LUXURY AND SPIRIT OF MARINER

aBOAT

www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.16 • ISSUE 189 • OCTOBER 2025

MARITIMO M75

Knowledge
ดูคลื่นก่อนออกทะเล

Boat report
YANMAR ผู้นำด้านเทคโนโลยี
สำหรับระบบขับเคลื่อน

Safety
การป้องกันฟ้าผ่า
เมื่ออยู่ในเรือ

โรงเรียนสยามการเดินเรือ SMS

อบรม 7 หลักสูตรพื้นฐาน
หลักสูตร ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง
หลักสูตร ทบทวนประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง

ซาวเดอร์ KODEN
CVS-1410 LCD TFT 10.4"

Find us on: facebook aboatmagazine

MSC

Your Safety Partner on bo ard

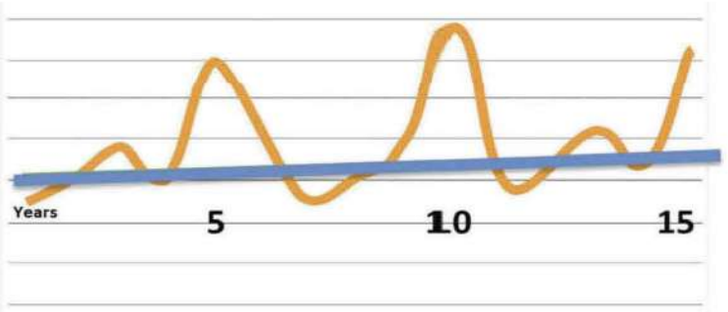
LIFERAFT RENTAL

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-overboad 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

ABS KR ClassNK Lloyd's Register DNV·GL

อบรม
หลักสูตรพื้นฐาน
12 วัน

15-26 กันยายน 2568

SAS Security Awareness for all Seafarers
พื้นฐานการรักษาความปลอดภัยในเรือ

DSD Security Training for Seafarers with Designated Security Duties
เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ

EFA Elementary First Aid
การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

PST Personal Survival Techniques
การดำรงชีพในทะเล

PSSR Personal Safety and Social Responsibilities
ความปลอดภัยของบุคคลและความรับผิดชอบต่อสังคม

MLC Maritime Labour Convention 2006
อนุสัญญาแรงงานทางทะเล

FPFF Fire Prevention and Fire Fighting
การป้องกันและการดับไฟ

7 หลักสูตรพื้นฐาน

สถานที่จัดอบรม
Krabi Boat Lagoon Marina and Resort

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

065-5935091 คุณกุล
085-8062691 คุณทราย
062-5996416 คุณอ๊อฟ
095-3860039 คุณหญิง

EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ พลเรือตรี สุนันท์ มนธาตุพลิน, คุณชลิษฐ์ สักกวาที, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณคธาวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุธีพงศ์ แก้วทับ, รศ.ดร อัศม์เดช วานิชชินชัย

สวัสดีครับ ผู้เป็นกำลังใจให้ทีมงาน aBOAT ทุกท่าน

ท่ามกลางสารพันปัญหาแนวชายแดน ไทย - กัมพูชา ที่มีความซับซ้อนและคลุมเครือมาช่วงระยะเวลาหนึ่ง ก่อผลกระทบด้านต่างๆ เกิดขึ้น ทำให้ความสัมพันธ์ของทั้ง 2 ประเทศเสื่อมถอยลง aBOAT ขอเป็นกำลังใจให้ทุกฝ่ายผ่านพ้นความยากลำบากต่างๆ ไปด้วยดี ด้วยการรักษาสติให้มั่นคง ใช้ปัญญาแก้ปัญหาทั้งหลายบนหลักการคิดอย่างมีเหตุผล เชื่อว่าข้อพิพาทต่างๆ จะจบลงด้วยดี

สำหรับ aBOAT ฉบับไตรมาสที่สี่นี้ มีเรื่องดีๆ ที่เราสรรหานำมาเสนอเช่นเคย อาทิ การป้องกันฟ้าผ่าเมื่ออยู่ในเรือ ในช่วงมรสุมทะเลเป็นสิ่งที่น่ากลัว รวมถึงการดูคลื่นให้เป็นก่อนออกทะเล ความรู้เหล่านี้ล้วนมีสาระที่เราสามารถนำมาใช้ได้เพื่อความปลอดภัยของคนเรือ เดือนหน้าพบกันใหม่ครับ

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท ครูว์ มีเดีย แอนด์ เอนเทอร์เทนเม้นท์ จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสำโรงเหนือ 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** กาญจน์วรรณ ใจดี **บรรณาธิการบริหาร** พลเรือตรี สุบิน บรรยง **ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร** เพ็ญนภา ใจดี **ฝ่ายบทความต่างประเทศ** คธาวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ **กองบรรณาธิการ** A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวหกก้นขวิด **ฝ่ายภาพ** aBOAT TEAM **นักเขียนรับเชิญ** TUM SIKWAE **ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา** สุธิดา ช่วงชล **ศิลปกรรม** ยุทธฉัตร อวนศรี, ART aBOAT MAGAZINE **ฝ่ายกฎหมาย** จรัญ ลับเนตร

High Season Promotion

ซาวเดอร์ KODEN รุ่น CVS-1410 จอภาพ LCD TFT 10.4"

ซื้อ ซาวเดอร์ KODEN รุ่น CVS-1410 ราคาปกติ 59,000 บาท

แถมฟรี กล้องส่องทางไกล SUZUKI รุ่น KX1SA1 จำนวน 2 ชุด

คุณสมบัติพิเศษ:-

- ระบบตาวิเศษ (DIGITAL EYE)
- จับภาพเร็ว คมชัดกว่าเดิม 3 เท่า
- เชื่อมต่อดาวเทียม GPS ได้ พร้อมแสดงเสียง SONA-TONE ชัดเจน
- จับเป้าได้ไวกว่า

กล้องส่องทางไกล SUZUKI รุ่น KX1SA1

หมายเหตุ: ราคาอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

AMR

บริษัท เอ. แอนด์ มารีน (ไทย) จำกัด - A. & Marine (THAI) Co., Ltd.

อาคารมารีนไทย 555 หมู่ 3 ถ.ท้ายบ้าน ต.ท้ายบ้าน อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280
Marine Thai Bldg., 555 Mu 3 Taiban Rd., T.Taiban, Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 66-(0)-2703-5544, 66-(0)-2703-5858 Fax: 66-(0)-2703-5525, 66-(0)-2703-3322
URL: www.marinethai.net E-Mail: amr.sales.team@marinethai.net

กองทัพเรือ ลงนามข้อตกลงจ้างสร้างเรือดำน้ำ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

วันที่ 16 กันยายน 2568 พลเรือเอก จิรพล ว่องวิทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ในฐานะผู้แทนรัฐบาลไทย ได้เดินทางมาร่วมลงนามข้อตกลงจ้างสร้างเรือดำน้ำ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม กับผู้แทนรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดย นาย หลิว ซ่งรอง ประธานบริหาร บริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. (CSOC) ณ อาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัท CSOC กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีผู้แทนของสำนักงานความร่วมมือยุทโธปกรณ์ทางทหารและเทคโนโลยี (Bureau of Military Equipment and Technology Cooperation, CMC: BOMETEC) ผู้แทนบริษัท China State Shipbuilding Corporation Co., Ltd. (CSSC) และผู้แทนบริษัท บริษัท China Shipbuilding Trading Co., Ltd. (CSTC) เข้าร่วมเป็นสักขีพยานในพิธีลงนามฯ ดังกล่าวด้วย

การลงนามข้อตกลงฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ในครั้งนี้ เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2568 ที่อนุมัติให้ผู้บัญชาการทหารเรือ หรือผู้แทนเป็นผู้ลงนามในข้อตกลงฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ในฐานะผู้แทนรัฐบาลไทย ซึ่งภายหลังจากการลงนามดังกล่าว จะมีการสร้างเรือตามแผนงานในงวดงานที่เหลือประมาณ 40 เดือน ซึ่งประกอบด้วย การสร้างเรือ การฝึกอบรมหลักสูตรของช่างซ่อมบำรุงในสาขาต่างๆ และการถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมทั้งหลักสูตรกำลังพลประจำเรือดำน้ำ และฝ่ายอำนวยการของกองเรือดำน้ำ โดยกระทรวงกลาโหมจีนจะให้การสนับสนุนทั้งการสร้างเรือให้เป็นไปตามที่ข้อตกลงฯ กำหนด และเป็นไปตามมาตรฐานของกองทัพจีน รวมถึงการฝึก กำลังพลประจำเรือ ให้มีความรู้และมีขีดความสามารถในการใช้งานเรือดำน้ำลำนี้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เพื่อให้กองทัพเรือมีความมั่นใจว่าจะสามารถใช้งานเรือดำน้ำลำนี้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ คุ้มค่ากับงบประมาณ และระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินโครงการ จัดหาเรือดำน้ำลำนี้ต่อไป ซึ่งมีกำหนดส่งมอบเรือในช่วงปลายปี 2571

กรมทะเล ร่วมประชุมติดตามการแก้ปัญหาประมงผิดกฎหมาย (IUU) ร่วมกับสหภาพยุโรป

วันที่ 18 กันยายน 2568 นายอุกกฤต สตภูมินทร์ รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เข้าร่วมประชุมคณะทำงานร่วมไทย คณะกรรมาธิการยุโรป ว่าด้วยการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU) ครั้งที่ 8 ณ ห้องประชุมพะยูน กรมประมงการประชุมครั้งนี้มีนายบัญชา สุขแก้ว อธิบดีกรมประมง เป็นประธาน พร้อมด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมหารือประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การเสริมสร้างความร่วมมือไทย–อียูในการต่อต้านการทำประมง IUU ในระดับภูมิภาค
- การพัฒนาหลักสูตรและกิจกรรมฝึกอบรมเพื่อเพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ด้านการประมง
- การสร้างความรู้ ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการทำประมง IUU
- ความคืบหน้าร่าง พ.ร.บ. การประมง (แก้ไขเพิ่มเติม) และการบังคับใช้มาตรการ MCS, PSM รวมถึงความร่วมมือระหว่างประเทศในเขตทะเลหลวง

การประชุมครั้งนี้สะท้อนถึง ความมุ่งมั่นของประเทศไทยในการยกระดับมาตรการจัดการประมงอย่างยั่งยืน และความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการทำประมง IUU อย่างเป็นรูปธรรม

FANGZHAN Inflatable Lifejacket
150 N
MODEL FZSZ-III

Comply with SOLAS requirements

Product Details:

An inflatable lifejacket, also known as a personal flotation device (PFD) , is a type of life-saving equipment designed to keep a person afloat in water. Inflatable lifejacket are compact, lightweight, and more comfortable to wear. They consist of an outer shell made of durable materials and are equipped with an inflatable bladder or chambers that can be filled with gas to provide buoyancy.

There are two main types of activation, manual inflation and automatic inflation. Manual inflation lifejacket requires the wearer to manually pull a cord or handle to activate the inflation mechanism, which typically involves the release of a CO_2 cartridge to inflate the bladder. Automatic inflation lifejacket,on the other hand, is designed to automatically inflate upon immersion in water or when a hydrostatic pressure sensor is activated. Also have the facility to manually top up air via a tube that attached to chamber.

Integrated harness offer a stainless steel fitting including a 'D ring' for attaching a lifeline and two large reflectors on cover, comply with SOLAS requirments, more visible in dark. Also with additional features such as marine grade whistle, buddy line, adjustable waist belt, automatic light for night time and air release system from chamber when not in use.

SPECIFICATION	
Buoyancy	150 N (33 lbs.)
Cover material	Waterproof Polyester Oxford Neoprene
Number of compartment	2 compartments
Aeration molding time	Less than or equal to 5 sec.
Compartment material	Thermoplastic Polyurethanes
Air bag material	Nylon + Thermoplastic Polyurethanes
Floating duration	Greater than 48 hrs.
Loss of bouyancy after 24 hrs.	Less than or equal to 5%
Inflation time	Less than 5 sec.
Working temperature	-30°C ~ +65°C
CO_2 bottle	33 g x 2 pcs.
Lifejacket weight	1 kg.
Classification Society Certificate	CCS, RINA

Marine Servitec Co., Ltd.
1111 Moo 6 Soi Thedsaban Bangpoo 10, Taiban Road, Tumbol Taiban, Amphur Muang, Samutprakarn 10280 THAILAND
Tel: 0-2703-3477-8 Fax : 0-2703-4572
marineservitec @marineservitec

YOUR SAFETY PARTNER ON BOARD

www.msc.co.th info@msc.co.th

ARTICLE / PHOTO : HULL

Boat report 1

YANMAR ผู้นำด้านเทคโนโลยี สำหรับระบบขับเคลื่อน

อุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและการประมงของนอร์เวย์กำลังมุ่งหน้าสู่อนาคต เรือรุ่นใหม่กำลังถูกต่อขึ้นโดยคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของปลา สวัสดิภาพของลูกเรือ และสิ่งแวดล้อมมากขึ้นเรื่อยๆ เรือ RO VISION นับได้ว่าเป็นเรือที่เป็นตัวอย่างที่ดีในเรื่องนี้ RO VISION เป็นเรือที่ขับเคลื่อนแบบไฮบริดลำแรกนี้ได้รับการพัฒนาโดยมุ่งเน้นที่การเพิ่มความปลอดภัยและลดการปล่อยมลพิษ หนึ่งในผู้มีส่วนร่วมในความสำเร็จนี้ คือ YANMAR ซึ่งเป็นผู้นำระดับโลกด้านเครื่องยนต์ทางทะเล และยังเป็นผู้ที่มีค่านิยมและความห่วงใยร่วมกันในเรื่องความยั่งยืนและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

มาตรฐานผู้นำ

Ro Vision สร้างมาตรฐานใหม่ให้กับการขนส่งปลาแซลมอน ในฐานะเรือไฮบริดที่ใช้แบตเตอรี่ลำแรกของโลก การพัฒนานี้เป็นผลมาจากความร่วมมืออันยาวนานระหว่าง Rostein เจ้าของเรือ, Skipskompetanse ผู้ออกแบบ และ Larsnes Mek Verksted ผู้ต่อเรือ

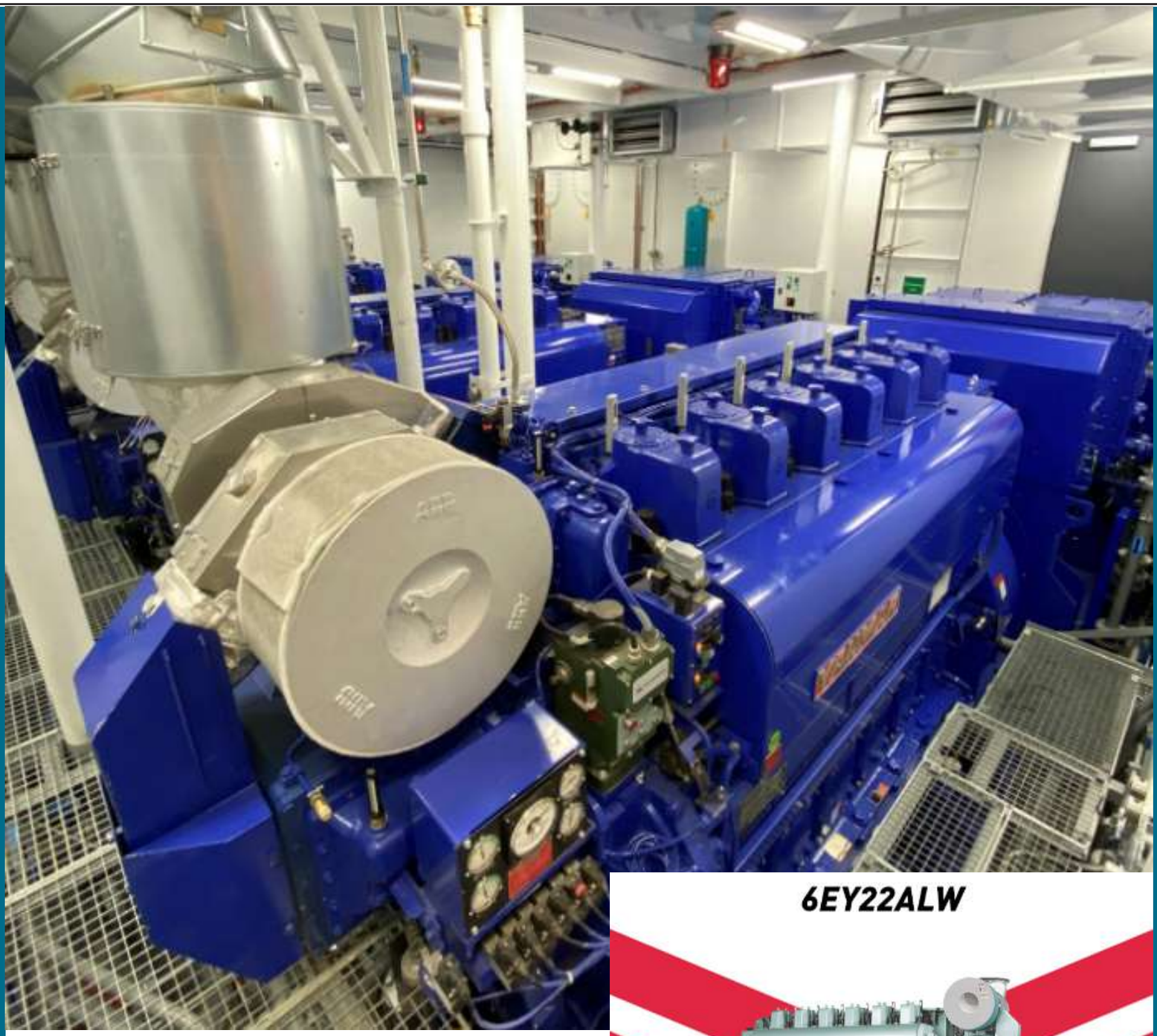
"เรือลำนี้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่ถึง 4.5 เดือน และส่งมอบได้ในเดือนมีนาคม 2020 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ท้าทายท่ามกลางสถานการณ์ COVID-19 ในขณะนั้น" Jarle Gunnarstein ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ Larsnes Mek Verksted กล่าว

MS Ro Vision in Norway **ผู้ออกแบบ : Skipskompetanse อู่ต่อเรือ : Larsnes Mek Verksted เจ้าของ : Rostein เครื่องยนต์ : YANMAR 6EY22ALW**

ความมุ่งมั่นที่เต็มเปี่ยม

ในเรื่องนี้ เครื่องยนต์ความเร็วปานกลางของ YANMAR ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเป็นตัวเลือกชั้นนำสำหรับผู้ประกอบการหลายราย ด้วยชื่อเสียงด้านความน่าเชื่อถือ ความทนทาน และประสิทธิภาพการทำงาน ขณะเดียวกันก็แสดงให้เห็นถึงการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง/น้ำมัน และแรงงานได้สูงสุด ในแง่ของการติดตั้งและความง่ายในการบำรุงรักษา YANMAR ได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอย่างสูงในการสนับสนุนทุกฝ่าย ทั้งเจ้าของเรือ ผู้ออกแบบ และอู่ต่อเรือ เพื่อค้นหาแนวทางที่เหมาะสมที่สุด

Boat report 2



YANMAR ได้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอย่างสูงในการสนับสนุนทุกฝ่าย ทั้งเจ้าของเรือ ผู้ออกแบบ และอู่ต่อเรือ เพื่อค้นหาแนวทางที่เหมาะสมที่สุด

โครงการที่เป็นหนึ่งเดียว

เครื่องยนต์ดีเซลเสริมความเร็วปานกลางของ YANMAR มีชื่อเสียงโดดเด่นในตลาดเรือเดินทะเล ในด้านระบบจ่ายพลังงานที่ปลอดภัยและประหยัดบนเรือ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เครื่องยนต์เหล่านี้ได้รับการรับรองตามข้อกำหนดด้านการปล่อยมลพิษและสิ่งแวดล้อมล่าสุด (IMO Tier II) โดยลดการปล่อยมลพิษที่เป็นอันตราย (NOx/CO2/SOx) และวัสดุอันตราย เจ้าของเรือและผู้ต่อเรือสามารถเลือกใช้เครื่องยนต์ดีเซลเสริมที่หลากหลาย ตั้งแต่ 240-3300 กิโลวัตต์ (720-1200 รอบ/นาที) เพื่อรองรับความท้าทายในการใช้งานทางทะเลเชิงพาณิชย์

สำหรับ Jarle Gunnarstein ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร Larsnes Mek Verksted เครื่องยนต์ YANMAR คือตัวเลือกที่ไม่มีการโต้แย้งเมื่อกล่าวถึงเครื่องยนต์สำหรับการใช้งานทางทะเล ไม่ว่าจะใช้เป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนหรือเครื่องยนต์เสริม

"เครื่องยนต์ YANMAR ติดตั้งง่ายและสะดวกต่อการบำรุงรักษา ยิ่งไปกว่านั้น ยังเป็นเครื่องยนต์ที่ประหยัดค่าใช้จ่าย ปล่อยมลพิษต่ำ และมีอายุการใช้งานยาวนาน ซึ่งมักเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจสำหรับลูกค้าของเรา เช่น เจ้าของเรือและผู้ออกแบบ"

ทางเลือกชั้นนำ

กลยุทธ์ของ YANMAR คือการมุ่งเน้น แม่นยำ แสดงให้เห็นถึงความคิดริเริ่ม และนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการแต่ละโครงการ ชื่อเสียงที่สั่งสมมาของ YANMAR ทำให้ YANMAR ได้รับการยกย่องในฐานะผู้ผลิตเครื่องยนต์ที่เป็นตัวเลือกชั้นนำและเป็นพันธมิตรทางวิศวกรรมที่เหมาะสมสำหรับเจ้าของเรือ ผู้ออกแบบ และอู่ต่อเรือทั่วโลก YANMAR ให้การสนับสนุนลูกค้าอย่างเต็มที่ในตลาดนอร์เวย์ และพร้อมด้วยความเข้มแข็งอย่างเต็มที่เพื่อรองรับการเติบโตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในตลาดเรือขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าทางทะเล ด้วยแนวทางใหม่ๆ ด้านเทคโนโลยีขั้นสูง สำหรับเจ้าของเรือโดยเฉพาะในยุโรป

หนึ่งศตวรรษแห่งประสบการณ์

YANMAR ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1912 เป็นผู้นำในการพัฒนาเครื่องยนต์ดีเซลทางทะเลความเร็วปานกลาง ด้วยกำลังการผลิตกว่า 1,800 เครื่อง/ปี ผู้ผลิตเครื่องยนต์สัญชาติญี่ปุ่นรายนี้ไม่เพียงแต่จัดหาเครื่องยนต์ให้กับตลาดภายในประเทศญี่ปุ่นและเอเชียเท่านั้น แต่ยังได้ส่งมอบเครื่องยนต์ดีเซลทางทะเลให้กับโครงการต่างๆ มากมายในยุโรป รัสเซีย ยูเรเซีย และอเมริกาใต้ ตลอดระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา เห็นได้ชัดว่า ด้วยนวัตกรรมกว่าศตวรรษและการขยายตัวอย่างรวดเร็วสู่ตลาดสำคัญทั่วโลก การผลิตเครื่องยนต์ทางทะเลเป็นรากฐานสำคัญยิ่งของ YANMAR

ที่มา : https://www.yanmarmarine.eu/ship-of-the-year-2020/

Safety

ARTICLE : aBOAT
PHOTO : INTERNET

การป้องกันฟ้าผ่าเมื่ออยู่ในเรือ

ฟ้าผ่า เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดควบคู่กับฝนฟ้าคะนอง จากสถิติการเกิดฟ้าผ่าทั่วประเทศพบว่า บางเดือนในช่วงฤดูฝนมีฟ้าเฉลี่ย 8 หมื่นถึง 1 แสนครั้ง/วัน ในขณะที่สถิติการเกิดฟ้าผ่านั้นก็เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นับจากนี้ แนวโน้มการเกิดฟ้าผ่าได้เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยทั้งจำนวนและความรุนแรงของกระแสไฟฟ้า ระบบป้องกันฟ้าผ่าในเรือของเราอาจรับมือกับความรุนแรงที่เพิ่มขึ้นนี้ไม่ได้

ภาวะโลกร้อนมีผลต่อความถี่การเกิดฟ้าผ่า

โศกนาฏกรรมจากภัยธรรมชาติช่วงฤดูฝนคงไม่มีอะไรน่าสะพรึงกลัวเท่ากับ ฟ้าผ่า ที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินมาแล้วมากมาย แม้ว่ายังไม่มีผลการศึกษาว่าสภาวะความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศโลก มีผลต่อความรุนแรงและความถี่ของฟ้าผ่าหรือไม่

ฟ้าผ่าคืออะไร

ฟ้าผ่าเกิดจากความแตกต่างระหว่างประจุบวกและประจุลบ ฟ้าจะผ่าเมื่อศักยภาพไฟฟ้าได้กลายมาเป็นความต้านทานที่มากกว่า (ฉนวน) ของอากาศ และบังคับให้เส้นทางเป็นสื่อกระแสไฟฟ้า (พื้นหรือพื้นน้ำ) และจะใช้ตัวนำที่ดีที่สุดในความใกล้เคียงของมัน เรือเป็นตัวนำที่ดีกว่าอากาศ ดังนั้น ถ้าเราใกล้ชิดกับพายุ ฟ้าที่จะผ่าจึงมีลักษณะที่จะหาทางลงดินด้วยการที่จะค้นหาสิ่งที่สามารถรองรับเป็นทางเลือกอย่างง่ายที่จะไปสู่พื้นดิน

เรือที่มีโอกาสเกิดฟ้าผ่าขึ้นสูงสุดจะเป็น Sailboat ไม่มีข้อสงสัยเลยเกี่ยวกับเรื่องนี้ เพราะว่าเรือ Sailboat จะมี Tall masts ส่วน Catamarans ก็มีโอกาสถูกฟ้าผ่าสูงเหมือนกัน เนื่องจากความกว้างตกลงใกล้กับกรวยของส่วนโค้งจากฟ้าผ่านั้น

วิธีหลีกเลี่ยงอันตรายจากฟ้าผ่า

หลีกเลี่ยงพื้นที่ชื้นแฉะ แล้วนั่งย่อตัวให้ต่ำที่สุดเพื่อให้ร่างกายสัมผัสพื้นให้น้อยที่สุด จะเป็นการปลอดภัยกว่าการเข้าไปหลบใต้สิ่งกำบัง แต่ไม่ควรนอนราบกับพื้น เพราะจะไปสร้างพื้นที่ถูกกระแสไฟฟ้าวิ่งผ่านร่างกายมากขึ้น

เหตุการณ์ฟ้าผ่าเรือ

เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ทำจากเหล็กจะเป็นสื่อตัวนำที่ดี เมื่อฟ้าผ่าเรือสินค้า แรงดันไฟฟ้าจะถูกกระจายผ่านแผ่นเหล็กตัวเรือลงไปในน้ำได้อย่างสะดวก เรือเหล่านี้จึงไม่ค่อยจะได้รับความเสียหายจากฟ้าผ่า

แต่สำหรับเรือขนาดเล็ก เมื่อมีฟ้าผ่า และมีกระแสไฟฟ้าลงมาที่เรือ กระแสไฟฟ้านั้นก็จะสามารถแลบเข้าไปทำอันตรายให้กับเครื่องมือและอุปกรณ์ควบคุมเรือ และสามารถทำให้ท้องเรือทะลุเป็นรูโหว่ได้ ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์นี้แล้ว ไม่เพียงแต่จะต้องเสียค่าซ่อมเรือแพงๆ แล้ว ยังจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของคนในเรือที่สำคัญมากกว่า

ดูการขยายตัวของเมฆช่วงบ่าย - ค่ำ

การดูเมฆเป็นการศึกษาความเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ ที่จะก่อให้เกิดอันตรายจากฟ้าผ่าหรือพายุฝนฟ้าคะนองกับชาวเรือหรือไม่อย่างไร เพราะฉะนั้นเมื่อเรืออยู่ในน้ำ หรือแล่นเรือไปในน้ำ เราควรต้องตรวจสอบสภาพอากาศที่เรารู้สึกว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ไม่น่าไว้ใจ เพราะโดยปกติพายุฝนฟ้าคะนองจะปรากฏขึ้นในช่วงเที่ยงและตอนช่วงเย็นก่อนค่ำ ซึ่งเราต้องเฝ้าดูการขยายตัวของเมฆ ถ้ามีขนาดใหญ่ขึ้น และมีสีคล้ำก็จะมีโอกาสเกิดพายุฝนฟ้าคะนองอย่างแน่นอน

ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

อุปกรณ์ป้องกันอันตรายทั้งที่เป็นการป้องกันฟ้าผ่าลงมาที่ตัวเรือ และอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เกิดจากฟ้าผ่าลงมที่ตัวเรือ เป็นการเตรียมความพร้อมในกรณีที่มีฟ้าผ่าลงมาที่ตัวเรือ สำหรับตัวเรือนั้นมีระบบสายล่อฟ้า และระบบกราวน์ที่ดีเพียงพอ

เฝ้าตรวจสอบสภาพอากาศ

การพยากรณ์อากาศก็มีความจำเป็นที่จะทำให้เราล่วงรู้ถึงสถานการณ์ของสภาพอากาศได้มากกว่าการมองดูเมฆ เพราะฉะนั้นเราจึงควรที่จะเฝ้าฟังวิทยุพยากรณ์อากาศดาวเทียม (XM weather) และเขียนจุดในเครื่องแผนที่อิเลคทรอนิกส์ (Chart plotter) รวมทั้งติดตามการพยากรณ์อากาศทางวิทยุ VHF

ในช่วงนี้ถือว่าเราได้เตรียมความพร้อมสำหรับการป้องกันภัยเกี่ยวกับการที่จะต้องไปเจอกับพายุฝนฟ้าคะนองที่มีโอกาสเกิดฟ้าผ่าลงมาที่เรือเรา ที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้กันแล้ว บางท่านอาจเห็นเป็นเรื่องเล็กน้อย แต่ถ้าเราต้องเจอกับฟ้าผ่าจริงๆ แล้ว เราก็ควรมีสติ และมีวิธีการป้องกันแก้ไขที่เหมาะสมด้วย

Knowledge

ARTICLE : aBOAT
PHOTO : INTERNET

เมื่อเกิดมรสุม คนเรือ หรือคนทะเลมักจะดูคลื่นลมก่อนออกเรือ เพียงแต่บางคนก็คาดการณ์พลาดไปบ้างว่าเอาเรือข้ามไปแล้วจะรอดหรือเปล่า ซึ่งบ่อยครั้งคือการพาชีวิตอื่นที่ดูทะเลไม่เป็นออกไปเผชิญกับพายุร่วมกันล่าสุดกับช่วงปลายฤดูหนาวปีนี้ ที่มีลมหนาวพัดมาเป็นระลอก และระลอกล่าสุดช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ที่เกิด โคลด์เสิร์ช (Cold surge)

ดูคลื่นก่อนออกทะเล

ในอ่าวไทย ซึ่งก็ทำให้ฝั่งอันดามันโดนไปบ้าง แม้จะไม่หนักเหมือนภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย แต่ก็เกิดเรื่องน่าเศร้าขึ้นเมื่อเรือหางยาวพานักท่องเที่ยวฝ่าคลื่นลมบริเวณเกาะพีพีออกทะเลไปไม่รอด มีนักท่องเที่ยวชาวจีนเสียชีวิตกลางทะเลไปหนึ่งคน

มารู้จักกับ มรสุมที่เกิดขึ้นในทะเลกันสักหน่อย มรสุมจะเกิดขึ้นเมื่อมีความแตกต่างของอุณหภูมิระหว่างทวีปและมหาสมุทร โดยความแตกต่างของความกดอากาศทำให้เกิดแรงผลักให้อากาศเคลื่อนที่จากบริเวณความกดอากาศสูงไปยังบริเวณความกดอากาศต่ำ จึงทำให้เกิดลม ลมจะพัดจากบริเวณความกดอากาศสูง (อุณหภูมิต่ำ) ไปยังบริเวณที่มีความกดอากาศต่ำ (อุณหภูมิสูง) ซึ่งอัตราเร็วลมจะขึ้นอยู่กับความแตกต่างของความกดอากาศ ซึ่งขึ้นอยู่กับความแตกต่างของอุณหภูมิอีกทอดหนึ่ง ยิ่งอุณหภูมิมีความแตกต่างกันมากเพียงใดลมจะแรงมากขึ้น

และลมมรสุมของเอเชียอาคเนย์นั้นจะรุนแรงแตกต่างจากที่อื่นเพราะเจ้าโคลด์เสิร์ชหรือระลอกอากาศหนาวที่ทำให้เกิดพายุฟ้าคะนอง และมีฝนตกหนัก คลื่นสูงรุนแรง เพราะอาจเกิดการก่อตัวของพายุหมุนเขตร้อนในทะเลจีนใต้และอ่าวไทย ใครสนใจในรายละเอียดตรงนี้ สามารถเสิร์ชหาอ่านได้จากเวบไซต์ทางวิชาการต่างๆ เพราะเป็นเรื่องที่ควรรู้เอาไว้สำหรับพวกเราที่ต้องอยู่กับมรสุมลูกนี้กันไปทั้งชีวิต ถ้าไม่ได้ย้ายบ้านไปอยู่ต่างประเทศ

ทีนี้ก็มาสังเกตกัน ด้วยตานี่แหละ ในวันที่อาจไปติดเกาะ ไม่ได้อ่านข่าวอะไรกับใครเขา สัญญาณโทรศัพท์และ 3 จี 4 จี ก็ขาดๆ หายๆ แล้วต้องลงเรือกลับฝั่ง แต่ทำไมทะเลดูปั่นป่วนแปลกๆ คลื่นแตกเป็นฟองขาวเต็มทะเล เรือของเราจะรอดไหม อันดับแรกควรถามคนเรือก่อนเลยว่าไหวไหม สมมุติว่าคนเรือเองก็ไม่ได้มีเครื่องมือสื่อสารใดๆ เพราะขับเรือหางยาวแล้วยังเป็นมือใหม่หัดขับเสียอีก ใบนายท้ายคงไม่มีอีกนั่นแหละ แบบนี้ถ้าคิดจะเสี่ยงก็ดูทะเลสักนิด ว่าลมน่าจะเร็วประมาณไหน

ภาวะทะเลเรียบสนิท ดูแล้วปลอดภัยแน่นอน กำลังลม 0 โบฟอร์ต ความเร็วลมน้อยกว่า 1 นอต

กำลังลม 1 โบฟอร์ต ความเร็วลมเฉลี่ยประมาณ 2 นอต คลื่นพริ้วๆ สูงไม่ถึง 0-0-1 เมตร คือแทบจะไม่มีคลื่น อันนี้ถือว่าทะเลสงบดีน่าออกเรือ

กำลังลม 2 โบฟอร์ต ทะเลก็ถือว่าเรียบอยู่ เพราะความเร็วลมเฉลี่ย 5 นอต พอเห็นคลื่น 0.1-0.5 เมตร ก็ไม่ต้องกลัว สบายๆ

กำลังลม 3 โบฟอร์ต คนที่ไม่คุ้นกับทะเลอาจไม่มั่นใจ ก็คลื่นมีแตกบ้าง ลมเฉลี่ย 9 นอต คลื่นประมาณไม่ถึง 1 เมตร เหมือนกับ 2 โบฟอร์ต

กำลังลม 4 โบฟอร์ต คนขับเรือก็คงต้องรีบพากลับกันหละ คือยังพอไหวแต่คลื่นเริ่มสูงและแตกเป็นฟอง 0.5-1.25 เมตร ยังไหวอยู่กับกำลังลม 13 นอต โดยเฉลี่ย

กำลังลม 5 โบฟอร์ต แม้จะเรียกว่าคลื่นปานกลางแต่ก็ลูกโตน่าดู กับขนาดที่สูงได้ถึง 2.5 เมตร เรือเล็กไม่น่าเสี่ยง คลื่นจะเป็นลูกยาวๆ แตกเป็นฟองขาวมากขึ้น ความเร็วลมเฉลี่ย 18 นอต เรือใบก็คงสนุกกันแต่เรือหางยาวลำเล็กๆ ต้องระวังมาก สำหรับระยะทางไกลหรือต้องผ่านจุดที่คลื่นแรง

กำลังลม 6 โบฟอร์ต อันนี้น่ากลัวแน่นอน คลื่นลูกโตได้ถึง 2.5-4 เมตร แตกเป็นฟองขาวทั่วทะเล ความเร็วลมเฉลี่ย 24 นอต อย่าเสี่ยงเลย ดีกว่ากับเรือเล็ก หรือแม้แต่เรือใหญ่ก็ยังต้องกังวล

กำลังลม 7 โบฟอร์ต คลื่นจัดมาก แต่ละลูกสูง 4-6 เมตร ยอดคลื่นเริ่มปลิวพัดเป็นสายไปตามลม ความเร็วลมเฉลี่ย 30นอต

กำลังลม 9 โบฟอร์ต คลื่นลูกโตๆ สูงได้ถึง 9 เมตร พัดไปตามลมเต็มทะเลชัดเจน ทัศนวิสัยเริ่มไม่ดีแล้ว เรือใหญ่ก็น่ากลัวอยู่

ตั้งแต่ 8-12 โบฟอร์ตนี้ ทัศนวิสัยเริ่มแย่ คลื่นสูงเกิน 10 เมตรไปเยอะ และกำลังลม 11-12 นอตนี่เรียกว่าทะเลบ้า กำลังลมเร็วเกิน 41-64 นอต ขึ้นไป

ที่เรียกว่าเป็นระดับใกล้เคียงกับพายุ คือตั้งแต่ 7 โบฟอร์ตขึ้นไป ส่วนทะเลบ้า 11-12 โบฟอร์ต นี่เข้าสู่พายุรุนแรงและเฮอร์ริเคนกันแล้ว เรือขนาดใหญ่ก็ไม่รอดเหมือนกัน

ก่อนออกทะเลควรดูคลื่นลมกันก่อนจะได้ปลอดภัย เพราะตัดสินใจได้ว่าจะออกเรือดีไหม นอกจากอยู่กับทะเลต้องรู้จักคลื่นลมแล้ว ยังควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปรากฏการณ์ทางทะเลอื่นๆ อีกด้วย และต้องคอยอัพเดทกันให้บ่อยจะดีที่สุด

SIAM MARITIME SCHOOL.

หลักสูตรประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง

(อบรมพร้อมทำ SMART CARD ผู้ควบคุมเรือลำเลียง)

2,700
ราคาต่อท่าน

เอกสารประกอบการสมัคร

1. บัตรประชาชน
2. ใบรับรองแพทย์ (ระบุหู ตาปกติ ไม่บอดสี)
3. หนังสือรับรองการทำงาน
4. สำเนาบัตรประชาชนผู้รับรองการทำงาน
5. สำเนาทะเบียนเรือ
6. รูปถ่ายขนาด 2 นิ้ว
(ผช-ใส่สูท+ผูกไทด์ / ผญ.ใส่สูท) จำนวน 3 ใบ

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

065-5935091 คุณกุล
081-3750100 คุณอ๊อฟ
085-8062691 คุณทราย
095-3860039 คุณหญิง

หลักสูตรทบทวนประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือลำเลียง

(อบรมพร้อมทำ SMART CARD ผู้ควบคุมเรือลำเลียง)

1,700 ราคาต่อท่าน

เอกสารประกอบการสมัคร

1. บัตรประชาชน
2. ใบรับรองแพทย์ (ระบุหู ตาปกติ ไม่บอดสี)
3. หนังสือรับรองการทำงาน
4. สำเนาบัตรประชาชนผู้รับรองการทำงาน
5. สำเนาทะเบียนเรือ
6. รูปถ่ายขนาด 2 นิ้ว
   (ผช-ใส่สูท+ผูกไทด์ / ผญ.ใส่สูท) จำนวน 3 ใบ

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

065-5935091 คุณกุล
081-3750100 คุณอ๊อฟ
085-8062691 คุณทราย
095-3860039 คุณหญิง

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

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

MSC
Marine Servitec Co., Ltd.

SMS
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