

aBOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.13 • ISSUE 143 • DECEMBER 2021

Knowledge

PYROTECHNIC

พลุควันสัญญาณ คำตอบสุดท้าย
ของการขอความช่วยเหลือทางทะเล

Boat report

เครื่องยนต์ใหม่ ของ Yanmar
ในเรือ LUHRS 37 เป็นการสุดประสา
ถ์ลงตัวระหว่าง “คน และ เครื่องยนต์”
ในสุดยอดเกมการตกปลา

Special report

พลังความคิด :
พิชิตได้ทุกปัญหา (ดอนเรก)



ZEELANDER 5



BINOCULARS
WATERPROOF
EVAL MODEL 04324-3
7X50 มีเข็มทิศ



Find us on:
facebook.

aboatmagazine



LIFERAFT RENTAL

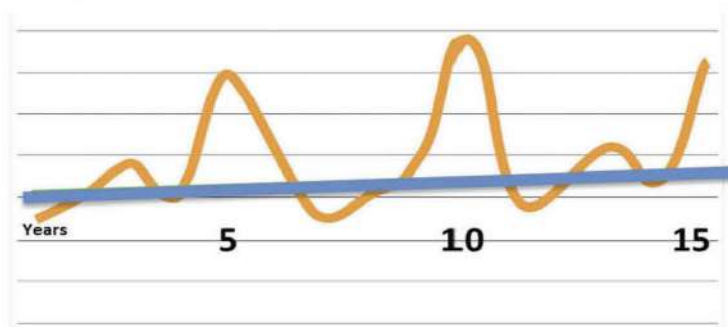


WHY Choose? Liferaft Rental

- \$ 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 • www.siammaritimeschool.ac.th • LINE OA : @siammaritime



Binoculars

(Waterproof)

กล้องส่องทางไกล

1



SUZUKI Model KX1SA1 8X42

1,900.-

2



LALIZAS Model 31317 7X50

2,600.-

3



EVAL Model 04324-9 7x50

3,500.-

4



SUZUKI Model YDZ82050A 8 x 20 x 50 (ZOOM)

5,900.-

5



EVAL Model 04324-3 7x50 (มีเข็มทิศ)

8,900.-

SPECIFICATION

Specification No.	1	2	3	4	5
Magnification	8X	7X	7X	8-20X	7X
Objectives	42 mm	50 mm	50 mm	50 mm	50 mm
Prisms	BK7	Porro K9	Porro K9	Bak 4	Porro K9
Field of View	6.3	6.2	7	4.5 - 2.5	7.1
Field at 1000m.	110 mm	133 mm	123 mm	78-44 mm	124 mm
Exit pupil diameter	5.2 mm	7.1 mm	7.1 mm	6.3-2.5mm	7.14 mm
Height	145 mm	145 mm	185 mm	196 mm	190 mm
Width	126 mm	200 mm	185 mm	200 mm	240 mm
Weight	670 g	750 g	780 g	1050 g	1035 g
Extra Features	-	-	-	Zoom	Compass



บริษัท เอ. แอนด์ มาร์ีน (ไทย) จำกัด

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

Tel: 0-2703-5544, 0-2703-5858 Fax: 0-2703-5525, 0-2703-3322

URL: www.marinethai.net E-Mail: info@marinethai.net





นายกรัฐมนตรี เปิดท่าเรือปากเมง ประตูสู่อันดามัน หนุนการท่องเที่ยว เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ “เชื่อมโลก เชื่อมไทย ด้วยโครงข่ายคมนาคม”

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเป็นประธาน ในพิธีเปิด “ท่าเรือปากเมง เปิดประตูสู่อันดามัน” รองรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติสู่การท่องเที่ยวทะเลอันดามัน โดยมีนายจรศักดิ์ เจริญโสภา ผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง กล่าวต้อนรับ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวรายงาน นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาการแทนอธิบดีกรมเจ้าท่า กล่าวความเป็นมา พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยในพื้นที่ร่วมพิธีเปิดท่าเรือปากเมง จังหวัดตรัง

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม มีภารกิจในการพัฒนาท่าเรือ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้งาน ทั้งด้านการค้า การขนส่ง การสัญจรทางน้ำ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ โดยได้พัฒนาให้ท่าเรือมีรูปลักษณ์ที่สวยงามทันสมัย มีมาตรฐาน มั่นคง ปลอดภัย รวมทั้งจะเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญ ท่าเรือปากเมง จ.ตรัง เป็นหนึ่งในท่าเรือที่กรมเจ้าท่า ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือ เนื่องจากเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวและคมนาคมทางน้ำที่สำคัญในจังหวัดตรัง โดยเรือส่วนใหญ่เป็นเรือรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากหาดปากเมงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆในหมู่เกาะทะเลตรัง อาทิ เกาะมุก เกาะรอก เกาะเชือก เกาะไหง เกาะกระดาน และเกาะหลีเป๊ะ จังหวัดสตูล ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังเกาะลันตา เกาะพีพี หาดอ่าวนาง จังหวัดกระบี่

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม มีแผนพัฒนาท่าเรือเส้นทาง “วงแหวนอันดามัน” เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ ของจังหวัด กระบี่ พังงา และภูเก็ต สร้างรายได้ให้ภาคธุรกิจ การท่องเที่ยว เรือ ร้านอาหาร โรงแรม ตลอดจนร้านค้าชุมชน นำความเจริญสู่ท้องถิ่น และประชาชน สนับสนุนนโยบายของประเทศให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน



ประตูระเบียงเศรษฐกิจ “ภาคตะวันออก” สู่ “ภาคใต้”

ท่าเรือภาคที่ 1 ร่วมกับ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เขต1 สนับสนุนการเปิดประตูระเบียงเศรษฐกิจ “ภาคตะวันออก” สู่ “ภาคใต้” ดูแลความปลอดภัยเส้นทางขนส่งทางทะเล ตอบสนองนโยบายเปิดประเทศของรัฐบาล

สืบเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลกำหนดให้เปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ที่ผ่านมา โดยอยู่บนพื้นฐานของมาตรการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งนโยบายดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของการฟื้นฟูประเทศและฟื้นฟูเศรษฐกิจ มีการคาดหวังว่าจะเป็นสร้างแรงขับเคลื่อนของภาคธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศให้มีทิศทางที่ดีขึ้น หลังจากการผ่อนคลายล็อกดาวน์

ล่าสุดในวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 พลเรือโท พิชัย ล้อชูสกุล ผู้บัญชาการท่าเรือภาคที่ 1 (ผบ.ทรภ.1) ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค 1 (ผอ.ศรชล.ภาค 1) พร้อมด้วย พลเรือตรี สมพงษ์ ศรีอากาศ รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค 1 (รอง ผอ.ศรชล.ภาค 1) เดินทางไปตรวจเยี่ยมความพร้อมของห้องควบคุมการจราจรทางน้ำ ณ อาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ (Ferry Terminal) อ.สตูล จ.สตูล ก่อนที่จะส่งเรือ The Blue Dolphin ออกเดินเรือเป็นวันแรก ซึ่งเรือดังกล่าวเป็นเรือเฟอร์รี่ให้บริการเดินเรือกลุ่มธุรกิจขนส่ง และการท่องเที่ยว เส้นทาง ไป - กลับจาก จ.สตูล (สตูล) ถึง จ.สงขลา (เมืองสงขลา) เป็นการเปิดประตูระเบียงเศรษฐกิจ “ภาคตะวันออก” สู่ “ภาคใต้” ด้วยการขนส่งทางทะเล สำหรับการเดินทางจาก สตูล ไปยัง สงขลา ด้วยเรือ The Blue Dolphin มีระยะเวลาเดินเรือ 18 - 20 ชั่วโมง โดยศูนย์ปฏิบัติการทรภ.1 และ ศูนย์ปฏิบัติการ ศรชล.ภาค 1 จะดำเนินการพล็อตติดตามอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมพร้อมให้ความช่วยเหลือ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทาง

สำหรับ ทรภ.1 และ ศรชล.ภาค 1 เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลความมั่นคง และความปลอดภัย ของเส้นทางการเดินเรือในพื้นที่อ่าวไทยตอนบน ตั้งแต่ จ.ตราด ถึง จ.ชุมพร ด้วยการบูรณาการใช้กำลังทางเรือ และอากาศยาน ร่วมกันลาดตระเวนดูแลความเรียบร้อย และคอยให้ความช่วยเหลือพี่น้องประชาชนที่เดินทางสัญจรในทะเล ให้เกิดความปลอดภัย โดยจะดำรงความพร้อมให้การช่วยเหลือหากเกิดเหตุฉุกเฉินในทะเลได้อย่างทันท่วงที พร้อมทั้งประสานงานร่วมกับท่าเรือภาคที่ 2 (ทรภ.2) และศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลภาค 2 (ศรชล.ภาค 2) ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบทางทะเลในพื้นที่อ่าวไทยตอนล่างให้เกิดความต่อเนื่องในด้านการรักษาความปลอดภัยในเส้นทางการเดินเรือ เพื่อให้ผู้ประกอบการ ประชาชน รวมถึงนักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจในการเดินเรือ และการขนส่งได้อย่างปลอดภัย เป็นการสนับสนุนนโยบายเปิดประเทศของรัฐบาล เพื่อช่วยในการฟื้นฟูประเทศ ฟื้นฟูเศรษฐกิจ และสร้างแรงขับเคลื่อนของภาคธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศให้มีทิศทางที่ดีขึ้น



Your Safety Partner onboard

SOLAS/MED Self-contained breathing apparatus (SCBA)

**SOLAS
Approved**

Specifications Breathing Apparatus

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

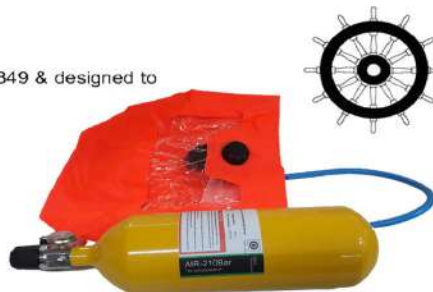
- High-Pressure Cylinders
- Cylinder Valve
- Pressure Reducer
- Quick Connector
- Supply Valve
- Full Face Mask
- Pressure Gauge
- Alarm
- Back Plate
- Shoulder Strap
- Storage box

Emergency evacuation breathing device (EEBD) "THRS 15"

**SOLAS
Approved**

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

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
f : @marineservitec
g : @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
f : @marineservitec
g : @marineservitec



Boatreport 1



Yanmar 6LY440 คู่มือติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมในห้องเครื่องขนาดที่กระทัดรัด ทำให้การติดตั้งในที่จำกัดทำได้ง่ายขึ้น

เครื่องยนต์ใหม่ของ YANMAR ในเรือ LUHRS 37 เป็นการสอดประสานที่ลงตัวระหว่าง “คน และ เครื่องยนต์” ในสุดยอดเกมการตกปลา



Brad Belcher จาก Belcher Diesel Services ได้ลองถือท้ายเรือ Luhrs 37 ที่เขาเพิ่งติดตั้งเครื่องยนต์คู่มือของ Yanmar 6LY440 เพื่อการตอบสนองที่เร็วกว่า นุ่มนวลกว่า และเงียบกว่า

Yanmar 6LY440 เครื่องยนต์ดีเซลเทอร์โบชาร์จเต็มสูบ ดาวเด่นจาก Yanmar ได้แสดงให้เห็นถึงสมรรถนะที่อยู่เหนือเครื่องยนต์รุ่นพี่หลายขุม และเป็นการพิสูจน์ให้เห็นว่า เพียงการเปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่นั้นสามารถทำให้เรือที่ติดอยู่แล้ว กลายเป็นเรือที่ “สุดยอด” ได้จริงๆ

“ที่สำคัญก็คือ เวลาที่เพื่อนของเราที่อยู่บนดาดฟ้าเรือชั้นล่างกำลังเจอกับปลาขนาดใหญ่อยู่ เราจำเป็นที่จะต้องควบคุมเรือให้ได้” Simon Ahern ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ Luhrs 37 ได้อธิบายไว้

“เครื่องยนต์ใหม่ของเรานี้สุดยอดมาก เหมาะอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นเดินหน้า ถอยหลัง หรือเคลื่อนที่ไปในทิศทางต่างๆอย่างรวดเร็ว ทำให้การต่อสู้กับปลา และการนำปลาขึ้นเรือทำได้ง่ายขึ้น - เครื่องยนต์ของเราตอบสนองได้เร็วกว่าจริงๆ” Simon กล่าวอย่างกระตือรือร้น

คำชมเหล่านี้มอบให้กับเครื่องยนต์ Yanmar 6LY440 คู่มือที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด และได้ถูกติดตั้งไว้ในเรือ Reef Raine ของ Luhrs ขนาด 37 ฟุตที่ได้รับการดูแลรักษาอย่างดี โดยมี “Belcher Diesel Services” ใน North Queensland เป็นผู้ติดตั้ง

Simon ตื่นเต้นกับเกมการตกปลาของเขาเสมอ แต่ถึงแม้ว่าเขาจะยังห่างไกลจากความเป็นนักตกปลามืออาชีพ เขาก็ตระหนักดีว่าเขาจำเป็นต้องมีเครื่องมือและอุปกรณ์ในการตกปลาขั้นดี เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับสมรรถนะการต่อสู้ระหว่างตัวเขาเองกับปลาที่มีน้ำหนักกว่า 200 กิโลกรัม หรือใหญ่กว่า

“Reef Raine” เป็นเรือที่ต่อขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีเครื่องยนต์เดิมเป็น Yanmar ที่มีกำลัง 480hp ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนมาเป็น Yanmar 6LY440 และผลลัพธ์เป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่ง ตอนนี้ความเร็วสูงสุดของเรืออยู่ที่ 32 นอต และแทบจะไม่มีควันไอเสียให้เห็นเลยในขณะที่ทำงาน หรือแม้แต่ในช่วงที่สตาร์ทเครื่องยนต์ขณะเย็น

ก่อนหน้านี้ “Reef Raine” ทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ 29 นอต ในฐานะผู้ใช้เครื่องยนต์ดีเซล และจากข้อได้เปรียบของเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยสมบูรณ์ ทำให้ Simon วางใจได้กับคุณภาพอากาศที่สะอาดขึ้น แม้ในขณะที่ยืนอยู่ด้านท้ายเรือ และแน่นอนว่าส่วนรวมก็มีความพึงพอใจมากขึ้น

Simon คาดว่า ในขณะที่เขาแล่นเรือ “Reef Raine” ที่ความเร็วประมาณ 20 นอต จะมีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่ 100 ลิตร/ชั่วโมง (โดยรวม)

“ที่ความเร็วประมาณ 24 นอต เราอาจใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 120 ลิตร/ชั่วโมง โดยประมาณ แต่ผมว่ามันก็ดีเหมือนกัน ถ้าเราจะแล่นเรือโดยใช้เกียร์เอาไว้ที่ ‘Laminex’ เพื่อลองดูว่า Reef Raine แล่นได้ดีแค่ไหน” (คำว่า ‘เกียร์อยู่ที่ Laminex’ เป็นคำที่ Simon มักจะใช้เมื่อใช้งานเรือเต็มคันเร่ง)

Simon ปฏิบัติตามขั้นตอนการใช้เครื่องยนต์ใหม่ (Run-In) อย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องยนต์ Yanmar ของเขาจะมีอายุการใช้งานที่ยาวนานสมคำร่ำลือ และตอนนี้ Simon ก็ได้ใช้งานเครื่องยนต์ใหม่คู่นี้ไปแล้ว 100 ชั่วโมง และก็เช่นเดียวกันกับอุปกรณ์ตกปลาที่ดีที่ต้องมีการบำรุงรักษาอยู่เป็นประจำเพื่อความพร้อมในสงครามเยือกกับ



จุดควบคุมเรือนวดตาฟ้า (Flybridge) มีชุดควบคุมเครื่องยนต์ของ Palm-Beach ติดตั้งเอาไว้ เพื่อความแม่นยำในการควบคุมเรือ ทั้งยังเป็นตัวช่วยเอาไว้ใช้สู้กับปลาที่อาจจะชนะรางวัลในการแข่งขันอีกด้วย “Reef Raine”



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

HULL
HULL CO., LTD.

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

Boatreport 2

ปลาได้ทุกเมื่อ สำหรับเครื่องยนต์แล้ว Simon จะใช้น้ำมันเครื่องที่สะอาด และเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องตามระยะเวลาที่กำหนดทุกครั้ง ระยะเวลา Run-In มาตราฐานสำหรับเครื่องยนต์ Yanmar 6LY440 คือ 250 ชั่วโมง

“ผมอยากจะแนะนำให้เจ้าของเรือทุกคนเก็บบันทึกประวัติการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ไว้เป็นอย่างดี – สำหรับตัวผมเองนั้น ผมได้บันทึกวันที่และชั่วโมงที่ผมเปลี่ยนไส้กรองต่างๆเอาไว้ต่างหากอีกด้วย” Simon ได้ให้คำแนะนำไว้

ชุดควบคุมเครื่องยนต์ชุดใหม่ของ Palm Beach ถูกติดตั้งอยู่บนจุดควบคุมเรือบนดาดฟ้า (Flybridge) ของ Luhrs พร้อมด้วยมาตรวัดต่างๆ ของ Yanmar และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ถูกจัดวางไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อการค้นหาฝูงปลาและความพร้อมในเกมตกปลาที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ

ภายในห้องควบคุมหลัก ได้มีการติดตั้งชุดควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ไว้อีกหนึ่งชุด ดังนั้น Simon จึงสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้เองหากจำเป็น

เรือ Luhrs สามารถเปลี่ยนทิศทางได้อย่างรวดเร็วในระหว่างการแข่งขันตกปลาที่เขาจริงจัง และ Simon ก็สนุกสนานกับการตอบสนอง และการควบคุมที่แม่นยำที่ได้จากเครื่องยนต์ใหม่ของเขา

ชุดควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ยังช่วยลดโอกาสการเกิดความผิดพลาดของนายท้ายเรือ ที่อาจเกิดความสับสนในการเปลี่ยนเกียร์ (เดินหน้าถอยหลัง) ขณะที่เรือแล่นอยู่ ซึ่งเป็นค่าความปลอดภัยที่เหมาะสมมาก โดยเฉพาะขณะที่ความสนใจส่วนใหญ่ไปอยู่กับปลากะพงดำหนักเกือบ 400 กิโลกรัม ที่กระโดดอยู่ใกล้เรือ

ผู้มีเทคโนโลยีคือผู้ชนะ...“มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆมากมายเข้ามาใช้ใน 6LY440” Brad Belcher ผู้บริหารของ Belcher Diesel Services ในเมือง Townsville ของ North Queensland ได้กล่าว ในฐานะที่เป็นผู้รับผิดชอบในการติดตั้งเครื่องยนต์คู่ใหม่ให้กับ “Reef Raine”

“ผมชื่นชอบเครื่องยนต์คู่ใหม่นี้มาก ถึงแม้ว่าจะมีแรงม้าน้อยกว่าเครื่องยนต์ถึง 40 แรงม้าก็ตาม และจริงๆ แล้ว เครื่องยนต์คู่ใหม่สามารถผลักดันเรือได้เร็วกว่า”

“เครื่องยนต์ใหม่นี้ทำงานได้ราบรื่นกว่า และแน่นอนว่าเงียบกว่า” Brad กล่าวไว้ Brad เป็นผู้ที่ชื่นชอบ และพอใจที่ได้เป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Yanmar ที่ได้รับการแต่งตั้งในเดือนกันยายน 2559

เครื่องยนต์รางร่วม (Common-rail) รุ่นใหม่นี้ยังง่ายต่อการติดตั้ง โดยเฉพาะในมุมของการเชื่อมต่อเข้ากับระบบอื่นๆของเรือ โดยมีสายเชื่อมต่อต่างๆที่น้อยกว่าเครื่องยนต์ Yanmar ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์รุ่นก่อนๆ มาก

สมรรถนะที่ดีกว่าของเครื่องยนต์ 6LY440 เป็นประสบการณ์ที่ Power Equipment ค้นเคยเป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นผลลัพธ์เดียวกันจากเครื่องยนต์อีก 3 โมเดลที่อยู่ในรุ่นเดียวกัน และได้รับการติดตั้งใหม่ในเรือลำอื่นทั่วทั้งประเทศออสเตรเลีย ดังนั้นอนาคตของเครื่องยนต์รุ่นนี้จึงดูสดใสมาก

“Reef Raine” มักจะเดินทางไป North Queensland เพื่อหาแหล่งตกปลาอยู่บ่อยๆ เช่น Myrmidon Reef พร้อมความมั่นใจในเครื่องยนต์ Yanmar 6LY440s คู่ใหม่ของเขา



“Reef Raine” เป็นเรือ Luhrs ขนาด 37 ฟุต ที่มีจุดควบคุมเรือบนดาดฟ้า หรือ Flybridge สำหรับการเดินทางเพื่อค้นหาเกมการตกปลาที่ยิ่งใหญ่



ความเร็วสูงสุดที่ 32 น็อต บน Luhrs 37 ไม่ได้แสดงให้เห็นถึงร่องรอยของควันไอเสียแต่อย่างใด ในขณะที่แล่นเรือแบบเต็มคันเร่ง

Yanmar 6LY440 ให้แรงม้า 324kW (440mhp @ 3,300 รอบ/นาที) เป็นเครื่องยนต์ที่มีความจุ 5.8 ลิตร 6 สูบเรียง ซึ่งมีพื้นฐานมาจากบล็อกเครื่องยนต์ของรุ่น LY2 และ LY3 ซึ่งมีมาแล้วกว่า 20 ปี

อีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้ 6LY โดดเด่น นั่นคือเป็นเครื่องยนต์ที่มีขนาดกระทัดรัด ซึ่งทำให้ลดขนาดลูกสูบและช่วงชักลงได้ (106 มม x 110 มม) ทำให้ง่ายต่อการติดตั้งในห้องเครื่อง และมีพื้นที่ว่างรอบเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น

แน่นอนว่าพัฒนาการใหม่ๆย่อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเครื่องยนต์ใหม่ของ Yanmar ให้แรงม้าที่สะอาดกว่า ทุกอย่างตั้งแต่การจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อร่วมที่ถูกรอกแบบมาเพื่อการเผาไหม้ที่สมบูรณ์กว่า สะอาดกว่า จากทุกมุมมอง

Yanmar 6LY440 ยังได้รับการรับรองระดับการปลดปล่อยมลพิษที่น่าประทับใจ เช่น มาตรฐาน European RCD2, IMO/GL และ EMC รวมถึงมาตรฐาน US EPA Tier 3

เห็นได้ชัดว่า 6LY440 มีการปลดปล่อยควันไอเสียออกมาน้อยมาก จนแทบมองไม่เห็น ในทุกรอบเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้บรรดานักตกปลาทั้งหลายพึงพอใจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงความเร็วต่ำ ขณะที่เยื่ออยู่กับปลาใหญ่

Power Equipment ได้รับสิทธิพิเศษในการสาธิตความสามารถของ Reef Raine ในทะเลเรียบ เต็มคันเร่ง เพื่อการบันทึกภาพจาก Townsville โดย Luhrs ทั้งไว้เพียงคลื่นสีขาวให้เห็นเท่านั้น โดยปราศจากควันดำใดๆ

Reef Raine จะถูกใช้งานตามปกติไปยัง การแข่งขันตกปลาใน North Queensland บริเวณ Myrmidon Reef นอกชายฝั่ง Townsville ไปประมาณ 120 กิโลเมตรพร้อมความมั่นใจกับเครื่องยนต์คู่ใหม่จาก Yanmar 6LY440

ที่นี่ ที่ซึ่ง Simon และเพื่อนนักตกปลาของเขาตามล่าหารางวัลที่แฝงอยู่ในน่านน้ำ 300 ถึง 1000 เมตรนี้เท่านั้น ที่ซึ่งอยู่ห่างจากความเจียบสงบบริเวณแนวปะการังเพียงไม่กี่กิโลเมตร

โดยตระหนักดีว่าเครื่องยนต์ Yanmar สามารถทำงานได้อย่างยอดเยี่ยม ทั้งในช่วงการตกปลาระหว่างวัน และ “ช่วงการทำงานเต็มคันเร่ง” ในขากลับ ทั้งหมดนี้ทำให้การเดินทางทางน้ำที่ Simon หลงใหลยิ่งเป็นความสุขที่เหลือนั่นโดยไม่ต้องสงสัย



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

HULL
HULL CO., LTD.

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

ความเชื่อคนเรือรอบโลก

เพราะเรือคือพาหนะในการเดินทางที่มนุษย์สร้างขึ้นที่เก่าแก่ที่สุด ในวันที่พื้นที่เดินเท้าส่วนใหญ่คือปาร์กซิงก์ และมนุษย์เราต้องเดินทางค้าขายแลกเปลี่ยน เมื่อแต่ละสังคมมีความอุดมสมบูรณ์แตกต่างกันไป ขาดแคลนสิ่งสำคัญที่ต้องใช้ ในการดำรงชีวิตต่างกัน เรือจึงคือพาหนะที่สามารถขนสินค้าจำนวนมากล่องไปตามแม่น้ำลำคลอง หรือข้ามจากแผ่นดิน หนึ่งสู่แผ่นดินอื่น ต้องฝ่าคลื่นลมมรสุมในช่วงเวลาที่มนุษย์ยังขาดความเข้าใจธรรมชาติ “ความเชื่อ” และ “ศรัทธา” ในสิ่งที่อธิบายได้บ้าง ไม่ได้บ้าง จึงเป็นเสมือนอุปกรณ์การเดินทางที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าใบเรือหรือหางเสือ

เมื่อค้นหาจากหลายข้อมูล เราอาจพบว่าความเชื่อต่างๆ ของชาวเรือนั้น แตกต่างกันไปบ้างในแต่ละสังคม และหลายๆ ความเชื่อก็ค่อยๆ สาบสูญหายไป อย่างเรื่อง ห้ามผู้หญิงลงเรือทั้งที่แม่ย่านางเรือก็เป็นผู้หญิง เรือจึงใช้สรรพนาม แทนตัวว่า เธอ หรือ She แต่คงต้องถอยกลับไปหลายศตวรรษ เพื่อจะไปถึงวันที่การเดินทางเรือห้ามผู้หญิงลงเรือ เมื่อในศตวรรษที่ 19 นั้น ในพิธีปล่อยเรือลงน้ำที่ปฏิบัติสืบต่อกันมานาน อังกฤษเป็นผู้เริ่มให้สุภาพสตรีสูงศักดิ์เป็นผู้ประกอบพิธีการขว้างขวด แชมเปญกับขวดไวน์ที่หัวเรือ ต่อมาเมื่อเหตุการณ์ขว้างพลาด

ไปถูกแขกในงานได้รับบาดเจ็บ การขว้างขวดจึงต้องใช้เชือกผูกคอ ขวดไว้ด้วยเสมอ

และนั่นก็ไม่ได้หมายถึงการยอมให้ผู้หญิงลงเรือจะเพิ่งเริ่มมีในศตวรรษที่ 19 แต่หมายถึงการมีผู้หญิงอยู่บนเรือนั้น ได้มาถึงจุดที่ได้รับเกียรติให้ทำพิธีแล้วด้วยซ้ำ ซึ่งจะไปแล้วผู้หญิงดูจะกลายเป็นผู้ที่ได้รับเกียรติตั้งแต่สิ่งศักดิ์สิทธิ์บนเรือ อย่างแม่ย่านางเรือ มาจนถึงการทำพิธีปล่อยเรือลงน้ำ ข้อกล่าวหาเก่าแก่ที่บอกว่าผู้หญิงลงเรือจะทำให้โชคร้าย จึงถูกตีตกไปในที่สุด

สำหรับคนไทยโบราณมีความเชื่อเรื่องวิญญาณที่สิงสถิตย์อยู่ในต้นไม้ โดยเฉพาะต้นตะเคียน ซึ่งเป็นไม้นิยมนำมา ใช้ต่อเรือ แต่ไปๆ มาๆ จะเป็นเรือเหล็ก เรือไฟเบอร์ ก็ยังคงต้องมีแม่ย่านางเรืออยู่ดี เมื่อตัดไม้มาจากป่าแล้วก็ต้องทำพิธีอันเชิญ เจ้าของไม้นั้นลงมาไว้บนเรือด้วย เพื่อช่วยปกป้องคุ้มครองเมื่อออกเรือ หลังจากนั้นก็จะมีการผูกผ้าสามสีที่หัวเรือเพื่อบูชา แม่ย่านางบริเวณโคนเรือ โดยมีข้อห้ามต่างๆ เพื่อเป็นการให้เกียรติแก่แม่ย่านางเรือ

ในช่วงศตวรรษแรกๆ ทางฝั่งตะวันตกนั้น นอกจากเรื่องห้ามผู้หญิงลงเรือเพื่อไม่ให้ทะเลพิโรธแล้ว ยังมีการห้ามนำของ บางอย่างลงเรือ เช่น กล้วยหอม เพราะจะนำโชคร้ายมาสู่ชาว



เรือ ซึ่งเป็นความเชื่อในศตวรรษที่ 17 จากนั้น การขนส่งกล้วย ทางเรือก็กลายเป็นเรื่องกล้วยๆ ไปแล้ว มีข้อสันนิษฐานว่า แต่เดิมนั้นการขนส่งกล้วยจำนวนมากลงเรือจะเกิดการเน่าเสียได้ง่าย และทำให้เกิดแก๊สที่ทำให้ลูกเรือป่วย เพราะในยุคนั้นการรอนแรมในทะเลใช้เวลา นานเป็นปี หากใครเจ็บป่วยบนเรือหนักๆ โอกาสรอดน่าจะยาก ขณะที่อีกทฤษฎีก็บอกว่า กล้วยที่ถูกขนลงเรือมานั้น จะมีแมงมุมมีพิษติด มาด้วย แล้วเคยมีประวัติเกิด ลูกเรือเสียชีวิต กล้วยจึงเป็นข้อห้ามในยุคนั้น

ชาวเรือต่างรู้จักความเชื่อเรื่อง ห้าม ผีปากบนหัวเรือ เพราะจะเหมือนเรียกลม เรียกพายุ โดยความเชื่อนี้มาจากยุค ที่ยังใช้ พลังงานจากลมเพื่อช่วยให้เรือเคลื่อนที่ไปได้ ด้วยใบ ซึ่งชาวไวกิงส์เชื่อในเรื่องของเทพเจ้าจะ ใช้การผีปากเพื่อเรียก เทพเจ้าแห่งพายุในช่วง เวลาที่ท้องทะเลไร้ลมและเรือต้องหยุดนิ่งอยู่



กับที่ แต่ในอีกความจริงบนเรือรบคือ การผีปากนั้น อาจเหมือนเสียงของนกหวีด ที่ใช้ในการบอกท่าความเคารพและการออก คำสั่ง ทหารเรือจึงมีข้อห้ามผีปากบนเรือรบด้วย

นอกจากความเชื่อที่พวกเรา รู้จักกันดี เหล่านี้แล้ว บางสังคมในยุคนั้น ยังมีความเชื่อ เรื่องวันที่ห้ามนำเรือออกทะเลอย่าง Unlucky Friday หรือวันศุกร์โชคร้าย อีกความเชื่อที่ดู เหมือนจะพบเจอในทุกสังคมชาวเรือคือ “คำห้ามพูด” ทั้งหลายเวลาลงเรือ เวลาออก ทะเล เช่น ห้ามพูดว่า ลาก่อน หรือคำว่า จม ล่ม ประมาณนี้ แล้วบางสังคมยังห้ามพูด คำว่า โชคดีอีกด้วย

มาถึงวันนี้แล้ว ความเชื่อหลายอย่าง ได้กลายมาเป็นเพียงเรื่องเล่า เป็นตำนาน ความตื้นตันของยุคสมัยซึ่งอุปกรณ์ ที่ช่วยให้ ชาวเรืออุ่นใจระหว่างการเดินเรือยังเป็นเหมือน นิยายไซไฟ เพราะยุคที่แม้แต่เครื่องยนต์เรือ ยังไม่มีนั้น คงยังไม่มี ใครฝันไปถึงอุปกรณ์ สื่อสาร และอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือ ที่ล้ำสมัยขึ้นทุกวัน แต่กระนั้นเมื่อความเชื่อ ได้กลายมาเป็นประเพณี มันก็กลายมาเป็น คุณค่าทางประวัติศาสตร์ ที่วิถีชาวเรือยังคง ถูกยึดโยงอยู่กับสิ่งเหล่านี้ โดยที่ไม่ได้รู้สึกว่ ามงายแต่อย่างใด

PYROTECHNIC พลุ่ควันสัญญาณ คำตอบสุดท้าย ของการขอความช่วยเหลือทางทะเล

เรือทุกๆ ลำไม่ว่าจะเป็นเรือแบบใด
แน่นอนว่าหากท่านเป็นเจ้าของเรือ หรือเป็น
ผู้โดยสารเรือลำนั้นๆ สิ่งที่ท่านจะต้องใส่ใจ
เป็นอันดับแรก คือความปลอดภัยของคนบนเรือ
นั่นเอง

ในปัจจุบันนี้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตคนประจำ

เรือ และผู้โดยสารจำนวนมากมายหลาย
ประเภท ทั้ง แพชูชีพ เรือช่วยชีวิต และอื่นๆ
ซึ่งอุปกรณ์ช่วยชีวิตเหล่านี้จะไม่มีทางใช้งาน
ได้เต็มประสิทธิภาพเลยหากปราศจากอุปกรณ์
จำพวกพลุควันสัญญาณ (Pyrotechnics)
หากท่านลองนึกภาพสถานการณ์ยามที่

เรือของท่านประสบปัญหาใดๆ อันเป็นเหตุให้
ต้องสละเรือกลางทะเลใหญ่อันเร้งว้างว่างเปล่า
ตัวท่านเองต้องย้ายไปอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิตที่
ท่านหนีออกจากเรือใหญ่ วันและคืนผ่านพ้นไป
อย่างเชื่องช้า สวนทางกับกำลังใจของผู้รอดชีวิต
ที่ลดต่ำลงอย่างรวดเร็ว ในเวลานั้นเองที่หน่วย

ค้นหาและกู้ภัยผ่านมาเพื่อค้นหาผู้รอดชีวิตที่ยังหลงเหลืออยู่ ซึ่ง ณ ช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่สำคัญที่สุด พลุควันสัญญาณจะกลายเป็นพระเอกของเรื่อง โดยทำหน้าที่ระบุตำแหน่งของผู้รอดชีวิต ซึ่งเป็นเพียงจุดเล็กๆ กลางทะเลเปิดอันกว้างใหญ่ไพศาล ไม่ว่าจะด้วยสัญญาณแสงสำหรับการค้นหาตอนกลางคืน หรือสัญญาณควันการค้นหาตอนกลางวันก็ตาม ว่าแล้วก็ไปดูรายละเอียดที่น่าสนใจ และวิธีใช้พลุควันสัญญาณที่ใช้ในทะเลกันดีกว่า

พลุสัญญาณมือถือ (Hand Flares)

มาเริ่มกันที่อุปกรณ์จำพวกสัญญาณแสงสำหรับการค้นหาผู้รอดชีวิตยามกลางคืนกันก่อน ซึ่งพลุสัญญาณมือถือนี้แลดูรูปร่างจะคล้ายๆ กับไฟเย็นที่เด็กๆ ชอบซื้อมาจุดเล่น กันตามเทศกาลต่างๆ นั่นแหละ เพียงแต่คุณสมบัติของเจ้าพลุสัญญาณมือถือนี้เหนือกว่าพลุที่เด็กๆ ซื้อมาเล่นตามงานวัดงานบ้านเทิงอยู่มาก โดยมีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณแสงสีแดงที่สว่างชัดเจน โดยมีความเข้มแสงไม่น้อยกว่า 15,000 แรงเทียน
- มีระยะเวลาการให้แสงสว่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 1 นาที
- สามารถคงสภาพการให้แสงสว่างได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนาน 10 วินาที ที่ระดับความลึก 100 มิลลิเมตร
- บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

พลุสัญญาณมือถือนี้จะใช้งานควบคู่ไปกับตาราง (Life-saving signal) ที่โดยปกติแล้วจะมีอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิต โดยที่ผู้ใช้จะต้องส่งสัญญาณเป็นรหัสผ่านทางท่าทางของการกวัดแกว่งพลุสัญญาณมือถือของท่านเองโดยอัตโนมัติ

พลุสัญญาณยิงขึ้นทางสูงพร้อมร่มพวย (Rocket parachute Flares)

พลุสัญญาณชนิดที่สองนี้ก็ยังคงเป็น

สัญญาณแสงสำหรับการค้นหาผู้รอดชีวิตกลางคืนอยู่ ท่านผู้อ่านคงจะสงสัยว่ามันจะมีคุณสมบัติที่แตกต่างกับพลุสัญญาณมือถืออย่างไรบ้าง ว่าแล้วก็มาดูคุณสมบัติของพลุสัญญาณตัวนี้นะ

- หลังจากยิงพลุสัญญาณขึ้นขึ้นทางสูงแล้ว อุปกรณ์ส่วนที่เป็นร่มของพลุสัญญาณจะกางตัวออกเพื่อให้พลุสัญญาณตกลงมาไม่เร็วกว่า 5 เมตร/วินาที
- ให้สัญญาณแสงสีแดงที่สว่างชัดเจนโดยมีความเข้มแสงไม่น้อยกว่า 30,000 แรงเทียน
- มีระยะเวลาการให้แสงสว่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 40 วินาที

- บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

เจ้าพลุสัญญาณยิงขึ้นทางสูงพร้อมร่มพวยนี้ ในเรือใหญ่ที่เดินทางในทะเลเปิดนั้นต้องจัดหาไว้ที่สะพานเดินเรือ 12 อัน นอกเหนือไปจากที่ถูกบรรจุอยู่ในอุปกรณ์ช่วยชีวิต

ทุ่นควันสัญญาณลอยน้ำ (Buoyant smoke signals)

มาถึงพลุควันสัญญาณชนิดที่สามซึ่งจะแตกต่างกับพลุควันสัญญาณสองแบบแรกตรงที่เมื่อถูกใช้งาน เจ้าตัวทุ่นควันนี้จะปล่อยสัญญาณควันออกมาเพื่อการระบุตำแหน่งในยามกลางวัน ไม่ได้แสดงสัญญาณแสงอย่างพลุสองแบบแรก ซึ่งทุ่นควันนี้มีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณควันที่มีแสงสว่างชัดเจน โดยสามารถให้สัญญาณต่อเนื่องได้ไม่น้อยกว่า 3 นาที
- มีคุณสมบัติลอยน้ำได้โดยไม่จมหายตามที่ในทะเลลึก
- ไม่ก่อให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นขณะปล่อยควันสัญญาณ
- สามารถคงสภาพการให้แสงสว่างได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนานถึง 10 วินาที ที่ระดับความลึก 100 มิลลิเมตร
- บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไก

การจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

ทุ่นสัญญาณแสงและควันลอยน้ำ (Manoverboard)

พลุสัญญาณชนิดที่สี่นี้จะพิเศษกว่าพลุสัญญาณทั้งสามแบบที่ได้กล่าวมา ตรงที่การออกแบบให้มีการรวมสัญญาณแสง และสัญญาณควันไว้ในอุปกรณ์ตัวเดียวกัน เรียกว่าเป็นแบบทุ่นวันนั่นเอง ซึ่งเหตุการณ์คนพลัดตกน้ำกลางมหาสมุทรที่ทั้งใหญ่และเต็มไปด้วยสภาพคลื่นลมแรง หากเกิดขึ้นจริงไม่ว่าจะตอนกลางวันหรือกลางคืน การระบุตำแหน่งคนตกน้ำด้วยสายตาของคนบนเรือนั้นแทบจะเป็นไปไม่ได้เลย จึงต้องมีการออกแบบอุปกรณ์ที่พิเศษเพื่อจุดประสงค์ในการช่วยเหลือคนที่ตกน้ำไปจากเรือกลางมหาสมุทรนั่นเอง โดยมีคุณสมบัติดังนี้

- ให้สัญญาณสีขาวที่แสงสว่างไม่น้อยกว่า 2 แรงเทียน และมองเห็นได้จากทุกทิศทาง โดยไฟนี้สามารถแสดงเป็นไฟกระพริบก็ได้โดยมีความถี่การกระพริบ 50-70 ครั้ง/นาที
- ไม่ก่อให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นขณะปล่อยควันสัญญาณ

- สามารถให้สัญญาณควันได้แม้ตัวพลุจะจมน้ำไปนานถึง 10 วินาที โดยจะต้องให้สัญญาณควันโดยอัตโนมัติเมื่อทุ่นถูกปล่อยลงน้ำ

- มีคุณสมบัติลอยน้ำได้โดยไม่จมหายตามที่ในทะเลลึก

- บรรจุภัณฑ์สามารถกันน้ำได้ และมีกลไกการจุดระเบิดให้สัญญาณแสงในตัว

พลุสัญญาณเหล่านี้ถูกออกแบบเพื่อการใช้งานด้านการขอความช่วยเหลือโดยเฉพาะ โดยส่วนใหญ่จะมีอายุการใช้งานประมาณ 3 ปี นับจากวันที่ผลิต และที่สำคัญจะนึกเอาไปจุดเล่นกลางทะเลเปิดไม่ได้ ยกเว้นจะทำการแจ้งเรือรอบข้างว่าเป็นขั้นตอนการฝึกซ้อมใช้งานเสียก่อน มิฉะนั้นจะเกิดเหตุการณ์ที่ทีมช่วยเหลือจากเรือรอบข้างของท่านแห่กันเข้ามาที่เรือของท่านเป็นแน่นอน

Special report

พลังความคิด :
พิชิตได้ทุกปัญหา (ตอนจบ)

ในตอนที่แล้วได้นำเสนอองค์ประกอบสำคัญของคุณภาพความคิด ซึ่งช่วยขับเคลื่อนให้มีพลังในการแก้ปัญหาต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง ส่วนที่เป็นด้านตรงข้ามก็มีอยู่เช่นกัน คือ อุปสรรคของความคิด ผู้รู้ได้กำหนดไว้ 5 ประการ ดังต่อไปนี้

1. ภาษา ความคิดแม้จะมีคุณภาพสูงเพียงใด หากต้องนำไปถ่ายทอดด้วยภาษาที่ผู้นำเสนอรวมทั้งผู้รับสารสับสนขาดความรู้ความชำนาญในภาษานั้น การสื่อสารระหว่างกันย่อมไม่ราบรื่นเท่าที่ควร ไม่อาจก่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องถ่องแท้อย่างสมบูรณ์ได้ มักจะเกิดความคลาดเคลื่อนจากความหมายที่แท้จริงไปมากบ้างน้อยบ้าง

2. ผลประโยชน์ของตนเอง การนำเสนอในเรื่องที่ตนมีส่วนได้ส่วนเสียร่วมอยู่ด้วย จะโดยเจตนาบิดเบือนให้เกิดความลำเอียงหรือไม่ก็ตาม มักลงเอยด้วยความไม่ถูกต้องเป็นธรรมดา เพราะคนส่วนใหญ่ยังมีความเป็นปुरुชน จิตใจเจือปนด้วยกิเลส อาทิ ความโลภ ความโกรธ และความหลง จึงยากที่จะรักษาความเที่ยงธรรมไว้ได้อย่างแท้จริง นับเป็นอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งที่บั่นทอนคุณภาพของความคิด หนทางแก้ไขที่ได้ผลดีก็คือ การหลีกเลี่ยงที่จะเข้าไปร่วมการพิจารณาในเรื่องที่ตนมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องอยู่ด้วย ปลดให้เป็นหน้าที่ของผู้มีใจเที่ยงธรรมและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน พิจารณากันไปอย่างอิสระเสรี

3. ความเคยชิน คนจำนวนมากใช้ความเคยชินในการพิจารณาหาข้อตกลงใจในการแก้ปัญหา เคยมีกระบวนการทางความคิดอย่างไรในเรื่องทำนองเดียวกันนั้น ก็จะด่วนสรุปง่าย ๆ ด้วยความมั่นใจว่าตนเข้าใจแจ่มแจ้งแล้ว ทั้งที่ปัญหาต่างๆ มักมีความผิดแผกกันไปไม่มากนักน้อย จึงควรใช้ความคิดอย่างมีวิจารณญาณ (Critical Thinking) วิเคราะห์แง่มุมต่างๆ อย่างรอบคอบรอบด้าน กล้าคิดนอกกรอบความคุ้นชินเดิมๆ ของตน หรือวิธีที่ใช้กันโดยทั่วไป โอกาสผิดพลาดก็ย่อมน้อยลงด้วย

4. อารมณ์ การใช้ความคิดเพื่อพิจารณาเรื่องใดๆ ก็ตามในยามที่มีอารมณ์แปรปรวนไปจากภาวะปกติ ผลลัพธ์ที่ได้มักแตกต่างกัน

บ้างครั้งแทบจะตรงกันข้ามทีเดียว ยามอารมณ์ดีก็เห็นเป็นอย่างหนึ่ง แต่หากกำลังหงุดหงิด ชื่นเคืองใจความคิดก็เลื่อนไหลไปเป็นอย่างอื่น การพิจารณาเรื่องสำคัญใดๆ จึงควรอย่างยิ่งที่จะเลือกทำในช่วงเวลาที่อารมณ์ปกติ

5. การชี้แนะ คืออุปสรรคของความคิดที่มีความสำคัญยิ่งโดยเฉพาะในสังคมไทย ซึ่งมีลักษณะอำนาจนิยมและยกย่องผู้ที่มีฐานะทางสังคมสูง เขาชี้แนะอะไรก็มักจะเออออตามกันไปโดยง่าย แม้ไม่เห็นคล้อยตามก็ไม่กล้าท้วงติงหรือคัดค้าน นำไปสู่ความผิดพลาดเสียหายอยู่เนืองๆ ดังนั้นผู้มีอำนาจเหนือกว่าควรเปิดใจกว้าง อย่าชี้แนะผู้อื่นในจังหวะที่ไม่เหมาะสม ควรปล่อยให้ผู้น้อยมีอิสระทางความคิด กล้าเสนอมุมมองของตนในบรรยากาศที่ทุกคนกล้าแสดงออกและแลกเปลี่ยนความเห็นกันได้ อย่างเสรี เมื่อเห็นว่ามีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวางเพียงพอแล้ว ผู้ที่มีอำนาจเหนือกว่า

จึงค่อยเสนอมุมมองของตน และร่วมกันสังเคราะห์ข้อมูลต่างนำเสนอจนไว้อย่างหลากหลาย ให้เป็นข้อสรุปที่สมเหตุสมผลเป็นที่ยอมรับของส่วนใหญ่ อันเป็นไปตามหลักประชาธิปไตยและมาตรฐานทางวิชาการโดยทั่วไป

“ชีวิตคืองาน งานคือชีวิต” เป็นเรื่องที่ถูกพันกันอย่างแนบแน่นราวกับเนื้อเดียวกัน การทำงานคือการแก้ปัญหา ซึ่งเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาที่ได้ในรูปแบบที่มักไม่ซ้ำกัน หากผู้มีหน้าที่เป็นผู้ที่มีสติปัญญา ความรู้ และประสบการณ์สูงพอ รวมทั้งมีความคิดที่เปี่ยมด้วยคุณภาพ และจัดอุปสรรคต่างๆ ออกไปได้มาก การแก้ไขทุกปัญหาย่อมเป็นไปด้วยดี มีข้อสรุปที่สมเหตุสมผล สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูง เป็นเรื่องยืนยันว่า “พลังความคิดพิชิตได้ทุกปัญหา”

คุณค่าของความคิด

อันความคิด แม้ผิดผัน กันไปบ้าง
คือเครื่องสร้าง ทางก้าวหน้า ฝ่าทุกข์เข็ญ
สู่วันใหม่ ในวิถี ที่อยากเป็น

แม้ยากเย็น ควรเห็นค่า อย่าท้อใจ
มองต่างมุม ช่วยคลุมครอบ กรอบปัญหา
พึงปัญญา หาเหตุผล พ้นสงสัย
รู้เจนจบ พบทางแก้ ก่อนแพ้ยัย
สบโชคชัย ที่ไขว่คว้า นำชื่นชม

มีอำนาจ ฉลาดใช้ ไม่ข่มขู่
ชนชั้นชู อยู่หนใด ใจสุขสม
ต่างพร้อมพรัก รักแนบชิด จิตเกลียวกลม
ปราศจากทุกข์ตรม ภิรมย์รื่น ทุกคืนวัน
นรชาติ

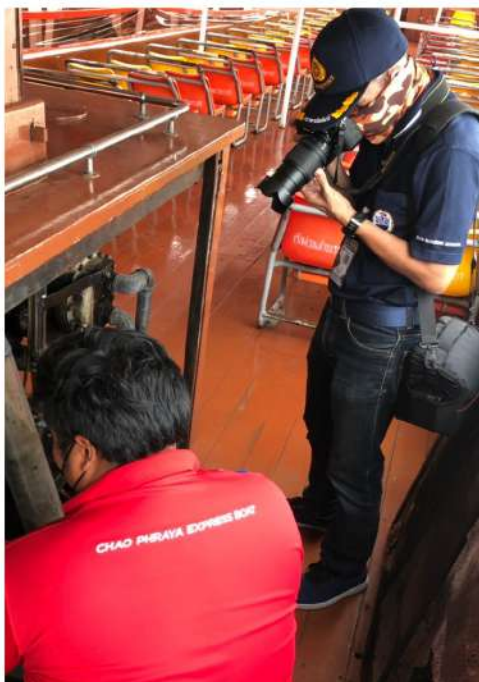
5 พฤศจิกายน 2564

โรงเรียนสยามการเดินเรือ

Siam Maritime School • www.siammaritiveschool.ac.th • LINE OA : @siammaritime

โครงการจัดหาคนประจำเรือ เรือต๋อนเจ้าพระยา

“ วันที่ 28 ตุลาคม 2564 เวลา 10.00 น. ที่ผ่านมาผู้บริหารโรงเรียนสยามการเดินเรือ เข้าเยี่ยมชม
กิจการเรือต๋อนเจ้าพระยา เพื่อร่วมโครงการจัดหาคนประจำเรือเพื่อรองรับการทำงานในเรือโดยสาร
ภายในประเทศที่รายได้ดี มีความต้องการสูง เหมาะสำหรับผู้ต้องการทำงานในประเทศ ”



09 NOVEMBER 2021

โรงเรียนสยามการเดินเรือ

SIAM MARITIME SCHOOL

โรงเรียนสยามการเดินเรือ SMS SIAM MARITIME SCHOOL

“ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2564 เวลา 10.30 น. ผู้บริหารโรงเรียนสยามการเดินเรือ ให้การต้อนรับเจ้าหน้าที่ สาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ เข้าตรวจมาตรการความปลอดภัยการป้องกัน **ไวรัสโควิด 19** เพื่อเตรียมความพร้อมในการใช้อาคาร สถานที่ ในการเปิดอบรมภายในสถานศึกษาต่อไป ”



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