

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.12 • ISSUE 141 • OCTOBER 2021

Safety

การเล่นเรือ

สู้คลื่น ตามคลื่น
และเล่นเรือในร่องคลื่น

Boat report

SIABO ให้สมรรถนะ

เหนือความคาดหมาย
สำหรับ FOR NORMAN R. WRIGHT
& SONS

Special report

แนวทางการเสริมสร้าง

ความสัมพันธ์ที่ดี
ในการทำงานร่วมกัน

18TH PHUKET RACEWEEK 2021

Inmarsat รุ่น IsatPhone2
โทรศัพท์เคลื่อนที่ผ่านดาวเทียม



Find us on:
facebook.

aboatmagazine

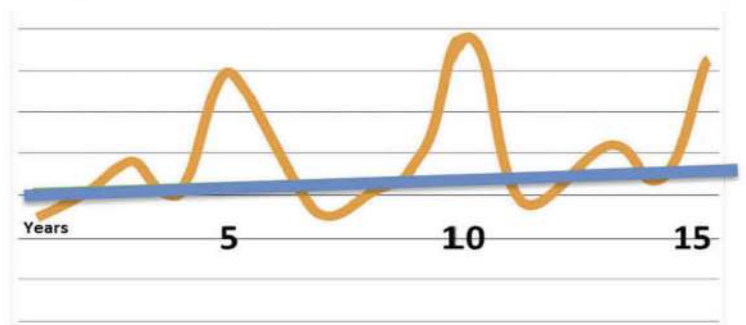
LIFERAFT RENTAL

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 Servitec 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 : [marineservitec](https://www.facebook.com/marineservitec)





โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL



หลักสูตร
นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ
หลักสูตร 2 ปี เรียนทฤษฎี 1 ปี ฝึกภาคทะเลในเรือ 1 ปี

ค่าธรรมเนียมตลอดหลักสูตร
165,000 บาท

สมัครด่วนรับจำนวนจำกัด สำหรับรุ่นที่ 1/2565
จำนวน 25 คนเท่านั้น

สมัครเรียนออนไลน์ได้ที่
www.siammaritimeschool.ac.th
02 703 3232 / 082 209 9195





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมกัคดิ์ พลเรือตรี สุรินทร์ มนธาตุพลิน, คุณชลิษฐ์ สักกวากี, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครโมเดช วาณิชชินชัย

สวัสดิ์ศรีรับ ผู้เป็นกำลังใจให้ **aboat** ทุกท่าน

ท่ามกลางสายฝนที่โปรยปรายเกือบทุกวัน สร้างความยุ่งยากหลากหลายรูปแบบให้แก่พวกเรา ภัยร้ายจาก COVID-19 ในบ้านเมืองเราก็มึที่ท่าว่าจะทุเลาเบาบางลงไปบ้าง แต่ยังคงระมัดระวังช่วยกันประคับประคองต่อไป ภัยธรรมชาติที่รุนแรงเกิดขึ้นในหลายประเทศ ทั้งดินถล่ม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด น้ำท่วม พายุแรง และไฟป่า ครบถ้วนธาตุหลักทั้งสี่ คือ ดิน น้ำ ลม ไฟ สร้างความทุกข์ยากอย่างมากมายให้แก่ผู้ประสบเคราะห์กรรมเหล่านี้ล้วนเป็นผลจากการกระทำของมนุษย์ทั้งสิ้น ทำให้เราต้องทบทวนและปรับปรุงพฤติกรรมการใช้ชีวิตให้เป็นมิตรกับธรรมชาติมากขึ้น

ไม่ว่าจะเกิดปรากฏการณ์อะไรขึ้น ชีวิตก็ต้องดำเนินต่อไป ด้วยความมีสติและใช้ปัญญาสูงขึ้น เพื่อให้เป็นความปกติสุขตามสมควรแก่สภาพทำหน้าที่ต่างๆ อย่างมีหลักการที่ถูกต้อง ดังที่ทีมงาน **aboat** ของเรายึดถือเป็นแนวปฏิบัติตลอดมา โดยพยายามคัดสรรเรื่องที่มีสาระน่ารู้ครุคร่าแก่การอ่านมาเสนอ สำหรับในเดือนปลายฤดูฝนนี้ก็มีเรื่องเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการเล่นเรือกลางคลื่นลม หลักการที่ถูกต้องในการนำเรือเข้าเทียบท่า และแนวทางเสริมสร้างสัมพันธ์ที่ดีในการทำงานร่วมกัน เป็นต้น ลองอ่านดูนะครับ เชื่อว่าท่านจะได้รับประโยชน์อย่างคุ้มค่า

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเม้นท์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลลาโงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : info@aboatmagazine.com Website : www.aboatmagazine.com Facebook : aboatmagazine IG : aboatmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรสุน ใจดี บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญกานา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทกกันชวิด ฝ่ายภาพ **aboat** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชล ศิลปกรรม ยุทธฉัตร อนุศรี, ART **aboat** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย จรัญ สันเนตร

IsatPhone²

ไม่พลาดทุกการติดต่อสื่อสาร สัญญาณชัดเจนทุกมุมโลก โทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียม

โทรศัพท์เคลื่อนที่ผ่านดาวเทียม Inmarsat รุ่น IsatPhone 2 เป็นโทรศัพท์ที่ออกแบบมาเพื่อให้ใช้งานได้ดี และสะดวกในพื้นที่ซึ่งยากต่อการ ติดต่อสื่อสาร สามารถรับมือกับธรรมชาติหรือภูมิอากาศต่างๆ ทั้งความร้อน ความเย็น ฝุ่นและน้ำ (IP65) โดยตัวเครื่องสามารถทำงานที่ระดับ อุณหภูมิ -20 °C ถึง +55 °C ทนต่อความชื้นได้ถึงร้อยละ 95 และทนทานต่อแรงกระแทกได้ดี (IK04) อีกทั้งยังมีบริการด้วยเสียงสนทนา, ข้อความ (Voice mail) รับ-ส่ง ข้อความตัวอักษร (SMS) และ E-mail สามารถระบุพิกัดข้อมูล GPS ส่งตำแหน่งที่ตั้ง ผ่านทาง SMS หรือ E-mail และปรับเปลี่ยนการใช้งานได้ทั้งโทรศัพท์ติดตั้งพื้นฐาน และโทรศัพท์มือถือ ควบคุมค่าใช้จ่าย ด้วยระบบเติมเงิน สะสมอายุการใช้งาน สูงสุด 1 ปี รองรับการใช้งานผ่านบลูทูธ เป็นได้ทั้งโทรศัพท์หลัก โทรศัพท์รอง และโทรศัพท์สำรองในกรณีฉุกเฉิน

Coverage



I-4 Americas Alphasat I-4 Asia-Pacific

This map is illustrative of IsatPhone 2 coverage. It does not provide a guarantee of the extent of service availability. From November 2013, Alphasat coverage prioritises the region north of 44°S, and service may degrade south of this latitude.

อุปกรณ์มาตรฐาน

- เครื่องชาร์จแบตเตอรี่ผ่านไฟ AC (พร้อมหัวแปลง 4 ชั้น) - เครื่องชาร์จในรถยนต์ 10 - 30 โวลต์
- ที่ชาร์จสำหรับ PC (micro USB cable)
- อุปกรณ์ Hands-free และ Headset
- สายคล้องข้อมือ
- คู่มือการใช้งาน (8 ภาษา)
- เอกสารการรับประกันสินค้า
- Support CD
- USB memory drive Holster

ข้อมูลตัวเครื่อง

- ขนาด 169 x 52 x 75 มิลลิเมตร
- น้ำหนัก 318 กรัม รวมแบตเตอรี่
- แสดงผลด้วยจอสีความคมชัดสูง (High contrast colour screen)
- มีช่องเชื่อมต่อ micro USB ช่องเสียบหูฟัง, เส้าอากาศรับ-ส่ง สัญญาณ และบลูทูธ 2.0
- ความทนทาน มาตรฐานป้องกันน้ำและฝุ่น IP65 และ IK04
- สามารถใช้งานได้ที่อุณหภูมิ -20°C ถึง +70°C
- การส่งข้อความ 160 ตัวอักษรสดิน
- ข้อมูลสถานที่ GPS สามารถดูตำแหน่งได้โดยส่งเป็นข้อความ หรือ อีเมลจากตัวเครื่อง

คุณสมบัติการใช้งาน

- แบตเตอรี่ชนิด Lithium-ion 3.7 โวลต์
- สทนทานต่อเมื่อนานสูงสุด 8 ชม.
- เปิดเครื่องรอรับสายนานสูงสุด 160 ชม.
- ระยะเวลาชาร์จแบตเตอรี่ 3.5 ชม.

อุปกรณ์เสริมอื่นๆ

- ซองใส่โทรศัพท์
- ชุดหูฟังสำหรับบลูทูธ
- แท่นและเส้าอากาศภายนอก (เหมาะใช้ภายในอาคาร)
- ชุดชาร์จด้วยพลังงานแสงอาทิตย์



inmarsat

The mobile satellite company™



บริษัท เอ. แอนด์ มาร์ริน (ไทย) จำกัด
อาคารบรันไทย 555 หมู่ 3 ถนนพหลโยธิน ตำบลจันทน์ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 10280
โทร. 0-2703-5544, 0-2703-5858 Inmarsat, 0-2703-5525, 0-2703-3322

www.marinethai.net



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่
02-703-5544, 063-868-3444 Line@ : @marinethai
Email : amr.sales.team@marinethai.net, amr.customer@marinethai.net



พิธีวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกลาง กงทัพรือ

วันที่ 13 กันยายน 2564 พลเรือเอก ชชาติชาย ศรีวรรณ ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานในพิธีวางกระดูกงูเรือลากจูงขนาดกลาง ณ อุ้งต่อเรือ บริษัท เอเซีย นามารีน เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) อำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ

ตามยุทธศาสตร์กองทัพเรือ พ.ศ.2558 - 2567 โครงสร้างกำลังรบ ได้กำหนดให้มีเรือลากจูง สำหรับใช้ปฏิบัติราชการในพื้นที่ต่าง ๆ จำนวน 8 ลำ โดยปัจจุบันมีเรือลากจูงใช้ปฏิบัติราชการแล้ว จำนวน 6 ลำ และมีแผนปลดระวางประจำการ 1 ลำ ซึ่งจะเหลือเรือลากจูงใช้ในราชการ เพียง 5 ลำ กองทัพรือจึงมีความจำเป็นในการจัดหาเรือลากจูงขนาดกลางเพื่อมาทดแทน ซึ่งการต่อเรือลากจูงขนาดกลางลำนี้ จะทำให้มีเรือลากจูงที่เพียงพอต่อการสนับสนุนเรือขนาดใหญ่และเรือดำน้ำที่กองทัพเรือจะได้รับมอบมาใช้ปฏิบัติราชการในปี 2567

สำหรับเรือลากจูงขนาดกลางลำนี้ จัดสร้างขึ้นโดยใช้แบบเรือ Ramparts 3200 CLASS TUG เป็นแบบพื้นฐาน โดยพัฒนาระบบและส่วนประกอบให้สามารถรองรับความต้องการใช้งานทางด้านยุทธการ ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการสนับสนุนเรือขนาดใหญ่ และเรือดำน้ำของกองทัพเรือ ในการเข้า - ออกจากท่า การจัดควบน้ำมันในทะเล การดับเพลิงในเรือในเขตฐานทัพ ท่าเรือต่างๆ ตลอดจนสนับสนุนภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างดังกล่าว เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560 ทุกประการ โดยมีกำหนดส่งมอบภายใน 540 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา หรือภายในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2565 สำหรับเรือลากจูงขนาดกลางที่จัดให้มีพิธีวางกระดูกงูในวันนี้ มีคุณลักษณะเฉพาะที่สำคัญ คือ มีความยาวตลอดลำ 31.5 เมตร ความกว้างตัวเรือ 12.6 เมตร กินน้ำลึกเต็มที่ 4.5 เมตร ความเร็วสูงสุดต่อเนื่องที่ระวางขับน้ำเต็มที่ 12.1 นอต ห้องพักสำหรับกำลังพล 20 นาย มีพื้นที่จัดเก็บเสบียงอาหารและระบบน้ำจืดเพียงพอต่อการปฏิบัติงานในทะเลได้ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 วัน ระยะปฏิบัติการไม่น้อยกว่า 2,500 ไมล์ทะเลด้วยความเร็ว 8 นอต ที่ระวางขับน้ำเต็มที่และมีกำลังตึงไม่น้อยกว่า 55 เมตริกตัน

ในส่วนของพิธีวางกระดูกงูเรือของประเทศไทยและต่างประเทศ ถือเป็นพิธีกรรมที่มีความสำคัญ และได้ปฏิบัติสืบต่อเนื่องกันมาอย่างยาวนานนับตั้งแต่สมัยโบราณ อันถือเป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างเรือที่จะก่อให้เกิดความสวัสดิมีสุข และความวัฒนาถาวรให้แก่เรือ และยังถือว่าเป็นการอัญเชิญแม่ย่านางเรือ ให้เข้าสถิตประจำเรืออีกด้วย



กรมเจ้าท่า จับมือกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ผนึกพลังเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยคมนาคมขนส่งทางน้ำ

นายวิทยา ยาม่วง อธิบดีกรมเจ้าท่า พร้อมด้วย นายสุวิทย์ ธีระกุลพิศุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านความปลอดภัย และคณะผู้บริหาร ร่วมให้การต้อนรับ นายโสภณ ทองดี อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พร้อมกล่าวต้อนรับเนื่องในโอกาสเยี่ยมชมศูนย์ปฏิบัติการควบคุมความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำ ณ อาคาร 39 กรมเจ้าท่า

อธิบดีกรมเจ้าท่า เปิดเผยว่า ศูนย์ปฏิบัติการควบคุมความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำ กรมเจ้าท่า หรือ ศปก.จท. ทำหน้าที่ กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัย และเป็นศูนย์กลางในการประสานระบบสื่อสารทางทะเล บูรณาการข้อมูลสารสนเทศ เพื่อประโยชน์ของชาติ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการดูแลความปลอดภัย ป้องกันการกระทำผิดกฎหมาย สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี 2561 - 2580 และสร้างความเชื่อมั่นในฐานะประเทศไทย เป็นสมาชิกถาวรในเวทีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งภายในอาคารเต็มไปด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่ทะเลฝั่งอ่าวไทยและทะเลฝั่งอันดามันได้อย่างเต็มระบบ และช่วยในการสนับสนุนบูรณาการงานด้านการสื่อสาร 6 หน่วยงานหลักของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นการเพิ่มศักยภาพในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานอย่างรวดเร็ว ทันท่วงที รวมถึงการร่วมรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน



SOLAS/MED Self-contained breathing apparatus (SCBA)



Specifications	Breathing Apparatus
Type	RHZK 6/30
Cylinder Volume (L)	6
Cylinder Material	Steel
Working Pressure (Bar)	300
Warning Pressure (Bar)	40-60
Weight (kg)	≤ 15
Packing Dimensions (cm)	270 x 490 x 755
Approval	SOLAS / MED



Spare compressed air cylinder 6lt & Valve 300bar assembly with air



Standard Equipments

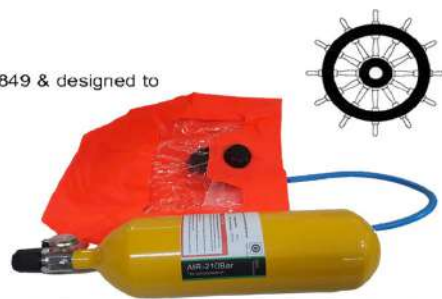
- High-Pressure Cylinders
- Cylinder Valve
- Pressure Reducer
- Quick Connector
- Supply Valve
- Full Face Mask
- Pressure Gauge
- Alarm
- Back Plate
- Shoulder Strap
- Storage box

Emergency evacuation breathing device (EEBD) "THRS 15"



Characteristics

- Flame resistant materials, Silver in colour to reflect heat and be highly visible.
- Durable and reliable construction with low maintenance
- Full-face hood fits all persons
- Steady air-flow for 15 minutes with sufficient air delivery rate
- Easy visual access on the pressure gauge
- Working temperature range : -10°C to 65°C
- Easy to refill cylinder - no adaptor required
- Approved to SOLAS Chapter II - 2 and MSC/Circ.849 & designed to meet EN1146:2005 & ISO 23291-1 (2008)



Specifications	Breathing Device
Type	THRS 15
Volume	14300 cm ³
Weight	5500 gr
Capacity	3 L
Working time	≥ 15 mins
Pressure	210 bar



Marine Servitec 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 : @marineservitec
 Line : @marineservitec



Marine Servitec (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 : @marineservitec
 Line : @marineservitec

Boatreport 1



SIABO ให้สมรรถนะเหนือความคาดหมาย สำหรับ FOR NORMAN R.

NORMAN R. WRIGHT & SONS เป็นที่รู้จักกันดีในฐานะผู้ต่อเรือคุณภาพที่มีอายุกว่า 110 ปี อันเกิดจากการออกแบบที่เป็นไปตามคำมั่นสัญญา เครื่องยนต์คู่ของ YANMAR รุ่น 6CXBM-GT ที่ติดตั้งในเรือนำร่องลำใหม่ล่าสุด ได้แสดงให้เห็นถึงสมรรถนะที่เหนือความคาดหมาย และ ยิ่งไปกว่านั้น!

เป็นครั้งแรกอีกครั้งสำหรับ Yanmar Marine สุดยอดเรือนำร่องของ Norman R. Wright & Sons ชั้นเรือ XLW (Extra Long Waterline) ซึ่งเป็นการออกแบบตัวเรือให้มีแนวน้ำยาวเป็นพิเศษ ที่ต่อให้กับ PNG Ports Corporation ใน Papua New Guinea ได้รับการติดตั้งเครื่องยนต์คู่ของ Yanmar รุ่น 6CXBM-GT เพื่อให้เป็นขุมกำลังในการขับเคลื่อน

เรือลำยุคแรกของสายการผลิตนี้ มีชื่อว่า "Siabo" เป็นตัวแทนของเรือนำร่องที่ล้ำสมัย ทั้งด้านการออกแบบ และการใช้งานในการปกป้องผืนน้ำ - โดยใช้เทคนิคการต่อเรือด้วยวัสดุเชิงประกอบสำหรับ



XLW ซึ่งรวมถึงการใช้แผ่นโพลีเอสเตอร์เรซิน การทดสอบล่าสุด
นอกชายฝั่ง Queensland พิสูจน์ให้เห็นว่าการออกแบบเรือได้ส่งผล
อันยอดเยี่ยมต่อสมรรถนะ ความเสถียร และประสิทธิภาพของเรือ
ที่มี 6CXBM-GT เป็นตัวขับเคลื่อน

Tony Riek กรรมการผู้จัดการของ Norman R. Wright & Sons
ได้พูดคุยกับ Power Equipment เกี่ยวกับเรือนำร่องลำใหม่
ขนาด 14.2 เมตร ของบริษัท และเครื่องยนต์ Yanmar ว่า

“จากประสบการณ์การการต่อเรือตลอด 110 ปี และการต่อเรือ
นำร่องมาแล้วนับสิบๆลำ อาจกล่าวได้ว่าเราเข้าใจถึงความต้องการของ
เจ้าหน้าที่นำร่อง และลูกเรือ ในการใช้งานเรือแต่ละลำเป็นอย่างดี”
Tony กล่าว

“จากการที่เราได้ทำงานออกแบบตัวเรือมาเป็นเวลายาวนาน
ถือได้ว่าเรือชั้น XLW เป็นตัวแทนของการพัฒนาและระยะเวลาที่เราใช้
ในโครงสร้างทั้งหมดนี้”

Tony อ้างถึงการพัฒนาการออกแบบตัวเรือของเรือชั้น XLW
เช่น จุดศูนย์ถ่วงที่อยู่ต่ำกว่า และตัวเรือที่ขึ้นน้ำได้รวดเร็วอย่าง
น่าประทับใจ สะพานเดินเรือได้ถูกสร้างขึ้นเป็นพื้นที่แยกออกมา
และยึดติดเข้ากับตัวเรือโดยใช้แท่นยึดที่มีแผ่นยางรองรับเพื่อลดแรง
สั่นสะเทือน ทำให้สภาพแวดล้อมในการทำงานดีขึ้น



Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance
with global emissions standards. Diesel engines emit
less CO₂



Sail Boat

With a thermal efficiency of over
40%, diesel engines compare
favorably to gasoline and can go
a long way towards reducing the
impact of engines on the
environment. Unfortunately, diesel
engines are also known for the
exhaust they emit, which contains
levels of particulate matter (PM)
and nitrous oxides (NO_x) that can
contribute to air pollution. From
the late 1990s, regulations on
marine diesel exhaust emissions
have been implemented and
strengthened in countries all over
the world. Yanmar has been active
in conducting research towards
clean emissions for diesel engines
and early on cleared the strict US
EPA (US Environmental Protection
Agency) regulations as well as
regulations from many other
countries.

Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion
efficiency, a diesel engine will emit
20-40% less of the greenhouse gas
CO₂ than an equivalent gasoline
engine, a significant reduction. In
environmentally conscious Europe,
diesel has captured more than 50%
of the passenger vehicle market.
Diesel use is increasing in the US
and other regions too, and, with a
focus on diesel as an environmen-
tally friendly technology, this trend
is set to continue.

In the maritime sector, the emis-
sions standards from the US EPA
mandate stricter restrictions on
diesel engines than on gasoline
outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



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

Boatreport 2

การที่เรือชั้น XLW มีจุดศูนย์ถ่วงที่อยู่ต่ำกว่าทำได้โดยการจัดวางตำแหน่งของอุปกรณ์หลักต่างๆภายในท้องเรืออย่างระมัดระวัง รวมถึงเครื่องยนต์ Yanmar ถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำจืด และแบตเตอรี่ ที่ระวางบรรทุกเพียง 17.4 ตัน (รวมน้ำมันเชื้อเพลิง 2,400 ลิตร น้ำจืด 300 ลิตร และลูกเรือ 9 คน) การลดน้ำหนักยังมีผลมาจากเครื่องยนต์ 6CXB ที่มีน้ำหนักเบา (ตัวเครื่องเปล่าหนัก 856 กก) และขนาดเครื่องยนต์ที่เพรียวบาง

“ความจริงที่ว่าเครื่องยนต์ Yanmars มีขนาดกระทัดรัด และน้ำหนักเบา ทำให้เข้ากันได้ดีกับการออกแบบนี้ และดูเหมือนว่าพวกมันมีทุกอย่างที่ต้องการเพื่อการใช้งานนาร่องนี้” Tony กล่าวอีก

“เรือชั้นนี้มีแนวโน้มที่ยาวกว่าเรือชั้นอื่น ซึ่งถ้าเปรียบเทียบแล้ว ก็จะมีแนวโน้มเท่ากับเรือขนาดยาวกว่า 15 เมตร ซึ่งเป็นการเพิ่มสมรรถนะของเรือได้เป็นอย่างดี” Tony อธิบาย

เครื่องยนต์ที่เรียบง่าย และง่ายต่อการบำรุงรักษา

PNG Ports Corporation ต้องการใช้เครื่องยนต์ Yanmars ในเรื่อนาร่องลำใหม่ของพวกเขา ซึ่งมีปัจจัยในการพิจารณาจากการที่ Yanmar มีตัวแทนจำหน่ายในท้องที่ เพื่อการสนับสนุนด้านเทคนิค และการยอมรับในความเป็นเครื่องยนต์ที่มีชื่อเสียงและคุณภาพดี

ผู้ประกอบการและเจ้าของเรือรายอื่นๆ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือในพื้นที่ห่างไกลออกไป) พอใจกับสมรรถนะของ Yanmar 6CXB เป็นอย่างมาก และชื่นชอบการออกแบบที่ไม่ซับซ้อน และราคาที่ไม่แพงสำหรับการเป็นเจ้าของ ซึ่ง Yanmar 6CXB ขนาด 7.413 ลิตร มีให้

“พวกเขาเหล่านั้นยังต้องการเครื่องยนต์ที่เรียบง่าย และง่ายต่อการซ่อมบำรุงหรือบำรุงรักษา หากจำเป็น” Tony อธิบาย

เครื่องยนต์ รุ่น 6CXB ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานทางน้ำ โดยเฉพาะ อีกทั้งยังง่ายต่อการบำรุงรักษา เช่น มีระยะเวลาการซ่อมบำรุงยาวนานาวถึง 500 ชั่วโมง/รอบสวดกในการหมุนเปลี่ยนกรองน้ำมันเครื่องในแต่ละครั้ง อีกทั้งยังมีช่องตรวจสอบขนาดใหญ่ ด้านข้างของเครื่องยนต์ ซึ่งหากต้องมีการเปลี่ยนลูกสูบ ณ ที่นั้น ก็สามารถทำได้ในกรณีจำเป็น

เช่นเดียวกับกับเครื่องยนต์ Yanmar ทุกรุ่นที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อความแข็งแรงทนทาน และได้รับการปรับปรุงตลอดเวลา เพื่อสมรรถนะที่สูงขึ้นไปกว่าเครื่องยนต์รุ่นก่อนหน้า เช่น สลักลูกสูบที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ปัมป์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับการปรับปรุงร่วมกับปั้มน้ำทะเลเพื่อการหล่อเย็น และอินเตอร์คูลเลอร์ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

Yanmar ยังมีเกียร์ฝัก หรือ Power Take Off (PTO) ที่บริเวณด้านหน้าเครื่องยนต์ ในเครื่องยนต์เชิงพาณิชย์ทางทะเลทุกรุ่น ซึ่งไม่เหมือนกับเครื่องยนต์ของคู่แข่งทั่วไปที่ตัดแปลงเครื่องยนต์สำหรับรถยนต์เพื่อมาใช้งานในทะเล

อย่าเข้าใจผิดในเรื่อง PTO การที่เครื่องยนต์ Yanmar มีการติดตั้ง PTO มาด้วย ก็เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานในกรณีที่ต้องมี



การใช้กำลังของเครื่องยนต์เพื่อขับเคลื่อนอุปกรณ์อื่นๆ เพิ่มเติมเฉพาะในตัวของเครื่องยนต์ Yanmar เองนั้น มีกำลังสิ้นเปลืองง่ายต่อการตรวจสอบและบำรุงรักษา

เครื่องยนต์ Yanmar 6CXB-GT ระดับ M ที่ติดตั้งบนเรื่อนาร่องชั้น XLW นี้ เหมาะสำหรับการใช้งานในระดับปานกลาง (ประมาณ 3,000 ชั่วโมง/ปี) ให้กำลัง 294kW @ 2500 รอบ/นาที เพื่อการขับเคลื่อน แต่ก็ยังมีอีกทางเลือก คือ เครื่องยนต์ที่ให้กำลัง 341kW และ 374kW @ 2700 รอบ/นาที สำหรับการใช้งานในรอบปีที่น้อยกว่า

“เรือลำนี้มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่าเรื่อนาร่องลำอื่นที่เราเคยออกแบบมาประมาณหนึ่งในสาม...”

เมื่อบรรทุกเต็มระวาง เครื่องยนต์ทั้งคู่ให้กำลังในการขับเคลื่อนมากเกินพอ และยังมีแรงบิดขณะถอยหลังอย่างเหลือเฟือ ทำให้เกิดข้อได้เปรียบอย่างมากเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงน้ำหนักบรรทุกทุกอย่าง กระทั่งหนัก ซึ่งส่งผลน้อยมากต่อความเร็ว

อีกหนึ่งข้อได้เปรียบ นั่นคือการบังคับควบคุมตัวเรือทำได้โดยง่าย เมื่อนายท้ายเรือจำเป็นต้องนำเรื่อนาร่องเข้าเทียบข้างเรือใหญ่อย่างปลอดภัย ทั้งในขณะจอดทอดสมอ และในขณะที่เจ้าหน้าที่นาร่องต้องขึ้นเรือใหญ่เมื่อเรือกำลังแล่นอยู่

เครื่องยนต์คู่นี้ยังสามารถจับคู่กับใบจักรได้อย่างหลากหลาย ทำให้เหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการใช้งานเชิงพาณิชย์ในทุกกรณี ใบจักรที่ใช้กับเรือ Siabo เป็นใบจักรสี่แฉก ขนาด 27.5 X 28.5 X 4

เครื่องยนต์ 6CXB-GT ให้แรงบิดสูงสุดในขณะที่รอบเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 รอบ/นาที และยังให้กำลังและสมรรถนะอย่างเต็มที่ ไปจนถึงความเร็วสูงสุด



ในช่วงการทำงานเต็มคันเร่ง ความเร็วของ Siabo ในการทดสอบทางทะเลอย่างเป็นทางการอยู่ที่ 25 นอต และยังไปได้ถึง 25.8 นอต ตามการสังเกตของ Tony

“จากการคำนวณของเรา สำหรับการออกแบบใหม่นี้ เราพอที่จะคาดเดาสมรรถนะของเรือได้ดีพอสมควร” Tony กล่าว “แต่เมื่อมีการติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar ลงไป เราต้องยอมรับว่าตัวเรือแสดงให้เห็นถึงสมรรถนะที่ดีเกินความคาดหมายของเรา”

อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันที่ประมาณ 76 ลิตร/ชั่วโมง (รวม 2 เครื่อง) ด้วยความเร็ว 18 นอต Tony ต้องยอมรับว่าอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันระดับนี้ถือเป็นคุณลักษณะอันโดดเด่นอย่างยิ่งของเครื่องยนต์ Yanmar

“เรอลำนี้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงน้อยกว่าเรอนำร่องลำอื่นที่เราเคยออกแบบมาประมาณหนึ่งในสาม” Tony กล่าว

“แน่นอนว่าการออกแบบตัวเรือที่ดี และการกระจายน้ำหนักเป็นปัจจัยหนึ่ง แต่เครื่องยนต์ Yanmar ก็ยังทำให้เราประหยัดได้มากขึ้นอย่างมาก”

“ลูกค้าอย่าง PNG Ports Corporation จะต้องพอใจเป็นอย่างมากจากผลงานในครั้งนี้อย่างยิ่ง เพราะที่ผู้ประกอบการมักจะมองถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ในขณะที่เดียวกันก็พยายามที่จะลดต้นทุนให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้”

เป็นไปตามคาด PNG Ports Corporation ประทับใจในผลงานระดับ XLW ของ Norman R. Wright & Sons ร่วมกับการใช้เครื่องยนต์ Yanmar ดังนั้น PNG Ports Corporation จึงได้สั่งซื้อเรือเพิ่มอีก 2 ลำ เพื่อยืนยันความพึงพอใจ



Pleasure Marine Model

Yanmar's marine diesel engines are in compliance with global emissions standards. Diesel engines emit less CO₂



Sail Boat

With a thermal efficiency of over 40%, diesel engines compare favorably to gasoline and can go a long way towards reducing the impact of engines on the environment. Unfortunately, diesel engines are also known for the exhaust they emit, which contains levels of particulate matter (PM) and nitrous oxides (NO_x) that can contribute to air pollution. From the late 1990s, regulations on marine diesel exhaust emissions have been implemented and strengthened in countries all over the world. Yanmar has been active in conducting research towards clean emissions for diesel engines and early on cleared the strict US EPA (US Environmental Protection Agency) regulations as well as regulations from many other countries.

Power Boat Propulsion

Due to its higher combustion efficiency, a diesel engine will emit 20-40% less of the greenhouse gas CO₂ than an equivalent gasoline engine, a significant reduction. In environmentally conscious Europe, diesel has captured more than 50% of the passenger vehicle market. Diesel use is increasing in the US and other regions too, and, with a focus on diesel as an environmentally friendly technology, this trend is set to continue.

In the maritime sector, the emissions standards from the US EPA mandate stricter restrictions on diesel engines than on gasoline outboard engines.



Authorized Distributor of Yanmar Marine Engine for Thailand



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

การเล่นเรือ ลูกคลื่น ตามคลื่น และเล่นเรือในร่องคลื่น

สถานการณ์ที่ทำให้ตายของชาวเรือมากที่สุดก็คือ เมื่อเราเล่นเรือไปเจอกับคลื่นลมแรง โดยที่เราไม่คาดคิดมาก่อน เพราะเรือของเราลำเล็กเหลือเกินเมื่อเทียบกับความใหญ่ของทะเล เมื่อเกิดคลื่นลมแรงเราจะรับมือกับกับความโหดร้ายของทะเลได้แค่ไหน ฉะนั้นจึงไม่ควรออกไปในสถานการณ์ที่คลื่นลมแรง เว้นแต่ว่าเรือของเรานั้นจะใหญ่พอ และมีการออกแบบเรือที่มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะผจญกับความรุนแรงของคลื่นลมในลักษณะนั้นๆ ได้

บางครั้งดูเหมือนว่าผู้นำเรือที่อ่อนประสบการณ์จะไม่สามารถต่อสู้กับสภาพอากาศที่เลวร้ายได้ เว้นแต่ว่าผู้นำเรื่อนั้นจะเรียนรู้วิธีการนำเรือในลักษณะที่มีคลื่นลมแรงมาแล้วเป็นอย่างดี จึงจะใช้ความชาญฉลาดของผู้นำเรือพาเรือให้อยู่รอดปลอดภัยได้ แม้ว่าบางครั้งอาจจะทำอะไรกับสภาพของคลื่นไม่ได้มากนักก็ตาม น้ำที่ลึกและกว้างใหญ่นั้นจะสร้างคลื่นลูกใหญ่กว่าในที่ตื้น ในน้ำลึกนั้นกระแสน้ำอาจจะเป็นเพียงแค่อำนาจทำให้เกิดคลื่นในระดับปานกลางเท่านั้น และลมมีความแรงขนาดเท่าเดิมจะทำให้การม้วนตัวของคลื่นขนาดใหญ่ในน้ำตื้นสูงชันกว่าและมีกำลังมากกว่า

เล่นเรือลูกคลื่น

ในทะเลที่มีคลื่นปานกลาง (Sea State = 4, ความสูงของคลื่น 1.25 - 2.5 เมตร) เราควรจะลดความเร็วเรือลง เพื่อที่จะให้เรือแล่นไต่เหนือลูกคลื่นได้ ถ้าใช้ความเร็วสูงจะทำให้หัวเรือพุ่งเข้าชนคลื่น นอกจากนี้การเล่นเรือขวางคลื่นจะทำให้เรือแล่นไปบนยอดคลื่น และเมื่อพ้นยอดคลื่นแล้วหัวเรือจะทิ่มลง และยกท้ายเรือขึ้นสูงจนทำให้หัวเรือมุดคลื่นได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ผิดอย่างมหันต์ ในสภาพเช่นนี้จะต้องลดความเร็วลงพร้อมกับการใช้หางเสือบังคับทำให้เรือทำมุม 45 องศา กับลูกคลื่น เรือก็จะแล่นเฉียงๆ ไปอย่างปลอดภัย โดยที่หัวเรือไม่มุดน้ำและท้ายเรือไม่ลอยโผล่พ้นน้ำ

นอกจากนั้นการเล่นเรือในขณะที่มีคลื่นโดยใช้ความเร็วสูงจะเกิดแรงปะทะระหว่างหัวเรือกับคลื่น ซึ่งจะทำให้เรือและโครงสร้างของเรือโยกคลอนเสียหาย โดยเฉพาะที่ช่องอากาศและหน้าต่างนี้ได้ในกรณีนำเรือได้คลื่นต่อเนื่องนานๆ จึงควรลดความเร็วให้เรือแล่นไต่ไปบนคลื่นให้ได้โดยไม่เกิดแรงปะทะระหว่างเรือกับคลื่น



แล่นเรือในร่องคลื่น

ถ้าสถานการณ์บังคับให้เราต้องแล่นเรือไปในร่องคลื่นโดยแล่นขนานไปกับคลื่นนั้น เราจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพราะในระหว่างที่เรือเปลี่ยนจากร่องคลื่นลูกหนึ่งไปยังร่องคลื่นอีกลูกหนึ่งนั้น จะทำให้เรือของเราส่ายโคลงอย่างมาก และอาจเกิดอันตรายถึงกับล่มได้

ในสถานการณ์เช่นนี้ เราควรใช้เครื่องยนต์บังคับเรือให้เปลี่ยนเส้นทางเรือให้ทำมุม 45 องศา กับลมและคลื่น โดยบังคับหัวเรือหันเข้าหาส่วนของลูกคลื่นแบบเฉียง เป็นการแล่นเรือแบบซิกแซก (Zig-zag) เพื่อให้เรือออกจากร่องคลื่นหนึ่งแล้วให้เรือค่อยๆ ไต่ไปในอีกร่องคลื่นหนึ่ง ถ้าคุณต้องการที่จะปลอดภัยที่สุด จะต้องแล่นเรือเข้าไปในร่องคลื่นที่กว้างที่สุดแล้วจึงไต่ไปบนลูกคลื่นซัดเรือม้วนลงจนอาจล่มได้

แล่นเรื่อนำหน้าคลื่น

เมื่อคลื่นเคลื่อนตัวตรงมาทางท้ายเรือ การที่จะแล่นเรือหนีคลื่นนั้นเป็นเรื่องที่ยาก เมื่อคลื่นเดินทางมาถึงเรือคลื่นจะยกท้ายเรือของเราขึ้น และแรงของคลื่นจะดันท้ายเรือเฉียงไปอีกด้านหนึ่ง ทำให้เรือเสียทิศทาง และเสียการทรงตัว เพราะฉะนั้นเมื่อคลื่นผ่านไป แล้วเราจะต้องบังคับทิศทางของเรือให้กลับไปรักษาระดับที่ให้ท้ายเรือตั้งฉากกับคลื่นลูกใหม่ที่ตามมาอีก

ในกรณีที่คลื่นยกท้ายเรือของเราขึ้น จะเห็นว่าหัวเรือมีแนวโน้มที่จะทิ่มลงมาจากยอดคลื่นลงสู่ร่องคลื่นที่มีความลาดชัน เมื่อท้ายเรือถูกยกขึ้นสูงมากๆ ใบพัดก็จะโผล่ขึ้นมาเหนือน้ำ และหางเสือก็จะไม่กินน้ำ ซึ่งก็จะไม่สามารถบังคับเรือได้จนกว่าท้ายเรือจะลดระดับลงไปใต้น้ำเหมือนเดิม และหัวเรืออาจจะส่ายโยกไปมาด้วยความแรงของคลื่น และอาจจะเซลงไปในร่องคลื่นจนเกิดอันตรายได้ เมื่อหัวเรือกำลังทิ่มลงนั้น เรือจะเพิ่มความเร็วขึ้นอีก และหัวเรือจะจมลงไปใต้น้ำมากกว่าเดิมอีกด้วย

คลื่นลมเพิ่มความรุนแรง

ถ้าสถานการณ์เพิ่มความรุนแรงขึ้น คลื่นลมซัดเรือเรามากขึ้น เราควรหันหัวเรือยนต์ของเราเข้าหาลมและคลื่น พร้อมกับเร่งเครื่องพอประมาณ นอกจากการประหยัดพลังงานแล้วก็จะเป็นการประคองเรือเอาไว้ให้ได้อีกด้วย

สิ่งสำคัญที่สุดคือเราควรที่จะหลีกเลี่ยงสภาพอากาศที่รุนแรง โดยที่เราไม่ได้เตรียมตัวที่จะเผชิญกับมัน ซึ่งถ้าเราวางใจไม่เตรียมการและบังเอิญประสบกับมันแล้ว เราจะต้องเสียใจและจดจำเหตุการณ์นั้นไปอีกนาน การป้องกันที่ดีที่สุดก็คือการหาความรู้เกี่ยวกับวิธีการเผชิญภัยกับคลื่นลมแรง พร้อมกับฝึกหัดให้ชำนาญ และเตรียมตัวให้พร้อมทุกครั้งก่อนที่จะออกไปแล่นเรือ



จอดเรือให้ง่ายด้วย เคล็ดลับลับประการ

การนำเรือเข้าเทียบท่า อาจจะเป็นเรื่องที่ต้องกังวลมากสำหรับนักเดินเรือ ไม่ว่าจะคุณกำลังนำเรือขนาดไหนอยู่ก็ตาม เมื่ออยู่ในภาวะที่คับขันจำเป็นต้องนำเรือเข้าท่าที่มีการใช้ท่อน้ำอย่างคับคั่ง ใช้เคล็ดลับลับประการนี้ แล้วทุกอย่างก็เข้าที่เข้าท่าครับ

1. ควบคุมความเร็วของเรือให้ช้าปล่อยให้เรือหยุดพอดีโดยไม่ต้องใช้กำลังเครื่องช่วยหยุดเรือ คนขับเรือหลายคนมักจะ อวดฤทธิ์อวดเดช ความสามารถของเครื่องและตัวเอง จะเก่งแค่ไหนก็เคยมีการผิดพลาด เช่น เพิ่มกำลังเครื่องขณะเรือกำลังแกว่งตัว ทำให้ควบคุมเรือไปในทิศทางที่ตั้งใจไว้ไม่ได้ แรงเหวี่ยงพาเรือชนหรือเกยท่า การนำเรือ

เข้าเทียบท่าด้วยความเร็วสม่ำเสมอค่อยๆ เข้าท่าพอดีเป็นอาการของนักขับเรือมืออาชีพครับ

2. ง่ายนิดเดียวครับ วางแผนเส้นทางเดินเรือเข้าเทียบท่าก่อนนำเรือเข้าท่าทุกครั้ง การวางแผนที่ดี จะทำให้คุณนำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างสมบูรณ์ไม่มีที่ติ

3. สื่อกับลูกเรือให้ชัดเจน ทุกขั้นตอนของแผนการนำเรือเข้าเทียบท่า ผู้โดยสารบางคนก็ช่วยให้คุณได้ เช่น ช่วยส่งเชือกหัวเรือ (bow line) เชือกท้ายเรือ (stern line) หรือ เชือกไกล (spring line) ผู้โดยสารคนอื่นๆ อาจช่วยให้คุณวางทุ่นกันกระแทกได้ด้วย ทั้งหมดสำคัญอยู่ที่การสื่อสารการวางแผนงานล่วงหน้า และขั้นตอนของการทำงานด้วย

4. แจ้งให้ผู้โดยสารรู้เรื่องอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะเรือเทียบท่า เช่น อย่ายื่นส่วนใดๆ ของร่างกายออกไปนอกตัวเรือโดยเฉพาะระหว่างแควมเรือกับท่าเรือ การเตรียมวางทุ่นกันกระแทกในตำแหน่งที่เรือจะกระแทกกับท่าเรือช่วยลดรอยขีดข่วนบนตัวเรือได้

5. เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดไม่ให้ผู้โดยสารก้าวกระโดดจากเรือขึ้นฝั่งก่อนเรือเข้าเทียบท่า และผูกยึดเชือกโยงเรือเรียบร้อยแล้ว เพราะจะเกิดแรงผลึกทำให้เรือเปลี่ยนแนวได้ แรงนี้จะผลึกให้เรือห่างออกไปจากท่า อาจทำให้ตัวผู้กระโดดเองตกลงไปในน้ำได้ อาจจะทำให้อายุผู้อื่นที่เห็น หากเป็นขณะเดียวกันกับที่ผู้บังคับเรือต้องเร่งเครื่องเพื่อเพิ่มแรงดันเรือเข้าท่าอาจจะถูกใบจักรฟันอีกด้วย

6. เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดอีกข้อหนึ่งอย่าให้บุคคลใดช่วยดันไม่ให้เรือกระแทกท่าเรือ มีรายงานอุบัติเหตุมากมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ ถึงแม้จะมีน้ำใจช่วยผู้ควบคุมเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องไม่ยอมให้พวกเขาช่วย นอกจากจะมีอันตรายมากแล้ว ยังเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าที่ไม่ถูกต้องด้วย อนึ่งค่าซ่อมสิริเรือถูกกว่าค่าหม้อซ่อมแขนขาคนมากครับ

7. ก่อนที่จะนำเรือเข้าสถานที่ที่จัดไว้เพื่อเป็นท่าจอดเก็บเรือ ให้ใช้วิทยุเรือแจ้ง

นายท่าถึงการเข้ามาของเรือของคุณทุกครั้งเพื่อรับทราบแนวทางเดินเรือ หรือข้อจำกัดของการเดินเรือ ณ ที่นั้นเรือยิ่งใหญ่นี้ยิ่งสำคัญ หากไม่ปฏิบัติตามอาจต้องถอยเรือกลับในสภาวะที่คุณไม่คุ้นเคย

8. การนำเรือเข้าเทียบท่าสวนกระแสถ้าทำได้ดีที่สุด เพราะทิศทางของกระแสและแรงผลักดันเป็นตัวกำหนดความยากง่ายและความปลอดภัยด้วย กระแสน้ำยิ่งแรง การควบคุมบังคับเรือให้ไปตามทิศทางที่กำหนดยิ่งทำได้ยาก กระแสน้ำที่แรงมากอาจพัดพาเรือเล็กเข้าไปอยู่ใต้ท่าเรือได้ ดังนั้น อย่าลืมหักความสำคัญของการประเมินความแรงของกระแสน้ำก่อนนำเรือเข้าท่า

9. กระแสลมแรงมักจะเป็นอริกับนักแล่นเรือยนต์ ไม่เป็นพันธมิตรที่ดีกับนักแล่นใบขณะจอดพัก ประเมินความแรงและ ทิศทางลม แล้วตัดสินใจว่าจะไปในทิศทางเดียวกับลมหรือจะสวนลม การนำเรือเข้าท่า หากมีแรงลมมาทางท้ายเรือ งานก็เบากว่าวิ่งสวนทางลม เว้นระยะปลอดภัยให้มากไว้ปลอดภัยให้สายลมค่อยๆ พัดเรือของคุณเข้าจอดอย่างนิ่มนวล

10. คุณเป็นคนเดียวที่ต้องรับผิดชอบกับคนบนเรือในเรื่องของความปลอดภัย ไม่ว่าจะขณะเรือแล่นหรือจอดพักระหว่างทาง การตระเตรียมให้เกิดความพร้อมเป็นหน้าที่ของคุณให้ลูกเรือแข็งแกร่งด้วยวิธีที่นิ่มนวลแต่หนักแน่น

ด้วยข้อปฏิบัติทั้งสิบประการจะช่วยให้การจอดเรือเทียบท่าเป็นเรื่องที่ไม่น่ากังวลอีกต่อไป แต่เหนือสิ่งอื่นใดความปลอดภัยของคนในเรือต้องมาเป็นสิ่งแรกเสมอ

Special report

แนวทาง การเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ในการทำงานร่วมกัน

การทำงานเป็นทีมที่เข้มแข็งและมีเอกภาพย่อมเป็นยอดปรารถนาของทุกองค์กร โดยเฉพาะในภาคธุรกิจเอกชน ซึ่งเป็นเรื่องที่สร้างให้เกิดขึ้นได้ไม่ถ้ง่ายนัก เพราะคนมีชีวิตจิตใจ อารมณื และกิเลสตัณหา จึงเป็นทรัพยากรที่บริหารยากที่สุด จากการศึกษาค้นคว้า เสนวนากับผู้รอบรู้จำนวนมาก และประสบการณ์จากการทำงานอันหลากหลายมานานนับสิบปี ขอแนะนำแนวทางการสร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีในการทำงานร่วมกัน ดังต่อไปนี้

1. ยอมรับความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคล
2. ค้นหาข้อดีของผู้ร่วมงานแต่ละคน
3. มีความรักความปรารถนาดีต่อกันอย่างจริงใจ

4. ช่วยเหลือเกื้อกูลกันตามกำลังและโอกาส ทั้งในเรื่องหน้าที่การงานและส่วนตัว

5. ให้อภัยผู้ที่ทำผิดพลาดโดยขาดเจตนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสสำหรับการแก้ไขปรับปรุง

โดยความเป็นจริงตามธรรมชาติแล้ว ทุกสิ่งในโลกและจักรวาลนี้ล้วนมีลักษณะเฉพาะที่ไม่ซ้ำกัน คนเราแต่ละคนก็มีรูปร่างหน้าตา นิสัยใจคอ และความรู้ความสามารถไม่เหมือนกับผู้อื่นเป็นต้น ซึ่งมีข้ออุปสรรคในการทำงานร่วมกันแต่อย่างใด การหลอมรวมความต่างอย่างลงตัวย่อมก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีมีคุณค่ามหาศาล อาทิ กล้วย หนึ่น ปูน ทราย เหล็ก และน้ำ เมื่อนำมารวมกันอย่างถูกส่วนด้วยกรรมวิธีที่เหมาะสมแล้ว เกิดเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กที่แข็งแรง นำไปใช้ประโยชน์ได้มากมาย เราจึงควรทำความเข้าใจให้

เห็นชัดทและยอมรับความแตกต่างระหว่างกัน ไม่ใช่มาตรฐานของตัวเองไปตัดสินหรือกำหนดคุณค่าของผู้อื่น

นอกจากนี้ยังควรค้นหาข้อดีหรือจุดแข็งของผู้ร่วมงานแต่ละคนให้พบ ส่งเสริมให้เขาได้แสดงออกในโอกาสที่เหมาะสม ย่อมทำให้เขาเกิดความภาคภูมิใจ ซาบซึ้งในความหวังดีของเรา และยินดีที่จะใช้ศักยภาพที่เขาที่อยู่สร้างประโยชน์ให้ส่วนรวมอย่างเต็มกำลังความสามารถ

ความรักความปรารถนาดีต่อกันอย่างจริงใจ คืออีกปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญยิ่ง ในการสร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีให้หมู่คณะ ช่วยให้การทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันเป็นไปอย่างราบรื่น ทั้งในหน้าที่การงานขององค์กรและเรื่องอื่นๆ ช่วยเพิ่มพูนความรักความผูกพันระหว่างกันให้มีความกลมเกลียวเหนียวแน่นมากยิ่งขึ้น นำมาซึ่งการทำงานเป็นทีมที่เข้มแข็งและมีเอกภาพ

การช่วยเหลือเกื้อกูลกันตามโอกาส ไม่ว่าจะ เป็นเรื่องงานหรือส่วนตัว คือเครื่องช่วย เพิ่มพูนความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันแต่ต้อง พิจารณาความเหมาะสมด้วย เพื่อให้มั่นใจว่า ความหวังของเราจะไม่ทำให้ผู้รับรู้สึกว่าการ ต่ำต้อยต่อค่าลง หรือสร้างนิสัยคอยพึ่งพาผู้อื่น โดยไม่ชวนช่วยตัวเองก่อน

การทำผิดพลาดในบางเรื่องย่อมเกิดขึ้น ได้เสมอสำหรับคนทำงาน แต่ถ้ามีได้เป็นไปด้วยความ จงใจหรือมีเจตนาร้ายก็สมควรได้รับการ ให้อภัย รวมทั้งโอกาสที่จะปรับปรุงตนเอง การเหยียบย่ำซ้ำเติมผู้ที่พลาดพลั้งคือความมี จิตใจคับแคบ ขาดเมตตาธรรม และไม่เป็นผลดี กับผู้ใดเลย

หากคนส่วนใหญ่ในองค์กรสามารถทำได้ ตามแนวทางเช่นที่กล่าวนี้ ย่อมช่วยเสริมสร้าง ความสัมพันธ์ที่ดี นำมาซึ่งความสุขและการ ทำงานร่วมกันอย่างสบายใจ พร้อมเผชิญความ ยากลำบากไปด้วยกัน เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร อันเป็นยอดปรารถนา

ของทุกคน เมื่อส่วนรวมประสบความสำเร็จด้วย ดี แต่ละคนในองค์กรย่อมได้รับผลดีตามไปด้วย อย่างน้อยก็ความภาคภูมิใจที่ตนมีส่วนร่วมใน การสร้างผลงานที่น่าชื่นชมนั้น

โดยสรุปแล้ว การที่องค์กรใดจะทำงานได้ สำเร็จตามวิสัยทัศน์ที่วางไว้ย่อมมีประสิทธิภาพ และ ประสิทธิภาพสูงนั้น หัวใจสำคัญคือ การทำงานร่วมกันเป็นทีมอย่างมีเอกภาพ ทุกคนในองค์กรมีความสำนึกรับผิดชอบ รวมทั้ง มีความรู้ความเข้าใจชัดเจนเพียงพอในหน้าที่ ของตน มีความรู้รักสามัคคีเอื้ออาทรต่อกัน รักดี และผูกพันต่อองค์กรอย่างมั่นคงและจริงใจ มุ่งมั่นร่วมกันที่จะพัฒนาให้มีความก้าวหน้า ยิ่งๆ ขึ้นไปอย่างยั่งยืน

สภาพการณ์เช่นนี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อ ผู้บริหารทุกระดับขององค์กรมีภาวะผู้นำสูง เปี่ยมด้วยศรัทธาบารมิ เป็นที่เชื่อถือและเคารพ ยำเกรงของผู้ร่วมงานส่วนใหญ่ในองค์กร ซึ่งล้วน เป็นเรื่องที่พัฒนาให้เกิดขึ้นได้ ด้วยความสำนึก ที่ถูกต้องดีงามของแต่ละคน

เกิดเป็นคน ต้องทนสู้ อยู่ทุกเมื่อ
ยามทุกข์ยาก มากปัญหา กล้าประลอง

เรื่องไกลใกล้ ใหญ่น้อย ค่อยพินิจ
มุ่งเสริมสร้าง ทางแก้ไข ไม่ประวิง

แม้ยุ่งยาก หากสุขุม เลิกคลุ้มกลัด
ใช้ปัญญา เป็นอาวุธ รุดประจัญ

รู้กรับ ปรับความคิด มีจิตมั่น
เกิดเป็นคน คั้นให้พบ ช่องหลบภัย

เรื่องของคน

อย่าบ่นเบื้อ เพื่อยืดยืด พร้อมปิดป้อง
คิดไตร่ตรอง มองให้เห็น ความเป็นจริง

เพียรพิชิต ขู่ติดขัด ชัดทุกสิ่ง
มิเกรงกริ่ง ทิงความขลาด เข้าพาดฟัน

จักเห็นชัด เหตุขัดข้อง ไม่ต้องหวั่น
พร้อมโรมรัน มารทุกหมู่ ลู้อุดใจ

ย่อมพบวัน ที่ฝันหา อย่าสงสัย
อยู่หนใด ไกลทุกซีก โลกเร็นรมย์
นรชาติ

๑๓ กันยายน ๒๕๖๔



โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

ธุรกิจการโรงแรมและเรือสำราญ

หลักสูตร 5 เดือน ทฤษฎี 2 เดือน ฝึกงาน 3 เดือน



งานในความต้องการ
ที่เรือสำราญ เรือยอร์ชชั้นนำ



รับจำนวน 10 คน เท่านั้น ค่าธรรมเนียม **ตลอดหลักสูตร**
55,000 บาท
สมัครเรียนออนไลน์ได้ที่
www.siammaritimeschool.ac.th
02 703 3232 / 082 209 9195





โรงเรียนสยามการเดินเรือ
SIAM MARITIME SCHOOL

หลักสูตรเรือเข้าชายฝั่ง ฝ่ายเดินเรือ-ช่างกล



Online Training

**งานล้น แต่คนขาด
พลาดไม่ได้อีกแล้ว**

สมัครด่วนรับจำนวนจำกัด
จำนวน 25 คนเท่านั้น
สำหรับรุ่นที่ 3/2564

ค่าธรรมเนียมตลอดหลักสูตร

49,000 บาท

สมัครเรียนออนไลน์ได้ที่
www.siammaritimeschool.ac.th

02 703 3232 / 082 209 9195



Moving Rapidly Together

We will ...
succeed !



มารีนไทย กรุ๊ป
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 Servitec Co., Ltd.



Siam Maritime School

1122 Mu 6 Soi Thedsaban bangpoo 10
Taiban Road, Tambon Taiban ,Amphur Muang,
Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 02 703 3232 Fax: 02 703 3535
Website: www.marinethaigroup.com