วิทยุสื่อสารย่าน Marine band

ภาพรวมของหลักสูตร : เป็นการให้ความรู้ในเรื่องกฎหมายการใช้วิทยุคมนาคมแบบสังเคราะห์ของ
หน่วยงานภาครัฐ กฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคมและ กฎระเบียบเกี่ยวกับพนักงาน
วิทยุสมัครเล่น ทฤษฎีการสื่อสาร หลักปฏิบัติการใช้เครื่องมือ ตลอดจนการให้ผู้เข้ารับ
การอบรมได้ฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับเทคนิคการใช้วิทยุคมนาคม

โครงสร้างหลักสูตร

1. กฎระเบียบวิทยุสื่อสาร และระเบียบว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติเกี่ยวกับการสื่อสาร
2. คลื่นวิทยุ และ เทคโนโลยีทางด้านการสื่อสารต่างๆ
3. อุปกรณ์วิทยุสื่อสาร
4. วิธีการติดต่อสื่อสารทางวิทยุย่าน Marine band
5. โครงข่ายสื่อสารทางวิทยุย่าน Marine band และการใช้ข่ายสื่อสารในการติดต่อประสานงานในภาวะปกติ และภาวะเกิดภัยพิบัติต่างๆ
6. ปัญหาการใช้วิทยุสื่อสาร อุปสรรคในการใช้เครื่องวิทยุสื่อสาร และเครือข่ายสื่อสาร
7. ประเมินผล

www.siammaritimeschool.ac.th

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

www.facebook.com/siammaritimeschool





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมุกดี พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, นาวาเอก พิงชัย เปรมประเสริฐ, คุณชลิษฐ์ สักกวัตติ์, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณฐาพล สมสกุล, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์

สวัสดีครับ ผู้อ่านที่รักทุกท่าน **aBOAT** ฉบับพิเศษนานาชาติที่รุนแรงยิ่งนี้ มีสาระความรู้มากมายเช่นเคย อาทิการป้องกันภัย และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล ซึ่งมีแง่คิดมุมมองที่ควรค่าแก่การจดจำ เพื่อนำไปใช้จริงเมื่อมีโอกาส ช่วยให้เกิดการตระหนักรู้และเข้าใจมากขึ้น ถึงภัยอันตรายจากภัยพิบัติทางน้ำ รวมทั้งความยากลำบากในการกอบกู้เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว

การไหลเวียนของกระแสน้ำเย็นและอุ่น ในทิศทางประจำของแต่ละซีกโลก นับว่าน่าศึกษาวิเคราะห์อย่างยิ่ง หากมีความรู้ไม่ลึกซึ้งพอก็คงไม่ถึงว่าจะส่งผลกระทบต่อความเป็นไปของโลกได้มากมายนัก โดยเฉพาะในเรื่องลมฟ้าอากาศ ฤดูกาลต่างๆ และภัยพิบัติทางธรรมชาติ เป็นต้น

การพัฒนาคนด้วยหลัก Coaching ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง ซึ่งกำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายมากขึ้นทุกขณะ ทำให้การฝึกสอนและอบรมคนเปลี่ยนรูปแบบไปมาก ช่วยเพิ่มทั้งประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างมีนัยยะสำคัญทีเดียว

ข่าวสารอื่นๆ ในเล่มนี้ก็มีสาระความรู้ ควรค่าแก่การจดจำ ลองแบ่งเวลาอ่านดูเถิด พบกันใหม่ฉบับหน้าครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท ครัวว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเมนต์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสาโลงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : aboatmagazine@gmail.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : [aboatmagazine](https://www.facebook.com/aboatmagazine) บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กายงษ์วรรณ ใจดี
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภา ใจดี ที่ปรึกษากองบรรณาธิการ ศราวุธ บรรเทาวงษ์ ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์
บรรณาธิการฝ่ายศิลป์ ยุทธจักร อนุศรี กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันขวิด ฝ่ายภาพ **aBOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ ชนม์ภรณ์ ฤทธิพงษ์,
NARAPICHAT PUDLA, WWW.THAIBOATCLUB.COM ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรสม ART **aBOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย ปริพนธ์ ปุณณาคม
เพลงพิมพ์ **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**



รายละเอียดข้อบังคับวิทยุโทรคมนาคม SOLAS

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

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

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 (H)/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-115LIS

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





กองทัพเรือ จัดพิธีวางกระดูกงูเรือลากจูง ขนาดกลาง (ลจก.) ลำที่สอง



นาวิวิจัย 2018 ก้าวต่อไปเพื่อเป็นหนึ่งในท้องทะเล

สำนักงานวิจัยและพัฒนาการทางทหารกองทัพเรือ ได้จัดงาน “นาวิวิจัย 2018 ก้าวต่อไปเพื่อเป็นหนึ่งในท้องทะเล” ณ หอประชุมกองทัพเรือ ถนนอรุณอมรินทร์ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมา

สำหรับในปีนี้ สำนักงานวิจัยและพัฒนาการทางทหารกองทัพเรือ ได้จัดงานภายใต้แนวคิด “ก้าวต่อไป เพื่อเป็นหนึ่งในท้องทะเล” ซึ่งเป็นการน้อมนำแนวพระราชดำริ “สืบสาน รักษา ต่อยอด” ของ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มาเป็นแนวทางในการดำเนินการสร้างสรรค์ผลงานวิจัย เพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามวิสัยทัศน์ของกองทัพเรือ คือ การเป็น

หน่วยงานความมั่นคงทางทะเลที่มีบทบาทนำในภูมิภาค อันจะช่วยในการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และช่วยเหลือประชาชน โดย ได้จัดให้มีพิธีมอบรางวัลยกย่องเกียรติคุณนักวิจัยกองทัพเรือ จำนวน 7 รางวัล

การจัดงานนาวิวิจัย 2018 ในครั้งนี้ นับว่าประสบผลสำเร็จอย่างยิ่ง โดยถือเป็นจุดเริ่มต้นของการต่อยอดผลการวิจัยสู่ภาคอุตสาหกรรม นำมาซึ่งผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน ตลอดจนเกิดการสร้างเครือข่ายความร่วมมืออย่างดีของทุกภาคส่วน อันจะเป็นเครื่องยืนยันถึงความยั่งยืนของการวิจัยพัฒนาที่พึ่งพาตนเอง เพื่อร่วมนำพาประเทศชาติสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน



เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 พลเรือเอก นริส ประทุมสุวรรณ ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกลาง ลำที่สอง ณ อุต่อเรือ บริษัท อิตัลไทย มารีน จำกัด ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

กองทัพเรือ ได้รับอนุมัติให้จัดหาเรือลากจูงขนาดกลาง (ลจก.) จำนวน 1 ลำ เพื่อทดแทนเรือเก่าและให้มีเรือลากจูงขนาดกลางในจำนวนที่เพียงพอ รวมทั้งให้สอดคล้องกับการสนับสนุนเรือต่าง ๆ ในทุกพื้นที่รับผิดชอบของกองทัพเรือ โดยกองทัพเรือได้วางจ้าง บริษัท อิตัลไทย มารีน จำกัด ซึ่งเป็นผู้ต่อเรือภายในประเทศเป็นผู้ดำเนินการ นับได้ว่าเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการต่อเรือภายในประเทศ อีกทั้งยังเป็นการประหยัดงบประมาณมากกว่าการจัดหาจากต่างประเทศ โดยใช้แบบเรือของเรือหลวงปันหยี เป็นพื้นฐานสำหรับการจัดหา โดยปรับปรุงหรือพัฒนาระบบ และส่วนประกอบเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการใช้งานด้านยุทธการที่เป็นปัจจุบัน เพื่อให้มีขีดความสามารถในการสนับสนุนเรือขนาดใหญ่ และเรือดำน้ำของกองทัพเรือ ในการเข้า/ออก จากท่า การจัดการควาบน้ำมันในทะเล การดับเพลิงและสนับสนุนภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับภารกิจได้อย่างเหมาะสม โดยมีขีดความสามารถในการเข้า/ตื้น เรือขนาดใหญ่ของกองทัพเรือ รวมทั้งเรือหลวงจักรีนฤเบศร และเรือดำน้ำของกองทัพเรือได้อย่างคล่องตัว และสามารถเคลื่อนที่ไปด้านข้างได้ นอกจากนี้ยังมีขีดความสามารถในการลากจูง โดยเรือมีกำลังดึง (Static Bollard Pull) ไม่น้อยกว่า 50 เมตริกตัน สามารถปฏิบัติงานในท่าเรือ และชายฝั่งได้ทั้งกลางวัน และกลางคืน โดยเรือมีความคงทนทะเลได้ถึงสภาวะทะเลระดับ 3 (Sea State 3)

ทั้งนี้ เรือลากจูงขนาดกลางลำที่สอง มีกำหนดต่อแล้วเสร็จ และประกอบพิธีปล่อยเรือลงน้ำในห้วงเดือน มีนาคม 2562 หลังจากนั้นจึงเป็นขั้นตอนการทดสอบระบบต่างๆ ในน้ำ และคาดว่าจะมีพิธีส่งมอบเรือให้แก่กองทัพเรือในห้วงเดือน มิถุนายน - กรกฎาคม 2562 โดยจะประจำการที่กองเรือยกพลขึ้นบกและยุทธบริการ กองเรือยุทธการ

โครงการจิตอาสาเพื่อพัฒนาลำน้ำกับชีวิตบนวิถีแห่งความพอเพียง เพื่อประโยชน์และความสุขของประชาชน

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานเปิดโครงการจิตอาสาเพื่อพัฒนาลำน้ำกับชีวิตบนวิถีแห่งความพอเพียง เพื่อประโยชน์และความสุขของประชาชน โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมเจ้าท่า ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกัน ทั้ง 21 หน่วยงานในโครงการฯ ดังกล่าว พร้อมด้วยนายสมพงษ์ จิรศิริเลิศ ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ, นายสุธี วงศ์โต ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ 1 และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ร่วมพิธีเปิด



และจัดแสดงนิทรรศการจัดแสดงผลงานด้านการพัฒนาลำน้ำ และนวัตกรรมกรมการแปรรูปผักตบชวา ณ ดิเกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล

สำหรับการจัดพิธีเปิดโครงการดังกล่าวมีผู้ว่าราชการจังหวัด, นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด, นายกเทศมนตรี, องค์การบริหารส่วนตำบล, กรรมการชุมชนต้นแบบ และองค์กรภาคเอกชน ร่วมเป็นเกียรติในพิธี ทั้งนี้ในการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันนั้น จัดทำขึ้นเพื่อให้การดำเนินของโครงการมีลักษณะการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีในฐานะหน่วยงานกลางในการประสานการปฏิบัติงาน และเพื่อให้ทุกหน่วยงานร่วมกันสนับสนุนโครงการจิตอาสาทั้งสถานที่ เครื่องมือ องค์ความรู้ รวมทั้งสนับสนุนเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานโครงการ นอกจากนี้ยังร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อบรรเทาทุกข์ให้แก่ประชาชนอีกด้วย

Leisure Liferaft



- ✔ Extra Safety Ocean Sailing
- ✔ Extended Service Periods of 3 years
- ✔ Valise and Canister Type
- ✔ Worldwide Service Station Network
- ✔ ISO 9650 Approval & Compliance



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

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, Tumbol 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
 @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
 f : marinesurvitec
 @mscmarinesurvitec





YANMAR

ตัวเลือกที่ดีที่สุดของ STATUM PUSHER TUG

เรือ Statum ถูกใช้งานตามปกติและทำงานกว่า 5,000 ชั่วโมงต่อปี เรือ Statum ใช้ตันเรือลำเลียง 2 ลำ ซึ่งใช้ขนส่งวัตถุดิบสำหรับผลิตอาหารสัตว์ 4,000 ถึง 6,000 ตัน ทั้งเรือลำเลียง และเรือที่ใช้ตันมีความยาวรวมกันถึง 176 เมตร ปัจจุบันเครื่องยนต์ถูกใช้งานมาแล้วเกือบ 2,000 ชั่วโมง Gjal van der Meer นายท้ายเรือ และเจ้าของเรือชาวฟรีแลนดพอใจเป็นอย่างยิ่งกับเครื่องยนต์ของเขา “มันเป็นเครื่องยนต์ที่ดีมาก ผมพอใจกับมันมาก ทุกอย่างทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและนั่นเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะพวกเราทำงานทั้งวันทั้งคืน และลูกค้าของเราต้องการความมั่นใจในการจัดส่งสินค้าของเรา นั่นหมายความว่าเราต้องการเครื่องยนต์ที่ทนทานและไว้วางใจได้มากที่สุด” แม้ว่าก่อนหน้านี้เราจะได้ใช้เครื่องยนต์ยี่ห้ออื่นและรุ่นอื่น แต่ในขณะนี้ Van der Meer และหุ้นส่วนทางธุรกิจของเขาทำงานร่วมกันกับ Yanmar เท่านั้น

“Yanmar เป็นเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลายนักในวงการขนส่งทางบก แต่ Yanmar มีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักอย่างมากในวงการอุตสาหกรรมทางน้ำ และเรือสำราญมาเป็นเวลาช้านาน Yanmar เป็นเครื่องยนต์ความเร็วปานกลางที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานทางน้ำ ถึง 4,500 HP เครื่องยนต์ของเราถูกผลิตขึ้นตามมาตรฐานคุณภาพเดียวกัน แต่เครื่องยนต์ของ Yanmar ถูกออกแบบมาโดยเฉพาะสำหรับการใช้งานทางน้ำ ไม่ใช่เครื่องยนต์ของรถบรรทุกหรือรถแทรกเตอร์ที่นำมาดัดแปลง เราจึงหมดข้อสงสัยในเรื่องของความวางใจได้ บริษัทญี่ปุ่นมีชื่อเสียงทางด้านผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงอยู่แล้ว และในงานแสดงสินค้างานหนึ่ง เราก็ได้พูดคุยกันเรื่องนี้กับ Hero Bouwman จาก Yanmar และเขาก็ได้จัดส่งใบเสนอราคาให้เรา สิ่งหนึ่งย่อมนำไปสู่อีกสิ่งหนึ่งเสมอ”

บริการ

แน่นอนว่าคุณภาพของการให้บริการเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการคัดเลือกเครื่องยนต์ “เมื่อพูดถึงบริการ ผมพูดได้อย่างเดียวว่าพวกเขาทำงานกันอย่างหนัก” Van der Meer กล่าว “ฝ่ายบริการเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมงต่อวัน 7 วันต่อสัปดาห์ และพวกเขาจะต้องแน่ใจว่าในกรณีที่มีบางอย่างชำรุดเสียหาย อะไหล่จะต้องมีพร้อมสำหรับการให้บริการใน Almere การรับประกันเครื่องยนต์จะมีกำหนด 1 ปี ถ้าหากระยะเวลาประกันนานกว่านี้ ก็จะมีดี แต่โดยทั่วไปแล้ว เครื่องยนต์ของเราไม่เคยชำรุดเลย เราจะต้องใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้เป็นเวลา 50,000 ชั่วโมงในเวลา 10 ปี และอีก 25,000 ถึง 30,000 ชั่วโมง และเมื่อเครื่องยนต์ถูกใช้งานมาแล้ว 15 ปี ก็ถึงเวลาที่จะต้องเปลี่ยนเครื่องใหม่” ในความเห็นของ Van der Meer กำลังของเครื่องยนต์ใหม่นี้มีมากเกินไป “กำลังของเครื่องใหม่ดีกว่าเครื่องยนต์ V12 ของอเมริกา 2 เครื่องที่เราถอดเปลี่ยนไปเล็กน้อย ข้อดีอย่างหนึ่งของเครื่องยนต์ Yanmar ก็คือการควบคุมการฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยกลไกเชิงกลจึงเป็นเครื่องยนต์ที่ไม่ซับซ้อนซึ่งคุณสามารถซ่อมเองได้ เมื่อต้องมีการเปลี่ยนอะไหล่ และจำนวนของลูกสูบก็ลดลงครึ่งหนึ่งแล้วในปัจจุบัน”

อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง

เครื่องยนต์ที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐาน CCR-2 จะมีการติดตั้งมาตรวัดน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งในสายน้ำมันส่งเข้าเครื่อง และสายน้ำมันกลับออกจากเครื่องเพื่อช่วยให้สามารถติดตามและบันทึกอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงจากสะพานเดินเรือได้อย่างถูกต้อง และแม่นยำ “เราพยายามที่จะใช้งานเครื่องยนต์บนพื้นฐานของการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงให้มากที่สุด โดยการปรับความเร็วให้เหมาะสมกับอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และเวลาถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้ เครื่องยนต์ใหม่มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันที่ต่ำกว่าเครื่องยนต์เก่าถึงแม้ว่าอาจจะไม่เสมอไป เพราะการสิ้นเปลืองน้ำมันขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆ อย่าง บางครั้งเราต้องเดินเรือต้านกับกระแสน้ำหรือทวนน้ำ แต่ในทางกลับกัน หลายครั้งที่ลม และกระแสน้ำเป็นประโยชน์กับเรา อย่างไรก็ตาม เครื่องยนต์ใหม่เป็นเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูง ในช่วงเวลาที่หารือกันเรื่องการเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่นั้น ได้มีการนำเสนอ





แนวคิดระบบ Hybrid หรือ ระบบดีเซล-ไฟฟ้า เพื่อมาทดแทนเครื่องยนต์เดิม แต่ปรากฏว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่ามากจนไม่สามารถพิจารณาได้” Van der Meer กล่าว ภายในห้องเครื่องน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าสู่เครื่องยนต์โดยผ่านตัวกรองระบบเหวี่ยงของ Alfa Laval “ทั้งนี้ เพื่อเป็นการกำจัดสิ่งแปลกปลอมขนาดเล็กถึงเล็กที่สุดออกจากน้ำมันเชื้อเพลิงเราเพียงแค่ว่าจะต้องเปลี่ยนไส้กรองทุกๆ สองปี แต่เราไม่เคยมีปัญหาหัวฉีดอุดตันเลย”

การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่

การเปลี่ยนเครื่องยนต์ใช้เวลาทั้งสิ้น 5 สัปดาห์ เครื่องยนต์เดิมยังสามารถใช้งานได้อยู่และได้ถูกขายต่อไปยังผู้ซื้อในทวีปอาฟริกา Van der Meer อธิบาย “การติดตั้งเป็นไปอย่างราบรื่น มีเพลลาเหนือเครื่องยนต์บริเวณที่เรายกเครื่องยนต์เดิมออก และยกเครื่องยนต์ใหม่ลงไปหน้าแปลนถูกเปลี่ยนใหม่ ซึ่งเป็นของบริษัทในเครือของ Yanmar ชื่อว่า ‘Kanzaki’ และมีอัตราทด 6.57 ส่งผลให้เพลลาขับหมุนอยู่ที่ประมาณ 280 รอบ/นาที ซึ่งเป็นรอบที่พอดีสำหรับเรือที่ใช้ต้นเรือลำเลียง” ใบจักรถูกเปลี่ยนใหม่เช่นกัน ส่งผลให้ประสิทธิภาพสูงขึ้น

เครื่องยนต์หัวฉีด รุ่น 6AYM-WET มีแบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์รางร่วม (Common Rail) ให้เลือกนั่นคือ 6AYEM-GT & ET สำหรับเครื่องยนต์รุ่น V12 AYM-WET เหมาะสำหรับการใช้งานหนัก ให้กำลัง 1140 kW /1550 HP ที่1840 รอบ/นาที



YANMAR

12AYM-WGT / WET / WST
1340 kW (1822 mhp) 1940 rpm -
882 kW (1199 mhp) 1850 rpm



6AYM-WGT / WET / WST
670kW(911 mhp)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



ARTICLE : HULL
PHOTO : HULL

YANMAR SUPPLYING FERRY ENGINES

The first two ship sets of the new Yanmar 6AYEM-GT common rail diesel engines have been installed by Aluminium Marine into a pair of passenger ferry destined for service in Mexico.

The new model Yanmar engine develops 749 kW and delivers high torque throughout the rev range.

Brisbane, Australia-based Aluminium Marine is building the pair of identical ferries commissioned by IBS Broking. These vessels will operate a service in Mexico transporting passengers between the island of Cozumel and the mainland port near Cancun. The trip is relatively short, but the passenger payload is high, with each ferry capable of carrying 300 people. Around 8 million passengers a year travel through Cancun aboard ferries.





The vessels are 30 m long with a beam of 9 m and draft of 1.5 m. The Mexico ferry displaces 70 tons lightships but this ramps up to 100 tons when fully loaded with passengers plus 4000 L of fuel and water, the company said.

The engines selected for both catamarans were the new release Yanmar 6AYEM-GT common rail. These are the most powerful engines that have been installed in a hull built by Aluminium Marine, the company said.

“We chose the Yanmar 6AYEM-GT engines based on their power output,” said Aluminium Marine CEO Steve Cordingley. “At over 1000 mhp per engine, these higher rated engines give us a nice boost in power for the relatively short ferry runs. The expectation is that the ferry will cruise comfortably at 24 knots with the engines ticking over at 1850 rpm. Fuel consumption at this speed is 100 L per engine, per hour.”

The Yanmar 6AYEM-GT features electronic control technology to deliver outstanding economy, power and reliability. This is a six in-line cylinder configuration, ideal for catamaran applications where space in the engine room can be tight. Displacement is 20.38 L with maximum engine speed rated at 2000 rpm.

“We’re really happy with the complete package,” said Jack Louwerse, project manager. “The new Yanmar 6AYEM-GT engines are perfect for our application. They are a slim fit in the engine room and leave plenty of space all the way around the engine for service and maintenance.”

“The electronic management systems with the Yanmar 6AYEM-GT engines is a good match for the advanced systems at the helm. The Mexico ferries have joystick controls at both the helm and wing stations.”

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



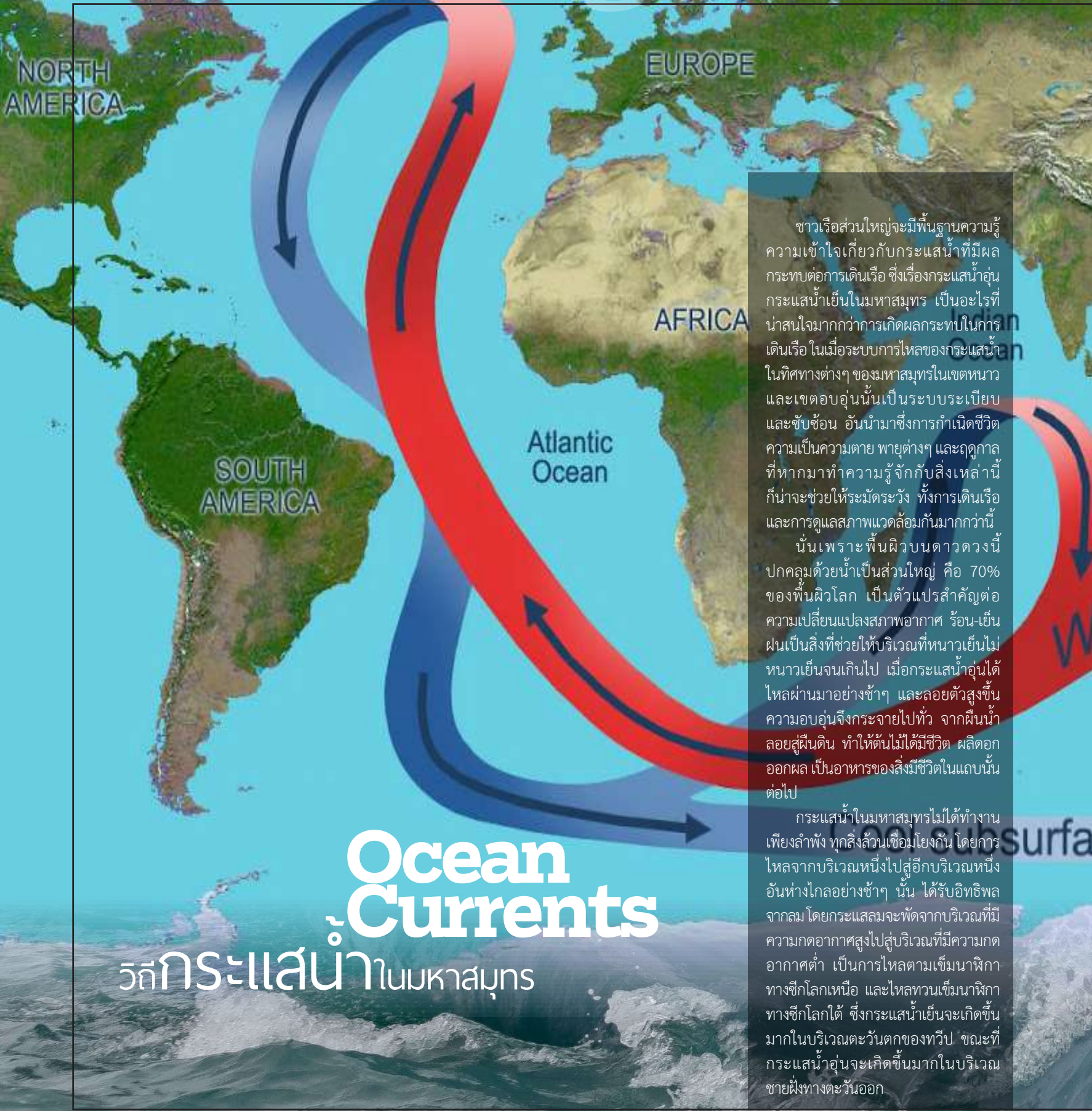
6CXBM-GT
374kW(509mhp)2700rpm -
265kW(360mhp)2400rpm



**4CHE3/6CHE3/6CH-
HTE3/WDTE/WUTE**
206kW(280mhp)2600rpm -
57.4kW(78mhp)2550rpm



ARTICLE : ไพโรจน์ ไพโรจน์ เกษมสาร
PHOTO : INTERNET



ชาวเรือส่วนใหญ่จะมีพื้นฐานความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระแสน้ำที่มีผลกระทบต่อการเดินทาง ซึ่งเรื่องกระแสน้ำอุ่น กระแสน้ำเย็นในมหาสมุทร เป็นอะไรที่น่าสนใจมากกว่าการเกิดผลกระทบในการเดินทาง ในเมื่อระบบการไหลของกระแสน้ำในทิศทางต่างๆ ของมหาสมุทรในเขตหนาว และเขตอบอุ่นนั้นเป็นระบบระเบียบ และซับซ้อน อันนำมาซึ่งการกำเนิดชีวิต ความเป็นความตาย พายุต่างๆ และฤดูกาลที่หากมาทำความรู้จักกับสิ่งเหล่านี้ก็น่าจะช่วยให้ระมัดระวัง ทั้งการเดินทาง และการดูแลสุขภาพแวดล้อมกันมากกว่านี้นั้นเพราะพื้นผิวดาวดวงนี้ปกคลุมด้วยน้ำเป็นส่วนใหญ่ คือ 70% ของพื้นผิวโลก เป็นตัวแปรสำคัญต่อความเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ร้อน-เย็น ฝนเป็นสิ่งที่ช่วยให้บริเวณที่หนาวเย็นไม่หนาวเย็นจนเกินไป เมื่อกระแสน้ำอุ่นได้ไหลผ่านมาอย่างช้าๆ และลอยตัวสูงขึ้น ความอบอุ่นจึงกระจายไปทั่ว จากผิวน้ำลอยสู่ผิวดิน ทำให้ต้นไม้ได้มีชีวิต ผลิดอกออกผล เป็นอาหารของสิ่งมีชีวิตในแถบนั้นต่อไป

กระแสน้ำในมหาสมุทรไม่ได้ทำงานเพียงลำพัง ทุกสิ่งล้วนเชื่อมโยงกัน โดยการไหลจากบริเวณหนึ่งไปสู่อีกบริเวณหนึ่ง อันห่างไกลอย่างช้าๆ นั้น ได้รับอิทธิพลจากลม โดยกระแสลมจะพัดจากบริเวณที่มีความกดอากาศสูงไปสู่บริเวณที่มีความกดอากาศต่ำ เป็นการไหลตามเข็มนาฬิกาทางซีกโลกเหนือ และไหลทวนเข็มนาฬิกาทางซีกโลกใต้ ซึ่งกระแสน้ำเย็นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณตะวันตกของทวีป ขณะที่กระแสน้ำอุ่นจะเกิดขึ้นมากในบริเวณชายฝั่งทางตะวันออก

Ocean Currents

วิถีกระแสน้ำในมหาสมุทร

ASIA

NORTH AMERICA

Pacific Ocean



กระแสน้ำพื้นผิวมหาสมุทรเกิดขึ้นเนื่องจากแรงเสียดทานระหว่างอากาศกับผิวน้ำ อากาศเคลื่อนที่ด้วยการพาความร้อน (Convection cells) ซึ่งสะสมพลังงานมาจากแสงอาทิตย์ พลังงานจากอากาศถ่ายเทลงสู่ผิวน้ำอีกทีหนึ่ง โดยกระแสที่พัดพาให้กระแสน้ำเคลื่อนที่ไปในทางเดียวกัน และเป็นไปตามนี้คือ ที่บริเวณเส้นศูนย์สูตร ลมสินค้าจะพัดน้ำผิวน้ำให้ไหลไปยังทิศตะวันตก เมื่อปะทะกับแผ่นดินจะทำให้มวลน้ำบางส่วนเกิดการไหลย้อนบริเวณเส้นศูนย์สูตร (Equatorial counter current) และมวลน้ำส่วนใหญ่กลายเป็นกระแสน้ำอุ่นไหลไปยังบริเวณอื่น ส่วนที่บริเวณแนวละติจูด 30 องศา ตะวันตกจะพัดพาผิวน้ำให้ไหลไปยังทิศตะวันออก เมื่อปะทะกับแผ่นดิน จะทำให้มวลน้ำบางส่วนกลายเป็นกระแสน้ำเย็นไหลกลับไปทีเส้นศูนย์สูตรดั้งเดิม

การปะทะกันของอากาศเย็นจากขั้วโลกที่มาจากกับอากาศอุ่นที่อยู่ใกล้กับกระแสน้ำอุ่น จะทำให้เกิดลมพายุตั้งแต่ขนาดเล็กลงถึงขนาดใหญ่ ขณะเดียวกันการปะทะกันดังกล่าวก็ทำให้เกิดฤดูกาล เนื่องจากผิวน้ำจะเก็บความร้อนไว้ได้นานกว่าผิวดิน แต่จะค่อยๆ ปล่อยออกมาเพื่อให้ความเย็นลดต่ำลง ในช่วงฤดูหนาว และการดำเนินไปอย่างซ้ำๆ ของการคลายความร้อนจากผิวน้ำก็จะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล และก่อนที่มหาสมุทรจะมีอุณหภูมิต่ำสุดในแต่ละปี จะเกิดผลกระทบของความต่างระหว่างผิวดินและมหาสมุทร นอกจากนี้ปัจจัยหนึ่งนอกเหนือจากอากาศเย็นและอบอุ่นแล้ว ยังเป็นเรื่องของความหนาแน่นที่ต่างกันของน้ำทะเล คือเมื่อน้ำทะเลความหนาแน่นสูง อุณหภูมิต่ำจมตัวลงใต้มหาสมุทรแอตแลนติกเหนือ ไหลลงใต้ เลี้ยวไปทางตะวันออก โดยเมื่อไหลสู่มหาสมุทรอินเดียก็จะมีอุณหภูมิสูงขึ้น จึงลอยตัวขึ้นเมื่อถึงมหาสมุทรแปซิฟิก ขณะที่น้ำทะเลความหนาแน่นต่ำ อุณหภูมิสูงทางมหาสมุทรแปซิฟิกไหลวกกลับไปทางเก่า จะเกิดการระเหยของน้ำจึงทำให้น้ำทะเลเค็มขึ้น อีกอุณหภูมิที่ขั้วโลกเหนือต่ำลง จึงจมตัวลงสู่มหาสมุทรอีกครั้ง วงจรนี้ใช้เวลา 500-2,000 ปี และได้ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศระยะยาว อันทำให้เกิดยุคต่างๆ เช่นยุคน้ำแข็ง

เมื่อโลกร้อน น้ำแข็งขั้วโลกเริ่มละลาย พวกเราจึงต้องกังวลสิ่งที่กำลังตามมาคือ น้ำแข็งละลายไหลลงสู่มหาสมุทรเป็นจำนวนมากย่อมทำให้ความเค็มลดลง และจะเกิดอะไรขึ้นเมื่อวิถีของกระแสน้ำอาจเปลี่ยนไป ที่แน่ๆ จะต้องกระทบกับชีวิตในมหาสมุทร

ที่ขึ้นอยู่กับสิ่งเหล่านี้โดยตรง รวมถึงการเดินเรือที่ปัจจุบันการละลายของน้ำแข็งและการพัดพาน้ำแข็งโดยกระแสน้ำมากัดขวางการเดินเรือก็เป็นอีกปัญหาหนึ่ง ไทหนจะการเกิดลมพายุที่ไม่อาจคาดเดา การเปลี่ยนแปลงเส้นทางลมพายุ และอื่นๆ

ทุกฝ่ายรู้ถึงปัญหาเหล่านี้และพยายามที่จะไม่พาโลกใบนี้ไปถึงวันที่ไม่อาจคาดเดา ชาวเรือเองก็ช่วยได้ด้วยการศึกษาที่มาของปัญหาให้มากขึ้นและต้องไม่ละเลยที่จะช่วยกัน “ลดโลกร้อน” อย่าปล่อยให้วันนั้นมาถึง วันที่ต้องถามกันและกันว่า “เรามาดูถึงจุดนี้ได้ยังไง”





การกู้ภัยทางทะเล

Sea Rescue



จากกรณีเรือล่มที่กลางทะเลอันดามัน จ.ภูเก็ต เมื่อเย็นวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมา จำนวน 3 เหตุการณ์ ได้แก่ เรือท่องเที่ยวฟินิกซ์ มีผู้ประสบเหตุจำนวน 105 คน เรือท่องเที่ยวเซเรนาต้า และเจ็ตสกีของนักท่องเที่ยว มีผู้ประสบเหตุ 2 คน เจ้าหน้าที่ที่มีการระดมกำลังค้นหาจนสามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากเรือเซเรนาต้า และเจ็ตสกีได้ทุกคน ขณะที่ผู้ประสบภัยที่โดยสารเรือฟินิกซ์ บางส่วนเจ้าหน้าที่สามารถช่วยเหลือได้ และมีรายงานผู้เสียชีวิตเหตุจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุเกิดจากการออกเรือในขณะที่คลื่นลมแรงมาก คลื่นสูงประมาณ 5 เมตร แม้จะมีการประกาศห้ามเรือออกจากฝั่งจากกรมอุตุนิยมวิทยเต็อนแล้วก็ตาม นอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากตัวเรือลามาไปถึงเรื่องนอมนีจิ้นกับปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ

การขับเคลื่อนมาตรการป้องกันเหตุ เช่น ตรวจสอบคนขับเรือมีใบอนุญาตหรือไม่ เรือมีทะเบียนหรือไม่ จำนวนนักท่องเที่ยวก็คน จะออกเรือไปจุดใดบ้าง การลดจำนวนท่าเรือเล็กๆ ลงเพื่อให้ตรวจสอบได้ทั่วถึงเป็นต้น อย่างไรก็ตามสำหรับมาตรการแก้ไขปัญหาในระยะยาว กรมเจ้าท่าจะจัดคนรับผิดชอบในการดูแลการปล่อยเรือ ซึ่งต้องมีการรายงานผลทุกๆ 1 สัปดาห์หากพบว่าเรือลำใดชำรุด หรือไม่ได้มาตรฐาน ต้องระงับการปล่อยเรือแต่หากปล่อยเรือไปแล้วพบว่าไปประสบอุบัติเหตุจากสภาพเรือที่เป็นปัญหาก็จะพิจารณาดำเนินคดีผู้รับผิดชอบต่อไป

วิธีการกู้ภัยเรือล่มในทะเล

สาเหตุที่จะทำให้เรืออัปปางได้ คือ 1.ไฟไหม้ 2.เรือชน 3.พายุและคลื่นทะเล 4.อื่นๆ การกู้ภัยจำเป็นต้องใช้งบประมาณหรือเวลานาน และงบประมาณจำนวนมหาศาล เนื่องจากว่าเรือมีขนาดใหญ่ และกระแสน้ำกลางทะเลลึกนั้น



มีแรงดันสูง สิ่งที่เรือบรรทุกนั้นก็มามากมาย พวกน้ำมันต่างๆ สามารถที่จะส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบนั้นได้ อาจเกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในบริเวณนั้นๆ อาจส่งผลเสียต่อระบบนิเวศในระยะยาวได้ด้วย นอกจากนี้หากไม่ดำเนินการกอบกู้ตามเวลาที่ทางหน่วยงานของประเทศนั้นๆ กำหนด เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานประเทศเจ้าของน้ำมันหรือกรรมเจ้าท่าจะเข้าไปดำเนินการกักเอง หลังจากนั้นจะนำเอาทรัพย์สินไปขายทอดตลาด เพื่อใช้เป็นค่าดำเนินการวิธีการกอบกู้ก็คือทำเรื่อนั้นกลายเป็นชิ้นเล็กๆ โดยการผ่าเรือออกเป็นชิ้นหรือบางครั้งก็จะใช้วิธีการระเบิดเรือจากนั้นก็เก็บชิ้นส่วนเหล่านั้นออกมาจากบริเวณที่ลมนอกจาก 2 วิธีนี้ ก็มีวิธีการกู้เรือ โดยการยึดเรือเข้ากับสายเคเบิลแล้วดึงเรือให้ตั้งตรงด้วยระบบไฮดรอลิกจากนั้นก็ใช้เรือลำอื่นลากออกไปยังชายฝั่ง ซึ่งจะต้องมีความเชี่ยวชาญอย่างมาก

วิธีการกู้ชีพ ช่วยชีวิตทางน้ำ

ห่วงโซ่การรอดชีวิตจากการจมน้ำได้แก่

1. เรียนรู้หลักในการว่ายน้ำ และทักษะการเอาชีวิตรอดจากน้ำที่ถูกต้อง
2. รู้จักอาการคับขัน และวิธีการร้องขอความช่วยเหลือ เช่น การโบกมือขึ้นลงเหนือศีรษะให้รู้ว่ากำลังประสบภัยหรือการตะโกน
3. รู้จักวิธีการลอยตัวอยู่ในน้ำ เช่น การใช้ท่าแม่ชี่ลอยน้ำ คือลอยตัวแบบนอนหงายขาแขนเหยียดตรงเหมือนนอนอยู่บนที่นอน เหยยหน้ายกคางเพื่อใช้ปากหายใจ โดยทำนี้เป็นหนึ่งในท่าสำคัญที่จะทำให้รอดชีวิตจากการจมน้ำ และที่สำคัญคือต้องมีสติ ไม่ตกใจ
4. รู้จักการช่วยเหลือโดยไม่จำเป็นต้องลงน้ำด้วยการยื่น หรือโยนอุปกรณ์ให้ผู้ประสบภัยจับหรือเกาะ
5. โทรศัพท์แจ้งสายด่วน 1669 และหากผู้ป่วยไม่หายใจก็ต้องรีบช่วยเหลือด้วยการฟื้นคืนชีพขั้นพื้นฐาน

ถ้าเราอยู่ในสภาวะการเรือล่ม เราจะทำอย่างไรได้บ้าง

1. ตั้งสติไว้ สำคัญที่สุด ของมีค่าทุกอย่าง ลืมไปก่อน คิดอย่างเดียวว่าเอาตัวเองหรือคนรัก ใ้รอด
2. พยายามหาทางวิ่งออกที่โล่ง หรือที่ๆ ไม่มีหลังคา รอบๆ เรือ (ถ้าอยู่ในห้องหรือบริเวณทางเดินที่ทึบ อย่าเพิ่งใส่เสื้อชูชีพให้ลื้อออกมาเพราะไม่มันถ้าน้ำทะเลลึกเข้ามาเสื้อชูชีพจะดันเรากลับเข้าไปในห้องแทน)
3. วิ่งออกมายังที่โล่ง และรีบสวมเสื้อชูชีพ และกระโดดออกจากเรือ แล้วว่ายน้ำห่างจากเรือที่สุด

4. ศึกษาให้ดีกว่าอะไรเป็นอะไร ขั้นตอนเป็นอย่างไร ตั้งแต่คุณเหยียบขึ้นเรือจุดรวมพลอยู่ตรงไหน จุดปล่อยเรือหรือแพอยู่ตรงไหน และปฏิบัติตามคำแนะนำของทีมงานบนเรือ

วิธีเอาตัวรอดเมื่อตกเรือ หรือ เรือล่ม

1. ถ้ามีอุบัติเหตุผู้โดยสารตกน้ำได้ ผู้ที่เห็นเหตุการณ์ควรรีบตะโกนให้นายท้ายเรือทราบทันที บอกให้ชัดเจนว่าคนตกน้ำในจุดใดของตัวเรือ เพื่อที่นายท้ายเรือจะได้หันเหเรือหลบไม่ให้ใบจักรเรือทำอันตรายต่อคนตกน้ำ
 2. โยนเครื่องช่วยชีวิต เช่น พวงชูชีพ หรือเสื้อชูชีพไปให้คนตกน้ำ
 3. สวมใส่เสื้อชูชีพ ทุกครั้งเมื่อคุณต้องโดยสารเรือไปไกล หรือกลางทะเลกลางแม่น้ำ คุณควรหาเสื้อชูชีพมาใส่ให้เรียบร้อย ไม่ใช่เพียงแต่สวมธรรมดา แต่ต้องล็อกที่ล็อกทุกอันบนเสื้อด้วย รวมถึงสายด้านล่างที่จะมารั้งบริเวณเป้าสำคัญมาก เพราะมันจะช่วยพยุงตัวคุณระหว่างอยู่ในน้ำไม่ให้ไหลออก จุดนี้แหละที่จะทำให้คุณรอดตาย เสื้อชูชีพที่ดีควรมีนกหวีดสำหรับถูกเ็นอยู่ที่เสื้อด้วย
- คำเตือน : เสื้อชูชีพแบบดึงให้พอง เพื่อลอยเหนือน้ำนั้น หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันหรือน้ำทะเลลึกเข้าเรืออย่างรวดเร็ว อย่าเพิ่งดึงให้เสื้อชูชีพพองจนกว่าจะออกไปนอกเรือ ไม่งั้นจะลอยขึ้นด้านบนจนติดอยู่ในเรือได้

- เสื้อชูชีพ ต้องมีคุณลักษณะที่สำคัญ ดังนี้
- ▶ แรงลอยตัว ต้องไม่น้อยกว่า 100 นิวตัน
 - ▶ สามารถพลิกตัวผู้สวมเสื้อชูชีพที่หมดสติให้หงายหน้าขึ้นได้
 - ▶ มีความแข็งแรงสามารถทนแรงดึงได้ตามที่กำหนด
 - ▶ มีสีส้มตามมาตรฐานสากล
 - ▶ ติดแถบสะท้อนแสงตามมาตรฐานสากล
 - ▶ ติดนกหวีดตามมาตรฐานสากล
 - ▶ ทนเพลิงไหม้
 - ▶ ไม่เสียสภาพเมื่อสัมผัสกับน้ำมัน

ประเภทของเสื้อชูชีพ จำแนกได้เป็นเสื้อชูชีพประเภทโฟมและเสื้อชูชีพพองลม โดยเสื้อชูชีพแบบพองลมจะทำให้ผู้สวมใส่เกิดความคล่องตัว และสบายตัวกว่าแบบโฟมมาก แต่จะต้องทำการส่งศูนย์ตรวจสอบทุกๆ ปีว่าเสื้อเรายังอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดีหรือไม่ (เสื้อชูชีพพองลมจะรับประกันอะไหล่ 1 ปี และอะไหล่ทุกตัวจะต้องมีวันผลิตหรือวันหมดอายุบอก)



Coaching

คนเราเกิดมาทำไม หรือมีชีวิตอยู่ไปเพื่ออะไร นับเป็นคำถามที่ตอบยากมากและมีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับทุกคน หากเราตอบคำถามนี้ได้ไม่ตรงประเด็น หรือไม่สมเหตุสมผลเท่าที่ควร การดำเนินชีวิตก็จะเป็นไปอย่างเลื่อนลอยไร้จุดหมายที่ดี คงหวังความเจริญได้ยากทั้งในทางโลกและทางธรรม

ท่านอาจารย์ชาญชัย อธิปปัญโญ วิปัสสนาจารย์ผู้แตกฉานในหลักพุทธธรรม ได้เมตตาเฉลยคำตอบในเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน พอสรุปได้ว่า คนเราควรมีชีวิตอยู่เพื่อพัฒนาตนเองให้มีความเจริญในด้านต่างๆ ใฝ่รู้ใฝ่เรียน ศึกษาค้นคว้า

และลงมือปฏิบัติ เพื่อให้มีความรู้จริง สามารถนำไปแก้ปัญหามากมายได้อย่างได้ผล ไม่ว่าจะเป็นเรื่องทางโลก เช่น การประกอบอาชีพ การทำงานในหน้าที่รับผิดชอบ หรือในทางธรรมอันได้แก่ การพัฒนาชีวิตจิตใจให้มีความสะอาด สว่าง สงบ หมดจดจากกิเลส ตัณหา ที่ทำให้จิตเศร้าหมอง สติปัญญาเสื่อมทราม นำมาซึ่งความทุกข์ยากในการดำเนินชีวิต อยู่อย่างไม่มีคุณค่าเท่าที่ควร เสียโอกาสดีที่เกิดขึ้นเป็นมนุษย์ ซึ่งเป็นสัตว์ที่สามารถพัฒนาตนเองได้ดีกว่าสัตว์โลกชนิดอื่นๆ เข้าตำรา “เสียชาติเกิด” นั่นเอง

การพัฒนาคนนับเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับสังคมทุกระดับ โดยเฉพาะองค์กรภาคธุรกิจ หากได้คนที่มีคุณภาพ มอบหมายให้เขาทำหน้าที่ที่เหมาะสมกับความรู้ความสามารถแล้ว องค์กรนั้นย่อมมีความเจริญอย่างยั่งยืน

มีหลักความจริงอยู่ประการหนึ่งเกี่ยวกับการทำงาน กล่าวคือ ถ้าไม่ลงมือทำด้วยตนเองแล้วย่อมเป็นการยากที่จะรู้จริง ความรู้ทางวิชาการเป็นเพียงพื้นฐานเบื้องต้น แต่ละคนจำเป็นต้องฝึกฝน ค้นคว้าและพัฒนาตนเองอยู่เสมอ จึงจะมีความชำนาญและรอบรู้อย่างลึกซึ้งได้ การมีผู้มีประสบการณ์สูงกว่าช่วยเป็นที่เลี้ยงย่อมมีส่วนช่วยอย่างมาก เร่งให้การพัฒนาคนบังเกิดผลเร็วขึ้น

ในอดีตที่ผ่านมา การพัฒนาคนเน้นการจัดหลักสูตรฝึกอบรม จัดเนื้อหาสาระให้เหมาะสมสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนด รวมทั้งคัดสรรวิทยากรที่มีความรู้และประสบการณ์สูงในเรื่องนั้นๆ ให้เป็นผู้ถ่ายทอด ทั้งในทางทฤษฎีและการปฏิบัติ ซึ่งนับว่ามีข้อจำกัดอยู่มากทีเดียว เช่น

หัวใจในการพัฒนาคน Coaching



ความรู้และประสบการณ์ของผู้ให้การฝึกอบรมอาจล้าสมัย ไม่สามารถแก้ปัญหาในปัจจุบันได้ดีเท่าที่ควร ผู้รับการ ฝึกอบรมก็ไม่ได้รับประโยชน์มากนัก ตำราหรือหลักการ ที่ใช้ ก็มักไม่ตอบโจทย์อย่างตรงประเด็น จึงเกิดความ สูญเปล่าที่ซ่อนแฝงอยู่ในการพัฒนาคนด้วยวิธีดังกล่าว

เพื่อการแก้ปัญหาข้างต้น ในปัจจุบันจึงหันมาใช้หลัก Coaching เน้นการเป็นพี่เลี้ยง ให้การสนับสนุนผู้ที่อยู่ใน ความดูแลให้สามารถใช้ศักยภาพที่ตนมีอยู่ได้อย่างเต็มที่ ผู้ที่เป็นโค้ชอาจมีความรู้ความชำนาญในเรื่องที่พยายาม ฝึกสอนไม่มากเท่ากับผู้รับการฝึก (Coachee) แต่มีวิสัยทัศน์ และประสบการณ์สูงพอที่จะพัฒนา Coachee แต่ละคน ให้มีความสามารถสูงขึ้นได้ด้วยศักยภาพของตนเอง คือเป็น ผู้ที่ “อ่านคนออก บอกคนได้” ตัวอย่างที่เห็นได้โดยทั่วไป คือ ผู้ที่เป็นโค้ชนักกีฬาประเภทต่างๆ หรือแม้แต่แคดดี้ นัก กอล์ฟชั้นนำของโลก คนเหล่านี้มีบทบาทสำคัญมากในการ ช่วยให้นักกีฬาประสบความสำเร็จสูงสุดตามเป้าหมายที่วาง ไว้ ทั้งที่ตนเองมีความสามารถในการเล่นกีฬานั้นๆ ได้ ไม่โดดเด่นนัก

ในการประกอบอาชีพอื่นๆ ก็เช่นกัน ทุกวันนี้ให้ความสำคัญกับการใช้ Coaching กันอย่างแพร่หลาย พบว่ามีส่วน ช่วยเพิ่มทั้งประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) ของการทำงานโดยรวมได้เป็นอย่างมาก หากเป็นการประกอบธุรกิจก็ย่อมทำกำไรได้มากขึ้น ทั้งยัง ช่วยให้สามารถพัฒนาองค์กรของตนไปสู่ความสำเร็จ ได้เร็วขึ้นด้วย

หัวใจสำคัญของการเป็นโค้ชที่ดีก็คือ ความสามารถในการค้นหาศักยภาพของ Coachee แต่ละคน ซึ่งเจ้าตัวเอง ก็มักจะรู้ไม่ชัดเจนในเบื้องต้น แนะนำให้เขาลองทำดู ทำตน เป็นพี่เลี้ยงที่ดีคอยสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ในเรื่องต่างๆ รวมทั้งการให้กำลังใจอย่างสม่ำเสมอ หาก ทำได้อย่างเหมาะสมแล้ว ไม่นานนัก Coachee ก็จะมี ความก้าวหน้าของตน ช่วยให้เกิดความมั่นใจมากยิ่งขึ้น ในการฝึกฝนและพัฒนาตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องมีใครคอย บังคับควบคุมมากนัก

การรู้จักตัวเองอย่างแท้จริงมีใช้เรื่องง่าย คนส่วนใหญ่ มักคิดและทำอะไรตามๆกันไปโดยขาดการไตร่ตรอง อย่างลึกซึ้ง จึงลงเอยด้วยการลองผิดลองถูกไปเรื่อยๆ หลายคนเปลี่ยนอาชีพบ่อยจนหาความสำเร็จได้ยาก เพราะเริ่มต้นใหม่อยู่เรื่อยๆ ใช้ชีวิตแบบเปลืองเปล่า อย่างน่าเสียดาย เมื่อใดได้พบผู้ที่มีความเป็นโค้ชที่ดี ช่วยเป็นพี่เลี้ยงชี้ช่องทางที่เหมาะสมให้ ย่อมมีการ พัฒนาตนเองไปได้อย่างรวดเร็ว

ผู้เขียนเคยมีส่วนแนะนำข้าราชการชั้นผู้น้อยคนหนึ่ง ซึ่งต้องมีอาชีพเสริมจึงจะมีรายได้เพียงพอเลี้ยงดูครอบครัว เลือกรับงานรับแท็กซี่อยู่หลายปีจนสุขภาพทรุดโทรม เพราะพักผ่อนไม่เพียงพอและนั่งทำงานนานเกินไป งานประจำก็ต้องทำด้วย ในหน้าที่พลขับรถของทางราชการ เดือนหนึ่งมีรายได้เพิ่มราวสามพันบาท จึงแนะนำให้เขาเลิก ขับแท็กซี่ หางานดูแลรถบ้านคนรู้จักกันให้เขาทำ เพราะ จากคำบอกเล่าว่าเคยอยู่หอรมดตั้งแต่อายุ 15 ปี สามารถ แก้ปัญหาเครื่องยนต์ได้ดีพอสมควร บ้านที่พาไปฝากทำงาน มีรถ 3 คัน ราคาค่อนข้างสูง เสียค่าซ่อมเฉลี่ยเดือนละหลาย พันบาท จึงขอค่าตอบแทนให้เขาเดือนละสามพัน ทำงาน เฉพาะวันเสาร์ ชีวิตจึงดีขึ้นระดับหนึ่ง แม้รายได้ไม่มากนัก แต่ก็ได้พักผ่อนมากขึ้น

ต่อมาในกลางปี 2540 เขานำภาพถ่ายบ้านครึ่งตึก ครึ่งไม้ที่เขาสร้างเองมาให้ดู โดยกู้เงินจากธนาคารราว สามแสนบาท เป็นบ้านสองชั้น แบ่งได้ 8 ห้องนอน เพื่อให้ เขานำรายได้ไปผ่อนหนี้ธนาคาร เขาเล่าว่าพ่อเคยเป็นช่าง รับจ้างปลูกบ้านมาก่อน เลยมีภูมิปัญญาตกทอดมาถึง เขาด้วย

จึงบอกให้เขาหันมายึดอาชีพนี้ เริ่มจากงานง่ายๆ ก่อน เช่น ซ่อมแซม ต่อเติม ปรับปรุงภายใน อย่าเพิ่งรับเหมา ทั้งหลัง ตัวเขาเองไม่มีความรู้ทางวิชาการด้านนี้โดยตรง เขียนแบบก็ไม่เป็น คำนวณราคาเองก็ไม่ได้ จึงหาเพื่อน สถาปนิกมาช่วยเขา ทั้งเรื่องการเขียนแบบ คำนวณราคา และควบคุมงาน มีค่าตอบแทนราวร้อยละสิบของราคารวม ทั้งยังช่วยหางานแรกให้เขาด้วย ค่าจ้างเพียง 350,000 บาท

จากนั้นผู้เขียนไปทำหน้าที่ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหาร ที่ราชอาณาจักรสเปน 3 ปี กลับเมืองไทยปลายปี 2543 ข้าราชการผู้นั้นกลายเป็นผู้รับเหมารายย่อยๆ ไปแล้ว เขาบอกว่าหลังจากงานแรกขึ้นนั้นก็ยังมีงานอื่นๆ ททยอย ตามมาอย่างไม่ขาดมือ ทุกวันนี้สามารถรับงานหลักสิบล้าน ได้แล้ว โดยเฉพาะด้านการตกแต่งภายใน มีให้ทำอย่าง ต่อเนื่องเช่นกัน

การ “อ่านคนออก” “บอกคนได้” และ “ใช้คนเป็น” นับเป็นกุญแจสำคัญของผู้นำและผู้บริหารทุกระดับ ที่จะนำพาทีมงานและองค์กรของตนไปสู่ความสำเร็จ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง ด้วยการให้หลัก Coaching เป็นแนวทางในการพัฒนาคน นั่นเอง

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