

a BOAT

LUXURY AND SPIRIT OF MARINER



www.aboatmagazine.com
MAGAZINE

นิตยสารเพื่อคนรักเรือ ธุรกิจทางเรือ และกีฬาทางน้ำ...เล่มเดียวของเมืองไทย

VOL.14 • ISSUE 159 • APRIL 2023



ILIAD 53S

FEATURING A SPORTY SILHOUETTE,
OUTSTANDING SPACE, ECONOMY
AND PERFORMANCE

Boat report

กระโทงสีน้ำเงิน
เสียงหวูดอลอง
กับ Yanmar 6CXBM-GT!

Special report

ก้าวต่อไปของจีน
ภายใต้การนำสมัยที่ 3
ของ สี จิ้นผิง [ตอนที่ 3]
มิติที่น่าติดตามจาก
การประชุมสองสภา

Knowledge

วิธีเลือก
กล้องสองตา
สำหรับใช้งานบนเรือ

Marine Radar ARPA MDC-5020T
รุ่นฟังก์ชันเรือรบ CFAR
เอกลักษณ์เฉพาะ KODEN เท่านั้น



Find us on:
facebook.

aboatmagazine

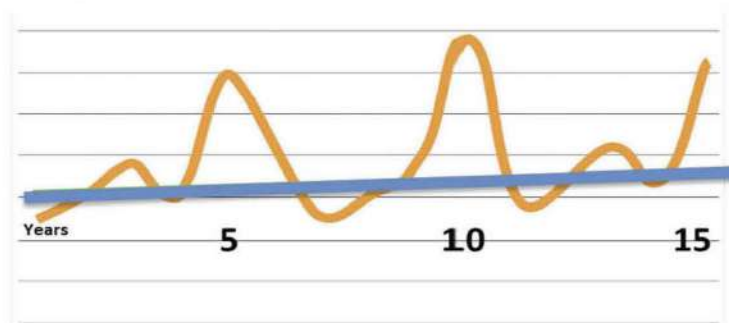
LIFERAFT RENTAL

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)





หลักสูตร

นายประจำเรือพาณิชย์เดินเรือ

ค่าธรรมเนียมการเรียน **165,000** บาท

ค่าสมัคร+จองสิทธิ์ **3,000** บาท

กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ **2,600** บาท

* ยกเลิกการสอบหรือสอบผ่านแล้วสละสิทธิ์

ไม่คืนค่าธรรมเนียมการสอบให้

ระยะเวลาการอบรม

- ภาคทฤษฎี 1 ปี
- ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่อุทสสุภาพ จำนวน 2 รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
3. สำเนาท่าเขียนบ้าน จำนวน 1 ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร
หรือนักศึกษาวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1 ใบ
6. หลักฐานทางการแพทยฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้
 - 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาอดสีและการได้ยิน

ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ : วันที่ 15 พฤษภาคม 2566

สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์ : วันที่ 17 พฤษภาคม 2566

ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก : วันที่ 19 พฤษภาคม 2566

ชำระค่าธรรมเนียม : วันที่ 20-30 พฤษภาคม 2566

รายงานตัว และประชุมนิเทศน์ : วันที่ 31 พฤษภาคม 2566

เปิดภาคเรียน : วันที่ 1 มิถุนายน 2566

Register :



สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร

วันที่ 14 พฤษภาคม 2566

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน (คณิตศาสตร์/วิทยาศาสตร์/ภาษาอังกฤษ)
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีโควตาถาวร/กรณีสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย (ดึงข้อ/ดันพื้น/ลูกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์ (บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"

ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ

บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ

ธนาคารกสิกรไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ บัญชี

ออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

092-251-1217, 092-258-8190 และ 095-823-5392





EDITOR TALK

คณะที่ปรึกษาที่ติดมกัณฑ์ พลเรือตรี สุทินก์ มณฑาตุพลิน, คุณเฉลิมชัย สักกาวาทิ, คุณสุรยุทธ ศรีประเสริฐ, คุณครราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์, นาวาตรีศราวุธ สังขปรีชา, พลเรือเอกสุริพงษ์ แก้วทับ, รศ.ดร. อัครบัณฑิต วาณิชชัย

สวัสดิ์ครับ ผู้อ่านที่รักทุกท่าน

ฤดูร้อนที่มาเร็วกว่าปกติก็ได้ทำหน้าที่อย่างสอดคล้องกับคำพยากรณ์ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ มีพายุฝนฟ้าคะนองมาแทรกบ้างเป็นบางช่วงสั้นๆ ช่วยให้ความจำเริญเป็นผลดีต่อทั้งคนและพืชพรรณธัญญาหาร

ABOAT ฉบับนี้มีเรื่องชวนติดตามเช่นเคย อาทิ การนำเรือเข้าเทียบท่า ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญของผู้นำเรือ ซึ่งมีความเสี่ยงอันตรายอยู่มากพอสมควร มีผู้รู้คนหนึ่งที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยสูงมานำเสนอแบบเข้าใจไม่ยากครับ

มติจากการประชุมสองสภาของจีน ระหว่างวันที่ 5-13 มีนาคมที่ผ่านมา นับว่ามีสาระน่ารู้ไม่น้อยเลย โดยเฉพาะด้านยุทธศาสตร์และแนวทางในการพัฒนาประเทศ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารองค์กรของเราได้เป็นอย่างดี เพราะผ่านการกลั่นกรองของผู้ที่มีความรอบรู้และอุดมการณ์รักชาติสูงมาก ลองอ่านดูครับ พบกับไทม์ฉบับหน้า

บรรณาธิการบริหาร

OWNER STAFF

บริษัท กรูว์ มีเดีย แอนด์ เทคโนโลยีเนชั่น จำกัด : 1777/9 หมู่ 6 ซอยสุขุมวิท 107 ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10270 TEL : 0-2703-3113-4 FAX : 0-2703-3112
E-mail : info@abotmagazine.com Website : www.abotmagazine.com Facebook : abotmagazine IG : abotmagazine บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา กาญจน์วรรณ ใจดี
บรรณาธิการบริหาร พลเรือเอก ไพโรจน์ แก่นสาร ผู้ช่วยบรรณาธิการบริหาร เพ็ญภาภา ใจดี ฝ่ายบทความต่างประเทศ ศราวุธ คล้ายพงษ์พันธ์ กองบรรณาธิการ A SUTHIDA, THUNDER BIRD, เจ้าชายน้อย, หัวทอกันชีวิต ฝ่ายภาพ **ABOAT** TEAM นักเขียนรับเชิญ TUM SIKWAE ฝ่ายประสานงานการตลาดและโฆษณา สุธิดา ช่างชาล ศิลปกรรม ยุทธจักร อนุศรี, ART **ABOAT** MAGAZINE ฝ่ายกฎหมาย จรัญ สันเนตร



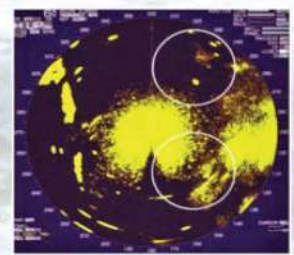
ล่าสุดเหนือกว่าใคร 15 inch Color LCD Marine Radar / ARPA **MDC-5020T**

รุ่นฟังก์ชันเรือรบ CFAR
เอกสิทธิ์เฉพาะโคเด็น เท่านั้น

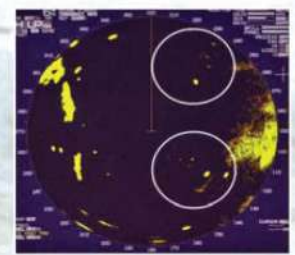


Features

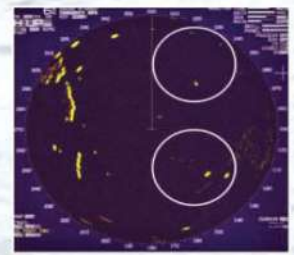
- **MDC-5020T** has a chart overlay feature with C-Map chart (NT or MAX) is overlaid on the radar screen (Chart: Owner supplied) .
- 15 " high-resolution XGA color LCD with anti-reflective coating. It increased visibility in direct sunlight and prevents condensation.
- Open antenna length 6 or 9 feet
- Clear image with High-speed sampling in short range
- Auto gain with simple operation
- Improved visibility of the echoes by auto STC and CFAR
- Built-in AIS interface for displays up to 500 targets
- Built-in TT (ARPA) tracks up to 50 targets
- Black Box type connects to any XGA type display
- Output power: 25kW



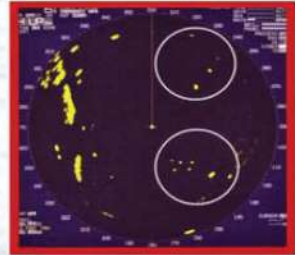
SEA and RAIN clutter on Radar Image



SEA anti-clutter function image



SEA anti-clutter and RAIN anti-clutter function image



CFAR function image for clear target detection



ประชุมคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ครั้งที่ 1/2566

วันที่ 10 มีนาคม 2566 พลเรือเอก เชิงชาย ชมเชิงแพทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ครั้งที่ 1/2566 ณ โรงแรมดุสิตธานี พัทยา จ.ชลบุรี โดยมี พลเรือเอก ชลธิช นาวานุเคราะห์ เสนาธิการทหารเรือ ในฐานะเลขาธิการ ศรชล. ตลอดจนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนหน่วยงานหลัก 7 ศรชล. ประกอบด้วย กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กองบังคับการตำรวจน้ำ และกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ร่วมประชุม สำหรับการประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมรูปแบบสัญจรครั้งแรกของปี 2566 ตามนโยบายผู้บังคับบัญชา ศรชล.

ประชุมได้มีการหารือถึงแนวทางขับเคลื่อนงานร่วมกันของหน่วยงานหลักใน ศรชล. ทั้ง 7 หน่วยงาน โดย ศรชล. ได้เสนอร่างแผนการรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 ที่มี 4 กลยุทธ์หลัก ประกอบด้วย กลยุทธ์ 1 การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกี่ยวกับการดำเนินการด้านความมั่นคงทางทะเล มุ่งเน้นการบูรณาการด้านความมั่นคง กลยุทธ์ 2 การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างสมดุลและยั่งยืนภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน มุ่งเน้นการบูรณาการด้านเศรษฐกิจ กลยุทธ์ 3 การบริหารจัดการองค์ความรู้ทางทะเล และการสร้างความตระหนักรู้ความสำคัญของทะเล มุ่งเน้นการบูรณาการหน่วยงานทางทะเล และกลยุทธ์ 4 การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมทางทะเล และด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มุ่งเน้นการบริการประชาชน ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ก่อนเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอน



การตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ นำพาณิชยนาวีไทยสู่มาตรฐานสากล

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดการตรวจสอบประเทศสมาชิกของ IMO พร้อมด้วย ดร.อธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รัักษากองอธิบดีกรมเจ้าท่า ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และผู้บริหารกรมเจ้าท่า ณ ห้องประชุมวิสูตรสาครดิษฐ์ ชั้น 4 อาคาร 162 ปี กรมเจ้าท่า

ในโอกาสที่คณะผู้ตรวจประเมินจาก IMO ได้มาทำการตรวจประเมินประเทศไทย ในโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (Member State Audit Scheme: IMSAS) โดยประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ ที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและประสานงานเพื่อส่งเสริมระดับมาตรฐานสำหรับความมั่นคงปลอดภัยของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกฯ มีพัฒนาการมาจากโครงการภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme: VIMSAS)

ทั้งนี้ ในฐานะที่ประเทศไทยมีบทบาทเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO ซึ่งประเทศไทยได้รับการสนับสนุนและเป็นกลุ่มประเทศแรก ที่เข้าร่วมโครงการภาคสมัครใจ โดยประเทศไทยได้มีการปรับปรุงกระบวนการภายในอย่างบูรณาการร่วมกัน กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การอนุวัติการตามพันธกรณีของ IMO มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เนื่องในโอกาสครบรอบ 50 ปีความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ IMO จึงถือเป็นโอกาสที่ดีที่ประเทศไทยจะได้แสดงความมุ่งมั่นที่มีต่อ IMO ในการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านการขนส่งทางน้ำ ผ่านเวที IMSAS โดยมุ่งหวังว่า ข้อเสนอแนะจากคณะผู้ตรวจประเมินซึ่งมีความเชี่ยวชาญ จะช่วยปรับปรุงระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ตลอดจนการบรรลุเป้าหมายร่วมกันของสมาชิก IMO ในการขนส่งระหว่างประเทศที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนต่อไป



- ▶ OIL CONTAINMENT BOOM
- ▶ OIL ABSORBENT
- ▶ OIL SKIMMERS
- ▶ DISPERSANT SPRAYERS
- ▶ TEMPORARY OIL STORAGE

Quality Product Standard of ISO9001-2015 Certified Company and IACS Approved Factories.

Suitable to users of A Single Port Mooring (SPM), General Cargo Port, Ro-Ro Cargo Port , Feeder Cargo, Cargo High-Speed Craft Port, Mobile offshore drilling units, Shipyards and Passenger Vessel Ports

YOUR **SAFETY** PARTNER ON BOARD

08

ARTICLE / PHOTO : HULL

Boatreport 1

กระโทงสีน้ำเงิน

เสียงหวูดฉลอง

กับ YANMAR 6CXBM-GT!





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

เมื่อเรือ Viking 37 ของ John Lau ที่มีชื่อว่า 'Stephanie' จมลงในที่จอดเรือหลังจากที่ได้รับมอบเรือ 2 ปี มันดูเหมือนว่าทุกอย่างมันเร็วเกินไป และเป็นจุดจบที่น่าอับอายสำหรับสาวสวยคนหนึ่ง อย่างไรก็ตาม Steve Philp ไม่ยอมแพ้และได้กู้เรือ 'Stephanie' ขึ้นมาพร้อมทำการปรับโฉมเรือใหม่ทั้งหมด ทำให้ 'Stephanie' อยู่ในสภาพที่ดีขึ้นและสวยขึ้นกว่าเดิม เพิ่มเติมด้วยเครื่องยนต์ Yanmar 6CXBM-GT

'Stephanie' ก่อนที่เธอจะจมลง Steve Philp เป็นบุคคลที่กระหายความท้าทาย และในชีวิตที่มีการผจญภัยมากมายของเขา เขายังได้เปิดร้านดำน้ำในเมือง Rabaul ประเทศปาปัวนิวกินี (ก่อนหายหน้าจากการเกิดภูเขาไฟระเบิดในปี 1994) และเขาก็ยังได้เคยดำน้ำสำรวจซากเรือรบของญี่ปุ่นสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ในมหาสมุทรแปซิฟิกลึกกว่า 200 ฟุตมาแล้ว

ความท้าทายโดยปราศจากความกลัวของ Steve ส่งผลให้เขาประสบความสำเร็จในโครงการกู้ซากและฟื้นฟูเรือ Viking 37 ซึ่งเป็นเรือของ John Lau ผู้ผลิตเหยื่อปลอมรายใหญ่ระดับต้นๆ ของโลก และเขาก็ได้เลือกเครื่องยนต์เรือของ Yanmar มาติดตั้งในเรือลำนี้

เพื่อให้เข้าใจว่าการฟื้นฟูเรือและการเปลี่ยนเครื่องยนต์ครั้งนี้มีความท้าทายมากแค่ไหน เราจะต้องย้อนเวลากลับไปในปี 2017

เรือ Viking 37 'Stephanie' เป็นเรือใหม่เอี่ยมที่ซื้อมาจากสหรัฐอเมริกาในปี 2017 โดยจัดส่งผ่านตัวแทนจำหน่ายใน Gold Coast แล้วจึงถูกส่งต่อไปที่ Rabaul ปาปัวนิวกินี และที่นั่น 'Stephanie' ก็ถูกใช้งานตามวัตถุประสงค์หลักในฐานะ "เรือแข่งขันทกปลา" ในสมรมภูมิตกปลาที่น่าตื่นตาตื่นใจบริเวณรอบๆ หมู่เกาะ Bismark Archipelago นอกฝั่ง New Britain ในปาปัวนิวกินีตะวันออก

อย่างไรก็ตาม หายหน้าก็ได้เกิดขึ้นกับเรือตกปลาที่คลาสสิก และกระทัดรัดลำนี้หลังจากใช้งานได้ไม่นาน นับเป็นความโชคร้ายอย่างยิ่ง ในที่สุด 'Stephanie' ก็จมลงในที่จอดเรือ หลังจากที่ถูกซากเรือขึ้นมาแล้ว ในปีต่อมา Stephanie ถูกนำมาเก็บไว้บนฝั่งอย่างหมดสภาพ ไม่รู้ว่าอะไรจะเกิดขึ้นต่อไป



Boatreport 2



“เราได้ศึกษาทางเลือกทุกทางเพื่อหาเรือลำใหม่ให้กับ John แต่มันก็เป็นการยากที่จะต่อเรือลำใหม่ขึ้นหรือไม่ก็ใช้เวลาเนิ่นนานเกินไป” Steve พูดถึงขั้นตอนในการที่จะทำให้ John และเหยื่อปลอมสำหรับปลากระโทงแทงเงินของเขาได้กลับมาอีกครั้ง

“ดังนั้น เราจึงทำการซื้อตัวเรือคืนจากบริษัทประกันภัย โดยมีแผนที่จะซ่อมแซมเรือขึ้นมาใหม่” เขากล่าว

“เราไม่ชอบโครงสร้างของเรือลำนี้เลย โดยพื้นฐานแล้ว สิ่งที่เราจะทำก็คือสร้างส่วนหัวเรือขึ้นมาใหม่ แล้วเสริมความแข็งแรงให้กับฐานเครื่องยนต์” Steve อธิบาย

“จริงๆ แล้ว เราสร้างส่วนหัวเรือขึ้นมาใหม่เกือบทั้งหมด และหาจุดบกพร่องที่เราเชื่อว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้ตัวเรือบิดตัวมากเกินไปในสภาพก่อนเรือจม”

นอกเหนือจากงานตัวเรือและงานโครงสร้างหลักแล้ว งานไฟฟ้า เครื่องทำความเย็น และเครื่องปรับอากาศถูกจัดทำใหม่ทั้งหมด โดยรวมแล้ว เราน่าจะใช้เงินไปประมาณ AUD 1 ล้านสำหรับการฟื้นฟูเรือลำนี้

เมื่อพูดถึงเรื่องเรือแล้ว Steve ไม่ใช่มือใหม่เลย มรดกของครอบครัวของเขาก็คือ บริษัท Burns Philp ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งทางน้ำที่มีชื่อเสียง ทำธุรกิจตลอดแนวชายฝั่งตะวันออกของประเทศออสเตรเลีย และมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้ ทำมาหลายสิบปี นับแต่ปลายศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา “ผมใช้บริษัทวิศวกรรมบริษัทหนึ่งที่ผมรู้จักให้ทำการติดตั้งเครื่องยนต์ใหม่และปรับปรุงชุดเกียร์ส่งกำลังด้วย” Steve อธิบาย

เครื่องยนต์เดิมที่ติดมากับเรือ Viking 37 เป็นเครื่องยนต์ของสหรัฐอเมริกาขนาด 550 แรงม้า (เป็นเครื่องยนต์ที่ติดตั้งมาจากคู่อู่อเรือตั้งแต่ต้น) แต่ว่าพวกเขาตัดสินใจเลือกเครื่องยนต์สำหรับการใช้งานในทะเลโดยเฉพาะ นั่นคือ Yanmar 6CXBM-GT ขนาด 509 แรงม้า เพื่อเป็นการให้ชีวิตใหม่แก่ ‘Stephanie’

“เครื่องยนต์ Yanmar 6CXBM-GT เป็นเครื่องยนต์เชิงกลซึ่งเหมาะสมอย่างยิ่งสำหรับการใช้งานในบริเวณท่าเรืออย่างเช่นปาปัวนีวีนี” Steve กล่าว ไม่เพียง Steve เท่านั้นที่มีความคิดว่าเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่ท่าเรือไม่ควรจะเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือดิจิทัล แต่มีผู้ประกอบการอีกมากมายที่มีความคิดเช่นเดียวกับ Steve จริงๆ แล้ว นี่ไม่ใช่ครั้งแรกของ Steve ที่ได้สัมผัสกับ 6CXBM-GT เนื่องจากเขาเคยติดตั้ง 6CXBM-GT มาแล้วในเรือขนาดพอๆกับ ‘Stephanie’ ก่อนหน้านี้ พร้อมบริการที่ไร้จุดบกพร่องใดๆ

งานปรับปรุง ‘Stephanie’ นอกเหนือจากการติดตั้งเครื่องยนต์ Yanmar แล้ว ยังมีการเปลี่ยนใบจักรเป็นแบบห้าแฉกและเพล่าใบจักรเสริมความแข็งแรง Aquamet 22 อีกด้วย

“เราต้องหาชุดเกียร์ขับเคลื่อนที่เหมาะสมกับแรงม้าของเครื่องยนต์ (เกียร์ Twin Disc 5075A อัตราทด @ 2.05:1) ดังนั้น ‘Stephanie’ จึงแข็งแกร่งเพียงพอสำหรับเครื่องยนต์ใหม่นี้ ความแข็งแรงและความวางใจได้



ได้สร้างชื่อให้กับเครื่องยนต์ Yanmar อีกทั้งแรงขับเคลื่อนที่แข็งแกร่งก็ไม่ได้เป็นการลดทอนสมรรถนะของเครื่องยนต์เลย”

Steve อธิบาย

เรือ Viking สามารถทำความเร็วได้ 22 นอต ที่ 2,000 รอบ/นาที่ และที่ตึกกว่านั้นคือ 27 นอต ที่ 2,400 รอบ/นาที่ และ 34 นอต เมื่อคันเร่งเปิดสุด (ประมาณ 2,780 รอบ/นาที่ ขณะทดสอบในทะเล) เมื่อพิจารณาจากแบบแปลนที่มาจากโรงงาน บวกแรงม้าที่เพิ่มขึ้นอีกเกือบ 100 แรงม้า เรือ Viking 37 ทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 34 นอต จึงไม่ใช่เรื่องที่น่าแปลกใจอะไร เพราะแม้กระทั่ง Jim Kibblewhite จาก Power Equipment ยังประทับใจกับการเปลี่ยนเครื่องยนต์ในครั้งนี้ “Jim จาก Power Equipment มาร่วมทดสอบเรือ และเขาได้กล่าวว่าการเปลี่ยนเครื่องยนต์ในครั้งนี้ นับได้ว่าเป็นงานที่ดีที่สุดงานหนึ่งจากที่เขาได้ประสบมา” Steve กล่าวอย่างภูมิใจ



ตู้เก็บของอย่างดีในบริเวณห้องรับแขก และห้องนอน ที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ ช่วยสร้างความรู้สึกใหม่ให้กับเรือลำนี้ การที่เราติดต่อกับความวางใจได้ของเครื่องยนต์ Yanmar ช่วยให้การตัดสินใจเลือกเครื่องกำเนิดไฟฟ้าของเราง่ายขึ้น เราเลือก Mase ซึ่งจัดหาโดย Power Equipment ทำให้งานฟื้นฟู 'Stephanie' เสร็จสมบูรณ์

สิ่งที่ยังเหลืออยู่หลังจากที่งานหนักลุล่วงไปแล้ว นั่นก็คือ การนำเรือกลับไปยังเมืองท่าที่ Rabaul Steve ยินดีที่จะได้ ผลลัพธ์ในครั้งนี้ “แต่ผมก็ได้เคยทำหน้าที่นี้มาหลายครั้งแล้ว ดังนั้นเราจึงรู้ว่าการนำส่งเรือระหว่าง Cairns กับปาปัวนิวกินี ต้องทำอะไร” Steve กล่าว

น้ำมันเชื้อเพลิง 1,600 ลิตร และสัมภาระประมาณ 13 ตัน ได้ถูกจัดเตรียม คราวนี้เครื่องยนต์ Yanmar จะต้องขับเคลื่อนเรือ ที่ความเร็วประมาณ 9 นอต เพื่อให้ทำระยะทางได้ในช่วงประมาณ 900 ถึง 1,000 ไมล์ทะเล

“เราจะเอาน้ำมันเชื้อเพลิงไปเพิ่ม โดยเก็บไว้บนดาดฟ้าเรือ เพื่อความปลอดภัย แต่แม้กระทั่งที่ความเร็วระดับนั้น เราก็มักจะเดินทางในเวลาครึ่งคืนได้ เพราะบริเวณนั้น มักจะมีท่อนไม้และเศษซากหลายอย่างลอยอยู่เต็มไปหมด และอาจไม่ปลอดภัยได้” Steve กล่าวจากประสบการณ์ตรงของเขา

ขณะนำ 'Stephanie' กลับสู่ Rabaul ทุกรายการก็ตีความสนุกสนานของเราได้เริ่มต้นขึ้น “เรารักที่จะไล่ตามปลาทูน่าสีน้ำเงิน จากฟลายบริดจ์ และห้องควบคุม ที่มีขนาดกว้างขวางของเรือตกปลากระทัดรัดลำนี้... เรามักจะเดินทางในช่วงเวลาประมาณ 9 โมงเช้า หรือสายกว่านั้นเล็กน้อยในบางครั้ง และเราก็มักจะ ตีมเบียร์กันคนละกระป๋อง สองกระป๋อง ขณะที่เรตกปลา”

อันที่จริง Steve บอกว่ามี “หวูดเบียร์” โดยเฉพาะ ติดตั้งอยู่ในฟลายบริดจ์ เป่าหวูดเบียร์ 1 ครั้ง ถือเป็นสัญญาณ ให้คนที่อยู่บนดาดฟ้าเรือนำเบียร์ออกมา 1 กระป๋อง/ 2 ครั้ง หมายถึง 2 กระป๋อง และต่อๆ ไป...” Steve กล่าวไว้

บริเวณหมายตกปลาหลักที่พวกเขาชื่นชอบ จะต้องแล่นเรือ จาก Rabaul ไปอีกประมาณหนึ่งชั่วโมง ผ่านหมู่เกาะใหญ่น้อย นอกชายฝั่งไมโครนีเชีย ซึ่งมีน้ำลึกประมาณกว่า 2,000 เมตร และเป็นเกมตกปลาที่นักตกปลาทั้งหลายชื่นชอบและฝันถึง

“ผมคาดว่า John น่าจะใช้งานเครื่องยนต์ประมาณ 500 ชั่วโมง/ปี และผมก็จะคอยบำรุงรักษาเพื่อให้มั่นใจว่า สิ่งสำคัญต่างๆ จะได้รับการดูแล และผมก็จะติดต่อกับตัวแทนจำหน่ายเครื่องยนต์ Yanmar ในท้องถิ่น นั่นคือ Greg Sims จาก Cairns SIM Trans (ผู้จัดจำหน่ายเครื่องยนต์ใน Cairns และเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องยนต์ดีเซล) เพื่องานบริการ ในส่วนที่เป็นงานเทคนิคต่อไป”

ฟังดูเหมือนเป็นแผนที่ดี และแน่นอนว่าการตกปลา ในครั้งต่อไปกำลังรอ Steve อยู่ หวาดดด!!!



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

Boat tips

การนำเรือเข้าเทียบท่า



การนำเรือเข้าเทียบท่า อาจจะเป็นเรื่องที่ต้องกังวลมากสำหรับนักเดินเรือ ไม่ว่าคุณกำลังนำเรือขนาดใหญ่อยู่ก็ตาม เมื่ออยู่ในภาวะที่คับขันจำเป็นต้องนำเรือเข้าท่าที่มีการใช้ห้องน้ำอย่างคับคั่ง ใช้เคล็ดลึกลับนี้แล้วทุกอย่างก็เข้าที่เข้าท่า

1. ควบคุมความเร็วของเรือให้ช้าปล่อยให้เรือหยุดพอดีโดยไม่ต้องใช้กำลังเครื่องช่วยหยุดเรือ คนขับเรือหลายคนจะรู้ว่าความสามารถของเครื่องและตัวเอง แต่ถึงจะเก่งแค่ไหนก็อาจมีการผิดพลาดได้ เช่น เพิ่มกำลังเครื่องขณะเรือกำลังแกว่งตัว ทำให้ควบคุมเรือไปในทิศทางที่ตั้งใจไว้ไม่ได้ แรงเหวี่ยงพาเรือชนหรือเกยท่า การนำเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วสม่ำเสมอค่อยๆ เข้าท่าพอดีเป็นอาการของนักขับเรือมืออาชีพ

2. ง่ายนิดเดียวเพียงคุณวางแผนเส้นทางเดินเรือเข้าเทียบท่าก่อนนำเรือเข้าท่าทุกครั้ง การวางแผนที่ดีจะทำให้คุณนำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างสมบูรณ์ไม่มีที่ตำหนิ

3. สื่อกับลูกเรือให้ชัดเจนทุกขั้นตอนของแผนการนำเรือเข้าเทียบท่า ผู้โดยสารบางคนก็ช่วยให้คุณได้ เช่นช่วยส่งเชือกหัวเรือ (bow line) เชือกท้ายเรือ (stern line) หรือเชือกไกล (spring line) ผู้โดยสารคนอื่นๆ อาจช่วยคุณวางทุ่นกันกระแทกได้ด้วย ทั้งหมดสำคัญอยู่ที่การสื่อสารการวางแผนงานล่วงหน้า และขั้นตอนของการทำงานด้วย

4. แจ้งให้ผู้โดยสารรู้เรื่องอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ขณะเรือเทียบท่า เช่น อย่ายื่นส่วนใดๆ ของร่างกายออกไปนอกตัวเรือโดยเฉพาะระหว่างแควมเรือกับท่าเรือ การเตรียมวางทุ่นกันกระแทกในตำแหน่งที่เรือจะกระแทกกับท่าเรือช่วยลดรอยขีดข่วนบนตัวเรือได้

5. เป็นข้อห้ามอย่างเด็ดขาดไม่ให้ผู้โดยสารก้าวกระโดดจากเรือขึ้นฝั่งก่อนเรือเข้าเทียบท่า และผูกยึดเชือกโยงเรือเรียบร้อยแล้ว เพราะจะเกิดแรงผลึกทำให้เรือเปลี่ยนแนวได้ แรงนี้จะผลึกให้เรือห่างออกไปจากท่า อาจทำให้ตัวผู้กระโดดเองตกลงไปในน้ำได้อาจจะอับอายผู้อื่นที่เห็น หากเป็นขณะเดียวกันกับที่ผู้บังคับเรือต้องเร่งเครื่องเพื่อเพิ่มแรงดันเรือเข้าท่าอาจถูกใบจักรฟันอีกด้วย

6. ข้อห้ามอย่างเด็ดขาดอีกข้อหนึ่งคืออย่าให้บุคคลใดช่วยดันไม่ให้เรือกระแทกท่าเรือ มีรายงานอุบัติเหตุมากมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ ถึงแม้จะมีน้ำใจช่วยผู้ควบคุมเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องไม่ยอมให้พวกเขาช่วย นอกจากจะมีอันตรายมากแล้วยังเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าที่ไม่ถูกต้องด้วย อนึ่งค่าซ่อมสิริเรือถูกกว่าค่าซ่อมแซมขนานมาก

7. ก่อนที่จะนำเรือเข้าสถานที่ที่จัดไว้เพื่อเป็นท่าจอดเก็บเรือ ให้ใช้วิทยุเรือแจ้งนายท่าถึงการเข้ามาของเรือของคุณทุกครั้งเพื่อรับทราบแนวทางเดินเรือ หรือข้อจำกัดของการเดินเรือ ณ ที่นั้นเรือ ยิ่งใหญ่เรื่องนี้ยิ่งสำคัญ หากไม่ปฏิบัติคุณอาจต้องถอยเรือกลับในสภาวะที่คุณไม่คุ้นเคย

8. การนำเรือเข้าเทียบท่าสวนกระแส น้ำถ้าทำได้จะดีที่สุด เพราะทิศทางของกระแส น้ำ และแรงผลึกดันเป็นตัวกำหนดความยากง่ายและความปลอดภัยด้วย กระแสน้ำยิ่งแรง การควบคุมบังคับเรือให้ไปตามทิศทางที่กำหนดยิ่งทำได้ยาก กระแสน้ำที่แรงมากอาจพัดพาเรือเล็กเข้าไปอยู่ใต้ท่าเรือได้ ดังนั้น อย่ายลิมให้ความสำคัญของการประเมินความแรงของกระแสน้ำก่อนนำเรือเข้าท่า

9. กระแสลมแรงมักจะเป็นอริกับนักเล่นเรือยนต์ ไม่เป็นพันธมิตรที่ดีกับนักเล่นใบขณะจอดพัก ประเมินความแรงและทิศทางลมแล้วตัดสินใจว่าจะไปในทิศทางเดียวกับลมหรือจะสวนลม การนำเรือเข้าท่าหากมีแรงลมมาทางท้ายเรือ งานก็เบากว่าวิ่งสวนทางลมวันระยะปลอดภัยให้มากไว้ ปล่อยให้สายลมค่อยๆ พัดเรือของคุณเข้าจอดอย่างนิ่มนวล

10. คุณเป็นคนเดียวที่ต้องรับผิดชอบกับคนบนเรือในเรื่องของความปลอดภัย ไม่ว่าขณะเรือแล่นหรือจอดพักระหว่างทาง การตระเตรียมให้เกิดความพร้อมเป็นหน้าที่ของคุณให้ลูกเรือแข่งแกร่งด้วยวิธีที่นิ่มนวลแต่หนักแน่น



วิธีเลือกกล้องสองตา สำหรับใช้งานบนเรือ

กล้องสองตาสำหรับชาวเรือเป็นสิ่งจำเป็นสำคัญอีกอย่างที่ต้องมีประจำเรือ การเลือกกล้องสองตาสำหรับใช้งานควรหาจุดเด่นที่น่าสนใจ พิจารณาส่วนที่มีบทบาทสำคัญ เช่น คุณภาพ และความคงทนของกล้อง กล้องสองตาหรือกล้องส่องทางไกลที่เป็นกล้องคู่ ขนาด 7x50 เรามาศึกษาวิธีการเลือกกล้องให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับใช้งานกัน

1. ชนิดปริซึม

ปริซึม คือแท่งแก้วหรือวัตถุโปร่งใสใดๆ ซึ่งมักจะพื้นฐานเป็นรูปสามเหลี่ยม ใช้เป็นอุปกรณ์แยกแสงขาวให้กระจายออกเป็นแถบสีต่างๆ ปริซึมชนิด Porro ได้รับการพิจารณาว่ามีคุณสมบัติในการแยกแสงได้ดีกว่า ปริซึมชนิด Roof ควรพิจารณาเลือกซื้อชนิด Porro ที่ใช้เลนส์แบบ BAK-4 ด้วยมันมีความสามารถที่ดีกว่าในการปรับระยะทางหรือใช้งานร่วมกับเข็มทิศ

2. กำลังการขยายภาพ

กำลังของการขยายภาพ คือขนาดของภาพที่มองเห็นว่าจะใหญ่เป็นกี่เท่าของภาพที่มองเห็นด้วยตาเปล่า ตัวเลขชุดหน้าของค่าที่กำหนด เช่น 7x กำลังขยาย เจ็ดเท่า และกำลังขยายขนาดเจ็ดเท่านี้ เป็นขนาดที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการใช้งานบนเรือ กำลังขยายมากกว่านี้ จะทำให้ภาพไหวไม่นิ่ง เพราะเรือไม่ค่อยจะหยุดนิ่งขณะใช้งาน

3. เลนส์ตัวหน้าสุด

ตัวเลขชุดหลังของค่าที่กำหนด เช่น 50 คือขนาดของเส้นผ่าศูนย์กลาง ของเลนส์ตัวหน้าสุด เลนส์ที่มีขนาดของความกว้างมากกว่าจะให้แสงผ่านเลนส์ได้มากกว่า เช่นในขณะที่มีแสงน้อยจะเห็นภาพได้สว่างกว่า เลนส์ที่มีค่า ของเส้นผ่าศูนย์กลางที่เล็กกว่า เลนส์ตัวหน้าสุดขนาด 50 เหมาะสมที่สุดที่จะใช้งานบนเรือเพราะจะให้สมดุลของแสงและน้ำหนักที่พอดี

4. รูรับแสง

เลนส์หน้าเป็นตัวสำคัญที่จะให้แสงผ่านเข้ามามากหรือน้อย เราสามารถหาค่าความสว่างของกล้องได้โดยเอาขนาดของเลนส์หน้าตั้งแล้วหารด้วยกำลังขยาย (เลนส์หน้า) 40 มม./8 เท่ากับ 5 มม. หมายถึงกล้องนี้มีรูรับแสง (Exit pupil) เท่ากับ 5 มม. โดยทั่วไปกล้องที่มีรูรับแสงยิ่งใหญ่ยิ่งทำให้ภาพที่เห็นสว่างมากขึ้น อย่างไรก็ตามรูม่านตาของคนเราก็คือตัวกำหนดความสว่างด้วยเหมือนกัน ถ้าขนาดรูม่านตาของเราเล็กกว่ารูรับแสงของกล้องแล้ว ไม่ว่ากล้องจะมีรูรับแสงใหญ่ขึ้นแค่ไหนก็ไม่ทำให้เราเห็นได้สว่างมากขึ้นกว่าเดิมแต่ช่วยให้เราเห็นได้ดีกว่าในกรณีที่เราส่องจากรถหรือเรือซึ่งกำลังเคลื่อนที่รูม่านตาของเรามีขนาดเล็กหรือใหญ่ตาม ความสว่างของแสงในเวลากลางวันที่มีแสงจ้า รูม่านตาเรามีขนาด 2-3 มม. ไม่ว่าจะใช้กล้องขนาด 8x25 หรือ 8x40 ภาพที่เห็นมีความสว่างไม่แตกต่างกัน แต่ในที่ร่มหรือเวลาแสงสลัว รูม่านตาเราจะขยายเป็น 5-7 มม.

5. ขนิดกันน้ำได้

แม้ว่ากล้องสองตาจะไม่โดนน้ำขณะใช้งาน การเลือกกล้องสองตาที่มีคุณสมบัติป้องกันน้ำได้เป็นการตัดสินใจเลือกซื้อที่ดี เพราะถ้าความชื้นเข้าเลนส์ได้แล้วเกิดฝ้าขาวยากที่จะเอาออกได้ ยังไม่มีตัวเลขระบุคุณสมบัตินี้บนกล้องสองตา ทางทหารได้กำหนดมาตรฐานความสามารถกันน้ำไว้ที่ความลึก 16 ฟุตใต้น้ำ

6. วิธีการปรับภาพให้ชัดเจน

ควรมีการแยกปรับภาพให้ภาพชัดที่ละข้าง และการปรับภาพพร้อมกันทั้งสองเลนส์จะทำให้การมองภาพชัดได้ดีกว่า

7. การเลือกเลนส์

ควรเลือกเลนส์ที่ออกแบบมาเพื่อใช้กับสภาพทะเล เช่นได้รับการเคลือบน้ำยาหลายชั้น

8. ทิศนะทึลย

พื้นที่ในการรับภาพ หรือองศาของการรับภาพ ตัวเลขยิ่งสูงความกว้างก็จะกว้างตาม

9. มีระบบกันเกิดฝ้าไอน้ำ

กล้องประเภทนี้ภายในถูกบรรจุด้วยก๊าซไนโตรเจนจะไม่ขยายหรือหดตัวเมื่ออุณหภูมิภายนอกเปลี่ยนแปลง จะไม่มีความชื้นในระบบจึงจะไม่เกิดฝ้าไอน้ำติดเลนส์

10. มีที่จับถือได้มั่นคง

ภายนอกตัวกล้องที่ทำด้วยวัสดุนิ่ม เช่น ยางจะจับถือใช้งานได้สบาย และจะไม่ไหลหลุดจากที่ตั้งไว้ในขณะที่เรือเอียง

11. ระยะการมองเห็น

เป็นตัวเลขที่สำคัญอีกตัวก็คือ ระยะสบายตา (Eye relief) เลขตัวนี้ระบุระยะห่างจากตาถึงเลนส์ตาที่ยังทำให้มองเห็นภาพได้เต็มจออยู่ อันนี้สำคัญมากสำหรับผู้ใส่แว่นสายตาเพราะท่านจะไม่สามารถเอาตาเข้าไปใกล้เลนส์ตาได้โดยไม่ถอดแว่น ถ้าคุณใส่แว่นคุณควรที่จะเลือกกล้องที่มี Eye relief อย่างน้อย 14 มม. (กล้องบางตัวเขียนคำว่า Long eye relief ไว้เลย) และคุณควรที่จะเลือกกล้องที่สามารถพับหรือยืดหดแหวนยาง (Eye cup) ได้ ก็จะทำให้คุณใช้กล้องตัวนั้นได้ดียิ่งขึ้น

12. ยางรองตา

ยางรองตา (Eye Cup หรือ Eye Piece) สำหรับแนบตาเข้ากับกล้องด้วยความนุ่มและกันแสงภายนอกไม่ให้รบกวนการมองภาพ



ก้าวต่อไปของจีน

ภายใต้การนำสมัยที่ 3 ของ สี จิ้นผิง

[ตอนที่ 3] มติที่น่าติดตามจากการประชุมสองสภา

ในวันที่ 5-13 มีนาคม 2566 ได้มีการประชุมระหว่างสภาประชาชน และพรรคคอมมิวนิสต์จีน ซึ่งจัดขึ้นทุก 10 ปี เพื่อพิจารณาเรื่องสำคัญในระดับชาติ อาทิ การลงมติรับรองการดำรงตำแหน่งของผู้นำประเทศที่ได้รับการคัดเลือกจากสมัชชาใหญ่พรรคคอมมิวนิสต์จีนเมื่อไม่นานมานี้ เนื่องจากคนเดิมได้ทำหน้าที่ครบสองวาระ (10 ปี) ไปแล้วคือ ท่าน สี จิ้นผิง ได้รับการเสนอให้ดำรงตำแหน่งผู้นำประเทศต่ออีก 5 ปี เป็นสมัยที่ 3 อันเป็นตามกฎข้อบังคับใหม่ที่ได้รับการแก้ไข ซึ่งมติการประชุมร่วมสองสภาก็ให้การรับรองเป็นเอกฉันท์ ด้วยคะแนน 2915 ต่อ 0 นอกจากนี้ยังได้มีการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงในตำแหน่งสำคัญอีกมากมาย

อาทิ รองประธานาธิบดี นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ส่วนที่นับว่าน่าสนใจชวนติดตามมากไม่แพ้กัน คือ การกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางในการพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต ทั้งระยะสั้นและระยะยาว จึงขอนำเสนอบางส่วนที่เห็นว่าสำคัญ และอาจมีผลกระทบต่อไทยโดยสรุป ดังนี้

1. กำหนดกรอบการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ไว้ที่ 5% โดยจะจัดทำงบประมาณแบบขาดดุลงบประมาณ 3
2. เพิ่มงบประมาณทางการทหารอย่างมีนัยสำคัญ
3. เน้นการลงทุนภาคเอกชน เพื่อให้มีบทบาทสูงขึ้นในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

4. เน้นแก้ปัญหาหนี้เสียของท้องถิ่น (มณฑลต่างๆ)

5. เพิ่มการสร้างนวัตกรรมเพื่อลดการนำเข้า และพึ่งพิงตัวเองได้มากขึ้น

6. เพิ่มการผลิตอาหารและพลังงานในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาจากแหล่งภายนอก

7. เน้นการรักษาเสถียรภาพด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคงภายใน เพื่อลดความเสี่ยง และผลกระทบจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก

8. ให้ความสำคัญสูงขึ้นกับอุตสาหกรรมดิจิทัล ถือเป็นความหวังในการสร้างความก้าวหน้าของประเทศ

9. ส่งเสริมการลงทุนนอกประเทศ (FDI : Foreign Direct Investment) ด้วยการแก้กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เคยเป็นอุปสรรค เปิดกว้างระบบการเงินให้เกื้อกูล FDI มากขึ้น

10. รักษาความเท่าเทียมระหว่างการลงทุนภายในและการลงทุนภายนอกประเทศ

11. เพิ่มกำลังซื้อให้แก่คนในชนบท ซึ่งมีราว 1 ใน 3 ของประชากรทั้งประเทศ (เกือบ 500 ล้านคน) ด้วยการสร้างงานให้คนเหล่านั้นมีรายได้สูงขึ้น อันจะนำมาซึ่งการบริโภคภายในที่มีมากขึ้นกว่าเดิม ทั้งความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศโดยรวม

12. เพิ่มความเข้มข้นในการดูแลสิ่งแวดล้อม ขยายการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้า (EV : Electric Vehicle) ให้ได้ราวปีละ 10 ล้านคัน เพื่อช่วยลดปัญหาโลกร้อน

จึงพอเห็นได้ว่า การประชุมร่วมสองสภาดังกล่าวมีความสำคัญต่อประเทศจีนเป็นอย่างยิ่ง มีการกำหนดทิศทางการพัฒนา และแก้ปัญหาด้านต่างๆ ของประเทศอย่างชัดเจน เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติได้อย่างไม่สับสน มีความสอดคล้องและเกื้อกูลกัน อันจะนำมาซึ่งการใช้ทรัพยากรต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูง รวมทั้งความเข้มแข็งมั่นคงของชาติด้วย



ลงทะเบียน



ค่าธรรมเนียมการเรียน

55,000 บาท

ค่าสมัคร+จองสิทธิ์

3,000 บาท

หลักสูตร :

ลูกเรือเข้ายาม - ฟายเดินเรือ และ ฟายช่างกล

- คุณสมบัติผู้สมัคร

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

- หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใส่สุกสีสุขภาพ จำนวน 2 รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1 ใบ
3. สำเนากำเขียนบ้าน จำนวน 1 ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1 ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร
หรือนักเรียนวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1 ใบ
6. หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้
 - 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
(ดึงข้อ/คืบหน้า/ลุกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหาความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก

กรณีโควตาจากเว้นการสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ยถึงเทอมล่าสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่บอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหาความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

- ลงทะเบียนแรกเข้า ในวันที่รายงานตัว จำนวน 26,000 บาท
 - ชำระเดือนถัดไป จำนวน 26,000 บาท
- หรือ สามารถแบ่งชำระได้ไม่เกิน 2 งวด งวดละ 13,000 บาท

หมายเหตุ : หากนักเรียนยังชำระค่าธรรมเนียมไม่ครบ
หลังจากเรียนภาคทฤษฎี 2 เดือน ทางโรงเรียนขอสงวนสิทธิ์
ในการส่งนักเรียนเพื่อฝึกงานให้ครบตามหลักสูตร

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร

- โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"
- # ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ
- บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ
- # ธนาคารกรุงไทย สาขาตลาดสมุทรปราการ
- บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

รายละเอียด	รอบที่ 1/2566	รอบที่ 2/2566	รอบที่ 3/2566
สิ้นสุดระยะเวลาการสมัคร	19-ก.พ.-66	21-พ.ค.-66	24-ก.ย.-66
ประกาศรายชื่อผู้มีสิทธิ์สอบ	20-ก.พ.-66	22-พ.ค.-66	25-ก.ย.-66
สอบข้อเขียน/สอบสมรรถนะ/สอบสัมภาษณ์	22-ก.พ.-66	24-พ.ค.-66	27-ก.ย.-66
ประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก	24-ก.พ.-66	26-พ.ค.-66	29-ก.ย.-66
ชำระค่าธรรมเนียม	25-28-ก.พ.-66	27-30-พ.ค.-66	30-ก.ย.-03-ต.ค.66
รายงานตัว และปฐมนิเทศน์	01-มี.ค.-66	31-พ.ค.-66	04-ต.ค.-66
เปิดภาคเรียน	02-มี.ค.-66	01-มี.ย.-66	05-ต.ค.-66

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

092-251-1217, 092-258-8190 และ 095-823-5392



ลูกเรือเข้ายาม - ฟ่ายเดินเรือ และ ฟ่ายช่างกล



เรียน 2 เดือน

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 2 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน
55,000 บาท

คุณสมบัติผู้สมัคร :

1. สัญชาติไทย อายุ 18 ปี ขึ้นไป
2. จบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่าขึ้นไป
3. มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงสมบูรณ์
4. การได้ยินของหูเป็นปกติ การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
5. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี

หลักฐานและเอกสารประกอบการสมัคร

1. รูปถ่าย 2 นิ้ว พื้นหลังขาว ใสสุกสีสภาพ จำนวน 2รูป
2. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน จำนวน 1ใบ
3. สำเนากำเบียนบ้าน จำนวน 1ใบ
4. สำเนาหลักฐานการศึกษา จำนวน 1ใบ
5. สำเนาหลักฐานทางทหาร
หรือนักศึกษาวิชาทหาร (ถ้ามี) จำนวน 1ใบ
6. หลักฐานทางการแพทย์ฉบับจริงที่ระบุผล ดังนี้
 - 6.1 แสดงผลการตรวจไวรัสตับอักเสบบี
 - 6.2 แสดงผลการตรวจตาบอดสีและการได้ยิน

เกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก :

กรณีทั่วไป

1. สอบข้อเขียน
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
(ดึงข้อ/ดันพื้น/ลุกนั่ง/วิ่ง/ว่ายน้ำ)
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

กรณีโควตาจากการสอบข้อเขียน

1. มีผลการเรียนเฉลี่ย
ถึงทอมล่ำสุดไม่ต่ำกว่า 3.00
2. สอบสมรรถนะร่างกาย
3. การได้ยินของหูเป็นปกติ
การมองเห็นเป็นปกติ ตาไม่มอดสี
4. ไม่พบเชื้อไวรัสตับอักเสบบี
5. สอบสัมภาษณ์
(บุคลิกภาพ/การสื่อสาร/
การแก้ปัญหา/ความมุ่งมั่น/ทัศนคติ/อื่นๆ)

นายประจำเรือฟ่ายเดินเรือ

เรียน 1 ปี

ฝึกงานในเรือ อย่างน้อย 12 เดือน

ค่าธรรมเนียมการเรียน
165,000 บาท

กรณีสอบไม่ผ่านคืนให้ 2,600 บาท

จองด่วนเพียงหลักสุดละ :

3,000 บาท

Register :



ข้อมูลการชำระเงิน & ข้อมูลติดต่อ

- การชำระค่าธรรมเนียมการสมัคร
โอนเงินเข้าบัญชี ชื่อบัญชี "โรงเรียนสยามการเดินเรือ"



ธนาคารกรุงเทพ สาขาสมุทรปราการ
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 155-7-69088-8 หรือ



ธนาคารสิริกิติ์ สาขาตลาดสมุทรปราการ
บัญชีออมทรัพย์เลขที่ 057-3-62444-0

สามารถติดต่อสอบถามได้ที่หมายเลขโทรศัพท์

092-251-1217,

092-258-8190

และ 095-823-5392



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