



เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์



नावีกศาสตร์

นิตยสารกองทัพเรือ

ตุลาคม ๒๕๖๒

กองทัพเรือภูมิภาค

การฝึก ครชล.๖๒

การขนภูเขาใต้ทะเลของ

USS San Francisco : ใครควรถูกตำหนิ



“...ความขยันหมั่นเพียร ได้แก่ความพากเพียรประกอบภารกิจการงานอย่างเต็มความสามารถ โดยไม่ย่อท้อ หรือละวาง เป็นคุณสมบัติประการหนึ่งที่เป็นอุปการะแก่การปฏิบัติงานอย่างมาก. ผู้มีความขยันไม่ว่าจะทำงานเล็กใหญ่ ง่ายยาก ก็พากเพียรปฏิบัติโดยสม่ำเสมอ จนกว่างานที่ทำ จะบรรลุผลสำเร็จ. ...”

พระราชาวาท เมื่อครั้งทรงดำรงพระราชอิสริยยศสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ฯ สยามมกุฎราชกุมาร
ในพิธีพระราชทานปริญญาบัตรแก่ผู้สำเร็จการศึกษาจากสถาบันราชภัฏ
ฉะเชิงเทรา อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา
วันเสาร์ ที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๓๙ (ภาคบ่าย)





นาวิกศาสตร์ นิตยสารของกองทัพเรือ

สารบัญ

บทความ

๑๐ กองทัพเรือภูมิภาค

พลเรือเอก ศุภกร บูรณดิลก

๒๓ การชนภูเขาดำทะเลของ USS San Francisco

: ไครควรถูกดำหนิ ตอนที่ ๒

พลเรือเอก ไพศาล นภสินธุ์วงศ์

๓๔ การฝึก ศรชล. ๖๒

กองกิจการพลเรือนและปฏิบัติการข่าวสาร

สำนักนโยบายและแผนความมั่นคงทางทะเล ศรชล.

๔๒ สัก (กะลา) สี

นาวาโท วิฑิตี ภาชี



๑๐



๒๓



ปกหน้า เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์

ปกหลัง เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๙

พิมพ์ที่ กองโรงพิมพ์ กรมสารบรรณทหารเรือ

เจ้าของ ราชนาวิกสภา

ผู้พิมพ์ นาวาเอก สมรสิทธิ์ งามสวย

ขอคิดเห็นในบทความที่นำลงนิตยสารนาวิกศาสตร์เป็นของผู้เขียน มิใช่ขอคิดเห็นหรือนโยบายของหน่วยงานใดของรัฐและมิได้ผูกพันต่อทางราชการแต่อย่างใด
ได้นำเสนอไปตามที่ผู้เขียนให้ความคิดเห็นเท่านั้น การกล่าวถึงคำสั่ง กฎ ระเบียบ เป็นเพียงข่าวสารเบื้องต้น เพื่อประโยชน์แก่การค้นคว้า

คลังความรู้ คู่อำนาจ



ปีที่ ๑๐๒ เล่มที่ ๑๐ ประจำเดือน ตุลาคม ๒๕๖๒



คอลัมน์ประจำ

- ๓ บรรณาธิการแถลง
 - ๔ เรื่องเล่าจากปก
 - ๙ ภาพในอดีต
 - ๕๔ นานาสาระ
 - ๕๖ สุขภาพนาวี
 - ๕๘ กฎหมายใกล้ตัว
 - ๖๐ ประทีปธรรม
 - ๖๑ เกร็ดความรู้ด้านศาสนพิธี
 - ๖๒ พจนานุกรมศัพท์แสงชาวเรือ
 - ๖๔ เรื่องเล่าชาวเรือ
 - ๖๕ ชาวनावีรอบโลก
 - ๖๘ ภาพกิจกรรมกองทัพเรือ
 - ๗๖ ไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ สยามที่ ๕
 - ๘๐ การฌาปนกิจสงเคราะห์แห่งราชนาวี
 - ๘๒ มาตรฐานน้ำ เตือนพฤษจิกายน - ธันวาคม ๒๕๖๒
- เวลาดวงอาทิตย์ - ดวงจันทร์ ขึ้น - ตก
เดือนพฤษจิกายน - ธันวาคม ๒๕๖๒



นายกรรมการราชนาวีกสภา

พลเรือโท เคารพ แผลมคม

รองนายกรรมการราชนาวีกสภา

พลเรือตรี พีระ อดุลยศักดิ์

กรรมการราชนาวีกสภา

- พลเรือตรี วรพล ทองปรีชา
- พลเรือตรี ธนรักษ์ เอียวสานุรักษ์
- พลเรือตรี ก้องเกียรติ สัจจวุฒิ
- พลเรือตรี สุพัต ยูทรวงศ์
- พลเรือตรี กิตติคุณ นาคสุก
- พลเรือตรี กตัญญู ศรีตั้งนันท์
- พลเรือตรี ธีระยุทธ นอบน้อม
- พลเรือตรี ทวี ทองประยูร
- พลเรือตรี เอกสิทธิ์ รอดอยู่
- พลเรือตรี กิตติศักดิ์ บุญยเพิ่ม
- พลเรือตรี สนทยา แสงบางมุด
- พลเรือตรี ไชยา ภาตะนันท์

กรรมการและเลขานุการราชนาวีกสภา

นาวาเอก ณัฐพัฒน์ ชื่อมงคล

เหรียญราชนาวีกสภา

เรือเอก สุขกิจ พลัง

ที่ปรึกษาราชนาวีกสภา

- พลเรือโท สุพจน์ ภูระหงษ์
- พลเรือโท ชรินทร์ ผดุงเกียรติ
- พลเรือตรี อำนวย ทองรอด
- พลเรือตรี บัญชา บัวรอด
- พลเรือตรี สิทธิชัย ต่างใจ

บรรณาธิการ

นาวาเอก ณัฐพัฒน์ ชื่อมงคล

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

นาวาโทหญิง วรนันท์ สุริยกุล ณ อยุธยา

ประจำกองบรรณาธิการ

- นาวาเอก วชิรพร วงศ์นครสว่าง
- นาวาเอก สมรสิทธิ์ งามสวย
- นาวาเอก สุวิทย์ จันทรเพ็ญศรี
- นาวาเอก ธาตรี พักศรีเมือง
- นาวาเอก บุญมี กาโน
- นาวาเอกหญิง แจ่มใส พันทวี
- นาวาโทหญิง ศรุตดา พันธุ์ศรี
- นาวาโทหญิง อรณัฐ โพธิ์ตาต
- เรือเอก เกื้อกุล หาดแก้ว
- เรือโทหญิง สุธิญา พูนเอียด
- เรือโท อัครวรยศ ปันจัน
- เรือโทหญิง อภิธัญญ์ แก่นแสน

สำนักวารราชนาวีกสภา

ถนนอรุณอมรินทร์ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย
กรุงเทพฯ ๑๐๗๐๐ โทร. ๐ ๒๔๗๕ ๓๐๗๒
๐ ๒๔๗๕ ๔๙๙๘

บรรณาธิการ **แกลง**



นาวาเอก ณฐวัฒน์ ซื่อมงคล

nataput.su@gmail.com

สวัสดีครับท่านสมาชิกฯ และผู้อ่านทุกท่าน เริ่มต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ นี้ นิตยสารนาวิกศาสตร์ได้รับเกียรติจาก พลเรือโท เคารพ เหล่มคม เจ้ากรมยุทธศึกษาทหารเรือ มาดำรงตำแหน่งเป็นนายกกรรมการราชนาวิกสภา และผม นาวาเอก ณฐวัฒน์ ซื่อมงคล ผู้อำนวยการสำนักงานราชนาวิกสภา กรมยุทธศึกษาทหารเรือ ทำหน้าที่เป็นบรรณาธิการ นิตยสารนาวิกศาสตร์ สำหรับเนื้อหาสาระ และบทความต่าง ๆ ในนิตยสารนาวิกศาสตร์ยังคงอัดแน่นด้วยสาระอยู่เช่นเดิม ตามวัตถุประสงค์หลักของราชนาวิกสภาที่ได้สืบสานต่อเนื่องกันมา บทความทุกเรื่องล้วนทรงคุณค่า น่าอ่าน มีการคัดสรรจากกองบรรณาธิการ และพิจารณาถ่วงถ่วงจากคณะกรรมการและที่ปรึกษาราชนาวิกสภา ซึ่งทุกท่านล้วนเป็นผู้มีประสบการณ์ มีความเชี่ยวชาญด้านบทความทางประวัติศาสตร์ทางเรือ และความรู้ด้านต่าง ๆ ที่จะทำให้ข้อมูลบทความในนิตยสารนาวิกศาสตร์น่าสนใจ อ่านแล้วได้ทั้งความรู้ และเกิดความผ่อนคลายอีกด้วย

สำหรับนิตยสารนาวิกศาสตร์ฉบับนี้ มีบทความที่น่าอ่านหลายเรื่องมากครับ ไม่ว่าจะเป็นบทความ **“กองทัพเรือ ภูมิภาค”** ที่คุณครู พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก ได้จัดปลายปากกาเขียนบทความนี้ขึ้นเพื่อต้องการให้ทราบถึงความสำคัญ ชัดความสามารถที่เข้มแข็ง ไม่เป็นรองใครในภูมิภาค และอีกหนึ่งบทความที่น่าสนใจ จนมีบทความตอนที่ ๒ ขึ้นมา คือ **“การขณูเขาได้ทะเลของ USS San Francisco : ใครควรถูกตำหนิ”** เขียนโดยคุณครู พลเรือเอก ไพศาล นภสินธุวงศ์ บทความนี้นอกจากให้ความรู้ในประวัติศาสตร์ทางเรือแล้ว ยังสอดแทรกแง่คิดที่ว่า ก่อนเกิดเหตุการณ์ร้ายของ USS San Francisco ยังเห็นถึงความสำเร็จในการมีภาวะผู้นำของนาวาโท Mooney ครี และบทความที่น่าสนใจไม่แพ้กันคือ **“สัก (กะลา) สี”** เขียนโดย นาวาโท ฐิติ ภาชี เป็นภาคต่อกจากบทความ **“เอกลักษณ์ทหารเรือ : ชุดกะลาสี”** ที่นาวาโท ฐิติฯ ได้เคยเขียนไว้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ คราวนี้ท่านเขียนถึงเรื่องการ “สัก” ในหมู่กะลาสีทั้งในประเทศ และในต่างประเทศว่ามีประวัติความเป็นมาอย่างไร ในประเทศไทยนั้นกะลาสีทำการสักได้หรือไม่ ขัดต่อระเบียบกองทัพเรือไหม ซึ่งจะทำให้ทราบข้อมูลที่ถูกต้อง นอกจากนี้ นาวาเอก สมนึก กรอบคำ บรรณาธิการท่านที่แล้ว ยังได้ฝากบทความ **“ไตรภวนาวีเฉลิมพระเกียรติ” ตอนที่ ๕ “ทหารเรือไทยเทิดให้องค์มหาราชามหาราชนิ”** ไว้ให้อ่านกันโดยทำการสัมภาษณ์ ถ่ายภาพ และเขียนบทความด้วยตนเอง

ท้ายนี้ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ท่านสมาชิกฯ และผู้อ่านทุกท่านจะได้รับความรู้ ความเพลิดเพลินจากการอ่าน นิตยสารนาวิกศาสตร์บ้างไม่มากนักน้อย และจากการที่ใช้ชีวิตใหญ่กำลังแพร่ระบาดอยู่ในขณะนี้ ขอให้ทุกท่านดูแลสุขภาพให้ดีแข็งแรงอยู่เสมอ ดั่งนโยบายผู้บัญชาการทหารเรือที่ให้ไว้ว่า **“จิตใจที่เข้มแข็ง และดีงาม ล้วนอยู่ในร่างกายที่สมบูรณ์”**

ปกหน้า : เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์



เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เดิมชื่อเรือพระที่นั่งศรีสุพรรณหงส์ ทราบได้จาก บทเห่เรือของ เจ้าฟ้าธรรมาธิเบศรไชยเชษฐาสุริยวงศ์ หรือ เจ้าฟ้ากุ้ง ที่ทรงประพันธ์ไว้ว่า “**สุพรรณหงส์ทรงพุ่มห้อยงามช้อย ลอยหลังสินธุ์ เทียงหงส์ทรงพรมหมินทร์ ลินลาเคลื่อน เตือนตาชม**” สำหรับเรือพระที่นั่งลำปัจจุบันนี้เป็นเรือ สร้างใหม่ในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แต่แล้วเสร็จในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มี พลเรือตรีพระยาราชนครินทร์ รน. (กร หงสกุล) เป็นนาวาสถาปนิกผู้ต่อเรือสุพรรณหงส์ โดยจัดให้มีการ ประกอบพิธีปล่อยเรือลงน้ำ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๕๔ โขนหัวเรือจำหลักเป็นรูปหงส์ลงรักปิดทอง ประดับกระจกมีพู่จามรีห้อยปลายพู่เป็นแก้วผลึก ภายนอกทาสีดำ ท้องเรือภายในทาสีแดง ตอนกลางลำเรือ ทอดบัลลังก์กาญจนาหรือบุษบกสำหรับเป็นที่ประทับ เรือมีความยาว ๔๔.๙๐ เมตร กว้าง ๓.๑๗ เมตร ลึก ๐.๙๔ เมตร ใช้กำลังพลรวม จำนวน ๗๑ นาย แยกเป็น กำลังพลประจำเรือ ๖๔ นาย ประกอบด้วย นายเรือ ๒ นาย นายท้าย ๒ นาย ฝีพาย ๕๐ นาย คนถือธงท้าย ๑ นาย พลสัญญาณ ๑ นาย คนขานยาว ๑ นาย คนถือฉัตร ๗ นาย และเจ้าหน้าที่สำนักพระราชวัง จำนวน ๗ นาย

วันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๕ องค์การเรือโลก แห่งสหราชอาณาจักร พิจารณามอบรางวัลเรือโลกแก่

เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ โดยคณะกรรมการองค์การ World Ship Trust เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทูลเกล้าฯ ทูลกระหม่อมถวายเหรียญรางวัลเรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ เหรียญรางวัลมรดกทางทะเลขององค์การเรือโลกประจำ พ.ศ. ๒๕๓๕ (*The World Ship Trust Maritime Heritage Award “Suphannahong Royal Barge”*) จากนั้น พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ได้พระราชทาน เหรียญรางวัลดังกล่าวแก่อธิบดีกรมศิลปากร ในฐานะเป็น หน่วยงานรับผิดชอบดูแลรักษาเรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ ได้ถูกอัญเชิญ มาใช้อีกครั้งในการเสด็จพระราชดำเนินเสียบพระนคร โดยขบวนพยุหยาตราทางชลมารค เนื่องในพระราชพิธี บรมราชาภิเษก พุทธศักราช ๒๕๖๒ นับเป็นครั้งแรก ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

บุษบกเรือพระที่นั่งสุพรรณหงส์ เป็นองค์เดิมที่เก็บ รักษาไว้ที่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ เรือพระราชพิธี กรมศิลปากร ซึ่งกรมศิลปากรได้เชิญไปซ่อม ตกแต่ง ปิดทอง ประดับกระจก ณ สำนักช่างสิบหมู่ อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม และเชิญมาติดตั้ง ประดับตัวเรือ ณ อุทยานเลข ๑ อุทยานเรือธนบุรี กรมอุทยานเรือ เพื่อเชิญเรือ ไปจอดบริเวณ ท่าราชวรดิฐ ในพระราชพิธีบรมราชาภิเษกฯ ระหว่างวันที่ ๔ - ๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ และในการเสด็จ พระราชดำเนินเสียบพระนคร โดยขบวนพยุหยาตรา ทางชลมารค ในวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

บุษบก คือ ชุ่มยอดซึ่งมีหลังคาซ้อนชั้นเป็นยอดแหลม มีบันแถลงประดับโดยรอบ ซึ่งความหมายของบันแถลงนี้ มีอยู่ว่า เป็นการจำลองอาคารหนึ่ง ๆ ด้วยการนำส่วน ที่เรียกว่าหน้าบันมาซ้อนชั้นกันขึ้นไป โดยมากซ้อนกัน สามชั้น หมายความว่า การประดับด้วยบันแถลงนี้ เป็นการจำลองอาคาร สะท้อนความหมายของเรือน ฐานานุกิติ หรือเรือนฐานันดรสูงได้เช่นกัน

บุษบกเป็นเครื่องใช้ประกอบกับของสูงและของสำคัญ ที่มีคุณค่าอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นบุษบกเล็กหรือบุษบก

ขนาดใหญ่แล้วแต่ใช้ประกอบประดิษฐานของสูงของสำคัญทั้งสิ้น ดังที่เห็นเช่น องค์พระแก้วมรกต และพระพุทธรูปประดิษฐานในบุษบก สำหรับบุษบกขนาดใหญ่จะเป็นที่ประทับขององค์พระมหากษัตริย์ เป็นงานที่ลงรักปิดด้วยทองคำเปลวแท้ ลงยาสี และประดับเพชรคริสตัลเพิ่มความสวยงามและมีคุณค่ายิ่งขึ้น

ปกหลัง : เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๙



นารายณ์ทรงสุบรรณ มีความหมายเดียวกับพระวิษณุทรงครุฑ เนื่องจากนารายณ์ (ไทยเรียก นารายณ์) เป็นพระนามหนึ่งของพระวิษณุ ส่วนสุบรรณเป็นชื่อเรียก ครุฑ หรือพญาครุฑ พาหนะของพระวิษณุ ส่วนที่เติมสร้อยว่า รัชกาลที่ ๙ เพื่อสื่อให้ประจักษ์ว่าเรือลำนี้สร้างขึ้นในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ เนื่องจากชื่อเรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณมีมาแล้วแต่ครั้งสมัยรัชกาลที่ ๓ (พุทธศักราช ๒๓๖๗ - ๒๓๙๔)

หัวเรือพระที่นั่งจำหลักรูปพระวิษณุประทับยืนบนครุฑ บ่งบอกอิทธิพลศาสนาฮินดูตามคัมภีร์ปุราณะจากอินเดีย ที่มีต่อประเพณีนิยมและศิลปกรรมไทย พระวิษณุเป็นหนึ่งในเทพเจ้าสำคัญที่สุด ๓ องค์ อีก ๒ องค์ คือ พระพรหม และพระศิวะ พระวิษณุเป็นเทพเจ้าแห่งการพิทักษ์รักษา พระองค์ถือกำเนิดบนโลกมนุษย์ในรูปร่างต่าง ๆ เรียกว่า

อวตาร เชื่อกันว่าทรงแบ่งภาคลงมากำเนิดเป็นพระราชาได้ในทุกสถานที่และทุกกาลเวลา ในพุทธศตวรรษที่ ๑๙ ราชสำนักไทยได้รับเอาแนวคิดเช่นนี้มาสร้างให้เกิดความเชื่อในหมู่ประชาชนซึ่งเกื้อหนุนสถานภาพของพระมหากษัตริย์ให้สูงส่งประหนึ่งเทพ

อย่างไรก็ดี โขนเรือพระที่นั่งลำนี้มีได้แสดงรูปพระราม ซึ่งเป็นอวตารของพระวิษณุ ซึ่งพระมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรีทุกพระองค์มีสมมติพระนามโดยเรียกตามนามของพระราม แต่ได้แสดงรูปพระวิษณุ และลักษณะอันโดดเด่นของพระองค์ เช่น พระวรกายคล้ำ พระกรทั้ง ๔ ทรงถือจักร สังข์ คทา และตรีศูล ประทับบนครุฑยุดนาค หรือครุฑที่จับนาค ๒ ตัวชูขึ้น ตามคัมภีร์ปุราณะ ครุฑกับนาคเป็นศัตรูกัน แต่ทั้งสองก็รับใช้พระวิษณุ ครุฑเจ้าแห่งนาคทั้งหลายเป็นสัญลักษณ์แห่งพลังของท้องฟ้า นาคเป็นสัญลักษณ์แห่งพลังของน้ำ เมื่อพระวิษณุอยู่เหนือครุฑและนาค ย่อมแสดงว่าพระองค์ทรงมีพลังในการพิทักษ์ปกป้องโลกทั้งมวล

เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๙ จัดสร้างขึ้นเพื่อเฉลิมฉลองในวโรกาส พระราชพิธีกาญจนาภิเษก แห่ง พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๙ โดยกองทัพเรือร่วมกับกรมศิลปากรได้นำโขนเรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๙ ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๓ และ รัชกาลที่ ๔ มาเป็นต้นแบบ โดยกองทัพเรือสร้างในส่วนที่เป็นโครงสร้างเรือพาย และคัตฉาก ส่วนกรมศิลปากรดำเนินการในงานที่เกี่ยวกับศิลปกรรมของเรือทั้งหมด

โขนเรือและตัวเรือจำหลักลงรักปิดทองประดับกระจกที่หัวเรือเบี่ยงใต้ครุฑเป็นช่องสำหรับปืนใหญ่ กลางลำเรือทอดบัลลังก์กัญญาและมีแท่นประทับ เรือมีความยาว ๔๔.๓๐ เมตร กว้าง ๓.๒๐ เมตร ลึกถึงท้องเรือ ๑.๑๐ เมตร กินน้ำลึก ๔๐ เซนติเมตร น้ำหนัก ๒๐ ตัน ใช้กำลังพลประกอบด้วย ฝีพาย ๕๐ คน นายเรือ ๒ คน นายท้าย ๒ คน คนถือธงท้าย ๑ คน พลสัญญาณ ๑ คน คนถือฉัตร ๗ คน และคนเฝ้าเรือ ๑ คน ๕

ภาพในอดีต

เรือตรีหญิง เบญจรัตน์ ตีกระจ่าง



เรือหลวงพงัน ลำที่ ๒

เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๔ กองทัพเรือได้จัดให้มีพิธีต้อนรับเรือหลวงพงัน ลำที่ ๒ ซึ่งเดินทางกลับมาผลัดเปลี่ยนกำลังจากการไปปฏิบัติการอยู่ที่สาธารณรัฐเวียดนาม ณ ท่าเทียบเรือ กรมสรรพาวุธ บางนา โดยมี พลเรือเอก เฉิดชาย ฅมยา ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการขณะนั้นเป็นประธานในพิธี เรือหลวงพงันเป็นเรือประเภทยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่ รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้มอบให้รัฐบาลไทยตามแผนการช่วยเหลือทางทหาร เดิมชื่อ USS STARK COUNTY (LST 1134) ขนาดของเรือลำนี้ยาว ๓๒๘ ฟุต กว้าง ๕๐ ฟุต กินน้ำลึก ๗ ฟุต ระบายขับน้ำปกติ ๑,๗๘๐ ตัน ระบายขับน้ำเต็มที่ ๓,๖๔๐ ตัน ความเร็วสูงสุด ๑๑ นอต มีทหารประจำเรือทั้งสิ้น ๑๓๐ นาย ขึ้นระวางประจำการ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ และได้ปลดระวางประจำการ เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๓ กองทัพเรือมอบพัสดุดูปรกรณ์ประจำเรือให้กับจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อนำไปสร้างพิพิธภัณฑ์เรือหลวงพงัน ณ บริเวณท่าเทียบเรือท่าศาลา ตำบลเกาะพะงัน อำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

การปฏิบัติงานของกองทัพเรือ ก็เพื่อป้องกันประเทศของเราให้ปลอดภัยจากศัตรูที่จะเข้ามาทางน่านน้ำ ดังนั้น กองทัพเรือจึงต้องมีกำลังรบทางเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อจะได้ปกป้องประเทศชาติของเราสืบไป 🇹🇹



นาวิกศาสตร์

๕

ปีที่ ๑๐๒ เล่มที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒

กองทัพเรือภูมิภาค

พลเรือเอก ศุภกร บุรณดิลก

ตามที่ได้เสนอแนะในตอนท้ายบทความล่าสุดของผู้เขียน ซึ่งได้รับความกรุณาให้นำลงในวารสารนี้เรื่อง “ประเทศไทยกับความเป็นชาติทะเล” (นิตยสารนาวิกศาสตร์ ปีที่ ๑๐๒ เล่มที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒) โดยสรุปความได้ว่า การที่จะพัฒนาขีดความสามารถใช้ทะเลของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงขึ้น หรือมีเป็นชาติทะเลมากขึ้น จนถูกจัดให้อยู่ในระดับชั้นนำของโลก สามารถเป็นพลังอำนาจหลักทางเศรษฐกิจที่ช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้ ควรเริ่มต้นที่รัฐบาลก่อน ซึ่งจะต้องตระหนักเห็นคุณค่าและความสำคัญของการใช้ทะเลให้มากกว่าปัจจุบัน มีการแก้ไขเพิ่มเติมยุทธศาสตร์ชาติ โดยการกำหนดนโยบายการใช้ทะเลให้ชัดเจนเข้าไปจัดให้มียุทธศาสตร์ทะเลรองรับ ต้องเพิ่มระดับสมรรถภาพของประเทศให้มากขึ้นด้วย การจัดการข้อขัดข้องของปัจจัยพื้นฐานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ตามทฤษฎีของ Mahan ให้หมดหรือน้อยลงไปพร้อมกับพัฒนาองค์ประกอบต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ การพาณิชย์นาวี การทำเรือ อู่ต่อเรือและซ่อมเรือ ตลอดจนกำลังทางเรือ โดยในส่วนกำลังทางเรือหรือที่เรียกว่า “นาวิกานุภาพ” (Naval force) ได้เสนอว่า การที่ไทยจะเป็นประเทศที่มั่งคั่งและมีสมรรถภาพที่เข้มแข็ง กำลังทางเรือที่จะใช้ปกป้องคุ้มครองและเป็นเครื่องมือช่วยในการดำเนินนโยบายนั้น ควรเป็นกำลังที่มีคุณลักษณะเป็นกองทัพเรือภูมิภาค (Regional navy) นั้น เนื่องจากบทความที่อ้างถึงยังไม่ได้กล่าวรายละเอียดของคุณลักษณะกำลังดังกล่าว ซึ่งอาจทำให้เป็นข้อสงสัยต่อท่านผู้อ่านจำนวนไม่น้อย บทความนี้จะเป็นการตอบ

ในการนี้จะได้อธิบายเกี่ยวกับแนวทางการเสริมสร้างกำลังทางเรือตามความคิดเห็นของผู้เขียนด้วย



Battle of Lepanto 7 Oct 1571

รูปที่ ๑

๑. หน้าที่ของกำลังทางเรือ

แม้คำว่า “กองทัพเรือ” ที่ภาษาอังกฤษใช้ว่า Navy ซึ่งมีต้นกำเนิดจากคำว่า “Navie” ในภาษาฝรั่งเศสโบราณที่มีความหมายว่า “Fleet of the ships” ถูกใช้ครั้งแรกในประมาณต้นศตวรรษที่ ๑๔ แต่การใช้กำลังในการต่อสู้ทางน้ำเป็นส่วนสำคัญหรือสนับสนุน เพื่อให้ได้มาซึ่งชัยชนะเป็นส่วนรวมตามความต้องการของฝ่ายตน มีมาตั้งแต่โบราณกาล นับตั้งแต่มนุษย์เริ่มมีการต่อสู้กันแล้ว และเมื่อมีการรู้จักการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์เริ่มจากการใช้เป็นแหล่งอาหาร ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งติดต่อกัน และแสวงหาผลประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สำคัญ คือ เป็นเส้นทางในการลำเลียงค้าขายทั้งภายในอาณาเขตตนเอง กับคู่ค้าโพ้นทะเล การใช้กำลังทางน้ำหรือทางทะเล ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “กำลังทางเรือหรือกำลังกองทัพเรือ” ยังมีส่วนสำคัญเพราะนอกจากการช่วย



ให้ได้ชัยชนะในการต่อสู้เป็นส่วนรวมตามที่กล่าวมาแล้ว
ยังจะเป็นกำลังหลักที่ใช้ในการคุ้มครอง และแสวงหา
ผลประโยชน์ต่าง ๆ จากทะเล ทั้งในรูปแบบของการปกป้อง
ภายในอาณาเขตของตน และให้ได้มาซึ่งความปลอดภัย
และเสรีจากการใช้ทะเลที่ไกลออกไปตามที่ต้องการ
พร้อมกับจำกัดไม่ให้คู่แข่ง หรือคู่ต่อสู้มาใช้ทะเลที่ต้องการ
ไม่ให้เขาใช้ด้วย ทั้งนี้ในการแสวงหาผลประโยชน์จากทะเล
ในอดีตที่สำคัญ คือ การใช้กำลังแย่งยึดจากฝ่ายตรงข้าม
ทั้งในทะเลและบนฝั่ง

โพ้นทะเล การปกป้องทรัพยากร การดำรงเส้นทาง
การขนส่งคมนาคมทางทะเล การช่วยเหลือประชาชน
จากภัยพิบัติต่าง ๆ เป็นต้น ที่เกี่ยวข้องกับป้องกัน
ประเทศนอกจากการเตรียมกำลัง และการฝึกที่ต้อง
ปฏิบัติเป็นประจำเพื่อรักษาคุณภาพกำลังรบ และ
พร้อมที่จะเอาชนะภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นได้แล้ว การ
แสดงกำลังเพื่อหวังผลป้องปราม และระงับกรณีพิพาทที่
อาจเกิดขึ้นได้ รวมทั้งการเฝ้าตรวจ หรือวางกำลังบริเวณ
พื้นที่ผลประโยชน์ที่สำคัญ หรือที่ตำบลที่ต้องการเพื่อคง



รูปที่ ๒ หมวดเรือบรรทุกเครื่องบินโจมตี กองทัพเรือสหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันแม้ว่ากองทัพเรือ ชาติต่าง ๆ ในโลกได้มีการกำหนดภารกิจหน้าที่ของตนแตกต่างกันออกไป แต่ความมุ่งหมายพื้นฐานของการใช้กำลังกองทัพเรือจะคล้ายกันทุกชาติ คือ เพื่อการป้องกันประเทศ การรักษาผลประโยชน์ของชาติ การเป็นเครื่องมือสนับสนุนในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศ และการช่วยเหลือประชาชนจากภัยพิบัติต่าง ๆ โดยจะต้องมีการเตรียมกำลังให้พร้อมใช้ได้อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ยามสงบจนถึงยามสงคราม ทั้งนี้ในยามสงบการใช้กำลังส่วนใหญ่จะเป็นการปกป้องผลประโยชน์ของชาติทั้งในทะเล และโพ้นทะเลในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การรักษากฎหมายและความสงบเรียบร้อยทั้งภายใน และตามสิทธิใน

ความได้เปรียบและง่ายต่อการควบคุมทะเล ในขั้นต่อไปจะเป็นการปฏิบัติที่สำคัญ ส่วนการปฏิบัติในการสนับสนุนการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศของรัฐบาลส่วนใหญ่จะเป็นการปฏิบัติการผสม (Combined operation) กับชาติพันธมิตรทั้งการฝึก และปฏิบัติจริงตามพันธกรณี การกระชับความสัมพันธ์ไมตรีในระดับกองทัพ และการเป็นเครื่องมือในการดำเนินการต่าง ๆ ด้วยการปฏิบัติการทางทหารทั้งแบบพื้นฐาน และแบบที่ไม่ใช่สงคราม (Military operation other than war) สำหรับยามสงคราม การรบทางเรือเป็นหน้าที่หลักที่สำคัญที่สุดของกองทัพเรือทุกชาติ ซึ่งนอกจากจะต้องเอาชนะภัยคุกคามที่มาจากทุกมิติทางทะเลด้วยการปฏิบัติการทางเรืออย่างเต็มรูปแบบ

และการช่วยเหลือสนับสนุนกำลังภาคพื้นเพื่อให้ได้มาซึ่งชัยชนะเป็นส่วนรวม โดยการใช้การปฏิบัติต่าง ๆ อีก เช่น การใช้กำลังนาวิกโยธินรักษาปีกทางทะเล และแก้ปัญหาการรบต่าง ๆ การสนับสนุนด้วยอำนาจการยิงจากทะเล การรักษาเส้นทางส่งกำลังบำรุงทางทะเลและอื่น ๆ แล้ว การป้องกันเส้นทางการคมนาคมทางทะเลหรือที่เรียกว่า “เส้นทางการค้า” ซึ่งเปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่หล่อเลี้ยงเศรษฐกิจ และเป็นศักราชสงครามที่สำคัญของประเทศที่มีผลต่อการแพ้ชนะของสงครามนั้น ยังเป็นกิจหลักที่สำคัญอีกด้วย ทั้งนี้การจะทำการรบดังกล่าวให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพสุดยอดปรารถนาของกองทัพเรือแทบทุกชาติ คือ มีขีดความสามารถในการควบคุมทะเล และการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่งได้ตามที่ต้องการ

๑.๑ การปฏิบัติการทางเรือ (Naval Operation)

เนื่องจากเป้าหมายของผู้เขียนรวมถึงท่านผู้อ่านที่ไม่มีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับ “การปฏิบัติการทางเรือ” ด้วย ดังนั้นก่อนอื่นใคร่ขอเรียนให้ทราบถึงความหมายของคำนี้เสียก่อน ซึ่งได้มีการกำหนดว่าเป็น “การใช้กำลังทางเรือ ซึ่งประกอบด้วย เรือ อากาศยาน นาวิกโยธิน และอื่น ๆ ของกองทัพเรือ รวมถึงกำลังหน่วยราชการอื่นที่มาขึ้น การควบคุม ปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งอาจจะมิลักษณะทางยุทธศาสตร์ ยุทธวิธี การส่งกำลังบำรุงหรืออื่น ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการรบ หรือการยุทธนั้น ๆ” การปฏิบัติการทางเรือนี้ ได้แบ่งการปฏิบัติออกเป็นอีกหลายสาขา ซึ่งที่สำคัญได้แก่การปฏิบัติการของกองกำลังโจมตี (หลายชาติหมายถึงกองเรือบรรทุกเครื่องบินโจมตี) การปฏิบัติการสงครามเรือผิวน้ำ การปฏิบัติการเรือดำน้ำ การปฏิบัติการสงครามปราบเรือดำน้ำ การปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศในทะเล การปฏิบัติการสงครามทุ่นระเบิด การปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก การปฏิบัติการสงครามพิเศษทางเรือและการปฏิบัติการขัดขวางทางทะเล ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ความต้องการหลักของการปฏิบัติการทางเรือ คือ การบรรลุจุดมุ่งหมายการรบหรือการยุทธนั้น ๆ ซึ่งหากวิเคราะห์ดูจะเห็นว่าในทะเลไม่ว่าจุดมุ่งหมายที่กำหนดจะเป็นอะไร

การที่จะบรรลุได้ฝ่ายเราจะต้องไม่มีภัยคุกคามใด ๆ ในพื้นที่ปฏิบัติการ หรือที่ต้องการต้องมีความปลอดภัย และเสรีในการปฏิบัติการใด ๆ ในพื้นที่ดังกล่าว อย่างน้อยในห้วงเวลาที่ต้องการจะปฏิบัติการ ส่วนจุดมุ่งหมายที่อาจเกิดขึ้นบนบกจากการปฏิบัติการจากทะเลนั้น เช่นกันจะบรรลุได้ต้องทำให้พื้นที่ในทะเลที่ต่อเนื่องมีความปลอดภัย และเสรีในการปฏิบัติเสียก่อนแล้ว จึงขยายการปฏิบัติให้มีผลต่อเนื่องขึ้นไปบนฝั่ง โดยใช้ทรัพยากรที่มี และที่นำไปกับเรือเป็นกำลังสำคัญ



รูปที่ ๓ การขึ้นสู่ฝั่งของกำลังรบยกพลขึ้นบกที่นำไปกับเรือ

๑.๒ การควบคุมทะเล (Sea Control) การที่จะ

ให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่ต้องการทั้งในทะเล และบนบก ที่ต่อเนื่องของการรบทางเรือที่ต้องการดำเนินการสำคัญ คือ การทำให้ฝ่ายเรามีความปลอดภัย และมีเสรีในการใช้ทะเลปฏิบัติการใด ๆ ก็ได้ ภายในพื้นที่และห้วงเวลาที่ต้องการที่กล่าวมาแล้ว ตามหลักการเรียกการดำเนินการนี้ว่า “การควบคุมทะเล”



รูปที่ ๔ คำกล่าวของ Themistocles แม่ทัพชาวเอเธนส์ที่นำทัพเรือกรีก ได้ชัยชนะอย่างเด็ดขาด ต่อเปอร์เซียเมื่อประมาณ ๔๘๐ ก่อนคริสต์ศักราช



การดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งการควบคุมทะเลนั้น แท้จริงมีการดำเนินการมาช้านานแล้วตั้งแต่เริ่มมีการทำสงครามทางเรือ เพื่อแย่งยึดทะเลที่ต้องการใช้เป็นประโยชน์เฉพาะฝ่ายตนสำหรับการปฏิบัติการทางทหาร การขยายอำนาจอิทธิพลทางเศรษฐกิจการค้าและอื่น ๆ โดยในแรกเริ่มเรียกว่า “การครองทะเล” (Command of the Sea) การดำเนินการนี้มีวิธีปฏิบัติ ๓ วิธี คือ การทำการรบขั้นแตกหัก (Decisive battle) โดยทำลายข้าศึกให้หมดไป การปิดอ่าว (Blockade) ไม่ให้ข้าศึกออกทะเลได้ และการใช้กองเรือคงชีพ (Fleet in being) โดยการอ้อมกำลังหลีกเลี่ยงการปะทะขนาดใหญ่แต่คอยสร้างความเสียหายสับสนแก่ข้าศึก การได้มาซึ่งการครองทะเลจะทำให้ฝ่ายเราสามารถใช้ทะเลได้สมบูรณ์ตลอดไป แต่ต่อมาเมื่อวิวัฒนาการทางทหารสูงขึ้น ฝ่ายใดจะสามารถครองทะเลได้อย่างสมบูรณ์นั้นยากมากในการรบและต้องใช้ทรัพยากรมหาศาล ซึ่งบางครั้งระดับการครองทะเลดังกล่าวไม่จำเป็นต้องสมบูรณ์ตลอดไป จึงได้ลดระดับลงมาเป็น การครองเฉพาะบริเวณพื้นที่และช่วงเวลาที่ต้องการ และให้ชื่อใหม่ว่า การควบคุมทะเล ซึ่งมีระดับการควบคุมที่แตกต่างกันออกไปตามที่ต้องการ เช่น “ความเหนือกว่าทางทะเล” (Sea superiority) ไปจนถึง “ความมีอำนาจสูงสุดทางทะเล” (Sea supremacy) การควบคุมทะเลนี้เนื่องจากระดับความมีอำนาจเหนือกว่าทางทะเลจะแตกต่างกันออกไปตามระดับความต้องการ ดังนั้นเพื่อความมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้ทะเลของฝ่ายเรา รวมทั้งไม่ให้ฝ่ายตรงข้ามได้ใช้ประโยชน์ด้วย บางครั้งจึงต้องมีการปฏิบัติการเพื่อให้ได้มาซึ่งเรียกว่า “การปฏิเสธการใช้ทะเลของข้าศึก” (Sea denial) ควบคู่ไป ทั้งนี้ทั้งการควบคุมทะเลและการปฏิเสธการใช้ทะเลของข้าศึก พลเรือเอก Stansfield Turner แห่งกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา อดีตผู้บัญชาการวิทยาลัยทัพอากาศ และสุดท้ายดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักข่าวกรองแห่งชาติ (Central Intelligence Agency/CIA) ได้เคยกำหนดไว้ว่ามีการปฏิบัติพื้นฐานอยู่ ๔ วิธี ด้วยกัน เพื่อให้ได้มาคือ

วิธีแรกเป็นการควบคุมการเข้าออกของข้าศึก (Sortie control) วิธีนี้เหมือนกับการปิดอ่าวที่กล่าวมาแล้ว คือให้ข้าศึกอยู่แต่ในท่าไม้ให้ออกมา วิธีต่อไปหากข้าศึกเล็ดลอดออกจากท่ามาได้จะเป็นการควบคุมที่จุดบังคับผ่าน (Checkpoint control) จุดบังคับผ่านในที่นี้หมายถึงพื้นที่ที่ข้าศึกต้องผ่านเพื่อจะไปยังพื้นที่ปฏิบัติการ มีเส้นทางเดียวหลีกเลี่ยงไม่ได้และเป็นพื้นที่จำกัด โดยเฉพาะการเดินทางเร็ว เช่น ช่องแคบต้องควบคุมให้ได้ไม่ให้ผ่าน วิธีต่อไปหากข้าศึกหลุดรอดไปได้ก็ หรือเส้นทางนั้นไม่มีจุดบังคับผ่าน จะต้องใช้การควบคุมหรือไล่ล่าในทะเลเปิด (Open ocean operations) โดยใช้การลาดตระเวนค้นหาแล้วเข้าทำลาย กำลังหลักที่ใช้คือ เครื่องบินลาดตระเวนทางทะเล (Maritime Patrol Aircraft/MPA) และทีมล่าสังหาร ทั้งเรือผิวน้ำ เรือดำน้ำ และเครื่องบินโจมตี ส่วนวิธีสุดท้ายเมื่อยังไม่แน่ใจว่าสามวิธีแรกได้ผล จะต้องมีการจัดกำลังเข้าป้องกันพื้นที่ที่ต้องการใช้ หรือการปฏิบัติการที่สำคัญและมีจุดอ่อนที่อาจถูกโจมตี (Local engagement) เช่น การคุ้มกันกองเรือเฉพาะกิจสะเทินน้ำสะเทินบก หรือการคุ้มกันกระบวนเรือพาณิชย์เรือสินค้า เป็นต้น และสำหรับเครื่องมือรบในทะเลที่เหมาะสมจะใช้ พลเรือเอก Turner ได้ให้คำแนะนำไว้เช่นกัน ซึ่งกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา ได้ยึดถือมาจนทุกวันนี้ รายละเอียดดูได้จากรูปที่ ๕ ซึ่งมีข้อสังเกตคือ เรือรบที่ใช้คุ้มกันเรือดำน้ำ และเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเลที่มีขีดความสามารถในการปราบเรือดำน้ำจะมีความเหมาะสมในการถูกใช้แทบทุกกรณี

THE INSTRUMENTS OF SEA CONTROL

After describing what were the main methods of sea control, Admiral Stansfield Turner then identified what he thought were the main instruments by which it would be contested. His conclusions are summed up in this diagram:

TABLE 5.1 Weapons Systems Appropriate For Sea Control

Weapons systems	Tactics:	Sortie control	Checkpoint control	Open area operations	Local defense
Submarines		X	X	X	X
ASW aircraft		X	X	X	X
Fighter aircraft		X	X		X
Surveillance systems		X	X	X	X
Attack aircraft		X	X		X
Mines		X	X		X
Escort ships		X	X	X	X

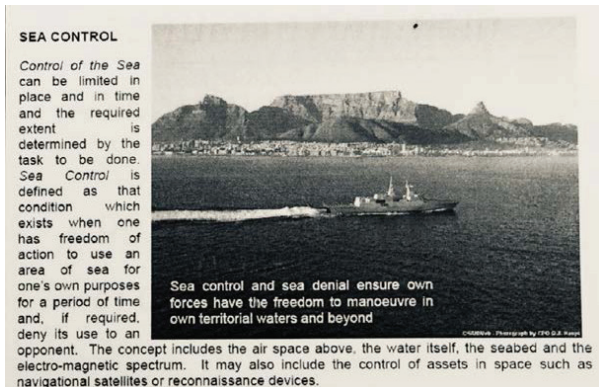
Source: United States Naval Institute, *To Use the Sea*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1975, p. 9.

รูปที่ ๕ เครื่องมือรบที่ใช้ในการควบคุมทะเล



เนื่องจากภัยคุกคามทางทหารของสงครามทางเรือในปัจจุบันอาจเกิดขึ้นจากการถูกโจมตีในระยะไกลมากด้วยอากาศยานที่ถูกปล่อย (Launch) จากทะเลหรือฐานบินบก และอาวุธปล่อยนำวิถีแบบต่าง ๆ รวมทั้งการโจมตีจากใต้น้ำตลอดจนการตรวจจับของข้าศึกอาจใช้ห้วงอากาศในการปฏิบัติการของดาวเทียม หรืออื่น ๆ แม้กระทั่งการแพร่คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าเข้ามาจากระยะไกลโดยยานแม่ (Platform) โดยไม่ต้องเข้ามา ดังนั้นหากต้องการจะใช้ทะเล ณ พื้นที่บริเวณใดจะควบคุมเฉพาะพื้นน้ำไม่ได้ ต้องควบคุมห้วงอากาศเหนือพื้นน้ำนั้น ๆ ขึ้นไปโดยไม่จำกัดความสูง ตลอดจนใต้น้ำของพื้นที่นั้น จะต้องควบคุมลงไปจนถึงพื้นท้องทะเลด้วย และขนาดของพื้นที่ที่จะตีกรอบเฉพาะที่ต้องการ โดยกำลังข้าศึกอยู่นอกพื้นที่แต่ปล่อยอากาศยานขนส่งอาวุธหรือแพร่คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าเข้ามาไม่ได้ จะต้องเพิ่มพื้นที่ในทางลึกออกไปโดยพิจารณาระยะอาวุธ และการตรวจจับของข้าศึกด้วย

ที่เหมาะสมมาใช้ เห็นว่าพื้นที่ปฏิบัติการที่กำหนดไว้ น้ำตื้นไม่ควรที่จะใช้เรือดำน้ำ ทั้งที่เรือดำน้ำเป็นเครื่องมือที่เหมาะสมในการควบคุมทะเลหรือการปฏิบัติการใช้ทะเลของข้าศึกทุกวิธีของการปฏิบัติการตามที่ได้แสดงให้เห็นมาแล้ว แนวความคิดเช่นนี้นับว่าผิดหลักการเป็นอันมาก การควบคุมทะเลหรือปฏิบัติการใช้ทะเลของข้าศึกในอ่าวไทย เรือดำน้ำสมควรที่จะถูกใช้ เป็นเครื่องมือรบหลัก เพราะมีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติการไล่ล่าผู้คุกคามในทะเลเปิดนอกอ่าวไทย และบางครั้งอาจต้องเข้าไปปิดอ่าวระยะไกล ณ แหล่งกำเนิด หรือฐานทัพของผู้ไม่ปรารถนาติดกล่าว ทั้งนี้สำหรับพื้นที่ปฏิบัติการก็เช่นกัน หากจะป้องกันพื้นที่อื่นเป็นผลประโยชน์สำคัญยิ่งต่อความอยู่รอดของชาติ คือ อ่าวไทยไว้ให้ได้ พื้นที่ปฏิบัติการของกำลังทางเรือจะอยู่เฉพาะในอ่าวไทยไม่ได้ ต้องกำหนดให้ไกลออกไปตามสถานการณ์ของภัยคุกคามที่เป็นไปได้



รูปที่ ๖ คำจำกัดความของการควบคุมทะเล



รูปที่ ๗ พื้นที่ปฏิบัติการกองทัพเรือไม่ควรจำกัดเฉพาะในอ่าวไทย

ตัวอย่างของการควบคุมทะเลตามแนวความคิดที่กล่าวมา หากพิจารณาประเทศไทยที่จัดว่า อ่าวไทยเป็นผลประโยชน์ที่สำคัญยิ่งต่อความอยู่รอดของชาติ (Survival interests) ซึ่งจะต้องดำรงการใช้ประโยชน์ให้ได้ตลอดเวลา โดยเฉพาะเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางทะเลที่จำเป็นที่จะต้องควบคุมป้องกันเอาไว้ได้ในยามสงคราม กรณีที่วางแผนการรบโดยขีดเส้นตีกรอบอ่าวไทยเป็นพื้นที่ปฏิบัติการ และเมื่อนำเครื่องมือรบ

ตามที่กล่าวมา ในเรื่องการควบคุมทะเลและการปฏิบัติการใช้ทะเลของข้าศึกได้ เน้นเฉพาะการปฏิบัติต่อภัยคุกคามทางทหารยามสงคราม ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวเพื่อให้ง่ายหากเกิดสถานการณ์จริงควรมีการควบคุมทะเลให้ได้ในระดับหนึ่งตั้งแต่ยามปกติ ควบคู่ไปกับการปกป้องผลประโยชน์ของชาติ การรักษากฎหมายและความสงบเรียบร้อย รวมถึงขัดและป้องกันภัยคุกคาม

ที่ไม่ใช่ทางทหาร เช่น การก่อการร้าย การกระทำอันเป็นโจรสลัด การลักลอบเข้าเมือง การลักลอบลำเลียงยาเสพติด สินค้าหนีภาษี อาวุธสงคราม แรงงานผิดกฎหมาย และอื่น ๆ ทั้งนี้การปฏิบัติที่สำคัญ คือ การปฏิเสธการใช้ทะเลของบ่อเกิดของภัยคุกคามดังกล่าวโดยการปฏิบัติการเฝ้าตรวจทางทะเล (Sea surveillance) และการปฏิบัติการขัดขวางทางทะเล (Maritime Interdiction Operation/ MIO) ในการสกัดกั้น ตรวจเยี่ยม จับกุม และผลักดัน



รูปที่ ๘ Maritime Interdiction Operation

๑.๓ การขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง (Power Projection Ashore) ชัยชนะของสงครามขนาดใหญ่ มักจะมาจากการรบภาคพื้นที่มีกำลังทางบกเป็นความพยายามหลัก (Main effort) โดยมีกำลังทางเรือและกำลังทางอากาศของกองทัพอากาศเป็นกำลังสนับสนุนและส่วนมากในการรบด้านที่ติดทะเล หรือที่ยังไม่มีการสถาปนากำลังใด ๆ ของฝ่ายเราคือ ตั้งต้นจากศูนย์ในการแย่งยึดพื้นที่บนบก มีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากกำลังทางเรือ ทั้งในการปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบกเพื่อส่งกำลังรบยกพลขึ้นบก (Landing force) ขึ้นยึดหัวหาด สถาปนากำลังแล้วปฏิบัติการบนฝั่งต่อไปในการยุทธบรรจบ แก้ปัญหาการรบหรืออื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการเปิดทางให้กำลังรบขนาดใหญ่ตามขึ้นไปเพื่อทำการยุทธขั้นแตกหักด้วย การใช้อำนาจการยิง (Fire power) จากทะเล ซึ่งได้แก่กำลังอากาศยานวิ ปืนใหญ่เรือ และอาวุธปล่อยแบบต่าง ๆ โจมตีสนับสนุน ทั้งแบบโดย

ใกล้ชิดและในทางลึก ตลอดจนการโจมตีแบบยุทธศาสตร์ การส่งกำลังบำรุง การเพิ่มเติมกำลัง และถอนกำลัง การป้องกันพื้นที่ในทะเลและอื่น ๆ การปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนกำลังภาคพื้นเหล่านี้เป็นการขยายอำนาจกำลังรบของกองเรือในทะเล ทั้งที่มีอยู่เองและที่นำไปกับเรือขึ้นสู่ฝั่ง หลังจากทำการควบคุมทะเลในระหว่างเดินทาง และในพื้นที่ที่หมายยกพลขึ้นบก (Amphibious Objective Area/AOA) ที่ต้องการได้สมบูรณ์แล้ว



รูปที่ ๙ การโจมตีฝั่งของ USS Zumwalt

นอกจากการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่งในยามสงครามแล้วยามปกติกำลังทางเรือมักจะถูกให้ใช้อำนาจกำลังรบที่มีอยู่ในทะเลนำขึ้นบก เพื่อเป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาให้ทางบ้านเมืองโดยการส่งกำลังขึ้นบกช่วยในการรักษาความสงบเรียบร้อย และช่วยเหลือประชาชนจากภัยพิบัติอีกด้วย



รูปที่ ๑๐ การช่วยเหลือประชาชนจากทะเล

๒. ระดับต่าง ๆ ของกองทัพเรือโลก (World Naval Hierarchy)

พลเรือเอก Gorshkov อดีตผู้บัญชาการทหารเรือสหภาพโซเวียตรัสเซีย ผู้มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในยุคสงครามเย็นได้เคยกล่าวไว้ว่า ในโลกแห่งความเจริญทางวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีที่พัฒนาก้าวหน้าขึ้นเรื่อย ๆ นี้ ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในการสร้างเรือตลอดจน ระบบขับเคลื่อน ระบบอาวุธ และอื่น ๆ ทำให้เรือรบสมัยใหม่มีประสิทธิภาพสูงและแน่นอนค่าใช้จ่ายในการสร้างกองทัพย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งเป็นภาระของประเทศชาติจึงเป็นสิ่งที่ท้าทายสำหรับผู้บริหารจัดการที่จะต้องพิจารณาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ในการจะสร้างกองทัพเรือว่าควรให้ตนมีขีดความสามารถอยู่ในระดับใด ในการนี้เขาได้แบ่งระดับของกองทัพเรือไว้ ๔ ระดับ คือ

๒.๑ กองทัพเรือโลก (Global navy) เป็นกองทัพเรือของชาติอภิมหาอำนาจ ซึ่งได้แก่ สหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตรัสเซีย (สมัยนั้น) เป็นกองทัพเรือที่มีขีดความสามารถในการส่งกำลังทางเรือออกปฏิบัติการได้ทุกมหาสมุทรในโลกพร้อมกัน มีอัตรากำลังกำลังอากาศนาวีที่สมบูรณ์แบบ โดยมี “น่านอากาศ” (Air power) ในตัวและกำลังเฉพาะกิจสะเทินน้ำสะเทินบกประจำในแต่ละกองกำลัง สามารถปฏิบัติการรบกับฝ่ายตรงข้ามที่มีขีดความสามารถสูงที่อยู่ห่างไกลใด ๆ ก็ได้ อย่างต่อเนื่องในระยะยาว เป็นกองทัพเรือที่มีค่าใช้จ่ายสูงที่สุด



รูปที่ ๑๑ เครื่องบินโจมตีขับไล่ขึ้นลงทางดิ่งแบบ F-35

๒.๒. กองทัพเรือทะเลลึก (Blue water navy)

เป็นกองทัพเรือระดับรองลงมา เช่น ของอังกฤษและฝรั่งเศส สามารถปฏิบัติการได้คล้ายกับแบบแรก แต่มีขีดความสามารถ และทรัพยากรจำกัดกว่ามาก ไม่สามารถออกปฏิบัติการไกล ๆ หลายแห่งได้พร้อมกันโดยเฉพาะ ถ้าจะต้องทำการรบกับฝ่ายตรงข้ามที่มีขีดความสามารถสูง ปกติแล้วกองทัพเรือประเภทนี้จะส่งกำลังออกปฏิบัติการในทะเลลึกที่ห่างไกลจากชายฝั่งประเทศแม่ของตนเป็นประจำ



รูปที่ ๑๒ การยกพลขึ้นบก

๒.๓ กองทัพเรือภูมิภาค (Regional navy)

เป็นกองทัพเรือที่มีความเข้มแข็งในภูมิภาคของตน กองทัพเรือหลายชาติจะถูกจัดให้อยู่ในประเภทนี้ ซึ่งคุณลักษณะที่สำคัญ คือ สามารถแสดงให้เห็นเป็นที่ประจักษ์ได้รับการยอมรับว่าเป็นกองทัพเรือที่มีความสำคัญในระดับชั้นนำของภูมิภาค ขีดความสามารถของกำลังรบไม่เป็นรองใคร และมีบทบาทนำในการจัดการเกี่ยวกับด้านความมั่นคง และความร่วมมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเลในภูมิภาค สามารถปฏิบัติการไกลจากชายฝั่งตนได้ตามที่ต้องการทั่วภูมิภาค พร้อมทั้งต้องมีขีดความสามารถในการปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบกนอกประเทศ และการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่งรูปแบบอื่นได้ในระดับหนึ่ง กำลังหลักของกองทัพเรือประเภทนี้ต้องมีเป็นอย่างน้อยนอกเหนือไปจากที่ใช้ในการป้องกันฝั่ง คือ เรือรบหลัก เรือดำน้ำ และเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเลที่ทันสมัยปฏิบัติการได้ไกลและจำนวนมากพอ





รูปที่ ๑๓ เครื่องบินลาดตระเวนทางทะเลและเรือดำน้ำเป็นสิ่งจำเป็น

๒.๔. กองทัพเรือชายฝั่ง (Coastal navy)

เป็นกองทัพเรือที่ปฏิบัติการในอาณาเขตทางทะเลของตน ซึ่งส่วนใหญ่จะครอบคลุมเฉพาะภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone/EEZ) ในการป้องกันภัยคุกคามที่อาจเข้ามา และจัดการความสงบเรียบร้อยภายใน เครื่องมือรบหลักประกอบด้วย เรือตรวจการณ์ ประเภทต่าง ๆ เรือสงครามทุ่นระเบิด เรือดำน้ำชายฝั่ง ระบบเฝ้าตรวจ และป้องกันฝั่งประเภทต่าง ๆ การแบ่งระดับกองทัพเรือของ พลเรือเอก Gorshkov ตามที่กล่าวมาแล้ว เป็นการแบ่งอย่างกว้าง ๆ ต่อมาได้มีผู้พยายามแบ่งระดับเป็นประเภทตามขีดความสามารถย่อยลงไปอีก จนในที่สุดเมื่อปี ค.ศ.๑๙๙๖ Daniel Todd และ Michael Lindberg ศาสตราจารย์ทางภูมิรัฐศาสตร์และการทหาร แห่งมหาวิทยาลัยในสหรัฐอเมริกาได้แบ่งระดับความสามารถกองทัพเรือในโลกอีก โดยให้มี ๒ ประเภทใหญ่ คือ กองทัพเรือทะเลลึก และกองทัพเรือที่ไม่ใช่ทะเลลึก ประเภทแรกแบ่งออก ๔ ลำดับ รองลงไปตามขีดความสามารถในการปฏิบัติการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง ได้แก่ สามารถปฏิบัติได้ทุกแห่งในโลกหลายแห่งพร้อมกันอย่างต่อเนื่อง ปฏิบัติการได้ทุกแห่งในโลกอย่างมีขีดจำกัด ปฏิบัติการได้ในภูมิภาคใกล้เคียง และปฏิบัติการได้ในภูมิภาคอย่างจำกัดที่ไม่ห่างไกลจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

World Naval Hierarchy, according to the Todd & Lindberg classification system (c.2015)^[20]

	Rank	Designation	Capabilities	Examples
Blue-water	1	Global-reach power projection	Multiple and sustained power projection missions globally	United States
	2	Limited global-reach power projection	At least one major power projection operation globally	France, United Kingdom
	3	Multi-regional power projection	Power projection to regions adjacent its own	India, Italy, Russia, Spain, Brazil
	4	Regional power projection	Limited range power projection beyond exclusive economic zone (EEZ)	China, Japan, Australia, South Korea, Germany, Canada

รูปที่ ๑๔ การจัดระดับกองทัพเรือ

สำหรับกองทัพเรือที่ปฏิบัติการไม่ใช่ทะเลลึก ได้แบ่งลงไปอีก ๒ ประเภท คือ กองทัพเรือใกล้ฝั่ง (Green water Navy) ที่ปฏิบัติงานในลักษณะการป้องกันฝั่ง (Coastal defense) และกองทัพเรือชายฝั่ง (Brown water Navy) ที่ปฏิบัติงานในลักษณะตำรวจ (Constabulary) เหมือนหน่วยยามฝั่ง (Coast guard) หรือตามลำน้ำ สำหรับประเทศที่ไม่มีทะเล แต่ละประเภทแบ่งย่อยลงไปอีกคือ ประเภทแรกแบ่งเป็น กองทัพเรือใกล้ฝั่งแห่งภูมิภาคปฏิบัติการป้องกันฝั่งภายในที่ห่างออกจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะเล็กน้อย และกองทัพเรือใกล้ฝั่งที่ปฏิบัติการภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ สำหรับอีกประเภทของกองทัพเรือที่ปฏิบัติงานลักษณะหน่วยยามฝั่งหรือตามลำน้ำ แบ่งย่อยลงไปได้อีก ๔ ประเภทตามรายละเอียดที่แสดงในรูป

Non blue-water	5	Regional offshore coastal defence	Coastal defence within and slightly beyond EEZ	Saudi Arabia, Nor Israel
	6	Inshore coastal defence	Coastal defence confined to inner EEZ	Oman, Finland, Nor Korea
	7	Regional offshore constabulary	Maritime policing within and slightly beyond EEZ	Mexico, Ireland
	8	Inshore constabulary	Maritime policing confined well within EEZ	Philippines
	9	Inland waterway riverine	Riverine defence of landlocked states	Bolivia, Paraguay
	10	Token navy riverine	Very basic constabulary if at all	Many examples worldwide

รูปที่ ๑๕ การจัดระดับกองทัพเรือต่อ



๓. ข้อคิดเห็นสำหรับกองทัพเรือไทย

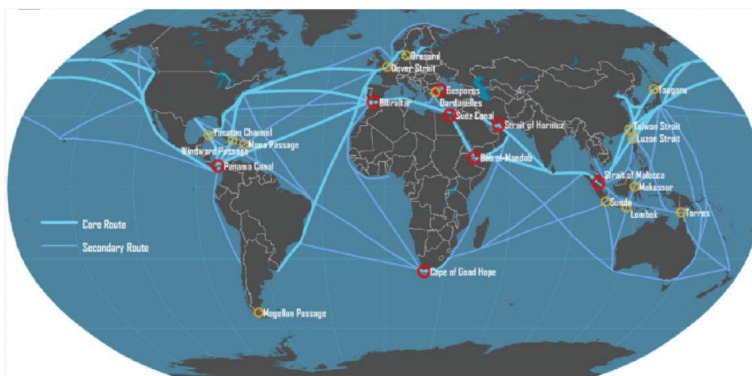
ตามที่ได้เคยเสนอแนะในบทความที่แล้วว่า หากประเทศไทยได้พัฒนาขีดความสามารถการใช้ทะเลให้สูงขึ้น จนได้รับการจัดอันดับให้เป็นชาติทะเล (Maritime nation) ชื่อนำของโลกมีสมุทธานุภาพที่เข้มแข็ง เป็นประเทศที่มั่งคั่งแล้ว กำลังทางเรือที่ใช้ปกป้องคุ้มครองความเป็นกำลังที่มีลักษณะเป็นกองทัพเรือภูมิภาคนั้น แท้จริงแล้วผู้เขียนยังเห็นว่า แม้กระทั่งในสถานการณ์ของปัจจุบันจากการที่ต้องปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมูลค่ารวมประมาณปีละกว่า ๒๐ ล้านล้านบาท ซึ่งที่สำคัญที่สุดคือ เส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลที่เปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่หล่อเลี้ยงเศรษฐกิจการค้าของประเทศที่ต้องดำรงรักษาให้ใช้ได้อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ยามสงบจนถึงยามสงครามนั้น จุดมุ่งหมายของการเสริมสร้างกำลังทางเรือไทย ยังควรให้มีขีดความสามารถพ้นจากระดับกองทัพเรือชายฝั่งเข้าสู่ระดับการเป็นกองทัพเรือภูมิภาค ในการนี้มีข้อพิจารณาดังนี้

๓.๑ ประการแรกเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเล ซึ่งปัจจุบันได้ใช้เป็นประโยชน์ในการลำเลียงสินค้าเข้าออกของประเทศประมาณกว่า ๙๕ เปอร์เซ็นต์ของปริมาณทั้งหมด ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวที่ใช้เป็นหลัก คือ เส้นทางด้านอ่าวไทยที่เริ่มจากท่าเรือใหญ่บริเวณกันอ่าวทอดผ่านอาณาเขตทางทะเลออกทะเลจีนใต้สู่เส้นทางหลักทางมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังประเทศคู่ค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เอเชียใต้ จีน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกาสายหนึ่ง และ



รูปที่ ๑๖ เส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลหลักของไทย

จากอ่าวไทยสู่เส้นทางหลักที่บริเวณทะเลจีนใต้ผ่านช่องแคบมะละกาออกสู่มหาสมุทรอินเดียไปยังคู่ค้าทางเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรปอีกสายหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันแม้จะมีการลำเลียงขนถ่ายสินค้าเข้าออกที่ทำเรือในประเทศด้านอ่าวไทยมา และไปยังประเทศคู่ค้าบ้างแล้ว แต่ส่วนใหญ่ยังต้องผ่านเมืองท่าหลักที่สิงคโปร์ เส้นทางนี้เปรียบเสมือนเส้นโลหิตที่หล่อเลี้ยงประเทศในอดีตเส้นทางนี้เคยใช้การไม่ได้จากการถูกสัมพันธมิตรวางทุ่นระเบิดด้วยอากาศยาน และเรือดำน้ำในอ่าวไทยช่วงสงครามโลกครั้งที่สองทำความลำบากอย่างแสนสาหัสต่อเศรษฐกิจ และพี่น้องประชาชนมาแล้ว สำหรับเส้นทางลำเลียงขนส่งทางทะเลอีกเส้นที่สามารถใช้เป็นเส้นทางสำรองได้ คือ เส้นทางทางด้านทะเลอันดามันหากมีการสร้างท่าเรือใหญ่ทางฝั่งนี้



รูปที่ ๑๗ เส้นทางเดินเรือหลักของโลก



สำหรับเส้นทางเดินเรือหลักของโลกมี ๓ เส้นทางใหญ่ คือ เส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก (Transpacific) ซึ่งเชื่อมการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงไกล กับสหรัฐอเมริกาและแคนาดา เส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงไกล (Far East/Europe) ซึ่งเชื่อมเอเชียกับยุโรปและเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก (Transatlantic) ซึ่งเชื่อมการค้ายุโรปกับอเมริกา เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับไทย คือ เส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกและเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงไกล ทั้งสองเส้นทางนี้เชื่อมระหว่างกันโดยช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดา และช่องแคบลอมบอก หากแบ่งพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลของไทยจะสามารถแบ่งออกได้ คือ อ่าวไทย ทะเลอันดามัน ทะเลจีนใต้ มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันเป็นพื้นที่บนเส้นทางที่ใช้เข้าประเทศโดยตรง ส่วนพื้นที่ที่เหลือเป็นพื้นที่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลกและที่กล่าวมาที่มีที่น่าสังเกต คือ เส้นทางขนส่งทางทะเลหลักด้านอ่าวไทยที่ต่อเชื่อมกับเส้นทางเดินเรือหลักของโลก นั้นมีโซ่อยู่เฉพาะภายในอ่าวไทยแต่พื้นอ่าวไทยลงมาถึงปากทะเลจีนใต้และท่าเรือสิงคโปร์ การจะดำรงความมีเสรีในการใช้เส้นทางตลอดเวลาที่ต้องการในยามสงคราม จะต้องควบคุมทะเลในอ่าวไทยและต่อเนื่องออกมาจนถึงบริเวณปากทะเลจีนใต้ครอบคลุมจนถึงบริเวณหน้าทางเข้าช่องแคบมะละกาที่ไม่ใช่อาณาเขตทางทะเลของประเทศที่ไม่ใช่คู่สงครามให้ได้ หรืออย่างน้อยต้องปฏิเสธการใช้ทะเลของฝ่ายตรงข้าม ซึ่งเคยกล่าวไว้แล้วหากต้องการควบคุมทะเลพื้นที่ใดจะต้องขยายพื้นที่ปฏิบัติการออกไปให้ครอบคลุมสถานการณ์ทางยุทธวิธีของภัยคุกคามด้วย และทั้งนี้ทางด้านทะเลอันดามันอาจต้องเตรียมไว้เป็นหนทางปฏิบัติสำรอง จึงต้องสามารถควบคุมทะเลให้ได้อย่างน้อยพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะและบริเวณใกล้เคียง ซึ่งครอบคลุมสถานการณ์ตามที่กล่าวมาแล้วด้วย ส่วนในยามสงบเพื่อให้เป็นการง่ายในเวลาสงคราม ควรต้องมีการเตรียมการโดยดำรงความได้เปรียบทางทะเลในพื้นที่ปฏิบัติการใด ๆ ที่อาจเป็นไปได้ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

เฉียงใต้ไว้ให้ได้ในระดับหนึ่ง หรืออย่างน้อยจะต้องไม่เป็นรองมากนัก ซึ่งก็คือการรักษาคุณภาพของกำลังรบสัมพันธมิตรและการมีอิทธิพล หรือการมีบทบาทในภูมิภาคสำหรับการมีบทบาทนำยามสงบนี้ในการปฏิบัติการทางทหารจะได้แก่ การฝึกผสม ความร่วมมือในการต่อต้านการก่อการร้าย และการรักษาความสงบเรียบร้อยทางทะเล ตลอดจนการแสดงกำลัง เพื่อผลการป้องปรามและการดำเนินการทางการเมืองในภูมิภาคและอื่น ๆ ส่วนการปฏิบัติที่ไม่ใช่ทางทหารที่สำคัญจะได้แก่ การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด การปฏิบัติตามพันธกรณีกับองค์การสหประชาชาติ หรือกับองค์กรอื่นภายในภูมิภาค และการช่วยเหลือประชาชนในการบรรเทาภัยพิบัติต่าง ๆ ภายในภูมิภาค ทั้งหมดเหล่านี้ การจะปฏิบัติได้ กองทัพเรือไทยจะต้องมีขีดความสามารถในการควบคุมทะเล และการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง ณ พื้นที่ใด ๆ ที่ต่อเนื่องจากอาณาเขตทางทะเล (เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีป) ซึ่งกล่าวโดยสรุปคือ ด้วยสภาวะปัจจุบันจุดมุ่งหมายในการเสริมสร้างขีดความสามารถกำลังทางเรือที่ต้องการให้เป็นในสถานภาพสุดท้าย (End state) ของกองทัพเรือไทย คือ ควรเสริมสร้างให้เป็นกองทัพเรือประเภท กองทัพเรือทะเลลึก ลำดับที่ ๔ ในการจัดตามทีแสดงในรูปที่ ๑๔ “Regional Power Projection”

๓.๒ ในการพิจารณาเสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างกำลังตามจุดมุ่งหมายที่ต้องการให้เป็นในสถานภาพสุดท้าย (End state) ตามข้อที่แล้ว จะต้องตรวจสอบก่อนว่า ปัจจุบันสถานภาพกำลังทางเรือ กองทัพเรือไทยสมควรถูกจัดให้มีขีดความสามารถอยู่ในกองทัพเรือประเภทใด

๓.๒.๑ ด้วยโครงสร้างของกำลังทางเรือปัจจุบันที่มีขีดความสามารถป้องกันฝั่งตั้งแต่ระยะไกล โดยเรือฟริเกต ขีตสมรรถนะสูงจำนวนหนึ่ง เรือฟริเกตเบา เรือคอร์เวต เรือตรวจการณ์ประเภทต่างๆ เรือสงครามทุ่นระเบิด เครื่องบินต่อสู้เรือผิวน้ำ และลาดตระเวนระยะปานกลาง ระบบตรวจจับ และต่อสู้อากาศยานรักษาฝั่งต่าง ๆ ปฏิบัติการโจมตีและคุ้มกัน โดยการประกอบกำลังของ



เรือฟริเกตขีดสมรรถนะสูง เรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ ดาดฟ้ายก (Helicopter carrier with ski jump) เรือส่งกำลังบำรุง กำลังอากาศยาน และกำลังทางอากาศ ของกองทัพอากาศที่มากขึ้นควบคุม/บังคับบัญชา ทางยุทธการ และขยายอำนาจขึ้นสู่ฝั่งได้อย่างมีขีดจำกัด ในเรื่องระยะทางและพลังอำนาจ ทั้งขนาดของการ ปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก อำนาจการยิงจากทะเล และขีดความสามารถในการช่วยเหลือฟื้นฟูภัยพิบัติ บนฝั่ง ความสามารถเช่นนี้น่าจะจัดเป็นประเภทกองทัพเรือ **ชายฝั่ง** ตามการจัดของ พลเรือเอก Gorshkov และเป็น ประเภทกองทัพเรือที่ไม่ใช่ทะเลลึก เป็นลักษณะ **Green water navy** ลำดับที่ ๕ “Regional offshore coastal defense” ตามที่แสดงในรูปที่ ๑๕ ซึ่งนิยามที่กำหนด เป็นกองทัพที่มีขีดความสามารถในการป้องกันฝั่งระยะไกล ตั้งแต่ฝั่งระยะเขตเศรษฐกิจจำเพาะเข้ามา



รูป ๑๘ Ski jump

๓.๒.๒ สำหรับจุดมุ่งที่ต้องการให้เป็นในสภาพ สู้ตายของกองทัพเรือไทย คือ การเป็นกองทัพเรือทะเลลึก ที่สามารถขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่งได้อย่างจำกัด ในภูมิภาค “Regional power projection” ตามที่ กล่าวมาแล้วนั้น เมื่อพิจารณาร่วมกับสิ่งแวดล้อม ภัยคุกคาม และหน้าที่ภารกิจที่ต้องบรรลุ กำลังทางเรือ ของกองทัพเรือไทยควรมีขีดความสามารถหลัก คือ

- ป้องกันฝั่งทั้งสองด้านตั้งแต่สุดอาณาเขต ทางทะเลเข้ามา
- ควบคุมทะเลในอ่าวไทยและบริเวณที่ต่อเนื่อง ในทะเลจีนใต้ที่ไม่ใช่อาณาเขตทางทะเลของประเทศอื่น

กับพื้นที่ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้านทะเลอันดามัน ได้ในเวลาที่ต้องการ ทั้งนี้จะต้องมีขีดความสามารถ ในการปฏิบัติทางเรือทุกรูปแบบ ณ พื้นที่ปฏิบัติการ ไต ๆ ในภูมิภาค

- ขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง โดยปฏิบัติการ สะเทินน้ำสะเทินบกด้วยกำลัง ๑ หน่วยยกพลขึ้นบก ที่ประกอบกำลังไม่เกิน ๑ กองพันขึ้นบก พร้อมหน่วย สนับสนุนการรบ และช่วยรบได้ตลอดชายฝั่งที่ต่อเนื่อง ในภูมิภาค ในการนี้สำหรับการช่วยเหลือประชาชนควรมีขีดความสามารถปฏิบัติการช่วยเหลือ และฟื้นฟูจาก ภัยพิบัติบนฝั่งได้ระดับหนึ่ง โดยพร้อมที่จะปฏิบัติจาก ทะเลได้ ณ ทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- ยามสงบจะต้องมีบทบาทนำในภูมิภาคทุกเรื่อง เกี่ยวกับความมั่นคง และการปฏิบัติทางมนุษยธรรม ในทะเล รวมทั้งการปฏิบัติตามพันธกรณี และข้อตกลง ต่าง ๆ ในภูมิภาคและองค์การระหว่างประเทศ

๓.๒.๓ เพื่อให้บรรลุขีดความสามารถที่กล่าวมานี้ เมื่อเปรียบเทียบกับกำลังที่มีอยู่ในปัจจุบันและกำลัง จัดหา ข้อเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างกำลังทาง เรือดังนี้

- เพิ่มเติมเรือฟริเกตสมรรถนะสูงให้ครบ ตามจำนวนสามารถประกอบกำลังเป็นหมวดเรือโจมตี ระยะไกล กับเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ และหรือเรือ ส่งกำลังบำรุงปฏิบัติการในภูมิภาค ทั้งนี้มีข้อเสนอแนะ เพิ่มเติม คือ เพื่อเพิ่มอำนาจการยิงในการขยายอำนาจ จากทะเลขึ้นสู่ฝั่ง ควรติดตั้งปืน ๑๒๐ มิลลิเมตร และ เพิ่มเติมอาวุธปล่อยโจมตีฝั่ง (Land attack missile) ให้กับเรือฟริเกตที่จะจัดหาใหม่
- เรือดำน้ำและเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเล ระยะไกลที่มีขีดความสามารถปราบเรือดำน้ำเป็นสิ่งจำเป็น สำหรับกองทัพเรือ ประเภทนี้เห็นควรเร่งรัดให้จัดหา ตามแผน
- เพิ่มเติมเรือยกพลขึ้นบก และยุทธโศปกรณ์ต่าง ๆ ให้เพียงพอที่จะปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบกด้วย กำลังรบ ๑ หน่วยยกพลขึ้นบก ณ บริเวณใด ๆ เมื่อสั่ง

ในภูมิภาค ในการนี้เห็นควรให้พิจารณาเพิ่มขีดความสามารถหน่วยที่เกี่ยวข้องให้สามารถปฏิบัติการจากทะเลขึ้นช่วยบรรเทาภัยพิบัติให้กับประชาชนบนฝั่ง ณ ที่ใด ๆ ในภูมิภาคด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เรือยกพลขึ้นบกสำหรับการปฏิบัติการขยายอำนาจจากทะเลขึ้นสู่ฝั่งนั้น เนื่องจากการปฏิบัติการดังกล่าวนอกจากการปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบกแล้ว ในยามปกติปัจจุบันเหตุการณ์วิกฤติต่าง ๆ ของโลกส่วนใหญ่จะเป็นการขัดแย้งกรณีพิพาท



South Korea's Navy develops new ship-to-ground missile

รูปที่ ๑๙

ระดับต่ำ การต่อสู้ในเชิงอสมมาตร (Asymmetrical warfare) การเกิดกรณีภัยคุกคามสมัยใหม่ทั้งทางทหารและไม่ใช่มหาสงคราม เรือยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่แบบมีอู่ลอย (Landing Platform Dock) และเรือยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่เฮลิคอปเตอร์ (Landing Helicopter Dock) จึงเป็นเรือเอนกประสงค์ที่กำลังเป็นที่นิยมใช้ของกองทัพเรือชาติต่าง ๆ ทั้งประเทศที่ทันสมัย และกำลังพัฒนาจนได้รับการกล่าวขวัญว่าเป็น “เรือเอนกประสงค์แห่งศตวรรษ” (Multirole Naval Platform Of The 21st Century) เพราะนอกจากการยกพลขึ้นบกแล้ว ด้วยคุณสมบัติที่เป็นเรือใหญ่ สามารถนำเฮลิคอปเตอร์เรือระบายพล ยานสะเทินน้ำสะเทินบก และยานพาหนะ



รูปที่ ๒๐ อาวุธสำคัญที่ควรเสริมสร้าง

ไปกับเรือได้เป็นจำนวนมาก มีขีดความสามารถในการลำเลียงกำลังพล และสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้พร้อมมูล เป็นเรือพยาบาล และเป็นเรือบังคับบัญชาการปฏิบัติต่าง ๆ ในทะเลและบนฝั่งได้ จึงมีความเหมาะสมกับการปฏิบัติการสันติภาพ การช่วยเหลือบรรเทาภัยพิบัติ การป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด การปราบปรามการกระทำอันเป็นความผิดกฎหมายในทะเลต่าง ๆ การส่งกำลังบำรุง การต่อต้านการก่อการร้าย การปฏิบัติการสงครามพิเศษทางเรือ และอื่น ๆ เห็นควรพิจารณาเรือประเภทดังกล่าว เป็นเรือหลักทดแทนเรือยกพลขึ้นบกที่จะปลดประจำการให้เพียงพอตามความต้องการอย่างต่อเนื่อง

- จากการที่ต้องปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก ณ ตำบลที่ห่างไกลแม้จะด้วยขนาดจำกัด แต่ยังคงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนการโจมตีจากกำลังทางอากาศ แต่บางครั้งอาจเกินรัศมีปฏิบัติการฝ่ายเรา จึงควรจัดหาเฮลิคอปเตอร์โจมตีไปกับเรือในการปฏิบัติการด้วย

- หากงบประมาณเอื้ออำนวยเครื่องบินขับไล่ขึ้นลงทางดิ่งยังเป็นอาวุธหลักที่กองเรือใหญ่ควรมีสำหรับการปฏิบัติการป้องกันภัยทางอากาศกองเรือ และการโจมตี



รูปที่ ๒๑ เรือยกพลขนาดใหญ่แบบมีอุ้งลอย และแบบเฮลิคอปเตอร์



รูปที่ ๒๒ เฮลิคอปเตอร์โจมตี และเครื่องบินโจมตีขับไล่ขึ้นลงทางดิ่ง

เป้าหมายทั้งในทะเลและบนบกหากต้องปฏิบัติการ
นอกระยะปฏิบัติการของกำลังทางอากาศจากฐานบินบกของ
กองทัพอากาศ

ตามที่กล่าวมาทั้งหมด ขอเรียนสรุปคำตอบที่ตั้ง
ประเด็นไว้ ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายของบทความ คือ “กองทัพเรือ
ภูมิภาค” เป็นกองทัพเรือที่ได้รับการยอมรับว่า มีความ
สำคัญในระดับชั้นนำของภูมิภาค มีขีดความสามารถ
กำลังรบที่เข้มแข็งไม่เป็นรองใคร มีบทบาทนำในภูมิภาค
โดยเฉพาะการจัดการในด้านความมั่นคง และความสงบ
สุขทางทะเล สามารถปฏิบัติการได้ไกลทั่วภูมิภาค โดย
ต้องมีขีดความสามารถในการขยายอำนาจจากทะเล
ขึ้นสู่ฝั่งได้ในระดับหนึ่ง สำหรับกองทัพเรือไทยที่สถานภาพ
ขีดความสามารถกำลังทางเรือปัจจุบัน จัดอยู่ในประเภท
กองทัพเรือชายฝั่ง หรือเป็นกองทัพเรือที่ไม่ใช่ปฏิบัติการ
ทะเลลึกประเภทกองทัพเรือใกล้ฝั่ง (Green water Navy)
ปฏิบัติการป้องกันฝั่งระยะไกลได้ เสนอแนะให้กำหนด
จุดมุ่งในการเสริมสร้างขีดความสามารถกำลังทางเรือ
ที่ต้องการให้เป็นในสภาพสุดท้าย พ้นจากการเป็นกองทัพเรือ
ชายฝั่งเข้าสู่ระดับการเป็นกองทัพเรือภูมิภาคในเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ พร้อมกับแนวทางเสริมสร้างกำลัง
เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งดังกล่าวด้วย 🇹🇮

เอกสารอ้างอิง

- เอกสารอ้างอิงกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๑ “หลักนิยมทางทะเลของกองทัพเรือ”
- เอกสารอ้างอิงกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๒ “การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล”
- เอกสารอ้างอิงกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๔ “หลักการและทฤษฎีการทำสงคราม”
- เอกสารอ้างอิงกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๕ “การปฏิบัติการทางเรือของกองกำลังนาวิกโยธิน (MMOPs)”
- “Modern Sea Power” Geoffrey Till, Brussey’s Defense Publisher
- “Talking about Sea Control” Robert C. Ruble, Naval War College Review. US. Naval War College
- “Australian Maritime Doctrine (RAN doctrine 1)” RAN sea Power Centre, HMAS Creswell Jervis Bay NSW 2540
- “The nature of sea control and sea denial” Dr.Ching Chang 12 September 2018, Centre for International Maritime Security – Horn of Africa. EU. NAVFOR.
- “Next Generation Power Projection” Brian Kelman and Igor Pejic, Southfront : Analysis & Intelligence
- ค้นหากจาก https://en.m.wikipedia.org/wiki/Blue_water_Navy, Green water Navy, Brown water Navy



การชนภูเขาใต้ทะเล

USS San Francisco : ใครควรถูกตำหนิ

ตอนที่ ๒

พลเรือเอก ไพศาล นภสินธุ์วงศ์

นำเรื่อง

ทหารเรือและผู้บังคับบัญชาทหารเรือคงตอบปัญหาการชนภูเขาใต้ทะเลของ USS San Francisco ว่าใครควรถูกตำหนิ ได้โดยไม่ต้องคิดนาน ก็คือ ผู้บังคับบัญชาเรือใครบ้างไม่ว่ากองทัพเรือใดคงใช้หลักการเดียวกัน Nicholas Monsaratt อดีตนายทหารเรือของราชนาวีอังกฤษ ได้เขียนชมเชยลักษณะของผู้บังคับบัญชาเรือโดยรวม ในหนังสือของเขาเรื่อง “The Cruel Sea” ว่า “ผู้บังคับบัญชาเรือรับผิดชอบต่อทุกคน สำหรับตัวเองไม่ต้องพยายามใด ๆ เมื่อเขาว่างเพื่อพักผ่อน ซึ่งแทบจะไม่มีเวลาสำหรับเขา แต่ถ้าพอหาเวลาได้เขาจะเข้านอนบ้าง เขาเป็นคนเจียมมาก ไม่บ่น และเป็นคนที่เชื่อถือได้อย่างยิ่ง นั่นคือ ลักษณะที่ผู้บังคับบัญชาเรือต้องมี”

อย่างไรก็ดี เมื่อมีอุบัติเหตุหรือวิกฤติการณ์ บุคคลที่ต้องแบกรับรับผิดชอบคงหนีไม่พ้นผู้บังคับบัญชาเรือซึ่งรับไปเต็ม ๆ เมื่อครั้งเรือพิฆาต Hobson ชนกับเรือบรรทุกเครื่องบิน Melbourne ในปี ค.ศ. ๑๙๕๒ หนังสือพิมพ์ Wall Street Journal กล่าวเกี่ยวกับผู้บังคับบัญชาเรือ (ถูกนำไปอ้างอิงบ่อยครั้งมาก) ว่า

“ในทะเลไม่มีประเพณีที่เก่าแก่กว่าประเพณีบนบก คือประเพณีของการรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ และทั้งสองประการนี้กลายเป็นภาระรับผิดชอบ (Accountability) มันช่างโหดร้าย ภาระรับผิดชอบของคนดีและมีความตั้งใจดี แต่ทางเลือกหรือสิ่งสุดท้ายคือความรับผิดชอบ และท้ายที่สุดจากการได้เรียนรู้ของทะเลโหด นั่นคือความเชื่อมั่นและความไว้วางใจต่อคนที่เขานำ สำหรับผู้ใต้บังคับบัญชาจะไว้วางใจผู้นำได้ไม่นานนัก หากผู้นำกระทำตัวเป็นคนขาดภาระรับผิดชอบ”

อุบัติเหตุที่จะกล่าวถึง แน่นนอนว่า ผู้บังคับบัญชาเรือต้องรับผิดชอบ เรามาติดตามดูว่า ทำไมเรือดำน้ำที่ทันสมัยได้ชนภูเขาใต้ทะเล สาเหตุมาจากองค์วัตถุหรือองค์บุคคลกันแน่ และเราสามารถถอดบทเรียนอะไรได้บ้างที่จะเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือไทย อย่างน้อยที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้วิกฤติการณ์ทำนองนี้เกิดขึ้น

การชนกันของรถยนต์ในทิศทางสวนกันด้วยความเร็วราว ๔๐ ไมล์ ต่อชั่วโมง ถือว่าเป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรงตามมาตรฐานทั่วไป แต่สำหรับเรือดำน้ำนิวเคลียร์ชนกับภูเขาใต้ทะเลในระดับความลึก ๕๒๕ ฟุต กลางมหาสมุทรแปซิฟิก นับว่าเป็นความหายนะ นั่นคือสิ่งที่เกิดขึ้นกับ USS San Francisco เป็นอุบัติเหตุเลวร้ายที่สุดในยุคประวัติศาสตร์สมัยใหม่ ใครที่ทราบเรื่องนี้เขาจะตั้งคำถามทันทีว่า มันเกิดขึ้นได้อย่างไร ภูเขาใต้ทะเลมีขนาดเล็กลงแล้วเป็นความผิดของใคร

ใครที่ได้มีโอกาสเห็นหัวเรือของ USS San Francisco ในภายหลังการชนมักจะคิดว่าเรือลำนี้รอดมาได้ได้อย่างไร และใช้เวลายาวนานถึง ๕๒ ชั่วโมง ในทะเลกว่าจะเดินทางด้วยตัวเองกลับไปยังฐานทัพเรือของตนที่เกาะกวม หัวเรือที่เสียหายใช้งบประมาณซ่อมทำราวหลายร้อยล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา นาวาโท Kevin Mooney ผู้บังคับบัญชาเรือ กล่าวว่า “เรือของเราชนด้วยหัวเรือเข้าเต็ม ๆ ผมคิดว่าเราเกือบสูญเสียชีวิตเรือลำนี้ไปแล้ว ผมขอรับผิดชอบอย่างเต็มที่สำหรับการชนภูเขาใต้ทะเลของ USS San Francisco ผมคิดว่ากองทัพเรือสหรัฐอเมริกาต้องโยนภาระรับผิดชอบให้แก่ผมสำหรับอุบัติเหตุที่น่ากลัวครั้งนี้ และก็เป็นไปตามที่คาดไว้”





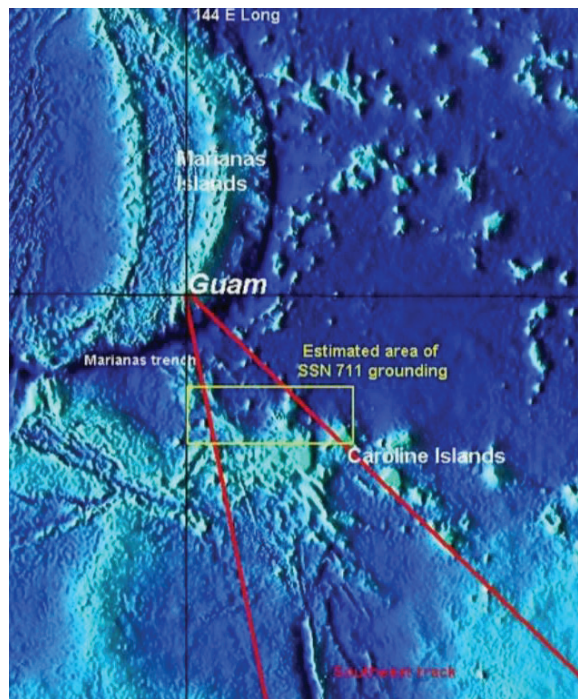
นาวาโท Kevin Mooney ผู้บังคับการเรือ

นาวาโท Mooney กำลังเป็นดาวรุ่งคนหนึ่งของกองกำลังเรือดำน้ำ ได้รับการคัดเลือกเป็นพิเศษให้เป็นผู้บังคับการเรือ USS San Francisco ในการปฏิบัติการกิจหาข่าวยามปกติรอบ ๆ มหาสมุทรแปซิฟิก รวมทั้งการสอดแนมชาติต่าง ๆ และกองทัพเรืออื่น ๆ ตลอดเวลาที่เขาได้บังคับบัญชาเรือลำนี้ เขาได้รับรางวัลอันทรงเกียรติด้านภาวะผู้นำที่ดี



แผนที่หมู่เกาะ caroline ที่ USS San Francisco เดินทางผ่าน
(ภาพจาก <https://www.worldstlas.com>)

แต่แล้วเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ค.ศ. ๒๐๐๕ นาวาโท Mooney ได้นำเรือของเขาแล่นด้วยความเร็วสูงออกเดินทางจากฐานทัพเรือ Guam มุ่งลงใต้สู่ออสเตรเลียด้วยภารกิจเพื่อเยี่ยมเมืองท่า Brisbane เส้นทางเดินเรือเขากำหนดให้ผ่านหมู่เกาะ Caroline ดำลึก ๕๒๕ ฟุต และเมื่อเหล็กกล้าซึ่งหนักราว ๖,๐๐๐ ตัน พร้อมกับทหารประจำเรือ รวม ๑๓๗ คน ได้หยุดลงฉับพลันจากการปะทะกับภูเขาใต้ทะเล



แผนที่แสดงภูเขาใต้ทะเลบริเวณหมู่เกาะแคโรไลน์

(ภาพจาก Wikipedia)

นาวาโท Mooney กล่าวว่า “ตอนแรกเสียงดังมาราวกับหูกจะแตก เสียงดังราวกับมีการระเบิดขึ้น” ตอนนั้นเขากำลังรับประทานอาหารกลางวันอยู่ในห้องโถงนายทหาร (Wardroom) ตัวเขากระเด็นข้ามโต๊ะไป “สิ่งแรกที่ผมคิดคือผมกำลังจะตายแน่” พันจ่าอาวุโส Danny Hager กล่าวว่า ตอนนั้นเขาอยู่ในห้องควบคุมตัวเขากระเด็นไปปะทะกับแผงเครื่องมือและคิดว่าเรือต้องโดนกับอะไรสักอย่างซึ่งน่าจะเลวร้าย หลายคนที่ยัง

พอรู้สึกตัวเริ่มสำรวจความเสียหาย สำหรับนักเรือดำน้ำ การที่เรือเกิดมีน้ำท่วมเป็นสิ่งที่น่ากลัวที่สุด เมื่อเรืออยู่ในระดับลึก ๕๒๕ ฟุต ความกดดันของน้ำเป็น ๑๖ เท่า ของความกดดันที่ผิวหน้า หากว่ามีจุดหนึ่งจุดใดรั่วอย่างหนัก บริเวณตัวเรือชั้นในน้ำจะทะลักเข้าเรือแรงมาก เรือจะจม ภายในไม่กี่นาที นาวาโท Mooney กล่าวว่า “ข้าศึก ซึ่งเป็นน้ำทะเลกำลังพยายามเข้ามาข้างใน” แต่นับว่ายังโชคดีที่ตัวเรือชั้นในไม่ได้เสียหาย

ลูกเรือได้ปฏิบัติการที่เรียกกันว่า “เป่าลมฉุกเฉิน” นั่นคือ การอัดลมเข้าสู่ถังอับเฉาของเรือเพื่อยกเรือให้ชั้นสู่วิวน้ำ ขณะนั้นทุกคนมองไปที่ Hager ซึ่งกำลังเฝ้าสังเกตมาตรวัดความลึกของน้ำ

“ผมบอกพวกเขาว่า ๕๒๕ ฟุต อัตราเร่ง ๐ ผมได้แต่เฝ้าคอย ๕ วินาที ๑๐ วินาที ก็แล้ว ผมไม่รู้เหมือนกันว่าจะใช้เวลาานเท่าใด มันช่างเจ็บสนิทจริง ๆ ในห้องควบคุม เพราะพวกเขากำลังรอการายงานของผมว่าเมื่อไรอัตราเร่งจะสูงขึ้น ในช่วงนั้นพวกเขาไม่รู้หรือว่าถังอับเฉาด้านหัวเรือถูกทำลายเสียหายจากการชน”

“ถึงอับเฉาหัวเรือแตกกระจาย นั้นทำให้การพยายามเป่าลมเข้าสู่ถังอับเฉากลายเป็นเป่าลมออกนอกตัวเรือ แต่ท้ายที่สุดมีการเป่าลมเข้าบรรดาถังอับเฉาท้ายเรือเรื่องจึงถูกยกตัวขึ้นช้า ๆ Hager กล่าวต่อไปว่า “คุณคงมีความรู้สึกว่าการรอกอยที่มีความหมายเป็นอย่างไร และรู้สึกโล่งอกทันทีเมื่อผมรายงานว่า ๕๐๐ ฟุต อัตราเร่งสู่วิวน้ำสูงขึ้น”

นาวาโท Mooney กล่าวว่า “การนำเรือขึ้นสู่วิวน้ำใช้เวลาเพียงไม่กี่นาที แต่นั่นเป็นเพียงการเริ่มต้น ลูกเรือทุกคนต้องนำเรือกลับบ้าน (Guam) เรามีลูกเรือคนหนึ่งอาการสาหัสมาก พวกลูกเรือมีอาการกลัว เนื่องจากปรากฏว่ามีเลือดหยดบนดาตฟ้าเรือเต็มไปหมด”

ลูกเรือ ๙๘ คน จากทั้งหมด ๑๓๗ คน ได้รับความเจ็บประมาณ ๒๐ คน อาการน่าเป็นห่วงพอสมควรจนไม่สามารถเข้ายามเรือเดินได้ จ่า Joey Ashley เป็นทหารที่สาหัสที่สุด ศีรษะมีบาดแผลฉกรรจ์ เขากระเด็นไปราว ๒๐ - ๒๕ ฟุต ศีรษะไปปะทะกับบัม อากาศอยู่ในชั้นวิกฤติ

นาวาโท Mooney ได้สั่งให้ส่งข่าววิทยุขอความช่วยเหลือ แต่จุดที่เกิดเหตุห่างจากเกาะกวมราวหลายร้อยไมล์ และในบริเวณนั้นไม่ปรากฏว่ามีเรือลำใดเลย หัวเรือฉีกขาด ใบจักรเรือกระดกขึ้นกระดกลงจากน้ำ ลูกเรือไม่มีความมั่นใจเท่าใดนักว่า เรือจะรอดจากการจมนลสู่ก้นทะเลลึก หลายชั่วโมงผ่านไปทุกคนพยายามดิ้นรนนำเรือกลับเข้าสู่สภาพปกติ ขณะเดียวกันบางคนคอยเฝ้าช่วยเหลือผู้บาดเจ็บโดยเฉพาะ จ่า Ashley ซึ่งเขาได้รับการรักษาฉุกเฉินด้วย Tracheostomy (การศัลยกรรมทำรูเปิดต่อลมหายใจหรือการเจาะคอ นอกเหนือจากการใส่ท่อช่วยหายใจ) เพื่อช่วยให้เขาสามารถหายใจได้

เมื่อทางเรือได้รับข่าวสำคัญว่าเฮลิคอปเตอร์ช่วยชีวิตกำลังเดินทางมาช่วย ขณะนั้น จ่า Ashley นอนอยู่บนเปลพร้อมกับสายรัดภายในห้องเมส เขาจำเป็นต้องนำผ่านช่องทางขึ้นลงที่มีลักษณะเป็นบันไดวน (Labyrinth) และผ่านบันไดแคบเพื่อออกนอกช่องทางขึ้นลง (Hatch) ซึ่งอยู่เหนือดาตฟ้าใหญ่ราว ๒๕ ฟุต นาวาโท Mooney กล่าวว่า “เราต้องตัดราว (Rails) และทำทุกอย่าง เพื่อให้ง่ายต่อการนำ จ่า Ashley พร้อมกับเปลไปสู่พื้นที่ใต้ทางขึ้นลงสะพานเดินเรือ ขณะนั้นน้ำทะเลกระเด็นขึ้นสู่บนเรือของเรา เราไม่สามารถนำ จ่า Ashley ซึ่งนอนอยู่บนเปลผ่านช่องทางขึ้นลงของสะพานเดินเรือได้ แม้จะบีบให้เปลแคบลงแล้ว” จ่า Ashley สู้กับชีวิตมากกว่า ๒๔ ชั่วโมง แต่ความพยายามที่จะส่งเขากลับโดยเฮลิคอปเตอร์ได้ล้มเหลว ในที่สุดต้องนำตัวเขากลับลงภายในเรือ แล้วเขาได้จากทุกคนไปอย่างน่าเศร้า กล่าวกันว่า จ่า Ashley เป็นลูกเรือที่ดีที่สุดคนหนึ่ง

USS San Francisco ซึ่งเดิมเคยมีความเร็วราว ๔๐ นอต ต้องเดินทางบนผิวน้ำด้วยความเร็วเพียง ๑๐ นอต และใช้เวลา ๕๒ ชั่วโมง นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุจนกระทั่งเรือจอดที่ Guam เรือถูกนำเข้าสู่ที่ Guam ในระหว่างซ่อมทำ หัวเรือถูกปิดด้วยแผ่นเหล็กกล้าจนมองแทบไม่เห็นร่องรอยของความเสียหายที่ร้ายแรง เป็นการซ่อมทำให้ดำรงสภาพที่จะเดินทางเข้าซ่อมทำอย่างถาวรที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ใช้เวลารวม ๒ ปี จึงสามารถประจำการได้อีกครั้ง



อุบัติเหตุครั้งนี้เกิดขึ้นได้อย่างไร

ด้วยความทันสมัยของเรือดำน้ำนิวเคลียร์โจมตี (SSN) เรือเหล่านี้มักจะเดินทางแบบคนตาบอดไม่เห็นสิ่งที่ปรากฏภายนอก การเดินทางอาศัยแผนที่เดินเรือเป็นส่วนใหญ่สำหรับการช่วยการเดินเรือให้ปลอดภัย เรือสามารถใช้โซนาร์จับสิ่งกีดขวาง แต่การส่งคลื่นเสียงออกไปเท่ากับเป็นการเปิดเผยตำแหน่งที่ของตนและละเมิดกฎของนักเรือดำน้ำที่กำหนดไว้ว่า “แล่นให้เงียบ แล่นให้ลึก” (Run Silent, Run Deep)

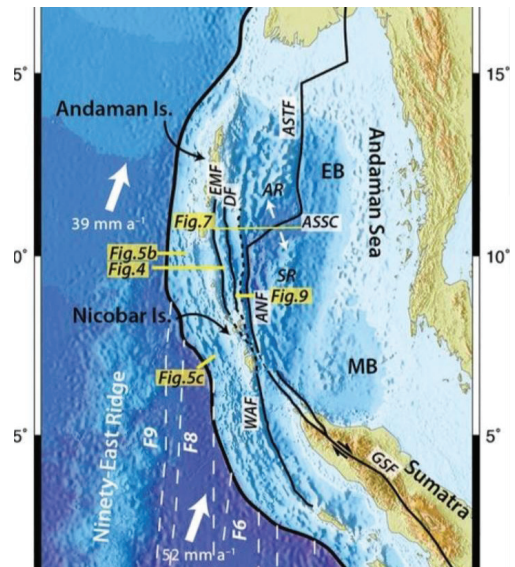
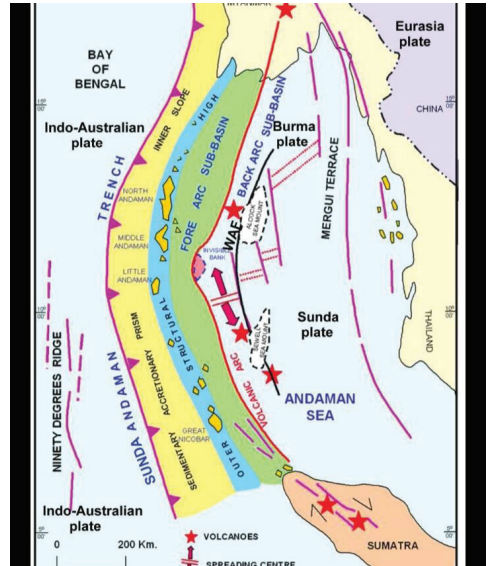
กองทัพเรือได้ตำหนิ นาวาโท Mooney อันเป็นผลจากการสอบสวนในข้อหาที่ “ใช้การพิจารณาตัดสินใจที่ไม่ดี” สำหรับการเดินเรือของ USS San Francisco “ล้มเหลวที่จะหยั่งรู้ถึงศักยภาพที่ต้องเผชิญกับอันตราย” เขาจึงถูกย้ายออกจากการดำรงตำแหน่งผู้บังคับบัญชาและจบชีวิตราชการด้วยเอกสารลงโทษตำหนิ

นาวาโท Mooney พุดถึงการถูกลงโทษเขาว่า “การลงโทษที่แท้จริงสำหรับผมคือ ผมต้องรับสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาจากการชนภูเขาใต้ทะเลติดตัวผมไปตลอดชีวิต โดยเฉพาะการเสียชีวิตของ จ่า Ashley”

เราคงคิดกันว่า บิดามารดาของ จ่า Ashley คงตำหนิ นาวาโท Mooney สำหรับการเสียชีวิตของบุตรชายของพวกเขา แต่ทั้งคู่ได้ให้อภัยแก่เขาสำหรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้น และทั้งคู่เชื่อว่าความรับผิดชอบต่อสิ่งที่เกิดขึ้นบางส่วนควรตกอยู่กับผู้บังคับบัญชาระดับสูงของกองทัพเรือด้วย

แต่จากการสืบสวนของกองทัพเรือ ไม่ปรากฏชัดเจนว่ากองทัพเรือยอมรับความผิดพลาดและพบว่าการละเลยไม่ใช้แผนที่เดินเรือหนึ่งชิ้น “ทำให้เกิดการชนภูเขาใต้ทะเลโดยตรง”

แผนที่เดินเรือที่ USS San Francisco ใช้ขณะชนภูเขาใต้ทะเลเป็นหนึ่งในชุดของแผนที่แสดงความสูงต่ำของท้องมหาสมุทร ซึ่งกองทัพเรือพิจารณาเห็นว่าสมบูรณ์ที่สุดและแม่นยำที่สุดสำหรับการเดินเรือใต้ทะเล แผนที่เหล่านี้มีได้ใช้สำหรับสาธารณะ แต่สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องและเชี่ยวชาญเรื่องแผนที่เดินเรือ นาย Martin ได้กล่าวว่าเมื่อเขาเห็นเส้นทางการเดินเรือของ นาวาโท Mooney



แสดงเทือกเขาและร่องเขาใต้ทะเล (Ridge and Trench) ในทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย (ภาพจาก Wikipedia)

และจุดที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว ไม่มีเครื่องหมายใด ๆ บอกบนแผนที่ว่ามีสิ่งใดคล้ายกับภูเขาใต้ทะเล

นาย Martin กล่าวกับ นาวาโท Mooney ว่า “กองทัพเรือให้แผนที่ซึ่งไร้ค่าแก่คุณ”

“ถูกต้อง มันน่าเสียใจจริง ๆ” นาวาโท Mooney กล่าวตอบ

มีแผนที่เดินเรืออื่น ๆ บนเรือ USS San Francisco ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงอันตรายต่อการเดินเรือใกล้ ๆ กับบริเวณที่เรือได้ชนภูเขาใต้ทะเล แต่กองทัพเรือชี้แจงว่า นาวาโท Mooney และทีมเดินเรือต้องดูทุก ๆ แผนที่ มิใช่ขึ้นอยู่กับความแม่นยำของเพียงแผนที่เดียว

นาวาโท Mooney “ความคิดใหญ่หลวงที่สุดของผม คือ ไม่ได้มีความสงสัยต่อความแม่นยำของแผนที่ หากผม ยังรู้สึกนึกได้ว่า บรรดาแผนที่เดินเรือแท้จริงแล้วไม่ได้มีความถูกต้องแม่นยำ ผมคงต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวัง รอบคอบกว่านี้”

ในทางกลับกัน นาวาโท Mooney มิใช่เป็นคนเดียวที่ไว้วางใจต่อแผนที่เดินเรือที่มีความบกพร่อง กองบัญชาการเรือดำน้ำได้ขีดเข้มสำหรับใช้แก่บรรดา เรือดำน้ำที่เดินทางจากเกาะกวมไปยังออสเตรเลียเป็น เส้นทางที่ตรงเข้าสู่ภูเขาใต้ทะเล

นาย Martin ถามว่า “คุณใช้เส้นทางที่เขากำหนด ให้ใหม่ และเป็นเส้นทางที่นำคุณไปสู่ภูเขาใต้ทะเล”

“ใช่ครับ” นาวาโท Mooney ตอบ



แสดงพื้นที่อันตรายในบริเวณทะเลจีนใต้ (ภาพจาก Wikipedia)

“แล้วเป็นความผิดของคุณใช่ไหม” นาย Martin ชักต่อ “ใช่ครับ” เขาตอบ “ทำไมหรือ เพราะว่า การเดินเรือ ที่ปลอดภัยของเรือดำน้ำเป็นความรับผิดชอบของผู้บังคับการเรือ”

ข้อมูลเกี่ยวกับ USS San Francisco (SSN - 711) เป็นเรือชั้น Los Angeles ชั้นระวางประจำการ เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ค.ศ. ๑๙๘๑ มีระวางขับน้ำราว ๖,๐๐๐ ตัน กำลังพลนายทหารสัญญาบัตร ๑๒ คน ลูกเรือ ๑๒๕ คน อวูธหลักทอเตอร์ปีโด ๒๑ นิ้ว ๔ ท่อ ในปี ค.ศ. ๒๐๐๖ กองทัพเรือได้ประกาศว่าจะมีการซ่อมโดยเปลี่ยนหัวเรือใหม่ โดยใช้หัวเรือของ USS Honolulu ซึ่งจะปลดประจำการก่อน USS San Francisco ซึ่งมีอายุมากกว่าถึง ๔ ปี แต่ได้รับการเติมเชื้อเพลิงใหม่และปรับปรุง เมื่อปี ค.ศ. ๒๐๐๐ – ๒๐๐๒ การเปลี่ยนหัวเรือใช้งบประมาณ ราว ๗๙ ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่หากเปรียบเทียบกับ การเติมเชื้อเพลิง และซ่อมใหญ่ เตาปฏิกรณ์ปรมาณูของ USS Honolulu ต้องใช้งบประมาณ ถึง ๑๗๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

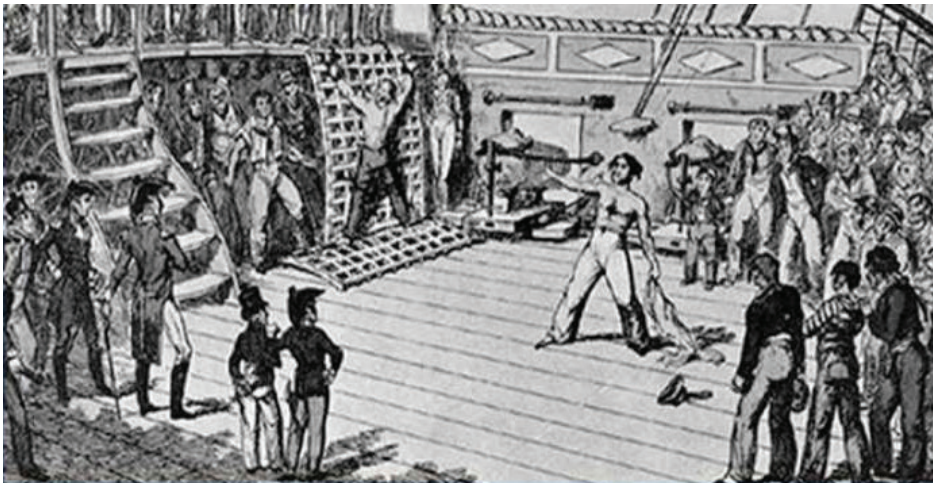
USS San Francisco เปลี่ยนหัวเรือแล้วเสร็จ ในปี ค.ศ. ๒๐๐๘ ในครั้งนี้ได้ใช้ถังอับเฉาและโซนาร์ของ USS Honolulu ต่อมาภายหลังซ่อมทำแล้วเสร็จและ ทดสอบในทะเลเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ. ๒๐๐๙ ปัจจุบัน เรือลำนี้ได้ใช้เป็นเรือฝึกจอดอยู่กับท่าเรือใน Charleston, South California

นาวาโท Mooney ไม่ได้ถูกพิจารณาโทษโดยศาลทหาร

จากรายงานชี้แจงของกองทัพเรือผู้บังคับการเรือของ USS San Francisco ไม่ได้ถูกนำตัวเข้าพิจารณาใน ศาลทหาร แต่เขาถูกพิจารณาโดยวิธี Admiral’s Mast โดยมีนายพลเรือเป็นประธานการพิจารณา ซึ่งในขณะนั้น คือ พลเรือโท Jonathan W. Greenert ผู้บัญชาการ ทหารเรือที่ ๗ นั่นเอง โดยสรุปแล้วเขาได้ปฏิบัติหน้าที่อย่าง ไม่ใช่มีอาชีพ (Unprofessional Performance) และความพร่องของเขานั้นเป็นความผิดส่วนบุคคล (Personal Error) และเป็นความผิดด้านวินัยเท่านั้น

บางท่านอาจสงสัยว่าการไต่สวนพิจารณาลงโทษ ทหารที่อยู่ในเรือบนนั้นทำไมจึงเรียกว่า Captain’s Mast





การพิจารณาลงโทษทางวินัยแก่ทหารบริเวณเสากระโดงหลักบนดาดฟ้าใหญ่ จากผู้บังคับการเรือ
ในยุคเรือใบ (ภาพจาก www.alamy.com)

เรื่องนี้ต้องย้อนไปสมัยยุคเรือใบ เมื่อทหารกระทำผิดไม่ร้ายแรงจนถึงกับต้องพิจารณาในศาลทหาร ผู้บังคับการเรือจะเป็นผู้ตัดสินการลงโทษของผู้กระทำผิด สถานที่ซึ่งใช้ในการไต่สวนและพิจารณาลงโทษจะกระทำบนดาดฟ้าใหญ่ของเรือใบ ตรงบริเวณเสาหลักของเรือ การลงโทษมักกระทำทันที เช่น การโบย (Flogging) บนดาดฟ้าเรือโดยมีลูกเรืออื่น ๆ เป็นประจักษ์พยาน นี่คือนี่มาของ Captain's Mast ส่วนลูกเรือ ๖ คน รวมทั้งนายทหารถูกลงโทษโดยนาวาเอก Bradley Gehrk ผู้บังคับการหมวดเรือดำน้ำที่ ๑๕ ซึ่งอยู่ที่ Guam

ถอดบทเรียนจากวิกฤติการณ์ USS San Francisco จนพวกเขาได้ทะเลและข้อเสนอนะ

เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจรายละเอียดที่สำคัญของวิกฤติการณ์ครั้งนี้ ขอแนะนำให้อ่านผนวกท้ายบทความนี้ ซึ่งเป็นการสรุปรายงานชี้แจงของทัพเรือที่เจ็ดประกอบไปด้วยจากรายงานดังกล่าวได้ระบุชัดเจนว่าเป็นความผิดพลาด บกพร่อง ความไม่เป็นมืออาชีพ และขาดภาวะผู้นำในการจัดการของกระบวนการเดินเรือ ตั้งแต่ต้นก่อนออกเดินทางจนกระทั่งอุบัติเหตุที่ไม่น่าจะเกิดขึ้น

ทีมเดินเรือขาดความกระตือรือร้นในงานที่พวกเขารับผิดชอบ ซึ่งแน่นอนว่าหมายรวมถึง นาวาโท Mooney ผู้บังคับการเรือด้วย เห็นได้ชัดเจนตั้งแต่ก่อนการออกเรือแล้ว ทีมเดินเรือไม่ใส่ใจ “Subnote” ที่ต้องรับจากหน่วยปฏิบัติการเรือดำน้ำ (Submarine Operating Authority ;

Sub Op Auth) กว่าจะไปรับก็จนวันสุดท้าย หากมีเวลานำเส้นทางเดินเรือที่ Sub Op Auth แนะนำใน Subnote มาปรึกษาพิจารณาก็สามารถขอเปลี่ยนแปลง หรือพูดคุยต่อรองกันได้

เกี่ยวกับแผนที่เดินเรือที่นำไปใช้ในครั้งนั้น เป็นแผนที่ซึ่งมี Scale ใหญ่ จึงขาดรายละเอียดที่สำคัญคือไม่ทันสมัย และไม่ได้พิจารณาแผนที่อื่น ๆ ที่ปรากฏอยู่ภายในเรือด้วย กล่าวง่าย ๆ คือทีมเดินเรือยังยึดติดกับของเดิมและวิธีการเดิม ๆ

นาวาโท Mooney แม้ได้เขียนในคำสั่งกลางคืนให้มีการหยั่งน้ำและหาที่เรือแน่นอน (Fix) ทุก ๆ ๑๕ นาที แต่เราต้องมองภาพว่าแม้สามารถหาที่เรือได้อย่างแม่นยำตลอดเวลา โดยเฉพาะเรือดำน้ำสมัยใหม่อย่าง USS San Francisco คงใช้ระบบ Inertial Navigation System (INS) ทำความเข้าใจง่าย ๆ ว่าเป็นเครื่อง Dead Reckoning (DR) ที่มีความละเอียดสูงมาก โดยได้อุปกรณ์เช่น Ring Laser Gyro หรือ Fiber Optic Gyro ในการวัดทิศทางและอัตราการเคลื่อนที่โดยไม่ต้องอาศัยการอ้างอิงจากภายนอกเพื่อนำไปคำนวณหาตำแหน่งที่เปลี่ยนแปลงได้ และหากใช้เทคโนโลยีของ Kalman Filter เข้ามาช่วย INS ก็จะช่วยเพิ่มความแม่นยำขึ้นอีก ไม่ว่าทีมเดินเรือสามารถหาตำแหน่งที่ของเรือได้อย่างแม่นยำที่สุดตลอดเวลาก็ตาม แต่เมื่อเส้นทางเดินเรื่อนั้น มุ่งเข้าสู่ภูเขาใต้ทะเลซึ่งไม่ปรากฏชัดเจนบนแผนที่ ซึ่งทางเรือใช้อยู่ก็หา



ประโยชน์แทบไม่ได้สัก แต่สิ่งที่ทีมเดินเรือไม่ตระหนัก รับรู้ถึงผลของการหยั่งน้ำกับความลึกบนแผนที่ว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญนั้น เป็นสิ่งที่น่าเสียใจอย่างยิ่ง นอกจากความเสียหายด้านวัตถุแล้วที่สำคัญคือ ลูกเรือบาดเจ็บจำนวนมาก และเสียชีวิตไปหนึ่งคน จากการสอบสวน ทำให้ทราบว่าพนักงานหยั่งน้ำเห็นความแตกต่างดังกล่าวแล้ว และคิด (เอาเอง) ว่า เครื่องหยั่งน้ำอาจทำงานคลาดเคลื่อน เนื่องจากเรือใช้ความเร็วเต็มตัว (Flink Speed)

เกี่ยวกับความเร็วเดินทางที่ นาวาโท Mooney สั่งการเป็นความเร็วเต็มตัวนั้น ซึ่งไม่ปรากฏในรายงาน แต่คงเกือบ ๔๐ นอต ประเด็นนี้เขาถูกตำหนิอย่างแรง เพราะไม่มีความจำเป็นต้องใช้ความเร็วสูงเช่นนั้น ทั้ง ๆ ที่เข้าเขตบริเวณหมู่เกาะซึ่งมีความเสี่ยง หากเขาใช้ความเร็วเดินทางปกติ แม้จะเกิดอุบัติเหตุคงไม่ร้ายแรงอย่างที่ปรากฏ และอาจไม่ถึงกับต้องสูญเสียชีวิตของลูกเรือไปหนึ่งคน

จริงอยู่โดยหลักนิยมของเรือดำน้ำเมื่อเดินทาง กำหนดให้ใช้ “Passive Mode” นั้นหมายถึง เครื่องโซนาร์ ไม่ใช่ Active Mode หาก นาวาโท Mooney ได้ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในช่วงที่มีการเดินทางผ่านพื้นที่อันตราย และมีความเสี่ยงแล้ว เขาย่อมมีสิทธิ์ที่ให้เดินเครื่องโซนาร์ ใน Active Mode ได้ตามที่เห็นว่าจำเป็น

หากพิจารณาจากรายงานชี้แจง ปรากฏว่า นาวาโท Mooney ไม่ได้ใช้การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น โดยปกติแล้วควรมีการบรรยายสรุปสำหรับการปฏิบัติของเวลา ๒๔ ชั่วโมงข้างหน้า เพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่ลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่สำคัญ ๆ ด้านการเดินเรือ และหากพวกเขามีความสงสัยประเด็นใดจะได้มีการถกแถลง โดยเฉพาะอันตรายที่อาจต้องเผชิญภายหลัง

ประเด็นความเป็นมืออาชีพโดยเฉพาะด้านศิลปะ หรือทักษะในการนำเรือและการเดินเรือ (Seamanship) ทำให้ผู้เขียนคิดย้อนไปสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง เรือ U-Boat ของเยอรมัน โดยเฉพาะ Type VII ซึ่งเป็นเรือหลักที่ใช้ปฏิบัติการที่มหาสมุทรแอตแลนติก และเลยไปถึงมหาสมุทรอินเดีย มีระวางขับน้ำราว ๗๐๐ กว่าตัน มีกำลังพลราว ๔๐ คน นายทหารสัญญาบัตรปากเรือ

๓ คน เท่านั้น ผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการเดินเรือหรือต้นหน เป็นเพียงพันจ่าอาวุโส และมีทีมงานเพียง ๑ – ๒ คน เท่านั้น เครื่องมือเดินเรือไม่ทันสมัยอย่างที่ USS San Francisco เมื่ออยู่ห่างจากฝั่งใจกลางมหาสมุทร อาศัยการเดินเรือ ดาราศาสตร์เป็นหลัก แต่พวกเขาสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการเดินเรือชายฝั่งยังสามารถเล็ดลอดนำเรือเข้าไปจมเรือประจัญบานของอังกฤษถึงในฐานทัพที่ Scapa Flow แล้วยิงหนีรอดออกมาได้อย่างกล้าหาญ และปลอดภัย นี่แสดงให้เห็นถึงปัจจุบันมนุษย์ที่เหนือกว่าองคค์วัตถุ

คราวนี้ลองหันมาดูอนาคตของการปฏิบัติการของเรือดำน้ำไทย โดยหลักการแล้วเราคงไม่มีหลักนิยมที่จะใช้เรือดำน้ำเพื่อป้องกันฝั่ง เมื่อเป็นอาวุธเชิงรุกและอาวุธทางยุทธศาสตร์ กองทัพเรือคงมีแนวความคิดในการใช้เรือดำน้ำออกไปไกลจากน่านน้ำของเรา ส่วนจะไกลแค่ไหนนั้นคงอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ของกองทัพเรือ ปัญหาที่ต้องขบคิดในปัจจุบันคือ เรามีแผนที่ซึ่งแสดงความสูงต่ำของพื้นท้องทะเล (Bottom Contour Charts) สำหรับพื้นที่ปฏิบัติของเรือดำน้ำหรือยัง สำหรับในอ่าวไทยนั้น คงไม่ต้องกล่าวถึง เพราะเท่าที่เราทราบกันดีเป็นพื้นท้องทะเลที่เรียบและตื้น แต่ที่ต้องคำนึงถึงคือ ด้านทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย ทะเลจีนใต้ มหาสมุทรแปซิฟิก และอื่น ๆ ที่เราจำเป็นต้องไปปฏิบัติการ (โปรดดูตัวอย่างบางภาพของ Bottom Contour Charts) บริเวณใกล้ ๆ บ้านเรา ผู้เขียนไม่แน่ใจว่าหน่วยงานของกองทัพเรือ โดยเฉพาะกรมอุทกศาสตร์มีขีดความสามารถที่จะทำแผนที่ดังกล่าวหรือไม่ หากทำได้ก็ควรรีบดำเนินการหรือหากเกินขีดความสามารถของเรา น่าจะลองประสานกับมิตรประเทศที่มีแผนที่ดังกล่าวเพื่อขอ (หรืออาจต้องซื้อ) มาใช้งานต่อไป

การคัดเลือกผู้ดำรงตำแหน่งผู้บังคับการเรือ

ตามประวัติของ นาวาโท Mooney เขาเป็นคนที่มีความสามารถคนหนึ่ง ได้รับการพิจารณาคัดเลือกเป็นการเฉพาะจากผู้บังคับบัญชา (Hand - picked) ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เคยได้รับรางวัลดีเด่นด้านภาวะผู้นำมาแล้ว



แต่จากรายงานชี้แจงของกองทัพเรือแสดงให้เห็นว่าขีดสมรรถนะ (Competency) ดูเหมือนจะตรงกันข้ามกับประวัติที่ผ่านมาของเธอ อย่างไรก็ตามเราอาจเปลี่ยนแปลงได้หากสภาพแวดล้อมหรือเรื่องส่วนตัวกระทบต่อเธอ ลักษณะดังกล่าวปรากฏให้เห็นบ่อยครั้งในประวัติศาสตร์ผู้บังคับการเรือดำน้ำของสหรัฐอเมริกาในสงครามโลกครั้งที่สองคนหนึ่งเกิดความเครียดมากถึงกับสติแตกก็มีความอดทนและความแข็งแกร่งด้านจิตใจ ตลอดจนภาวะผู้นำของผู้บังคับการเรือดำน้ำเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งอย่างหนึ่งในการคัดเลือกผู้บังคับการเรือนอกเหนือไปจากการเป็นมืออาชีพ

ผู้มีอำนาจในการพิจารณาคัดเลือก (แบบ Hand-picked) คงต้องพิถีพิถันมากกว่าวิธีการเดิม ๆ ที่มีจุดอ่อนบางประการ (เช่น การวิ่งเต้น เด็กฝาก นามสกุลถูกระเบียบ เป็นต้น) ใช้ระบบคุณธรรมเป็นเกณฑ์ในการคัดเลือก อาจต้องชั่งน้ำหนักระหว่างระบบอาวุโสกับขีดสมรรถนะ เพราะเราต้องเตรียมคนสำหรับปฏิบัติการในยามวิกฤติหรือยามสงคราม มิใช่คิดเพียงแค่นิยามสงบเท่านั้น

ประเด็นสำคัญอีกอย่างหนึ่ง คือ ราคาของเรือดำน้ำที่เราจะมีใช้งานราคาลำละหมื่นกว่าล้านบาท หากเกิดความผิดพลาดหรือเสียหายขึ้นมาโดยไม่สมควร เราต้องอธิบายแก่ประชาชนได้ มิฉะนั้น คุณค่า (Value) ของกองทัพเรือที่สร้างขึ้นมามีว่า “กองทัพเรือที่ประชาชนเชื่อมั่นและภาคภูมิใจ” จะเป็นเพียงคำขวัญ (Watchword) ลม ๆ แล้ง ๆ หรือเพื่อความสวยหรูเท่านั้น

หากกองทัพเรือสนใจเกี่ยวกับผู้บังคับการเรือดำน้ำใครขอแนะนำให้ศึกษาจากในประวัติศาสตร์ของสงครามโลกทั้งสองครั้งว่า กองทัพเรือของบางชาติสร้างคนของเขาอย่างไร โดยเฉพาะภาวะผู้นำในยามวิกฤติและสงคราม

ส่งท้าย

มาถึงจุดนี้แล้วผู้อ่านคงเห็นด้วยว่าสาเหตุการชนภูเขาใต้ทะเลของ USS San Francisco สาเหตุหลักมาจากองค์บุคคล การแก้ไขปัญหาลดและป้องกันมิให้

ความเสียหายร้ายแรงเกิดขึ้นอีกจึงต้องแก้ไขให้ถูกต้องประเด็นนี้หากมองมาที่กองทัพเรือของเราผู้เขียนคิดว่าน่าจะเป็นเรื่องใหญ่ต้องใช้ความพยายามสูง ใช้เวลานานกว่าการจัดการเกี่ยวกับองค์บุคคลของเรือดำน้ำ ถ้ามองให้ลึกและรอบด้านคงต้องพิจารณาการปรับปรุงหลักสูตรของโรงเรียนนายเรือ โรงเรียนชั้นต้น และโรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ เพื่อรองรับกับการใช้งานในเรือดำน้ำ แม้จะเป็นเรื่องใหญ่แต่คงจะละเว้นไม่ได้

หากเราย้อนไปดูในตอนที่ ๑ การจมของ USS Thresher นั้น สาเหตุหลักมาจากกองทัพเรือ ซึ่งกองทัพเรือสหรัฐอเมริกาได้แก้ไขปัญหาลดและป้องกันไว้ทันที เพียงไม่ถึง ๒ เดือน ได้เกิดโครงการ SUBSAFE ขึ้นมา สำหรับอุบัติเหตุการชนภูเขาใต้ทะเลของ USS San Francisco กองทัพเรือสหรัฐอเมริกาโอ้อวดว่า หากไม่มีโครงการ SUBSAFE แล้ว เรือคงเสียหายมากกว่านั้น และคงไม่สามารถเดินทางกลับฐานทัพที่ Guam ด้วยตนเอง หรืออาจจมทะเลก็ได้ ที่สำคัญคือ อาจมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจำนวนมากกว่าที่ปรากฏ

อุบัติเหตุของทั้งสองกรณีพอจะมองเห็นว่า กองทัพเรือมีงานที่ต้องทำอีกมาก สำคัญอยู่ที่ว่าเรามองปัญหาออกหรือไม่ ถ้าคิดว่าคงไม่มีปัญหาก็คงจบครับ

ผนวก

รายงานชี้แจงของทัพเรือที่ ๗ (7th Fleet) กรณีการชนภูเขาใต้ทะเล (Seamount) ของ USS San Francisco รายงานที่แจกจ่ายแก่สื่อมวลชนมีความยาว ๑๒๔ หน้า โดยที่พวกเขาได้อ้างสิทธิตามกฎหมายเสรีภาพด้านข่าวสาร (Freedom of Information FOT) โดยขอเท็จจริงแล้ว รายงานได้จัดทำเสร็จตั้งแต่วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ แต่การแจกจ่ายต้องเลื่อนเวลาออกไปเพื่อการทบทวนของทางราชการและบางส่วนถูกตัดออกเนื่องจากมีความละเอียดอ่อน ดังนั้นกว่ารายงานได้แจกจ่ายจริง เมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม เพื่อไม่ให้รายงานยาวเกินไป จึงขอสรุปสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ในขณะที่บรรดานายพลเรือมีมติเอกฉันท์ให้ดำเนินโทษต่อ นาวาโท Mooney (ผู้บังคับการเรือ) รวมทั้งทีมเดินเรือ



ของ San Francisco แต่ก็ได้พูดเล่นเล็กน้อย การอนุมัติต่อรายงานดังกล่าว พลเรือโท Jonathan W.Greenert ผู้บัญชาการทัพเรือที่ ๗ ได้เน้นว่าภูเขาใต้ทะเลที่เรือดำน้ำของสหรัฐอเมริกาชนนั้นไม่ได้ปรากฏอยู่บนแผนที่เดินเรือหลัก ซึ่งได้ถูกนำมาใช้เมื่อครั้งที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น และได้เป็นโอกาสสำหรับการปรับปรุงอย่างเป็นระบบของงาน ทั้งเป็นทางการและการฝึกกระหว่างการทำงาน (on the job training) รวมทั้งในขอบเขตของการบริหารงาน (การสั่งการและการตรวจสอบ)

แต่ พลเรือโท Greenert ยังได้พบว่า เรือ San Francisco มีแผนที่อื่น ๆ อยู่บนเรือที่แสดงให้เห็นว่ามีภูเขาใต้ทะเลปรากฏอยู่ในรัศมี ๒.๘๗ ไมล์ จากเส้นทางที่เรือตั้งใจจะใช้ในการเดินทาง แต่แผนที่เหล่านั้นไม่ได้รับการตรวจสอบอย่างเหมาะสมในระหว่างที่มีกระบวนการวางแผนการเดินทาง

พลเรือโท Greenert ได้เขียนว่า “ข้าพเจ้ารู้สึกว่ายากที่จะสรุปอย่างสมบูรณ์ว่า การชนภูเขาใต้ทะเลสามารถหลีกเลี่ยงได้” เขาชี้แจงต่อไปว่า “มันชัดเจนเหลือเกินสำหรับข้าพเจ้าว่า หากภาวะผู้นำด้านการบังคับบัญชาและทีมการเดินทางได้ปฏิบัติตามกระบวนการขั้นพื้นฐานที่แน่นอนแล้ว และได้ใช้การเดินทางอย่างรอบคอบระมัดระวังและตระหนักถึงการเดินเรือท่ามกลางอันตรายที่ใกล้จะเกิดขึ้น ซึ่งนั่นเท่ากับว่าปีบให้เขาต้องเดินเรืออย่างรอบคอบระมัดระวังมากขึ้น หรืออย่างน้อยที่สุด การชนภูเขาใต้ทะเลจะไม่ทำให้เรือได้รับความเสียหายหนัก”

สำหรับ นาวาโท Money พลเรือโท Greenert กล่าวว่า บทพร่องที่ไม่ได้พิจารณาต่อข่าวสารด้านการเดินเรือที่มีอยู่ทั้งหมด ซึ่งตัวเขา รู้สึกว่าเรื่องนี้ได้เป็นเหตุให้ผู้บังคับการเรือได้ใช้วิธีการแบบเดิม ๆ สำหรับพื้นที่บริเวณนั้น ซึ่งมีศักยภาพที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือตรงกันข้ามทั้ง นาวาโท Mooney และทีมเดินเรือของเขาไม่ได้ระมัดระวังและ ได้ใช้การเดินทางด้วยความเร็วสูงสุดโดยปราศจากการระมัดระวังอย่างเพียงพอขณะเดินทางบนเส้นทางที่ประกอบด้วยบรรดาหมู่เกาะและหมู่เกาะปะการัง (Atoll) และพื้นที่ซึ่งตื่นอย่างรวดเร็ว

“มาตรการใช้ความระมัดระวังต่าง ๆ เช่น การหยุดเรือวิธีการเดินเรืออื่น ๆ เพิ่มเติม เพิ่มจำนวนคนเข้ายามสั่งจำกัดความเร็ว และจำกัดความลึกของน้ำ รวมทั้งเพิ่มความถี่ในการหยั่งน้ำ (Sounding) เพื่อตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงความลึกของน้ำ” พลเรือโท Greenert ให้คำแนะนำ

สำหรับ นาวาโท Mooney เขาปฏิเสธที่จะวิจารณ์รายงานดังกล่าว แต่เขาได้เขียนคำแถลงการณ์ของเขาลงใน Navy Times โดยสรุปว่าในฐานะผู้บังคับการเรือ เขาขอรับผิดชอบอย่างเต็มที่โดยไม่มีข้อโต้แย้งแก้ตัว แต่ประการใด

พลเรือโท Greenert ยังได้วิจารณ์ต้นเรือและทีมเดินเรือ โดยกล่าวว่า “บทพร่องที่ไม่พิจารณาตรวจบรรดาบรรณสารการเดินทางและแผนที่เดินเรือที่มีอย่างเพียงพอและจริงจัง ซึ่งได้นำไปสู่การทำแผนการเดินทางที่ไม่ได้รับการแนะนำที่ดีและเป็นอุปสรรคต่อความสามารถของผู้บังคับการเรือที่จะกำหนดความปลอดภัยที่ผ่านการแจ้งเตือนของการตัดสินใจของเรือ USS San Francisco”

ทีมเดินเรือประกอบด้วย นาวาโท Mooney บรรดานายทหารสัญญาบัตรและประทวนหลายคน (ชื่อของคนเหล่านี้ได้ถูกลบออก) จากรายงานชิ้นนี้ ซึ่งประกอบด้วยต้นเรือ ต้นหน จำเหล่าอเล็กทรอนิกส์ ๓ นาย ผู้ช่วยต้นหน พันจ่าอาวุโส และพันจ่าหัวหน้าชุดเข้ายาม กับจำอีกหนึ่งคน ทีมเดินเรือทั้งหมดนี้กับกะลาสีอีกหนึ่งคนได้ถูกลงโทษ (โดยไม่ต้องรับการพิจารณาคดีในศาล) เมื่อ ๒๒ มีนาคม มีตั้งแต่การลดยศและถูกกล่าวโทษเป็นสายลักษณะอักษร

กระบวนการวางแผนการเดินทางได้เริ่มตั้งแต่ ๔ มกราคม จากรายงานดังกล่าวบอกว่า เมื่อหน่วย Submarine Operating Authority (Sub Op Auth) ของทัพเรือที่ ๗ ได้ออกเอกสารเส้นทางพื้นฐาน หรือ “Moring Haven” สำหรับให้เรือดำน้ำปฏิบัติตามในการเดินทางจากเกาะกวมไปยัง Brisbane ของออสเตรเลีย เส้นทางดังกล่าวยังรวมถึงตารางเวลา (Time Line) อย่างหยาบ ๆ ที่เรือดำน้ำต้องดำเนินการ ข่าวสาร



มีสิ่งที่นักเรือดำน้ำเรียกว่า “Sub note” ซึ่งกำหนดให้ Sub Op Auth บอกเส้นทางอย่างหายาก ๆ แก่เรือดำน้ำในการใช้สำหรับเดินทาง และเพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่เรือดำน้ำลำอื่น ๆ ที่กำลังปฏิบัติการภายใน “Moring Haven” จะได้ลดการเสี่ยงต่อการโดนกัน อย่างไรก็ตาม Sub note มิได้ชี้ชัดว่ามีอันตรายต่อการเดินเรือใด ๆ ตามเส้นทาง แต่เกือบทั้งหมดของข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการและการรับรองของ Sub note ได้ถูกปิดขาว (Blackout) ในเอกสารรายงานของกองทัพเรือที่แจกจ่ายสื่อมวลชน ข่าวสารที่ถูกปิด ได้แก่ ข้อมูลทางประวัติศาสตร์ของ Sub note อื่น ๆ ที่แจกจ่ายก่อนหน้านี้ ๕ ปี มาแล้ว สันนิษฐานว่าใช้สำหรับเส้นทางทั่ว ๆ ไป รายละเอียดจึงอยู่ในแผนที่ซึ่งมีอัตราส่วนขนาดใหญ่กว่า (Larger Scale) ของหมู่เกาะ Caroline

USS San Francisco มีกำหนดการใช้งาน ๓ วัน ต่อมา นาวาโท Mooney และทีมเดินเรือของเขาต้องการได้ Sub note ด่วนมาก ผู้ช่วยต้นหนได้ร้องขอต่อ Sub Op Auth ว่าพวกเขาจำเป็นต้องได้รับ Sub note เป็นการด่วน และเน้นว่า “เพราะว่า กระบวนการพิจารณาตรวจจะล้มเหลวเนื่องจากพวกเราไม่มีเวลาพอที่จะทำทุกอย่างให้สำเร็จได้”

กระนั้นก็ตาม ผู้ช่วยต้นหนรู้สึกมีความเชื่อมั่นต่อเส้นทางพื้นฐาน เขากล่าวว่า ผู้ประสานงานของ Sub Op Auth บอกแก่เขาว่า “บรรดาเรือดำน้ำลำอื่น ๆ ก็ใช้เส้นทางนี้ก่อนหน้านี้อีก” นาวาโท Mooney ในตอนแรกไม่ได้มีความเชื่อมั่น เขากล่าวถึงการพิจารณาตรวจเส้นทางพื้นฐานในตอนแรกว่า “ข้าพเจ้ากังวลเกี่ยวกับเส้นทาง ข้าพเจ้าคุ้นเคยกับหมู่เกาะ Caroline ซึ่งเป็นพื้นที่และกำลังจะเป็นสิ่งกังวลที่ต้องดำผ่าน” แต่ต่อมานาวาโท Mooney รู้สึกดีขึ้นเกี่ยวกับเส้นทาง เขาอาจพิจารณาแล้วเห็นว่า เขาจะอยู่ในตอนกลางของ Moving Haven ที่มีความกว้างถึง ๔๐ ไมล์ คงไม่มีอันตรายใด ๆ ด้านการเดินเรือ”

ทีมเดินเรือได้อาศัยแผนที่แสดงความสูงต่ำของก้นทะเล (Bottom Contour Chart) หมายเลข E2202

ซึ่งมีรายละเอียดรวมถึงข้อมูลความลึกตั้งแต่ในประวัติศาสตร์ในพื้นที่ดังกล่าว ที่ปรากฏต่อทีมเดินเรือพื้นที่ซึ่งเรือ USS San Francisco ได้ขงูเขาได้ทะเลเป็นจุดแบนราบ ทีมเดินเรือรวมทั้ง นาวาโท Mooney ไม่ได้ดูแผนที่ DMA 81023 ของปี ค.ศ. ๑๙๘๙ ที่ปรากฏเป็นเส้นประ (Dotted Line) เป็นวงกลม แสดงเป็นสีจาง (Discolored) บนเส้นทางการเดินเรือของ USS San Francisco ซึ่งความเป็นจริงแล้วประมาณ ๓ ไมล์ ลงไปทางใต้ของจุดที่เกิดอุบัติเหตุ น่านน้ำที่เป็นสีจางแสดงว่ามีศักยภาพที่เป็นอันตราย

นาวาโท Mooney ได้กล่าวแก่ผู้สอบสวนว่าเขาคาดหวังว่าต้นหนคงได้ตรวจสอบแผนที่เดินเรือทุกชั้นที่มีอยู่เพื่อใช้พิจารณาในการวางแผนการเดินทาง เขาเองไม่ได้เห็นแผนที่ DMA 81023 และไม่ได้ถามว่ามีแผนที่อื่น ๆ สำหรับพื้นที่ที่อีกหรือไม่ จากรายงานชี้แจงนี้ นาวาโท Mooney ยังได้กล่าวว่า เขาได้พิจารณาบรรดาแผนที่ซึ่งมีข้อมูลเกี่ยวกับความลึกของน้ำว่ามีความสำคัญมากกว่า แต่เขายังกล่าวว่าเมื่อนักย้อนหลังเขาคิดว่า ทีมเดินเรือควรชี้ชัดขึ้นบนแผนที่ DMA 81023 พวกเขาควรมองดูรอบ ๆ ว่ามีอันตรายต่อการเดินเรือหรือไม่ แล้วจึงย้ายมาลงบนแผนที่เดินเรือ

จุดหนึ่งระหว่างกระบวนการวางแผน ที่ปรึกษาด้านการเดินเรือได้ตั้งแผนที่ DMA 81023 ออกจากลิ้นชัก ต่อมาผู้ช่วยต้นหน เผาดูแผนที่ E 2202 อยู่ราว ๑๕ นาที แต่ก็ไม่ได้สังเกตเห็นพื้นที่ซึ่งเป็นน่านน้ำที่มีสีจาง นั่นคือผลของการทำแผนที่ซึ่งไม่ถูกต้องของปี ค.ศ. ๑๙๖๓

อย่างไรก็ดี ตำบลที่ที่ถูกต้องของภูเขาได้ทะเลเป็นที่รู้จักกัน แต่ไม่ใช่สำหรับ The National Geospatial – Intelligence Agency ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลที่ผลิตแผนที่เดินเรือและแผนที่ทหารทั้งหมด

ได้ปรากฏภาพจากดาวเทียม Landsat 7 ในปี ค.ศ. ๑๙๙๙ ซึ่งให้เห็นว่า ดูคล้ายกับเป็นภูเขาได้ทะเลสูงขึ้นมาใต้ผิวน้ำราว ๑๐๐ ฟุต ซึ่งเป็นการเปิดเผยข้อมูลจาก US Geological Survey



เมื่อเรือเดินทางเข้าสู่หมู่เกาะ Caroline ในคืนวันที่ ๗ - ๘ มกราคม ในคำสั่งกลางคืนของ นาวาโท Mooney สั่งการให้หยั่งน้ำและหาที่เรือแน่นอน ทุก ๆ ๑๕ นาที ความแตกต่างระหว่างผลของการหยั่งน้ำกับความลึกที่ปรากฏบนแผนที่ถือว่าเป็นสัญญาณบอเหตุเข้าของวันที่ ๘ มกราคม เวลา ๐๖๔๕ ผลของการหยั่งน้ำชี้ว่า ความลึกของน้ำได้กระดุกงู ๘๓๒ ฟาทอม (๔,๙๙๒ ฟุต) แต่ปรากฏบนแผนที่เป็นระหว่าง ๗,๒๐๐ - ๗,๘๐๐ ฟุต แต่ความแตกต่างชัดเจนนี้กลับไม่เป็นที่สังเกต

การบันทึกครั้งสุดท้ายการหยั่งน้ำที่ปรากฏในสมุดปูมการหยั่งน้ำ เมื่อเวลา ๑๓๓๐ คือ ๖,๑๙๒ ฟุต จากกระดุกงูของเรือ การหยั่งน้ำชั่วโมงก่อนหน้า “มีแนวโน้มว่า ค่อย ๆ ตื้นขึ้น” แต่ทางเรือยังคงยึดติดกับแผนที่ E 2202 รายละเอียดที่แสดงเกี่ยวกับความลึกและความเร็วของเรือขณะที่ชนภูเขาใต้ทะเล เมื่อเวลา ๑๓๓๘ ในรายงานชี้แจงนี้ได้ถูกปิดข่าว (Blackout)

เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ National Geospatial - Intelligence Agency ได้ออกประกาศชาวเรือ (Notice to Mariners) เพิ่มเติมวงกลมอันตรายบริเวณที่ USS San Francisco ได้ชนภูเขาใต้ทะเล ในเดือนเดียวกันนั้นเอง หน่วยบัญชาการเรือดำน้ำได้บรรยายสรุปแก่ผู้บังคับการเรือดำน้ำทุกคนในหัวข้อเรื่อง “ความสำคัญของการดำเนินการตามมาตรฐาน กระบวนการที่ได้พิสูจน์แล้ว สำหรับการวางแผนการเดินทางและการเดินเรืออย่างปลอดภัย” รวมทั้งการสร้างทีมงานเพื่อพิจารณาตรวจสอบอย่างรอบด้านต่อทุกมุมมองของการเดินเรือของเรือดำน้ำ นี่เป็นการกล่าวของ นาวาตรี Jeff Dan จากหน่วยเรือดำน้ำของทัพเรือแปซิฟิก

จากการศึกษารวมถึง “การพิจารณาตรวจสอบกระบวนการวางแผนการเดินทางอย่างละเอียดทั่วถึง” ในรายงานชี้แจงให้ข้อสังเกตว่า ในอนาคตอันตรงด้าน การเดินเรือที่สำคัญควรรวมถึงแผนที่การหยั่งน้ำ เช่น E 2202 เป็นตัวอย่าง อย่างไรก็ตาม ทัศนคติ ความคิดเห็นของผู้สืบสวนเกี่ยวกับการปฏิบัติของ Sub Op Auth ส่วนใหญ่ ได้ถูกปิดข่าวในรายงานดังกล่าว



นาวาโท Mooney และทีมเดินเรือของเขาแบกความรับผิดชอบทั้งหมดเกี่ยวกับอุบัติเหตุครั้งนี้ พลเรือเอก Walter Doran ผู้บัญชาการทัพเรือแปซิฟิกเขียนในบันทึกให้ความเห็นชอบรายงานชี้แจงว่า “การสืบสวนได้เปิดเผยชุดของการพิจารณาถึงความเห็นว่ามีดีพอ ตั้งสมมุติฐานที่ผิดพลาด สนใจรายละเอียดน้อยไป และไม่มีวาทะที่รื้อฟื้นในระหว่างคนของแผนกเดินเรือ บรรดาผู้เข้ายามเรือเดิน และภาวะผู้นำด้านการบังคับบัญชา” นอกจากตำหนิแล้วเขายังชมเชยบางคนด้วย โดยกล่าวว่า “แต่สำหรับความพยายามของการควบคุมความเสียหาย และภาวะผู้นำภายหลังการชนภูเขาใต้ทะเลเป็นเลิศ เหตุการณ์ครั้งนี้คงได้รับความเสียหายมากกว่านี้ หากปราศจากพวกเขา”

พลเรือโท Greenert เห็นด้วยกับ พลเรือเอก Doran เขาได้ชมเชยไม่เพียงแต่ความพยายามของบรรดาลูกเรือ ประสบความสำเร็จที่ได้ช่วยไม่ให้เรือจมและเดินทางกลับเกาะกวมได้อย่างปลอดภัย และรวมทั้ง นาวาโท Mooney ที่มีประวัติและการปฏิบัติที่ดีก่อนหน้านี้

“ถึงแม้ว่า เหตุการณ์การชนภูเขาใต้ทะเล ได้บังคับให้ข้าพเจ้าต้องลงโทษ นาวาโท Mooney และย้ายเขา ออกจากการเป็นผู้บังคับบัญชา ในความเห็นส่วนตัวไม่ได้มองในแง่ลบของการรับใช้ชาติอันเป็นตัวอย่างที่ดีถึง ๑๕ ปี” พลเรือโท Greenert กล่าวพลอบใจ และได้กล่าวสรุปว่า “ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์ร้ายของ USS San Francisco ได้แสดงให้เห็นว่ามีแนวโน้มที่กำลังพัฒนา และได้รวบรวมประวัติที่น่าประทับใจของการบรรลุความสำเร็จภายใต้ภาวะผู้นำของ นาวาโท Mooney”



การฝึก ศรชล.๖๒

กองกิจการพลเรือนและปฏิบัติการข่าวสาร
สำนักนโยบายและแผนความมั่นคงทางทะเล ศรชล.

“การฝึก ศรชล. ๖๒ ผนวกกับการฝึก C-MEX 19 เพื่อการเปลี่ยนผ่านภารกิจและหน้าที่ จากศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ยกระดับการทำงานของ ศรชล. อย่างเต็มรูปแบบ”

ในช่วงกลางเดือนสิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ ที่ผ่านมา ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. ได้จัดให้มีการฝึกศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ผนวกกับการฝึกการบริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ ประจำปี ๒๕๖๒ (Crisis Management Exercise 2019 : C - MEX 19) ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ โดยการฝึกจะประกอบด้วย การฝึกอบรมให้ความรู้ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๑๖ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ ซึ่งมีพิธีเปิดการฝึกในวันพฤหัสบดีที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ โดยมี พลเรือเอก ขาดิชาชัย ศรีวีระขาน เลขาธิการ ศรชล. และเสนาธิการทหารเรือ เป็นประธานฯ ณ โรงแรมมณเฑียร ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ ระหว่างวันที่ ๑๙ - ๒๐ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ เป็นการฝึกปัญหาที่บังคับการ (Command Post Exercise : CPX) ณ ศูนย์ฝึกศึกษาบุคคลากรด้านปิโตรเลียมและพลังงานทหารจังหวัดระยอง และในวันพุธที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒ เป็นการฝึกภาคปฏิบัติในทะเล (Field Training Exercise : FTX) โดยมี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

(ผอ.ศรชล.) ตรวจเยี่ยมการฝึกฯ และเป็นประธานในพิธีปิดการฝึกฯ บนเรือหลวงอ่างทอง ณ บริเวณท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง โดยพลเรือเอก ลือชัย รุดดิษฐ์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ในฐานะรองผู้อำนวยการ ศรชล. มอบหมายให้ พลเรือเอก ขาดิชาชัย ศรีวีระขาน เลขาธิการ ศรชล. และเสนาธิการทหารเรือ เป็นผู้แทน พร้อมด้วยข้าราชการระดับสูงของหน่วยงานความมั่นคงร่วมให้การต้อนรับ

เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๓๐ ก หน้า ๑
ราชกิจจานุเบกษา ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒



พระราชบัญญัติ
การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
พ.ศ. ๒๕๖๒

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

เป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งรักษาไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตย สิทธิอธิปไตย และสิทธิหน้าที่อันได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒”

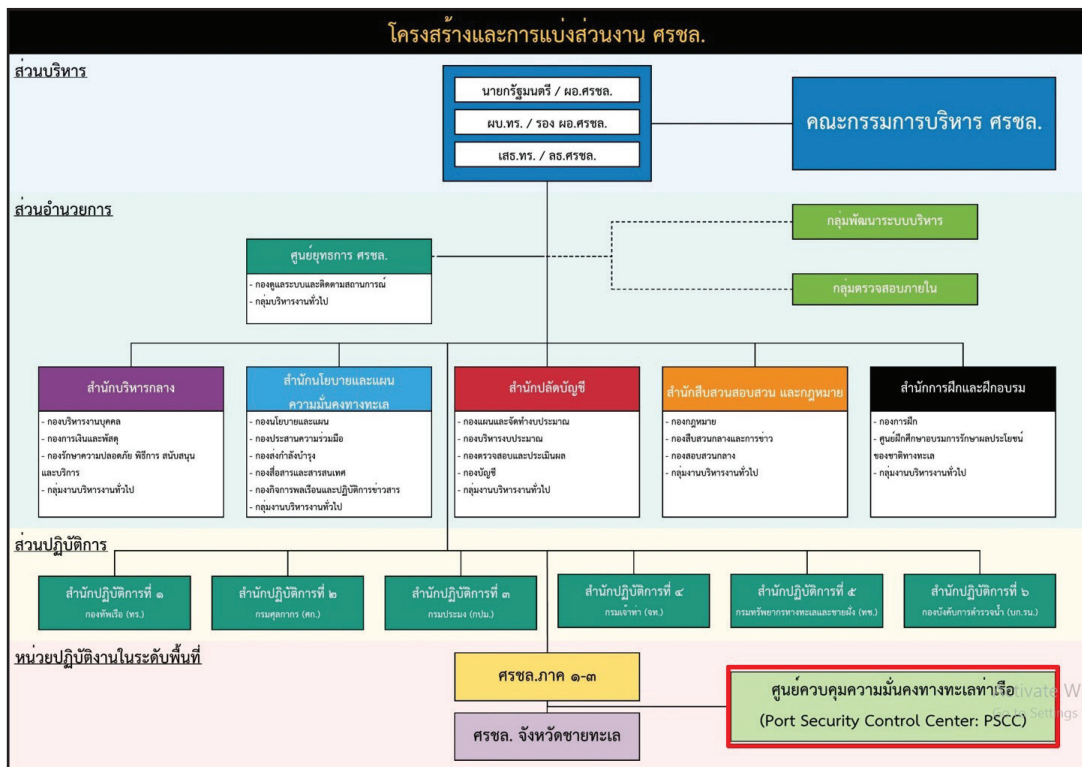
หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันมีปัญหาเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ทั้งภายในและภายนอกราชอาณาจักร ซึ่งปัญหาดังกล่าวอยู่ในเขตทางทะเลอันมีลักษณะที่หลากหลายและประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยหรือสิทธิอธิปไตยที่จะต้องรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลไว้ รวมทั้งมีสิทธิหน้าที่อื่นตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีพันธกรณีจะต้องปฏิบัติตามอีกด้วย อันทำให้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถใช้บังคับในเขตทางทะเลที่อยู่ภายนอกราชอาณาจักร หรืออาจไม่ครอบคลุมถึงการรักษามลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีอยู่อย่างมากมายในทุก ๆ ด้าน เช่น ด้านความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านทรัพยากร หรือด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีหน่วยปฏิบัติการหลักเพื่อรับผิดชอบดำเนินการรักษามลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้อย่างมีเอกภาพ บูรณาการ และประสานการปฏิบัติงานในเขตทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒
มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ ๑๓ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๒

ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. (MECC : THAI MARITIME ENFORCEMENT COMMAND CENTER) เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ มีอำนาจในการบูรณาการขีดความสามารถของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องในการรักษาผลประโยชน์

ของชาติทางทะเล มีฐานะเป็นส่วนราชการรูปแบบเฉพาะ มีอำนาจหน้าที่ และรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี โดยวิธีการปฏิบัติราชการ และการบริหารงาน การจัดโครงสร้าง การแบ่งส่วนงาน และหน้าที่และอำนาจของส่วนงานและอัตรากำลัง ให้เป็นไปตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด โดยให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการ ศรชล. มีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นรอง ผอ.ศรชล. และเสนาธิการทหารเรือเป็นเลขาธิการ ศรชล.

ตามพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (นปท.) มีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล และมาตรการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ



โครงสร้างและการแบ่งส่วนงาน ศรชล.

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และยุทธศาสตร์ชาติ รวมถึงให้คำแนะนำ ปรีกษา สนับสนุน ติดตาม และประเมินผล เชิงนโยบาย โดยมีนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ และมี กรรมการโดยตำแหน่งทั้งหมด ๒๗ คน โดยให้เลขาธิการ สภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ หรือประสบการณ์ด้าน กิจกรรมทางทะเล ด้านกฎหมาย ด้านการทหารเรือ หรือด้านอื่นอันเป็นประโยชน์ต่อการรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล จำนวนไม่เกิน ๓ คน โดยทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ มีมติคณะรัฐมนตรีให้ พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติ หน้าที่ประธานกรรมการในคณะกรรมการนโยบาย การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ประธาน นปท.) และตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มี คณะกรรมการ บริหารศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเล หรือ “คณะกรรมการการบริหาร ศรชล.” มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาให้ความเห็น ให้คำปรึกษา เสนอแนะ วางระเบียบ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ และคณะ ที่ปรึกษา ให้กับ ผอ.ศรชล. โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นประธานกรรมการ และเสนาธิการทหารเรือเป็น กรรมการและเลขานุการ และให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการ รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลภาค หรือ ศรชล.ภาค โดยมีผู้บัญชาการทัพเรือภาค เป็นผู้อำนวยการ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลภาค หรือ ผอ.ศรชล.ภาค และมีจังหวัดชายทะเลเป็น ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จังหวัด หรือ ศรชล.จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเลจังหวัด หรือ ผอ.ศรชล.จังหวัด โดยให้ จังหวัดที่อยู่เขตของ ศรชล.ภาค เป็นหน่วยงานขึ้นตรง ต่อ ศรชล.ภาค ซึ่งมีการแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบของ ศรชล.ภาค ในการดูแลการทำงานของ ศรชล. จังหวัด ทั้งหมด ๒๓ จังหวัด ดังนี้

ศรชล.ภาค ๑ มีพื้นที่รับผิดชอบบริเวณอ่าวไทย ตอนบน (๑๒ จังหวัด) ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (เขตบางขุนเทียน) สมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด ฉะเชิงเทรา เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร

ศรชล.ภาค ๒ มีพื้นที่รับผิดชอบบริเวณอ่าวไทย ตอนล่าง (๕ จังหวัด) ได้แก่ สงขลา สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ปัตตานี และนราธิวาส

ศรชล.ภาค ๓ มีพื้นที่รับผิดชอบด้านฝั่งทะเล อันดามัน (๖ จังหวัด) ได้แก่ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

สำหรับภารกิจการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเลของ ศรชล. คือ การบูรณาการขีดความสามารถ ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล เพื่อจัดการแก้ไขปัญหา เหตุการณ์ หรือการกระทำที่ ผิดกฎหมายที่กระทบ หรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ ของชาติทางทะเลและความมั่นคงทางทะเล โดยมีหน้าที่ และอำนาจตามพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ ดังนี้

๑. วางแผน อำนวยการ ประสานงาน สั่งการ และ สนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

๒. ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินแนวโน้มของ สถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล

๓. เสนอแผนและแนวทางปฏิบัติงานและดำเนินการ ตามนโยบาย ยุทธศาสตร์ หรือแผนความมั่นคงแห่งชาติ ทางทะเลต่อคณะรัฐมนตรี และจัดทำแผนโครงการ ให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว

๔. วางแผน พัฒนา และดำเนินการเกี่ยวกับระบบ ควบคุมบังคับบัญชา และเทคโนโลยีสารสนเทศและ การสื่อสาร เพื่อการปฏิบัติงานของ ศรชล. ให้สามารถ ติดต่อ เชื่อมโยง หรือแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ของรัฐ หรือหน่วยงานอื่นทั้งในประเทศและระหว่าง ประเทศ



๕. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนตระหนักรู้ ในความสำคัญของผลประโยชน์ของชาติทางทะเล สิทธิ อธิปไตย เขตอำนาจ และสิทธิในการแสวงประโยชน์จาก ทรัพยากรในเขตทางทะเล และหน้าที่ที่ต้องพิทักษ์รักษาไว้ ซึ่งผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งส่งเสริมให้ ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหา ต่าง ๆ ที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามขอบเขตของกฎหมายในความ รับผิดชอบของหน่วยงานที่มีใช้บังคับอยู่ ทั้งนี้ ศรชล. จะเตรียมพนักงานเจ้าหน้าที่และยานพาหนะของ หน่วยงานของรัฐหลักใน ศรชล. เพื่อให้สามารถระงับ และยับยั้งมิให้เกิดเหตุการณ์ใด ๆ ที่กระทบ หรืออาจ ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้ทัน ตามสถานการณ์และมีประสิทธิภาพ ส่วนในกรณีที่เกิด



พลเรือเอกชาติชาย ศรีวรขาน เสนาธิการทหารเรือ เลขาธิการ ศรชล.
เป็นประธานในพิธีเปิดการฝึกฯ ณ โรงแรมมณเฑียร ริเวอร์ไซด์ เมื่อ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒

นอกจากนี้ตามมาตรา ๒๘ ของพระราชบัญญัติ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ กำหนดภารกิจในการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ทางทะเลของ ศรชล. ในภาวะปกติและในภาวะไม่ปกติ โดยในภาวะปกติ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทาง ทะเลโดยทั่วไป ให้เป็นไปตามหน้าที่และอำนาจของ

ขีดความสามารถของหน่วยงานทางทะเล กรณีที่ไม่มี หน่วยงานของรัฐได้รับผิดชอบ กรณีที่มีความจำเป็น ต้องมีการบูรณาการในการปฏิบัติงาน หรือกรณีที่มี ความจำเป็นอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการรักษา ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลกำหนด ศรชล. จะเป็น ผู้ควบคุมบังคับบัญชา กำกับ ดูแล และอำนวยความสะดวก

ในการจัดการแก้ไขปัญหา โดยบูรณาการขีดความสามารถของหน่วยงานทางทะเล สำหรับในภาวะไม่ปกติ กรณีที่ปรากฏสถานการณ์ใด ๆ ที่กระทบหรืออาจส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลอย่างกว้างขวาง หรือรุนแรง **คณะรัฐมนตรีจะมีมติมอบหมายให้ ศรชล. เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา** กำกับ ดูแล ป้องกันปราบปราม ระงับ ยับยั้ง แก้ไข หรือบรรเทาเหตุในพื้นที่และเวลาที่กำหนด



การจัดตั้งกองอำนวยการฝึก CPX และ FTX ศรชล.ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

ตามที่ ศรชล. มีภารกิจ ที่ได้กำหนดไว้ตามระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้น ดังนั้นในช่วงเริ่มต้นของการเปลี่ยนผ่านภารกิจและหน้าที่ จากศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จำเป็นต้องมีการสร้างความเข้าใจและความร่วมมือกัน ดังนั้น การฝึก ศรชล.๖๒ ในครั้งนี้ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อให้กำลังพลของ ศรชล. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน ตลอดจนการอำนวยการและประสานงานในการจัดการกับภัยคุกคาม และปัญหาความมั่นคงทางทะเลภายใต้พระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ โดยการฝึกจะประกอบด้วย การฝึกอบรมให้ความรู้ การฝึกปัญหาที่บังคับการ (Command Post Exercise : CPX) และการฝึกภาคปฏิบัติในทะเล (Field Training Exercise : FTX) สำหรับการอบรมให้ความรู้กับผู้เข้ารับการฝึก จะเน้นให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงสร้าง ศรชล. รวมทั้งกลไกในการบูรณาการขีดความสามารถของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การฝึกปัญหาที่บังคับการ เป็นการฝึกการอำนวยการของ ศรชล. เพื่อตอบสนองต่อภัยคุกคามทางทะเลในพื้นที่รับผิดชอบของ ศรชล.ภาค ๑ – ๓ และ การใช้ประโยชน์จากกลไก ศรชล.จังหวัด รวมทั้ง ศูนย์ควบคุมความมั่นคงท่าเรือ (PSCC) และสำหรับการฝึก FTX ในปีนี้จะเป็นการฝึกสถานการณ์หลักในการจัดการน้ำมันรั่วไหลในทะเล (Oil Spill) ตามที่นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ในฐานะ ผอ.ศรชล. ได้มอบนโยบายไว้เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ ECC ของรัฐบาล และการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล (SAR : Search and Rescue) ซึ่งเป็นสถานการณ์ต่อเนื่อง รวมทั้งจัดให้มีการฝึกสถานการณ์การปราบปรามการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม โดยชุดสหวิชาชีพ ซึ่งเป็นงานที่ ศรชล. จะเข้าไปมีส่วนร่วมรับผิดชอบหลังการยกเลิกศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการทำการประมงผิดกฎหมาย (ศปมผ.) และมีการฝึกสาธิตการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล โดยใช้ขีดความสามารถในการจัดตั้งโรงพยาบาลสนามทางเรือขีดความสามารถระดับ ๒ บนเรือหลวงอ่างทอง เป็นการฝึกทางการแพทย์ การคัดแยกผู้ป่วยเจ็บ ณ พื้นที่เกิดเหตุ มีการรับส่งต่อ ทำการคัดแยกประเมินเพื่อให้การรักษาพยาบาลช่วยชีวิต เข้าห้องผ่าตัด หอผู้ป่วยวิกฤติ และหอผู้ป่วยรอการส่งกลับ นอกจากนี้ ได้มีการจัดนิทรรศการในการสร้างการรับรู้ถึงบทบาทหน้าที่ และภารกิจของ ศรชล. ตามพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๖๒ การดำเนินงานในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของหน่วยงานภายใน ศรชล. ได้แก่ กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมประมง กรมศุลกากร กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง และกองบังคับการตำรวจน้ำ การแสดงบทบาทและภารกิจของศูนย์ข้อมูลข่าวสารร่วม (Joint Information Center : JIC) ของกรมประชาสัมพันธ์ การแสดงการฝึก ศรชล.๖๒ ผมนวกกับการฝึก C-MEX 19



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
 ในฐานะ ผอ.ศรชล. ตรวจเยี่ยมและเป็นประธานในพิธีปิดการฝึก การฝึก ศรชล.๖๒ - การฝึกการบริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ ประจำปี ๒๕๖๒
 บนเรือหลวงอ่างทอง ณ บริเวณท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง
 เมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๒



การฝึกภาคปฏิบัติในทะเล (Field Training Exercise : FTX)





การจัดครบน้ำมันรั่วไหลในทะเล (Oil Spill) และการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล (SAR : Saerch and Rescue)

หลังการตรวจเยี่ยมการฝึกฯ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กล่าวให้โอวาทกับกำลังพลใน ศรชล. ว่า “ขอให้ทุกหน่วยงานต้องบูรณาการร่วมกันโดยการทำงานของ ศรชล. เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งในด้านภัยพิบัติ นักท่องเที่ยว และการปราบปรามประมงผิดกฎหมาย และภารกิจอื่น ๆ จึงขอให้ทุกฝ่ายร่วมมือกันและกัน อีกทั้งต้องเรียนรู้ และทำหน้าที่เพื่อประโยชน์ของ ประเทศชาติ ส่วนอะไรที่เป็นปัญหาและความขัดแย้ง ก็ต้องทำความเข้าใจกับประชาชนให้ได้ จะคิดแบบเดิม ทุกอย่างก็ไปไม่ได้ ขณะที่กฎหมายต้องใช้อย่างเป็นธรรม โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน เช่น เรื่องการประมงผิดกฎหมาย และหากจะแก้กฎหมายต้องระมัดระวัง และย้ำว่าการแก้ปัญหาใด

ก็ตาม ต้องแก้ทั้งระบบอย่าให้เกิดปัญหาตามมา ขณะเดียวกันต้องรักษาผลประโยชน์ชาติ และประชาชน เป็นสำคัญ และรู้สึกยินดีที่ได้มาร่วมรับชมการฝึกซ้อม ในวันนี้ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงรับสั่งและเน้นย้ำให้มีการเตรียม แผนหลัก แผนรอง และแผนเผชิญเหตุ ทั้งนี้ การรักษา ผลประโยชน์ของชาติมีหลายมิติ ทั้งทางทะเล ทางบก ทางน้ำ และอากาศ ทั้งหมดเป็นหน้าที่ของทุกคนอยู่แล้ว โดยต้องไม่มีการปล่อยปละละเลย ต้องเสียสละ อดทน และเป็นทีที่ฟังให้ประชาชนให้ได้ทุกโอกาส อย่างไรก็ตาม วันนี้ได้มาเห็นการทำงานร่วมกันของพลเรือน ทหาร ตำรวจ และประชาชนแล้วมีความสุข นี่คือนโยบายของเรา โอกาสและศักยภาพมีจำนวนมาก หากมีปัญหา





พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ในฐานะ ผอ.ศรชล. กล่าวให้โอวาทกับกำลังพลใน ศรชล.

กันเองก็จะทำอะไรไม่ได้ โดย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ยืนยันว่าจะทำหน้าที่ให้ดีที่สุดเพื่อแผ่นดิน ผืนน้ำ และประชาชน หน้าที่ของเราทุกคน คือ ต้องเป็นข้าราชการ ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว”

การฝึก ศรชล.๖๒ ในครั้งนี้ถือได้ว่าเป็นการ เริ่มเปลี่ยนผ่านภารกิจและหน้าที่ จากศูนย์ประสาน การปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

เป็นศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในการยกระดับการทำงานของ ศรชล. อย่างเต็มรูปแบบ โดยให้มีความพร้อมในการตอบสนองต่อสถานการณ์ ด้านความมั่นคงทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไปให้ได้อย่าง มีประสิทธิภาพ และมีความพร้อมรองรับภาระงานด้าน ความมั่นคงครอบคลุมในทุกมิติ จากภัยคุกคามใน ทุกรูปแบบ อาชญากรรมข้ามชาติ และความท้าทาย ข้ามแดน ที่มีความเชื่อมโยงกับการกระทำผิดกฎหมาย ระหว่างทะเลกับแผ่นดิน โดยการบูรณาการ และการ สนธิขีดความสามารถของทุกภาคส่วน ในการปฏิบัติงาน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ พร้อมที่จะตอบสนองต่อแนวโน้มภัยคุกคาม ที่จะเกิดขึ้นจากจำนวนกิจกรรมทางทะเลที่จะเพิ่มมากขึ้น เพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนสืบไป

สามารถติดตามข่าวสารจาก ศรชล. ได้ที่เว็บไซต์ <http://www.thaimecc.org> และ facebook <https://www.facebook.com/THAIMECC/>

คำถามเดือน ตุลาคม ๒๕๖๒

ชิงรางวัล เสือราชนาวิกสภา จำนวน ๓ รางวัล

คำถาม

เส้นทางเดินเรือหลักของโลกมีกี่เส้นทาง
เส้นทางอะไรบ้าง ?

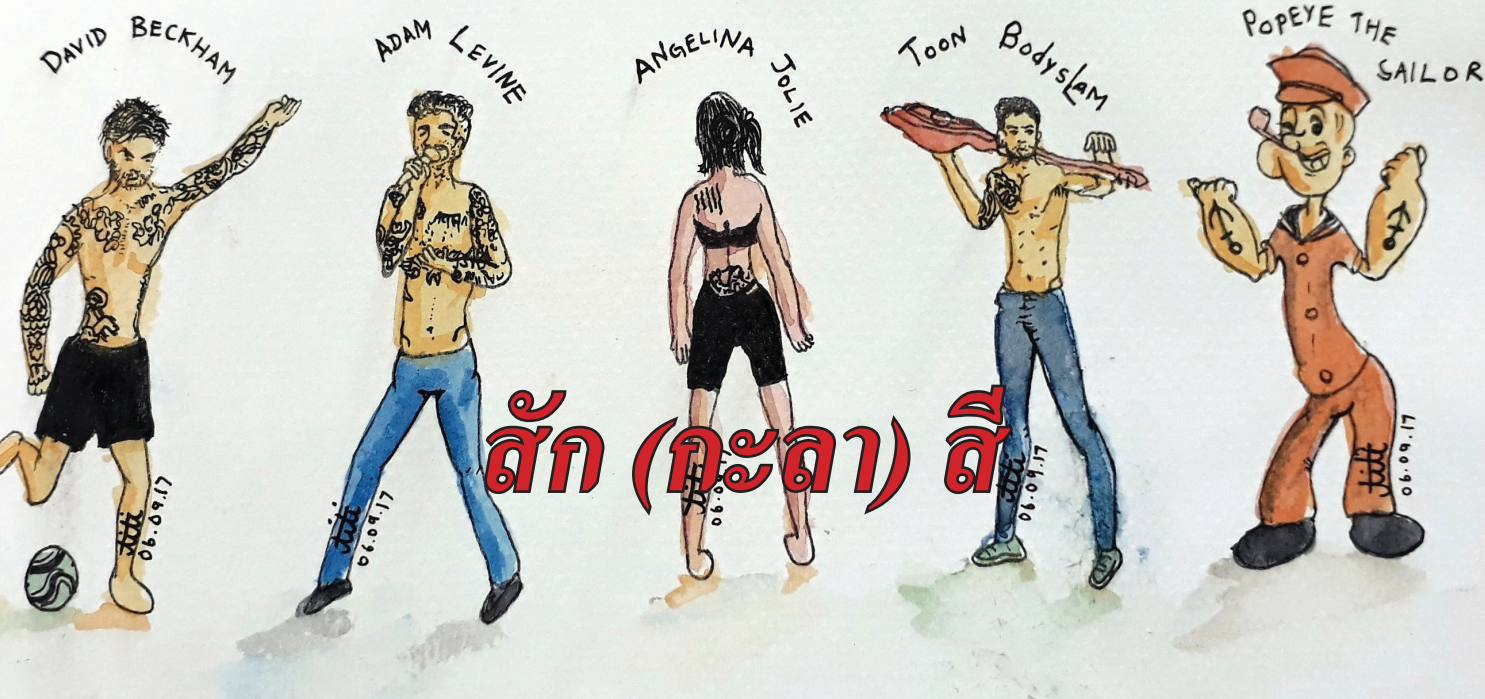


ส่งคำตอบมาที่ navik.mag@gmail.com หรือไปรษณียบัตร/จดหมาย จ่าหน้าของถึง สำนักงานราชนาวิกสภา ถนนอรุณอมรินทร์ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ ๑๐๗๐๐ (ตอบคำถามภายในวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒) ตรวจสอบรายชื่อผู้ได้รับรางวัลที่ WWW.FACEBOOK.COM/นิตยสารนาวิกศาสตร์ ผู้ตอบแบบสอบถาม กรุณาเขียนชื่อ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อได้

*หากมีผู้ตอบคำถามถูกมากกว่า ๓ ท่าน จะใช้วิธีจับสลากคัดเลือกผู้โชคดีเพื่อรับรางวัลแทน

**สมาชิกท่านใดที่มีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่ หรือไม่ได้รับนิตยสารนาวิกศาสตร์ ขอความกรุณาแจ้งที่อยู่ปัจจุบันให้กองบรรณาธิการทราบ เพื่อดำเนินการเปลี่ยนแปลงข้อมูลของท่านให้ถูกต้องในการจัดส่งนิตยสารนาวิกศาสตร์ต่อไป





นาวาโท รุติ ภาษี

ที่มา

ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้เขียนได้พิมพ์ต้นฉบับเรื่อง “เอกลักษณ์ทหารเรือ : ชุดกะลาสี” แล้วจึงส่งไปให้ฝ่ายบรรณาธิการทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (อีเมล) หลังจากนั้นไม่ได้เขียนเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกะลาสีอีกเลย จนในช่วงวันหยุดยาวปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้เขียนนั่งดูหนังจากแผ่น DVD เรื่อง The Pirates Of The Caribbean ภาคแรก ในเรื่องนี้มีเรือชื่อ The Flying Dutchman ทำให้นึกย้อนไปถึงช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ซึ่งผู้เขียนได้มีโอกาสไปฝึกเรือในทะเลแถบแคริบเบียนบนเรือหลวงเซฟฟิลด์ (HMS Sheffield) ของราชนาวีอังกฤษ ระหว่างที่ฝึกเรืออยู่นั้นเป็นช่วงเดียวกับที่ทวีปอเมริกากลางได้รับความเสียหายจากพายุเฮอริเคนจอร์จ (Hurricane George) เรือหลวงเซฟฟิลด์ได้รับคำสั่งให้ไปช่วยเหลือทางด้านมนุษยธรรมที่ ประเทศเบลีซ (Belize) เรือออกจากฮอนดูรัส (Honduras) แล้วไปทอดสมอเรือในอ่าวฮอนดูรัสเพื่อรอเรือเล็กพาเข้าฝั่ง

ในคืนที่เรือจอดทอดสมอนั้นในเรือไม่มีอะไรทำ พวกเราเลยนั่งคุยกัน (พร้อมกับตีมเบียร์ - ในเรือรบอังกฤษช่วงนั้นจะมีเบียร์ให้ตีมฟรี ๒ กระป๋อง/คน/วัน) ในเรื่องต่างๆ ไปเรื่อยเปื่อย ผู้ที่เล่าเรื่องแปลก ๆ มากที่สุดก็คือหัวหน้าระเบียบวินัยของเรือ (Master-At-Arms

: MAA) เป็นพันจ่าอาวุโสที่รู้เรื่องต่าง ๆ มาก เพราะได้ปฏิบัติงานกับเรือมาตั้งแต่เด็ก ๆ ท่านเล่าให้ฟังเรื่องลึกลับอยู่หลายเรื่อง หนึ่งในนั้นเป็นเรื่องที่สนใจและจำได้คือเรื่องตำนานของ The Flying Dutchman ดังนั้นต้นปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จึงได้หาข้อมูลเพิ่มเติมจากอินเทอร์เน็ตอ่านจาก e-book และสั่งซื้อหนังสือเรื่อง The Best Ghost Stories 1800-1849 : A Classic Ghost Anthology (มีบรรณาธิการเป็น Mr. Andrew Barger ที่ตีพิมพ์หนังสือเกี่ยวกับเรื่องลึกลับต่าง ๆ หลายเล่ม) หลังอ่านเสร็จได้ค้นคว้าเพิ่มเติม และเรียบเรียงใหม่เป็นเรื่องเล่าภาษาไทยออกมาเป็นบทความเรื่อง “เรือผีสิง The Flying Dutchman” ที่ได้รับการตีพิมพ์ในนิตยสารวิทยาศาสตร์ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๖๐

กระนั้นก็ดี ยังไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกะลาสีเรือที่น่าสนใจจะเขียนอีกเลย ผู้เขียนตั้งใจท้อไว้ว่าจะอยากจะทำเรื่องที่เป็นสิ่งทีกะลาสี หรือทหารเรือมาเขียนให้ได้ จนช่วงกลาง ๆ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ มีการใช้สื่อสังคมออนไลน์ของคนไทยมากขึ้น มากแบบก้าวกระโดด ผู้เขียนรับข้อมูลข่าวสาร บันทึกลง ความรู้ และสื่อสารผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์เช่นเดียวกัน ได้เห็นว่าในยุคปัจจุบันคนที่นิยมสักร่างกายเต็มตัว (สักหน้า สักตัว สักเยาะ ๆ) ได้นำเข้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (โพสต์) โดยใช้สื่อต่าง ๆ





มากขึ้น ทั้งใช้ทะเลาะวิวาท จนกระทั่งมีการชกกัน
ในเวทีมวยราชดำเนิน บางคนสร้างรายได้จากการที่มี
รอยสักเยอะ ๆ ทั้งจากการขายของออนไลน์ (คนที่มี
รอยสักจะเป็นที่จดจำได้ง่าย) ได้เห็นดารานักแสดง
นักกีฬา คนทั่วไป มีการสักกันมากขึ้น ทำให้ได้คำตอบ
ของโจทย์ที่ตั้งเอาไว้หลังที่ได้ค้นคว้าหาข้อมูลจาก
หนังสือเก่า สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รูปภาพยนตร์ ดุสารคดี
หลายเรื่อง แล้วก็ได้รวบรวมข้อมูลเรียบเรียงเป็นคำพูด
ของผู้เขียนเอง เขียนและพิมพ์ออกมาเป็นบทความ
เรื่อง “สัก (กะลา) สี” นี้ครับ

การสักคืออะไร

ความหมายของการ “สัก” ตามพจนานุกรม
ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๕๕ คือ “(คำกริยา)
เอาของแหลมแทงลงด้วยวิธีการ หรือเพื่อประโยชน์
ต่าง ๆ กัน เช่น สักปลาไหล สักหาของในน้ำ สักรอยช้ำ
เพื่อรีดเอาเลือดที่คั่งออกใช้เหล็กแหลมจุ่มหมึก หรือ

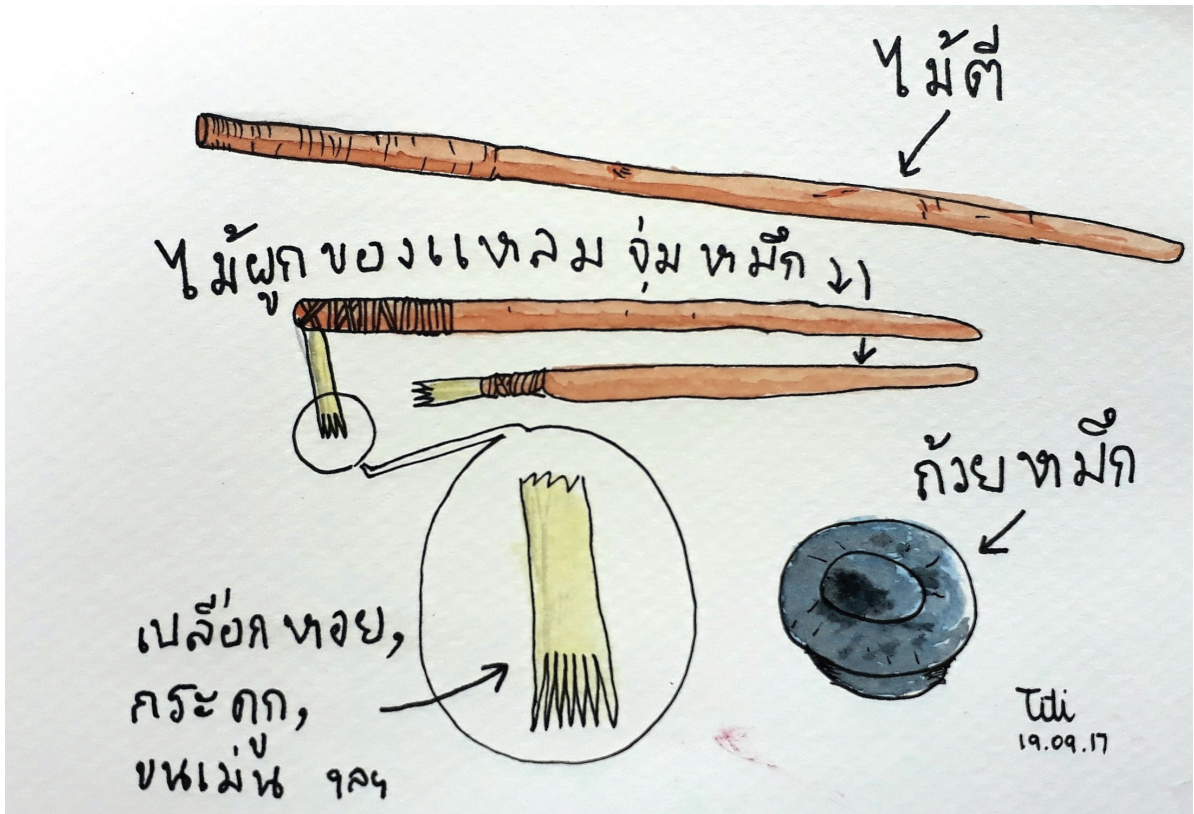
น้ำมันแทงที่ผิวหนังให้เป็นอักขระเครื่องหมาย หรือ
ลวดลาย ถ้าใช้หมึก เรียกว่า สักหมึก ถ้าใช้น้ำมัน เรียกว่า
สักน้ำมัน (โบ) ทำเครื่องหมายโดยใช้เหล็กแหลมจุ่มหมึก
จุ่มที่ผิวหนังเพื่อแสดงเป็นหลักฐานบนร่างกายส่วนใด
ส่วนหนึ่ง เช่น สักข้อมือ แสดงว่าได้ขึ้นทะเบียน
เป็นชายฉกรรจ์ หรือเป็นเลกมีสังกัดกรมกองแล้ว
สักหน้า แสดงว่าเป็นผู้ที่ต้องโทษปราชิกเป็นต้น”

การสักในภาษาอังกฤษใช้คำว่า “Tattoo” โดยม
ีความหมายหลากหลาย หากพิจารณาจากแหล่งที่มี
ความน่าเชื่อถือและยอมรับได้มีดังนี้ เคมบริดจ์
(Cambridge Dictionary) ให้ความหมายว่า “a
permanent picture, pattern, or word on the
surface of skin, created by using needles to
put colors under the skin” ลองแมน (Longman
Dictionary) ให้ความหมายว่า “to mark a permanent
picture or writing on someone’s skin with
a needle and ink” ส่วนอ็อกฟอร์ด (Oxford
Dictionary) ให้ความหมายว่า “Mark (a part of the
body) with an indelible design by inserting
pigment into punctures in the skin.”

ในหนังสือหลายเล่มกล่าวไปในทางเดียวกันคือ
คำว่า Tattoo น่าจะมาจากภาษาของชาวพอลินีเซีย
(Polynesia) โดยมาจากคำว่า Tata (ทา-ทา) กับคำว่า
U (อุ) เมื่อรวมกันเรียกว่า TataU (ทา-ทา-อุ) แล้วต่อมา
ได้เรียกเพี้ยนเป็น Tattoo (แทต-ทู) โดยคำว่า ทา-ทา
แปลว่า การทำซ้ำ ๆ ด้วยมือ (Repeatedly Done By
Hand) ส่วน อุ แปลว่า สี (Colour) โดยความหมาย
รวม ๆ คือ การสักนั่นเอง ผู้ที่นำคำว่า ทา-ทา-อุ มาสู่โลก
ตะวันตกคือ เหล่ากะลาสีลูกเรือของกัปตันเจมส์ คุก
ที่ไปตาฮิติในปี พ.ศ. ๒๓๑๒ นั่นเอง (ชาวพอลินีเซีย
เป็นกลุ่มคนที่อยู่ในหมู่เกาะต่าง ๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิก
ประกอบด้วย ชาวนิวซีแลนด์ ชาวซามัว ชาวตองงา และ
ชาวตูวาลู)

ความเชื่อแต่เดิมนั้นคนที่สักมักจะเป็น โจร คนที่เคย
ติดคุก โสเภณี นักเลง และกะลาสี ส่วนในปัจจุบันมี





อุปกรณ์/เครื่องมือในการสัก

หลากหลายความเชื่อ ผู้คนที่มีชื่อเสียงในหลาย ๆ วงการ ต่างก็นิยมสักกัน เช่น นักฟุตบอลชาวอังกฤษ เดวิด เบคแคม (David Robert Joseph Beckham) ที่หลงใหล ในการสักประสบการณ์หรือเรื่องราวต่าง ๆ บนผิวหนัง ตนเอง นักร้องดังหุ่นบาดใจสาว ๆ ชาวอเมริกันอย่าง อาดัม เลอวีน (Adam Levine) แห่งวงมารูนไฟว์ (Maroon 5) ที่ช่วยเพิ่มเสน่ห์ดึงดูดเพศตรงข้าม (และเพศเดียวกัน) นักแสดงสาวอเมริกัน แอนเจลินา โจลี (Angelina Jolie Voight/Pitt) และดาราทาย หลาย ๆ ท่าน ได้ไปสักยันต์ห้าแถวกับอาจารย์หนู ก้นภัย (นายสมพงษ์ ก้นภัย) ผู้ที่มีชื่อเสียงในการสักยันต์ของไทย รวมทั้งกะลาสีตัวเอกในการ์ตูนที่หลาย ๆ คนรู้จักมา เกือบ ๙๐ ปีแล้วอย่างกะลาสีป๊อปปาย (Popeye The Sailor) ที่ปรากฏตัวครั้งแรกในวันที่ ๑๗ เดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๗๒ ก็สักลายสมอด้วยเช่นเดียวกัน (อาจแสดง ได้ว่าเขาได้เดินทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกแล้วก็ได้)

เห็นได้ว่าวัฒนธรรมการสักของกะลาสียังแผ่เข้าไปใน การ์ตูนมาตั้งแต่เกือบ ๆ ร้อยปีที่ผ่านมาแล้วโน่นทีเดียว การสักโดยทั่ว ๆ ไปมีอยู่ด้วยกัน ๓ แบบ คือ สักดำ สักใส และสักสี ต่างกันที่ตัวสีของน้ำหมักที่ผ่านเข้าไป ในร่างกาย การสักดำ คือ การสักแบบดั้งเดิมที่ใช้หมัก ที่มีสีดำ หรือโทนดำ สักเป็นลวดลาย หรืออักขระต่าง ๆ ส่วนการสักใส คือ การสักโดยใช้น้ำมัน บางคนไม่ต้องการ ให้เห็นรอยสักจึงให้ผู้ที่ทำการสักสักใสให้ น้ำมันที่ใช้ ในการสักใสอาจทำจากน้ำมันว่านต่าง ๆ น้ำมันงา มันของข้างตม้น น้ำมันจากเสือ ส่วนสักสีนั้นเป็นการสัก ที่ใช้สีอื่น ๆ นอกจากดำ หรือใส สีที่สักโดยมากทำจาก ส่วนผสมที่มีโลหะจึงอาจไม่เป็นมิตรกับผิวหนังมากนัก สูตรการผสมสีแต่ละที่นั้นมีความต่างกัน ของไทยอาจมี การใช้หมักจีนผสมกับน้ำมันต์ บ้างผสมกับบัตหมี ผสมเลือดเสือ ผสมเลือดงูเห่า หรือดิงู ตามแต่ผู้ที่ทำการ สักจะใช้



คนมีชื่อเสียงในโลกนิยมสักกันมากขึ้น

การสักในโลก

เชื่อกันว่าการสักมีมานานมากกว่า ๘,๐๐๐ ปีแล้ว ข้อมูลจากบันทึก และหนังสือต่าง ๆ ที่สามารถเชื่อถือเป็นหลักฐานอ้างอิงได้ เช่น

ในเดือนกันยายนพ.ศ. ๒๕๓๔ นักเดินเขาชาวเยอรมัน ๒ คน ไปพบร่างของมนุษย์ผู้ชาย (ร่างนี้มีอายุราว ๕,๓๐๐ กว่าปี) อยู่บนเทือกเขาแอลป์ ช่วงที่เป็นพรมแดนระหว่างประเทศอิตาลี และออสเตรีย ร่างนี้มีชื่อเรียกว่า Ötzi (อ่านว่า อ็อตซี) จากการพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์สมัยใหม่พบว่า ขณะที่เขาตายเขามีอายุประมาณ ๔๕ ปี สูงประมาณ ๑๖๕ เซ็นติเมตร หนักราว ๆ ๕๐ กิโลกรัม สาเหตุของการตาย คือ ภาวะร่างกายเย็นเกิน (หนาวตาย) จากการตรวจสอบตามร่างกายพบว่าเขามีรอยสัก ๖๑ แห่งทั่วตัว (ตามแนวกระดูกสันหลัง เข้าข้อเท้า) สันนิษฐานว่าเป็นการสักเพื่อรักษาความเจ็บปวด คล้ายกับการนวดกดจุด และการฝังเข็มที่เป็นการรักษาในปัจจุบัน ทั้งนี้ Ötzi ได้ชื่อว่าเป็นผู้ที่มีรอยสักที่เก่าแก่ที่สุดในโลก

ในสงครามศาสนาครูเสดระหว่างชาวคริสต์และอิสลาม ในอดีตนั้นชาวคริสต์จะสักตัวให้มีรูปไม้กางเขน เพื่อว่าผู้ที่พบศพของตนในสงครามจะได้ทำพิธีทางศาสนา ได้ถูกต้อง ในส่วนนี้ไม่มีหลักฐานการพบศพหรือร่างกาย

ของผู้ตายในยุคนั้น มีเพียงการกล่าวถึงในหนังสือและบันทึกเท่านั้น

ยุคที่อียิปต์ กรีก และโรมันรุ่งเรือง มีการสักตามร่างกายผู้ที่เป็นทาสเพื่อป้องกันการหลบหนี หรือเพื่อให้รู้ว่าเป็นทาสที่หลบหนี

ชาวเมารี (Maori) ในออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ยังคงเหลือประเพณีการสักอยู่โดยการสักครั้งแรกเป็นการแสดงว่าเด็กคนนั้นได้ก้าวสู่ความเป็นผู้ใหญ่แล้ว ส่วนการสักครั้งต่อ ๆ มา เป็นการสักตามประสบการณ์ต่าง ๆ ตามความเชื่อดั้งเดิม

ประเทศญี่ปุ่นในอดีตนิยมสักนักโทษ ผู้ที่มีรอยสักคือ คนที่เป็น ผู้ร้าย โจร รอยสักของญี่ปุ่นในอดีต คือ เครื่องหมายของคนไม่ดี คนเหล่านี้จะไม่สามารถไปอาบน้ำในแหล่งอาบน้ำ หรือที่อาบน้ำสาธารณะได้ ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ มีการตั้งกลุ่มอิทธิพล (ยาгуซ่า) โดยผู้ที่เคยมีรอยสักมาก่อนหน้าก็ใช้การสักกลบทับรอยเดิม จากที่เคยเป็นรอยสักขนาดใหญ่ ก็กลายมาเป็นการสักทั่วตัวเช่นในปัจจุบัน และเช่นเดียวกับในอดีต คนที่มีรอยสักมักไม่ค่อยเข้าไปอาบน้ำในที่สาธารณะ (ออนเซ็น) คนจะมองว่าเป็นคนไม่ดีไป แม้ว่าในปัจจุบันบางคนอาจสักเพราะชื่นชอบศิลปะก็ตาม รวมทั้งคนที่ มีรอยสักไม่มาก ในบางครั้งก็ไม่กล้าจะไปอาบน้ำในที่

สาธารณะ (มีบริษัทของญี่ปุ่นที่คิดแผนแปะทับรอยสักออกมาขาย เพื่อให้ผู้ที่มีรอยสักกล้าไปอาบน้ำออนเซ็นมากขึ้น) โรงแรมหลาย ๆ ที่ก็ยอมรับการสักกันมากขึ้น

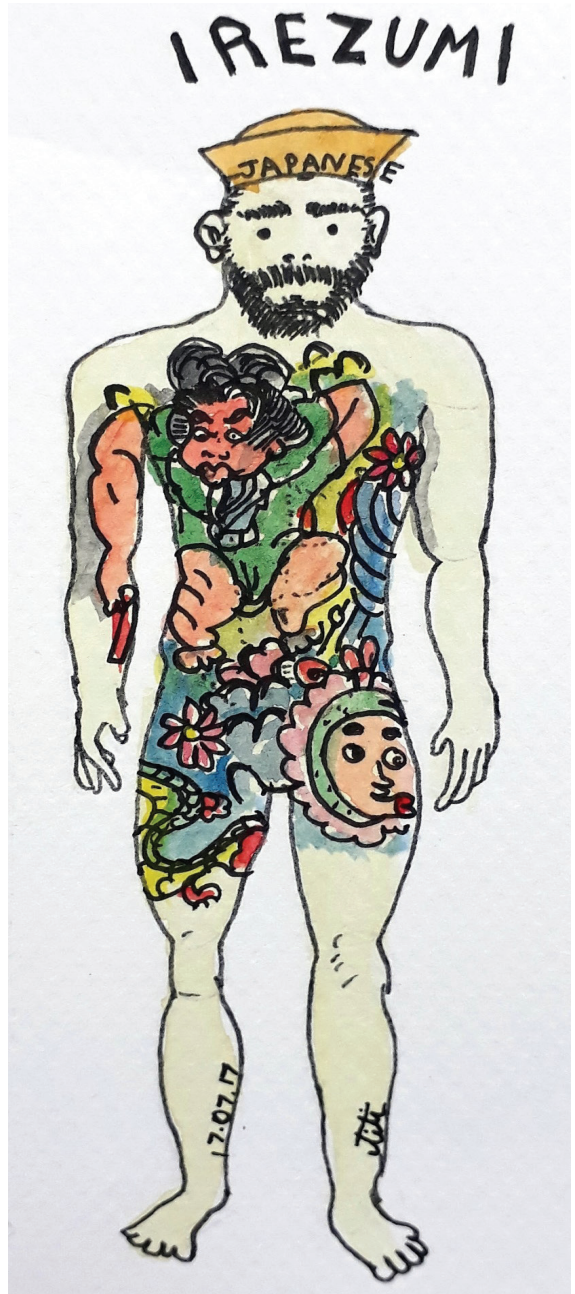
ในสงครามโลกครั้งที่สอง นาซีเยอรมันได้สักตามร่างกายของนักโทษ ที่โดยมากเป็นชาวยิวในค่ายกักกันเอาช์วิทซ์ (Auschwitz) โดยจะสักตามแขน หรือข้อมือของนักโทษเหล่านั้นเพื่อที่จะได้รู้ว่าเป็นใคร หลังสงครามสิ้นสุดลงบรรดาถูกหลานของผู้ที่เคราะห์ร้ายเหล่านั้น บางท่านก็สักหมายเลขเดียวกันที่ญาติของตนถูกสักเพื่อเป็นเครื่องระลึกและเตือนใจถึงสิ่งที่เกิดขึ้น



ร่างของ Otzi ภาพจากเว็บไซต์ www.tattoo.com

การสักของไทย

ตอนที่กำลังพิมพ์บทความนี้อยู่ ผู้เขียนได้ศึกษาและจดบันทึกในเรื่องที่สำคัญ และน่าสนใจเฉพาะในเรื่อง



การสักของไทยไว้เป็นจำนวนมาก หากจะเขียนเน้นเรื่องการสักของไทยเรื่องเดียวจะสามารถเขียนออกมาได้ประมาณพ็อกเก็ตบุ๊ค ๑ เล่มทีเดียว สำหรับการสักในประเทศไทยนั้นไม่มีหลักฐานแน่ชัดว่าเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. ไต แต่จากหลักฐานในหนังสือหลายเล่ม งานวิจัยหลายเรื่องรวมทั้งจากจดหมายเหตุของลาลูแบร์ มีข้อมูลส่วนที่



เหมือนกัน คือ การสักของไทยมีมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ตอนต้น โดยที่การสักในยุคนั้นมาจาก ๓ ประเภทหลัก คือ การสักประเภทแรกเป็นการ “สักไพร่เมื่ออายุครบ ๒๐ ปี เพื่อแสดงสังกัดกรม กอง เมื่อเข้ารับราชการ” ประเภทต่อมาเป็นการ “สักของไพร่ทั่วไปที่เกี่ยวกับ ความเชื่อ/วัฒนธรรม” (เช่นสักยันต์) และประเภทสุดท้าย เป็นการ “สักนักโทษ” ทั้งนี้การสักประเภทแรก และ ประเภทสุดท้ายได้ยกเลิกไปแล้วในสมัยรัชกาลที่ ๕ และ รัชกาลที่ ๗ แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ตามลำดับ

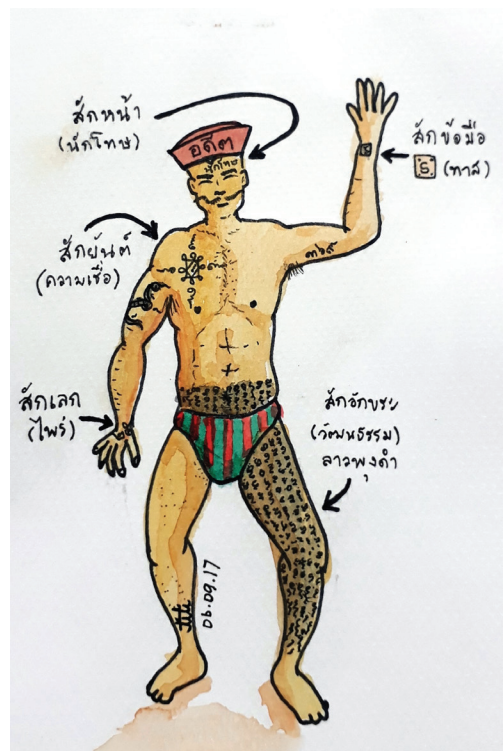
การสักไพร่ในอดีตนั้น ผู้ใดที่ไม่มีรอยสักเลย (การสักประเภทแรก) จะเรียกว่าไพร่ไร้สังกัด บ้างเรียกว่า พวกแขนขาว เมื่อมีเรื่องต้องขึ้นโรงขึ้นศาล หรือเมื่อ มีคดีฟ้องร้อง จะไม่มีผู้รับรองให้ การสักเลยนี้เป็นการสัก ข้อมือให้แก่ชายฉกรรจ์ที่อายุครบ ๒๐ ปี จะสักเมื่อ เข้าทำหน้าที่เป็นไพร่หลวง (คล้าย ๆ ทหารเกณฑ์) โดยจะได้รับสังกัดมูลนาย หรือ กรม กอง ในราชการ

ผู้ที่ถูกสักหน้าในสมัยโบราณนั้น ทางราชการจะสัก บริเวณหน้าผากแก่บุคคลที่เป็นผู้ต้องโทษ โดยสักเป็น เครื่องหมาย หรืออักขระกลางหน้าผาก เพื่อให้รู้ว่าผู้นั้น เป็นคนต้องโทษ มีเรื่องเล่าว่าในสมัยรัชกาลที่ ๔ มี ชาวจีนคนหนึ่งชื่อเงินเส็ง ถูกสักประจานที่หน้าผากเพราะ กระทำคุณไสย

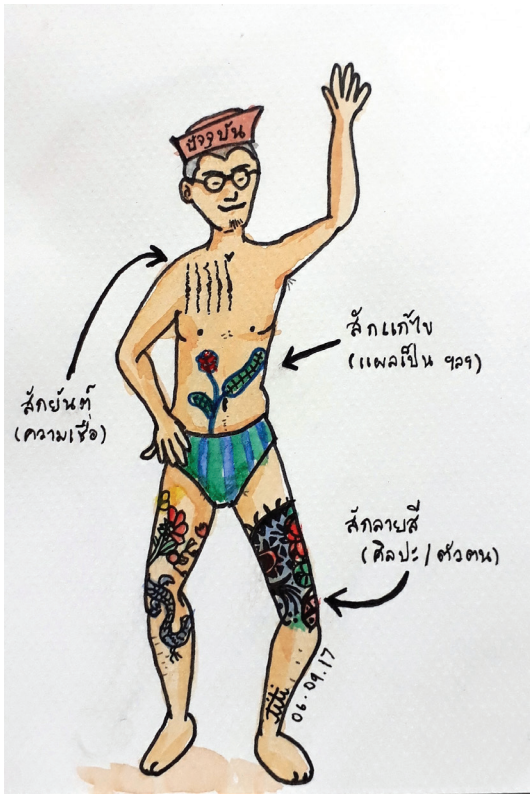
เช่นนั้นการสักที่มีมาตั้งแต่โบราณ (๓ ประเภท ที่กล่าวมาข้างต้น) ที่ยังคงมีอยู่ในปัจจุบันก็คือการสัก ที่เกี่ยวกับความเชื่อหรือวัฒนธรรม (ประเภทที่สอง) เช่น การสักยันต์ เป็นต้น การสักของไทยประเภทยังอาจแบ่ง ได้ออกไปอีกเป็น ๒ สาย คือ สายเมตตามหานิยม (เชื่อว่าทำให้มีเสน่ห์ เป็นที่รัก การเจรจาค้าขายคล่อง) และสายอยู่ยงคงกระพันชาติ (เชื่อว่าป้องกันอันตราย หรือแคล้วคลาดจากภัยต่าง ๆ ได้) ผู้ชายไทยนิยมสัก มากกว่าผู้หญิง และมักสักในตำแหน่ง (เรียงตามความนิยม) คือ แผ่นหลัง หน้าอก คอ ศีรษะ ไหล่ แขน ขา โศง หน้า มือ และหัวเข่า ผู้ที่เป็นคนทำการสักในสมัยก่อน คือ พระสงฆ์ มักสักยันต์ในทางบวก และมีบ้างที่เป็นการสัก โดยผู้ที่มีวิชาอาคม ที่มักสักทั้งในทางบวก และในทางลบ

ในด้านลวดลายที่นิยมกันมาก คือ ยันต์เก้ายอด สักลาย พระพรหม สักนารายณ์ทรงสุบรรณ สักลายพระพิฆเนศ สักลายหนุมาน สักจิ้งจก และลายอื่น ๆ ตามแต่ที่ผู้สัก ต้องการ

การสักของไทยในปัจจุบันนอกจากการสักแบบดั้งเดิม (ประเภทที่สอง) ที่เคยมีอยู่นั้นก็ยังมีเพิ่มขึ้นมาอีก ๒ แบบ คือ การสักเพื่อศิลปะ โดยหลายคนที่สักกายเพื่อศิลปะนี้ มีความเห็นว่าเป็นการสักตกแต่งร่างกายให้สวยงาม ให้ดึงดูดเพศตรงข้าม หรือการสักเพื่อแสดงความเป็นตัวตน และอีกแบบคือการสักเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับผิวหนัง (สักทางการแพทย์) เช่น บางคนผิวหนังก็อาจสักคิ้ว ให้เข้มขึ้น ผู้ที่ปลูกผมอาจใช้การสักบริเวณช่องว่าง ของผมหลังการปลูก บางคนมีแผลเป็นตามร่างกาย ก็ไปสักทับรอยแผลเป็นนั้น บางคนเป็นโรคต่างขาาก็ใช้ การสักลายทับบริเวณที่สีผิวผิดปกติ บ้างก็สักหვნม หรือ ลานหვნม และบางคนเป็นโรคที่คันรอบ ๆ ทวารหนัก ก็มีการรักษาด้วยการสักรอบ ๆ ทวารหนักด้วย



การสักของไทยในอดีต



การสักของไทยในปัจจุบัน

ผู้เขียนได้อ่านหนังสือจดหมายเหตุของลาลูแบร์ ฉบับที่กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ได้ทรงแปลไว้ ขอนำตอนหนึ่งที่ลาลูแบร์ได้กล่าวถึงการสักในสมัยนั้น มาเล่าให้ฟังโดยขออนุญาตปรับภาษาให้เป็นปัจจุบัน ดังนี้ “ข้าพเจ้าได้เห็นขุนนางผู้ใหญ่คนหนึ่งที่เขาท่าน เป็นสีกาเงินอย่างเข้ม เหมือนรอยแผลเป็นที่ถูกดินปืน คนที่รอดให้ข้าพเจ้าเห็นบอกแก่ข้าพเจ้าว่าสิ่งที่ทำให้ เป็นคนใหญ่คนโตนั้น ย่อมมีสีน้ำเงินมาก หรือน้อย ตามเกียรติยศของท่าน และพระมหากษัตริย์สยามก็ทรง สักสีน้ำเงินตั้งแต่พระบาทจนกระทั่งพระนาภี”

สักกะลาสี

การสักกะลาสีในความหมายของผู้เขียนนั้น คือ การสักตามร่างกายของกะลาสี ซึ่งการสักตามร่างกาย เคยเป็นที่นิยมมากของเหล่ากะลาสีในสมัยหนึ่ง การสัก ของกะลาสีนี้เป็นการแสดงถึงประสบการณ์ของผู้นั้น

การสักของกะลาสีในอดีตนั้น เป็นการสักตามจุดต่าง ๆ ที่เห็นชัด เช่น ออก ไหล่ หลัง แขน หรือ ขา โดยรูป หรือ ลายสักที่มักพบบ่อย คือ นกนางแอ่น ผู้หญิงเปลือยกาย (บ้างนิยมสักให้สวมหมวกกะลาสีด้วย) ลูกเต๋า ๒ ลูก เรือใบ หรือข้อความต่าง ๆ ตามแต่แต่ละคนต้องการ

การสักของกะลาสีนั้น ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นแล้วว่า น่าจะมีต้นกำเนิดตั้งแต่ตอนที่ กัปตันเจมส์ คุก (Captain James Cook) ผู้บังคับการเรือ/นักสำรวจ/นักเดินเรือ/ ผู้สร้างแผนที่ ชาวอังกฤษเดินทางสำรวจโลกตะวันออก ในปี พ.ศ. ๒๓๑๒ กัปตันเจมส์ คุก ได้พาลูกเรือไปที่ตาฮิติ (Tahiti) ในหนังสือบางเล่มบอกว่าเมารี (Maori) พอได้ขึ้นไปบนฝั่งบรรดากะลาสีลูกเรือของกัปตันเจมส์ คุก ได้พบกับ คนเผ่าพื้นเมือง คือ ชาวพอลินีเซียที่มีการสักเป็นเรื่องปกติ เป็นประเพณีดั้งเดิมของชาวพื้นเมืองอยู่แล้ว ลูกเรือขอให้ ชาวตาฮิติสักตามร่างกายให้ จากนั้นได้นำเอาวิธีการสัก ติดตัวไปกับพวกตนไปเป็นสิ่งที่ระลึกด้วย ทำให้การสัก ได้มีการเผยแพร่ในบรรดาลูกเรือต่อมากัปตันเจมส์ คุก เห็นว่าเป็นเรื่องดีที่จะสักให้กับลูกเรือของตน เนื่องจากว่า เขามีการเดินทางหลายรอบไปกับเรือหลาย ๆ ลำ มีการ เปลี่ยนลูกเรือตลอดเวลา การสักให้กับลูกเรือของตน จึงเป็นสิ่งหนึ่งที่จะช่วยจำแนกว่าใครอยู่กับเรือลำใดได้อีกทางหนึ่ง จากนั้นการสักก็มีความแพร่หลายในบรรดากะลาสีเรือไปอย่างรวดเร็ว

กะลาสีในยุโรปบางคนสักสิ่งที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อกาสาสนา เรื่องลึกลับ เรื่องเหนือธรรมชาติ โดยพวกเขา เชื่อว่าหากสักรูปบางอย่างแล้วจะทำให้สิ่งเลวร้าย วิญญาณในทะเล คลื่นลมทะเล พายุฝน จะกลัวรอยสัก เหล่านั้น ทำให้พวกเขาไร้ซึ่งปลอดภัย และสบายใจมากขึ้น พวกเขาเชื่อว่าจะกลับบ้านโดยปลอดภัย ในอดีตนับว่าเป็นวัฒนธรรม เป็นค่านิยมหนึ่งของบรรดากะลาสีเรือ เพราะเป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงความเป็นตัวตนของชาวเรือ ที่ไม่เหมือนกับวิชาชีพอื่น ๆ ในโลก ทั้งนี้กะลาสีแต่ละแห่ง ในโลกก็จะมีลักษณะของลายสักที่แตกต่างกันไป

ผู้นิยมการสักลายปัจจุบันจะเรียกลายสักที่นิยมสัก ในอดีตว่าลายสักแบบดั้งเดิม หรือแบบ Old-School

ซึ่งในปัจจุบันก็ยังคงมีความนิยมอยู่ในหลาย ๆ สังคม ความหมายที่แฝงไว้สำหรับกะลาสีเรือของลายที่นิยมในอดีต เช่น

- สักที่นิ้วมือทั้ง ๒ ข้างด้วยตัวอักษรว่า H O L D F A S T (คำนี้ความหมายชาวเรือแปลว่า “หยุด” หรือ “จับแน่นๆ”) เชื่อว่าจะช่วยให้การหยิบจับสิ่งต่าง ๆ ในเรือ (เชือก ผ้าใบ โช) ได้ดี มือเหนียว ไม่หลุดมือง่าย

- สักรูปหมู (Pig) และไก่ (Rooster) ที่เท้าหรือขา เชื่อว่าจะช่วยให้ไม่ตกลน้ำ หรือตกลน้ำแล้วจะไม่จมน้ำ เพราะหมูและไก่ไม่ชอบน้ำ

- สักรูปสมอเรือ มีความหมายแตกต่างกัน เช่น ผู้ที่ได้แล่นเรือข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก จะสักรูปสมอบางสังคมนักสักเพราะว่าเป็นกะลาสีเรือ สำหรับกะลาสีอเมริกันนั้นจะสักรูปนกอินทรีหรือธงชาติอเมริกาเพิ่มเข้าไปด้วย

- สักรูปเรือใบที่กางใบจนเต็ม มีความหมายว่าผู้นั้นได้แล่นเรืออ้อมผ่านแหลมฮอร์น (Cape Horn) มาได้ ซึ่งแหลมฮอร์นนี้มีสภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อการเดินเรือ

- สักรูปมังกรจีน มีความหมายว่าได้แล่นเรือไปยังทวีปเอเชีย บางทีก็มีความหมายว่าไปยังประเทศจีน

- สักรูปเต่าทะเล มีความหมายว่าผู้นั้นได้ข้ามเส้นอิเควเตอร์แล้ว

- สักลายฉลาม ลายนี้อาจจะไม่มี ความหมายเหมือนลายอื่น ๆ แต่คนสมัยนั้นนิยมสัก อาจสักเพราะชอบความโหด ความเกรี้ยวกราด และดุร้ายของฉลามที่เป็นสัตว์ทะเล หรือสักเพราะเลือกตามเพื่อน ๆ ในกลุ่มก็เป็นได้

- สักเป็นภาพของสตรี หนึ่งในลายสักที่นิยมมากคือ รูปของสตรี บ้างก็เป็นหญิงเปลือยกาย บ้างก็เป็นเงือกสาว บ้างก็เป็นหญิงในชุดกะลาสี ในหมวกกะลาสี บางคนก็สักชื่อไว้ด้วย มักจะหมายถึงความปรารถนาของชายโดยทั่ว ๆ ไป ที่มีความต้องการในเรื่องเพศ บ้างก็เพื่อสื่อความหมายถึงวารอยสักนั้นแทนแม่ หรือหญิงคนรักของคนที่อยู่ที่บ้าน บ้างก็สักหญิงชาวเกาะที่เป็นหนึ่งในลายที่เป็นเอกลักษณ์หนึ่งของกะลาสี

เจอร์รี่ (จะกล่าวถึงกะลาสีเจอร์รี่ใน “กะลาสีสัก” ส่วนที่ต่อจากนี้)



การสักกะลาสีแบบดั้งเดิม (Old-school)

- สักรูปนกนางแอ่น (Swallow) เป็นหนึ่งในลายสักที่นิยมที่สุด และยังคงความนิยมในปัจจุบัน แม้บางคนอาจจะไม่รู้ความหมายเดิมของลายนี้แต่ก็สักเพราะความสวยและคลาสสิกของมัน นกนางแอ่นมีความหมาย ๒ อย่างที่ชัดเจน อย่างแรก คือ นกนางแอ่นจะบินกลับมาถิ่นเดิมทุกปีเพื่อหาคู่และทำรัง มีความหมายว่ากะลาสีผู้นั้นจะมีโชคและได้เดินทางกลับไปบ้านอย่างปลอดภัย หากแม้กะลาสีผู้นั้นเกิดเสียชีวิตในทะเล นกนางแอ่นจะนำพาวินิจฉัยของผู้ตายไปยังสวรรค์ และความหมายอย่างที่สอง คือ การสักนกนางแอ่น ๑ ตัว

แสดงว่าผู้นั้นได้ผ่านการปฏิบัติงานกับเรือมาเกิน ๕,๐๐๐ ไมล์ทะเล ส่วน ๒ ตัวคือ มากกว่า ๑๐,๐๐๐ ไมล์ทะเล เป็นต้น ไม่พบการสักมากกว่า ๒ ตัว เพราะว่าในอดีตนั้นการที่จะอยู่ในเรือจนผ่าน ๑๐,๐๐๐ ไมล์ทะเล นั้นเป็นเรื่องที่ลำบากมาก ดังนั้นในอดีตผู้คนจึงให้เกียรติและนับถือผู้ที่มีนกนางแอ่น ๒ ตัว บนร่างกายว่าเป็นผู้ที่ “เจนทะเล” โดยแท้ ส่วนความหมายอื่น ๆ ของนกนางแอ่นที่อาจพบได้ในยุคต่อ ๆ มาก็คือ นกนางแอ่นเป็นสัญลักษณ์ของความรัก การดูแล การเอาใจใส่ ครอบครัว หรือหุมิตร ความซื่อสัตย์ต่อหมู่คณะ หรืออาจหมายถึง ความหวัง และความมีอิสระก็ได้

- สักรูปดาวทะเล (Nautical Star) ดาวเหนือ หรือดวงดาว ความเชื่อ คือ จะได้เดินเรือได้ถูกทิศ ไม่หลงทางหรืออาจหมายถึงจะมีทางกลับบ้าน กลับบ้านได้ถูกต้อง

- สักหัวใจกับมีดสั้น หมายถึง การทรยศ บางคนสักเพราะว่าผิดหวังในเรื่องความรัก เรื่องเพื่อน ส่วนบางคนสักเพราะว่าจะเป็นคนเคล็ดที่ว่าจะได้ไม่ผิดหวังกับโชคชะตา และจะไม่เจอกับโชคร้าย

- สักรูปกระดูก หัวกะโหลก กระบี่ หรือนาฬิกาทราย มักสักในบรรดากะลาสีของเรือโจรสลัด ใช้ในการข่มขู่ผู้อื่น มีความหมายในเชิงว่า “...เวลาของท่านใกล้หมดลงแล้ว ความตายของท่านใกล้เข้ามาทุกขณะ...เหยื่อของข้า...”

ช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐ รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเคยออกระเบียบว่า ใครก็ตามที่มีการสักรูปที่มีลักษณะลามกอนาจาร (Obscene) จะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำงานในสหรัฐอเมริกา (US Navy) ซึ่งบางคนก็ชอบเพราะว่าจะได้ถือโอกาสนี้ออกจากการเป็นทหารเรือ ส่วนกะลาสีบางคนก็สักรูปประเภทนี้แล้วอยากจะทำงานต่อก็ต้องไปหาทางแก้ไขไปทำการลบออก หรือบางคนก็ไปสักเพิ่มโดยให้มีรูปเสื้อผ้าคลุมรอยสักเดิม ทั้งนี้ในนิตยสาร Time Magazine World ได้ระบุว่าในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ (ก่อนที่รัฐบาลอเมริกันจะออกระเบียบเรื่องการสักข้างต้น) ประมาณร้อยละ ๙๐ ของกะลาสีในสหรัฐอเมริกานั้น “มีการสักที่ร่างกาย”

เรื่องกะลาสีอเมริกันกับการสักนี้มีอีกเรื่องหนึ่งคือ เมื่อปีที่แล้ว (พ.ศ. ๒๕๕๙) สหรัฐนาวิกได้อนุมัติระเบียบในเรื่องการสักลายของกะลาสีเพิ่มเติม มีเนื้อหาที่สำคัญคือ “กองทัพเรืออเมริกาได้อนุญาตให้กำลังพล สามารถสักลายอะไรก็ได้เฉพาะบริเวณที่อยู่ใต้หัวเข่าลงมา ผู้ที่ประสงค์จะสักที่คอจะต้องมีขนาดของความกว้างของรอยสักไม่เกิน ๑ นิ้ว x ๑ นิ้ว”



สักรูปเรือใบที่กางใบจนเต็มมีความหมายว่าผู้นั้นได้แล่นเรืออ้อมผ่านแหลมฮอร์น (Cape Horn) มาได้ซึ่งแหลมฮอร์นนี้ มีสภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อการเดินเรือ



สักรูปหมู (Pig) และไก่ (Rooster) ที่ทำหรือหาเชื่อว่า จะช่วยไม่ให้ตกน้ำ หรือตกน้ำแล้วไม่จมน้ำเพราะหมูและไก่ไม่ชอบน้ำ

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ (ปีที่เขียนบทความนี้) การสักของกะลาสีในต่างประเทศ (ส่วนมากเป็นชาวยุโรปและอเมริกัน) นั้นเป็นแบบที่มีความหมายไปในเชิงศิลปะมากกว่า ต่างจากในยุคต้น ๆ คริสต์ศตวรรษที่ ๒๐ ที่มักมีความหมายในเรื่องประสบการณ์ที่แต่ละคนได้ผ่านมา ผู้เขียนได้ขมสารคดีที่เป็นเรื่องของ การสักกลดลหายของกะลาสีอเมริกัน อังกฤษและยุโรปตะวันตกหลาย ๆ คน

กล่าวถึงรอยสักของตนเองด้วยความภูมิใจ พร้อมกับเล่าที่มาของรอยสักแต่ละลายว่าได้อย่างไร เช่น รูปนี้ ได้มาจากเมืองที่เคยไปปฏิบัติงาน ลายนั้นได้หลังจากได้รับตำแหน่งพิเศษในเรือ หรือสัญลักษณ์ของกลุ่ม/หน่วยที่ตนเองอยู่ จ่าอาวุโส พันจ่าอาวุโส สร้างเรือสร้างกล บางท่านก็มักสักสมอเรือ สักใบพัดเรือ โดยสีหน้าเวลาที่คนเหล่านี้เล่าถึงเรื่องราว ก็จะมี ความภูมิใจในสิ่งที่เป็ นตัวตนของเขาเหล่านั้นแทรกอยู่ด้วย (ในอดีตผู้ที่ได้แล่นเรือผ่าน หรือปฏิบัติงานในเรือในมหาสมุทรแอตแลนติกจะสักร่างกายเป็นรูปสมอเรือ)

กะลาสีสัก

หากได้เล่าเรื่องสักกะลาสีแล้ว คงจะไม่พูดเรื่องกะลาสีสักไม่ได้ กะลาสีสักที่ผู้เขียนจะเขียนถึง คือ กะลาสีเจอร์รี่ (Sailor Jerry) เป็นผู้ที่เป็ นอดีตกะลาสีเป็นผู้ที่สักให้กับกะลาสีอื่น ๆ และเป็นหนึ่งในผู้ที่ทำให้วงการสักลายของโลกเป็นที่นิยม

กะลาสีเจอร์รี่มีชื่อว่า Norman Keith Collins มีชีวิตอยู่ในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๕๔ – พ.ศ. ๒๕๑๖ เสียชีวิตตอนอายุ ๖๒ ปี ชาวอเมริกันรู้จักเขาในเรื่องของการเป็ นศิลปินในเรื่องการสักลาย

ตอนเด็ก ๆ เขาอาศัยอยู่ในแถบด้านเหนือของรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา เด็กชายนอร์แมนแอบขึ้นรถไฟขนส่งไปที่เมืองพาลเมอร์ รัฐอะแลสกา

(Alaska) ไปหาประสบการณ์ จนได้เจอคนที่สักลายที่นั่น เด็กชายรู้สึกประทับใจ และชื่นชอบการสักลายจึงไปขอเรียนกับชายคนหนึ่งที่เขาเรียกว่า Big Mike ณ จุดนี้เองเป็นการเริ่มต้นของชีวิตเขาทั้งหมด โดยการสักที่เขาได้ศึกษา คือ การสักโดยใช้เข็มที่จุ่มหมึกจุ่มลงไป ในหนังแบบดั้งเดิม (คล้าย ๆ กับที่พระสงฆ์บ้านเราสักยันต์) พอเขาโตขึ้นมาได้รู้จักวิธีการสักโดยใช้เครื่องมือการสักที่เป็นสมัยใหม่ มีสีสันทันให้เลือกมากขึ้น เขาใช้วิธีการฝึกโดยสักให้คนขี้เมา คนไร้บ้าน หรือคนที่หนีออกจากบ้าน คนจรจัดทั่วไป

การที่เขาได้เป็ นฉายาว่ากะลาสีเจอร์รี่ เพราะในตอนที่เขาอายุ ๑๙ ปี เขาได้สมัครเป็ นกะลาสีเรืออเมริกัน ในช่วงที่เขาได้เดินทางไปกับเรือรบที่แลวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เขาได้พบการสักแนวใหม่ ของชาวพม่า ชาวไทย และชาวลาว ทำให้เขาเริ่มสักอย่างจริงจัง ๆ จัง ๆ ให้แก่กะลาสีเรือ

สไตล์ของสักของกะลาสีเจอร์รี่เป็นแบบที่เรียกว่า ลายดั้งเดิม (Old School) ถือว่าเป็นรูปแบบที่ชาวอเมริกัน และยุโรปในสมัยนั้นนิยมมาก มีลักษณะพิเศษ คือ ใช้เส้นสีดำเป็นลายชัดเจน มีสีสันท่าง ๆ ไม่มากนักเป็ นสีเหลือง แดง เขียว ดำ อาจมีสีม่วงบ้าง

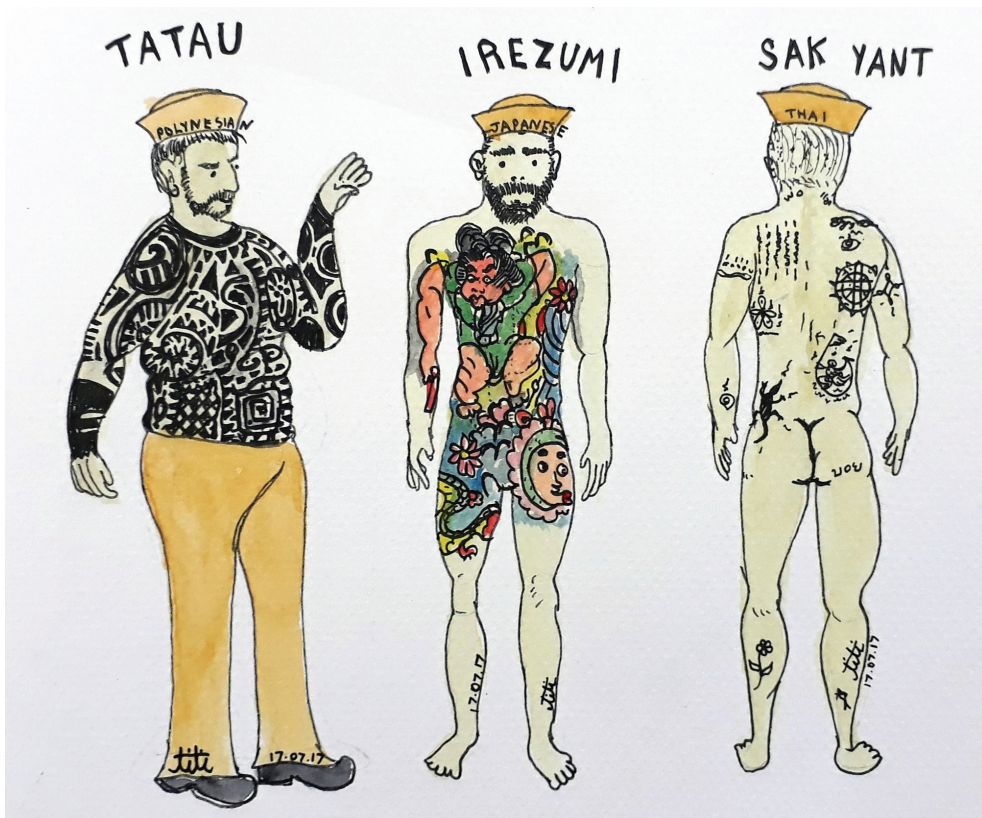
มีผู้คนรำลึกถึงกะลาสีเจอร์รี่ทุกปีโดยมีการจัดงานประจำปี ที่ฮาวายชื่อ “Sailor Jerry Festival”



ท้ายเรื่อง

การสักของกะลาสีในปัจจุบันทั้งในต่างประเทศและไทย มีเหตุผล ๓ ประการ คือ การสักตามประเพณี การสักตามความเชื่อ และการสักเพื่อศิลปะ (การสักเพื่อแก้ไขความบกพร่องของร่างกายนั้นมีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับ ๓ เหตุผลข้างต้น) ในต่างประเทศมีการสักมากขึ้นตามความนิยมของคนยุคใหม่ที่มีอิสระทางความคิดมากขึ้น และระเบียบของกองทัพเรือในหลายประเทศที่ผ่อนปรนในเรื่องเสรีภาพทางร่างกายมากขึ้น ส่วนกองทัพเรือของไทยในปัจจุบันไม่นิยมการสักลาย จึงได้ระบุไว้ในระเบียบของการรับสมัครเข้าเป็นนักเรียนนายเรือ และนักเรียนจำ โดยโรงเรียนนายเรือกำหนดในหัวข้อโรคที่ขัดต่อการเป็นนักเรียนเตรียมทหารในส่วนของกองทัพเรือว่า “ผิวหนังห้ามมีรอยสักบนร่างกาย” ส่วนในการรับสมัครนักเรียนจำ

กำหนดในหัวข้อความเหมาะสมว่า “ห้ามมีรอยสักทั้งปวง หากมีจะต้องดำเนินการลบรอยสัก และจะต้องมีรอยแผลที่เกิดจากลบรอยสักไม่เกินหนึ่งตารางนิ้ว ซึ่งต้องไม่ปรากฏภายนอกर्मผ้าขณะแต่งเครื่องแบบและการแต่งกายอื่น ๆ ตามที่ทางราชการกำหนด” จึงชี้ให้เห็นว่าผู้ที่ได้ผ่านการเป็นนักเรียนทหารของกองทัพเรือได้รับการกรองการสักลายมาแล้ว จึงค่อนข้างหายากที่จะเห็นว่าทหารเรือไทยท่านใดมีการสักตามร่างกายตั้งแต่รับราชการมาเกือบ ๖๐ ปี ผู้เขียนเคยเห็นนายทหาร (ทั้งสัญญาบัตรและประทวน) ที่มีการสักตามร่างกายไม่เกิน ๑๐ นาย ส่วนพลทหารที่มีรอยสักในกองทัพเรือก็พบได้เป็นจำนวนมากกว่า แต่มักไม่ใช่ลวดลายที่ใหญ่จนเห็นได้ชัดเจน ส่วนหนึ่งน่าจะเป็นเพราะความนิยมในการสักของเราน้อยกว่าต่างชาติ ๕



การสักตามประเพณี/ชนเผ่า (ซ้าย) การสักเต็มตัวของญี่ปุ่น (กลาง) การสักยันต์ของไทย (ขวา)



แหล่งข้อมูล

อินเทอร์เน็ต

- บทความเรื่อง “รอยสัก (TATTOO)” “การสักที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อ” และ “การสักเพื่อความสวยงาม (cosmetic tattoo)” โดย นพ.สมศักดิ์ ตันรัตนากร หัวหน้าศูนย์เลเซอร์ผิวหนังรามาริบัติ

- บทความเรื่อง “รอยสัก” โดย ศ.ดร.นพ.ธัมม์ทิวัตต์ นรารัตน์วันชัย

- Religious Design, Tattoo early 1900s Archives

- บทความเรื่อง “The Navy just approved the military’s best tattoo rules” จากเว็บไซต์ www.navytimes.com เขียนโดย Mr. Mark D. Faram เผยแพร่เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

- บทความเรื่อง “Life and work abroad ship, post-visit activity, sailor tattoos.” โดย Hardtack and Marlinspikes ของ The maritime museum of British Columbia

หนังสือ

- Tattoos in Modern Society ฉบับที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๑ โดย Levy Janey สนพ. The Rosen Publishing Group

- The tattoo history source book ฉบับที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๓ โดย Steve Gilbert สนพ. Juno Book

- Vintage Tattoos: The Book of Old-school skin art ฉบับที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๒ โดย Carol Clerk สนพ. Universe

- Vintage Tattoo Flash: 100 Years of

Traditional Tattoos from the Collection of Jonathan Shaw โดย Jonathan Shaw ฉบับที่ ๑๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๙ สนพ. PowerHouse Books

- Time Magazine World ฉบับที่ ๒๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๕ บทความเรื่อง “Is Art Just Skin Deep” เขียนโดย Finan Eileen

- ลาลูแบร์ เป็นจดหมายเหตุ พงศาวดารสยาม ครั้งกรุงศรีอยุธยา แผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราชเจ้า เล่มที่ ๑ - ๖ แปลโดยกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์

ภาพเคลื่อนไหว

- สื่อการเรียนการสอนของ Ted-ED เรื่อง “The history of tattoos” โดย Addison Anderson

- เรื่อง Otzi the Iceman: 5000 Year Old Murder Mystery โดย Crazy Weird Cool Shows เผยแพร่บนเว็บไซต์ youtube เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘

- เรื่อง Hori Smoku Sailor Jerry: The Life of Norman K. Collins โดย Raul Bustamante เผยแพร่บนเว็บไซต์ youtube เมื่อวันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๗

งานวิจัย

- วารสารบัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑ (กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๐) เรื่อง สาเหตุและผลกระทบทางสังคม ที่เกิดจากการสักร่างกายของผู้ที่ต้องขังในเรือนจำกลางลพบุรี โดย วันชัย สุวรรณภูมิ

- วิทยานิพนธ์ “วิวัฒนาการการสักและวัฒนธรรม มวลชนกับการสักรอยศิลปะบนเรือนร่าง” โดย ชนภรณ์ นรากร คณะนิเทศศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ พ.ศ. ๒๕๔๘

* หมายเหตุ

๑. รูปภาพประกอบไหลดจากเว็บไซต์โดยเป็นภาพที่มีลิขสิทธิ์ (licensing) เป็น “สามารถใส่ซ้ำในงานที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์”
๒. รูปภาพเบี่ยง ๆ ประกอบบทความเป็นผลงานของผู้เขียน

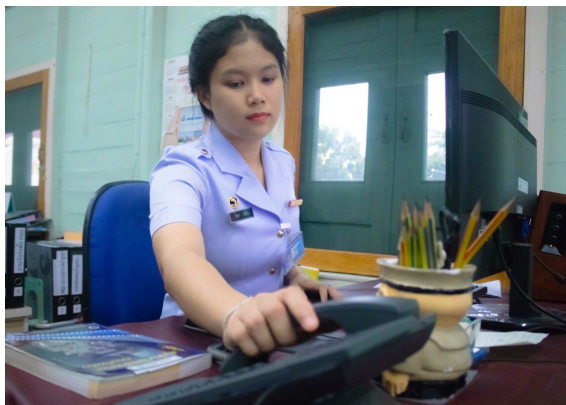


นานาสาระ

ภาวโทหญิง ศรุตฯ พันธุ์ศรี



การรับโทรศัพท์ ถือเป็นด่านแรกของการประชาสัมพันธ์องค์กร เพราะผู้รับโทรศัพท์ได้ทำหน้าที่เสมือนเป็นพนักงานต้อนรับ ควรให้ความสำคัญต่อผู้ที่โทรเข้ามา ไม่ว่าจะผู้นั้นจะเป็นใครก็ตาม แต่เรื่องเหล่านี้ อาจจะเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่มีความสำคัญอะไรนัก จึงเป็นเรื่องที่ถูกมองข้ามไปอย่างน่าเสียดาย และอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้พูดและต่อองค์กรได้ ดังนั้นผู้รับโทรศัพท์จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องตระหนักถึงมารยาทในการรับโทรศัพท์เพื่อสร้างความประทับใจแรก



ให้เกิดขึ้นแก่ผู้ที่โทรเข้ามา นานาสาระฉบับนี้มีเทคนิคการรับโทรศัพท์ให้ประทับใจ ถือเป็น การสร้างภาพพจน์ที่ดีต่อองค์กรได้อย่างง่ายดายตามขั้นตอนดังนี้

๑. เตรียมกระดาด ดินสอ หรือปากกาไว้ให้พร้อม เพื่อจดบันทึกข้อความได้ทันที ไม่ควรจดข้อความบนปกสมุดรายนามผู้ใช้โทรศัพท์ หรือปกนิตยสาร หรือถุงขนม

๒. รับสายทันที เมื่อเสียงโทรศัพท์ดังขึ้น ขั้นตอนแรกนี้จะสร้างความรู้สึกที่ดีและประทับใจให้แก่ผู้โทรเข้ามา หากมีเหตุผลจำเป็นต้องรับโทรศัพท์ช้าไม่ควรปล่อยให้สายเรียกเข้าเกิน ๓ ครั้ง เพราะผู้โทรอาจจะคิดว่าโทรศัพท์ขัดข้อง

๓. กล่าวคำทักทาย แจ้งชื่อสถานที่ที่ตัวเองสังกัด และชื่อผู้รับโทรศัพท์ ด้วยน้ำเสียงไพเราะและสุภาพ เพราะคำทักทายจะให้ความรู้สึกที่เป็นมิตร เช่น “สวัสดีค่ะ สำนักงานราชนาวิกสภา นาวาโทหญิง ศรุตฯ ๖ รับสายค่ะ” แต่ไม่ควรพูดว่า “ฮัลโหลจะพูดกับใครคะ”

๔. เมื่อผู้โทรเข้ามาแจ้งความต้องการแล้ว ให้ผู้รับโทรศัพท์แจ้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมารับสายโดยเร็ว



๕. กรณีที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไม่อยู่หรือไม่สามารถรับโทรศัพท์ได้ ให้ผู้รับโทรศัพท์สอบถามรายละเอียดต่าง ๆ จากผู้โทรเข้ามา เช่น ชื่อผู้โทร หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อกลับ เรื่องที่ต้องการติดต่อ เพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ

๖. ระหว่างการสนทนา ควรพูดด้วยเสียงที่เป็นธรรมชาติ สุภาพ ชัดถ้อยชัดคำ มีจังหวะ ได้ใจความ (Clarity speech) น้ำเสียงต้องมาด้วยความจริงใจ อ่อนนุ้ย (Sincere & Warm) การพูดโทรศัพท์ด้วยใบหน้ายิ้มแย้ม จะทำให้เสียงที่พูดออกมาฟังดูรื่นหู แสดงความเป็นมิตร ถ้าไม่รู้จะทำอะไรให้น้ำเสียงมีรอยยิ้มได้ก็ให้ยิ้มจริง ๆ ในขณะที่พูด แต่ไม่ควรพูดไปหัวเราะไปด้วย เพราะไม่ใช่เรื่องตลก

๗. ไม่ควรคุยกับคนอื่นขณะรับโทรศัพท์ หรือควรหยุดการสนทนาเสียก่อน จึงจะยกหูโทรศัพท์เพราะเสียงที่ได้ยินอาจไม่ใช่เสียง “สวัสดี ค่ะ” แต่เป็นเสียงแทรกที่ไม่ควรให้ผู้โทรเข้ามาได้ยิน เช่น ประโยคสั่งงาน หรือทักทายคนอื่น ในขณะที่กำลังยกหูโทรศัพท์

๘. พยายามช่วยเหลือผู้โทรเข้ามาอย่างเต็มที่ ไม่ควรตอบแต่เพียงว่า “ไม่ทราบ” เพื่อปิดเรื่องให้พ้นตัว

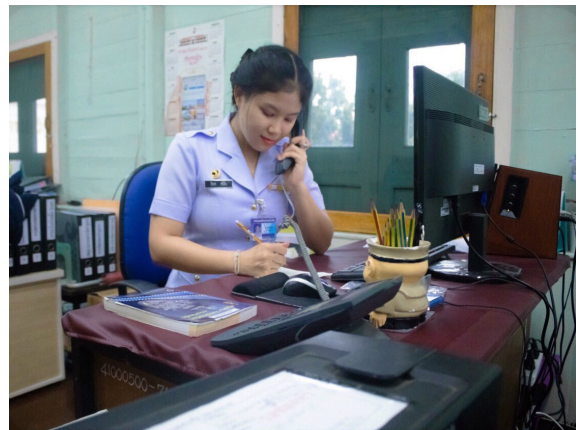
๙. ไม่ควรเคี้ยวอาหารขณะรับโทรศัพท์ การเคี้ยวอาหารไปด้วยขณะพูดเป็นการไม่ให้เกียรติต่อผู้โทรเข้ามา และเป็นการทำลายบุคลิกภาพของผู้พูดด้วย

๑๐. ขณะพูดโทรศัพท์ไม่ควรอยู่ใกล้ปากและจมูกเกินไป เพราะผู้ฟังอาจจะได้ยินลมหายใจของเราตลอดเวลา ก่อให้เกิดความรำคาญได้

๑๑. เมื่อจบการสนทนา ควรกล่าวคำว่า “สวัสดีค่ะ/ครับ” แล้วจึงวางหู

๑๒. การวางสาย ควรรอให้ผู้ติดต่อเข้ามาเป็นผู้วางสาย หรือเป็นผู้ขอจบการสนทนา ก่อนทุกครั้ง เพราะการวางสายก่อนเป็นการบ่งชี้ว่า ไม่อยากคุยด้วย และควรแก้ปัญหาหรือตอบข้อสงสัยต่างๆ ของผู้ติดต่อเข้ามา ได้ถูกต้องและครบถ้วน สิ่งสำคัญจะต้องวางสายโทรศัพท์อย่างนุ่มนวล ไม่ให้มีเสียงกระแทก

๑๓. ไม่ควรใช้โทรศัพท์ในเรื่องส่วนตัวนานเกินไป โทรศัพท์ในที่ทำงานมีไว้ติดต่องาน จึงควรเลี่ยงการใช้ในเรื่องส่วนตัว ถ้าจำเป็นจริง ๆ ควรพูดให้สั้นที่สุด



ดังนั้น เมื่อเสียงโทรศัพท์ดังขึ้น ก่อนที่จะรับโทรศัพท์ โปรดคำนึงถึงมารยาทในการรับโทรศัพท์เสมอ อย่าได้มองข้ามเรื่องเล็ก ๆ นະคะ แล้วท่านจะพบว่า นอกจากองค์กรของท่านจะได้รับคำชื่นชมกลับมาแล้ว ท่านยังเป็นอีกหนึ่งที่ช่วยสร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่องค์กรของท่านด้วย 🙌

ที่มา

<https://www.lib.ru.ac.th/miscell2/p=2101>



สุขภาพหัวใจ

เรือโทหญิง อภิรักษ์ แก่นเสนา



เหตุผลดีๆ ที่คุณควร “เลิกสูบบุหรี่”

การสูบบุหรี่ หนึ่งในปัญหาสุขภาพที่ส่งผลกระทบต่อคนจำนวนมากในปัจจุบัน การสูบบุหรี่ไม่เพียงแต่ทำร้ายตัวคุณเองแต่ยังรวมไปถึงครอบครัว และคนรอบข้างของคุณอีกด้วย วันนี้สุขภาพหัวใจ จะขอแนะนำเสนอ เหตุผลที่คุณควร “เลิกสูบบุหรี่” เพื่อให้ผู้อ่านได้พิจารณากัน

เหตุผลที่ควรเลิกสูบบุหรี่

สุขภาพ เป็นเหตุผลหลักที่คุณควรที่จะเลิกสูบบุหรี่ เพราะการสูบบุหรี่ทำลายสุขภาพของคุณ การสูบบุหรี่ไม่เพียงแต่จะทำร้ายปอด โดยการสูบสารพิษเข้าสู่ปอดโดยตรง และยังเพิ่มโอกาสการเป็น “โรคมะเร็งปอด” การสูบบุหรี่นั้นยังเพิ่มโอกาสในการเป็น “โรคหัวใจ” อีกด้วย มีงานวิจัยที่แสดงให้เห็นว่าโรคที่เกี่ยวข้องกับหัวใจอย่างน้อย ๕ โรค นั้นมีสาเหตุมาจากควันบุหรี่ การสูบบุหรี่นั้นยังเพิ่มระดับความดันโลหิตของคุณทำให้คุณมีโอกาสเป็นโรคหลอดเลือดสมอง มากกว่าคนปกติ เพราะพิษจาก

ควันบุหรี่นั้นจะเข้าสู่ในกระแสเลือด ทำให้ส่งผลกระทบต่อสมอง และอวัยวะทุกส่วนในร่างกายอีกด้วย

บุคลิกภาพ การสูบบุหรี่ส่งผลกระทบต่อบุคลิกภาพของคุณอย่างมาก ไม่เพียงแต่การสูบบุหรี่จะทำให้คุณดูไม่ดีในสายตาของผู้อื่น การสูบบุหรี่ยังทำลายสารเคลือบฟันของคุณ ทำให้คุณมีโอกาสฟันผุได้มากขึ้น งานวิจัยทางการแพทย์พบว่าผู้ที่สูบบุหรี่จัด อย่างน้อยวันละ ๕ ถึง ๑๐ มวน มีโอกาสที่จะสูญเสียฟันมากกว่าผู้ที่ไม่สูบบุหรี่ถึง ๒ เท่า นอกจากนี้การสูบบุหรี่จะทำให้เกิดคราบบนฟันของคุณอย่างเห็นได้ชัด ทั้งยังทำให้เกิดกลิ่นปาก สิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อความมั่นใจ และบุคลิกภาพในการพูดคุยกับผู้อื่นอย่างมาก

ราคาบุหรี่ไม่ใช่สินค้ำราคาถูก ในปัจจุบันราคาบุหรี่ในประเทศไทยนั้นขึ้นสูงมาก โดยมีราคาตั้งแต่ ๕๕ บาท ไปจนถึง ๑๑๕ บาทต่อซอง แทนจะเป็น ๑ ใน ๓ ของราคา ค่าแรงขั้นต่ำต่อวัน การที่คุณสูบบุหรี่จึงเป็นการเพิ่มภาระ



ทางการเงิน ที่นำมาซื้อสิ่งทีนอกจากจะไม่เป็น ประโยชน์ต่อสุขภาพแล้ว ยังทำลายสุขภาพทั้งของคุณ และของคนรอบข้างอีกด้วย

สิ่งที่ร่างกายจะได้รับทันทีหลังจาก "เลิกสูบบุหรี่"

ประโยชน์ของการเลิกสูบบุหรี่ สามารถมองเห็น ได้ตั้งแต่ "วินาทีแรก" ที่คุณเลิกสูบบุหรี่ ปกติแล้วเมื่อคุณ สูบบุหรี่ สารเคมีที่เป็นพิษจะเข้าสู่ร่างกายทุกครั้งที่คุณ เลือดที่เต็มไปด้วยสารพิษเหล่านี้ จะไปยังทุกส่วน บนร่างกาย แต่เมื่อคุณเลิกสูบบุหรี่ ร่างกายของคุณจะเริ่ม ฟื้นฟูตัวเองทันที โดยมีระยะดังต่อไปนี้

- ภายใน ๒๐ นาทีแรก หลังจากที่คุณเลิกสูบบุหรี่ อัตราการเต้นของหัวใจ และระดับความดันโลหิต จะค่อยๆ กลับมาสู่ระดับปกติ

- ๒ ชั่วโมง หลังจากเลิกสูบบุหรี่ คุณอาจจะเริ่มมี อาการอยากสูบบุหรี่อีกครั้ง แต่หากคุณสามารถทนได้ ร่างกายของคุณก็จะทำการฟื้นฟูต่อไป


- ภายใน ๘ ถึง ๑๒ ชั่วโมง หลังจากหยุดสูบบุหรี่ พิษทั้งหมดจะเริ่มหายไปจากร่างกายของคุณ

- ในวันถัดมาหลังจากคุณเลิกสูบบุหรี่ คุณอาจจะ มีอาการใช้หวัดได้ ซึ่งเป็นสัญญาณบอกว่าปอดของคุณ กำลังเริ่มรักษาตัวเองอยู่

- ภายใน ๒ วัน หลังจากเลิกสูบบุหรี่ สัมผัสในการ รับกลิ่นและรับรสชาติของคุณจะค่อย ๆ ดีขึ้น และกลับมา สู่ปกติ

- หลังจากที่คุณเลิกสูบบุหรี่คุณอาจจะมีอาการ คลื่นไส้ อุนเฉียว และโกรธง่าย เนื่องจากอาการขาด นิโคตินมาเป็นเวลานาน วิธีแก้คือ การสูดหายใจเข้าออก ลึก ๆ การผ่อนคลายจิตใจ (Mind Relaxation) ร่วมกับการ ออกกำลังกาย รับประทานผลไม้ที่มีรสเปรี้ยว เพื่อจะช่วย ชับสารนิโคตินออกจากกระแสเลือดได้เร็วขึ้น จะช่วยให้คุณ ปรับตัวได้ดี และยังช่วยลดอาการดังกล่าว

- หลังจากเลิกสูบบุหรี่มาเป็นเวลา ๑ ปี ความเสี่ยง ในการเป็น โรคหัวใจ และโรคมะเร็งปอดจะลดลงมามาก ถึงร้อยละ ๕๐ คุณจะพบว่าระบบการหายใจของคุณจะดีขึ้น พร้อมกับร่างกายที่มีความแข็งแรงอีกด้วย

เมื่อเห็นประโยชน์ดีๆ ที่ร่างกายจะได้รับหลังจาก เลิกสูบบุหรี่กันแล้ว อัยการฯ เริ่มลงมือเลิกสูบบุหรี่กันเถอะ ก่อนที่จะสายเกินไป ในปัจจุบันนี้มีวิธีการดีๆ ที่จะช่วยให้คุณ เลิกสูบบุหรี่ได้มากมาย ทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลีกเลี่ยงสถานที่ที่คุณมักจะไปสูบบุหรี่เป็นประจำ หลีกเลี่ยงอาหารรสเผ็ด เค็ม มัน หวาน และใช้หมากฝรั่ง เลิกสูบบุหรี่ หรือหากคุณยังไม่สามารถเลิกสูบบุหรี่ได้ด้วย ตัวเองจริงๆ อาจจะลองปรึกษาแพทย์ หรือโทรไปที่เบอร์ ๑๖๐๐ เพื่อรับคำปรึกษาเรื่องการเลิกสูบบุหรี่โดยเฉพาะ ก็เป็นวิธีการเลิกสูบบุหรี่อีกวิธีที่คุณควรพิจารณา 

เชื่อสิ... ว่าคุณเลิกได้

เลิกบุหรี่โทร 1600

สสส, กรมสุขภาพจิต, กรมควบคุมโรค, กรมส่งเสริมสุขภาพ

กฎหมายใกล้ตัว

ว่าที่ นาวาตรี สุทธิชัย ธรรมชาติ



อยู่เฉย ๆ ก็ผิด

“คนที่ไม่เคยทำผิด คือ คนที่ไม่ทำอะไรเลย” จากคำกล่าวของ อัลเบิร์ต ไอน์สไตน์ ยังคงเป็นสิ่งที่ทำให้เห็นได้ว่า คนทำงานย่อมมีโอกาสเกิดความผิดพลาดได้ ทำน้อย ก็มีโอกาสน้อย ทำมาก ก็มีโอกาสมาก ไม่ทำ ก็ไม่มีโอกาสที่จะทำงานผิดพลาดเลย แต่ในทางกลับกัน ทำมาก ย่อมได้มาก ทำน้อย ย่อมได้น้อย ไม่ทำ ก็ย่อมไม่ได้อะไรเลย เช่นเดียวกัน ซึ่งสิ่งที่ได้บางทีอาจเป็นทรัพย์สิน เงินทอง หรืออาจเป็นสิ่งที่ไม่อาจประเมินค่าเป็นทรัพย์สินได้ เช่น ความรู้ ประสบการณ์ เป็นต้น แต่คำกล่าวนี้จะสามารถนำมาใช้กับหลักกฎหมายได้หรือไม่ และหากไม่ได้มีเหตุผลอ้างอิงอย่างไร

ท่านผู้อ่านหลายท่านหากได้อินคำถามนี้ ย่อมคล้อยตามคำกล่าวของ อัลเบิร์ต ไอน์สไตน์ เพราะการไม่ทำอะไรเลย ย่อมไม่มีทางที่จะกระทำผิดกฎหมายเป็นแน่แท้ แต่ก่อนที่จะเชื่ออย่างสนิทใจ ขอโปรดได้ศึกษาข้อกฎหมายของไทยก่อนว่า จะนำมาปรับใช้ได้หรือไม่ ซึ่งผู้เขียนได้ยกหลักเรื่องความรับผิดทางอาญา ดังนี้

“มาตรา ๕๙ บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดย ประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำ และในขณะเดียวกันผู้กระทำประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น ถ้าผู้กระทำมิได้รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิด จะถือว่าผู้กระทำ



ประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้ กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำ ความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย”

จากกฎหมายดังที่กล่าวข้างต้นพอสรุปได้ว่า การที่จะเป็นการผิดกฎหมายนั้น ในเบื้องต้นต้องมีการกระทำที่เกิดจากเจตนา ความประมาท หรือที่กฎหมายบัญญัติ ให้เป็นความผิดแม้ไม่ได้เจตนา ซึ่งการกระทำนั้นแบ่งเป็น การกระทำที่มีการกระทำจริง และการกระทำโดยงดเว้นด้วย แต่พออ่านถึงตรงนี้หลายท่านอาจเกิดข้อสงสัย ว่าการกระทำโดยการงดเว้นนั้นเป็นอย่างไร มีด้วยหรือ ซึ่งอธิบายได้ว่ากระทำ โดยงดเว้นนั้น ต้องมีหน้าที่ให้กระทำ และมีหน้าที่แล้วไม่ทำหน้าที่นั้น ๆ สิ่งนี้เรียกว่า การกระทำโดยงดเว้น และเพื่อให้ท่านผู้อ่านพอมองเห็นภาพจึงขอยกตัวอย่าง เพื่อประกอบการอธิบายดังนี้

“มีหน้าที่ตามสัญญา” เช่น บอด้การ์ดประจำสระว่ายน้ำ เจ้าหน้าที่รับเลี้ยงเด็ก มีหน้าที่ดูแลความปลอดภัยกับผู้ที่มาใช้บริการ หากเจอคนกำลังจะจมน้ำก็ดี หรือ พบเห็นเด็กที่ไม่ได้รับความปลอดภัยก็ดี โดยหน้าที่ต้องเข้าช่วยเหลือหากทำเป็นนิ่ง ไม่เข้าช่วยหากเขาจมน้ำตาย การตาย หรือเด็กได้รับอุบัติเหตุ การดังกล่าวย่อมเป็นผล โดยตรงจากการกระทำของผู้มีหน้าที่นั้น ๆ

“หน้าที่จากความสัมพันธ์ที่มีมาก่อน” เช่น เราเจอคนตาบอดกำลังจะข้ามถนน โดยปกติแล้วเราไม่ได้มีหน้าที่พาเขาข้ามถนนแต่อย่างใด แต่เมื่อเราอาสา พาคนตาบอดข้ามถนนแล้ว ย่อมเกิดหน้าที่จากการกระทำนั้น ๆ ให้ต้องพาเขาข้ามถนน ไปให้ตลอด หากเกิดกรณีในระหว่างที่พาข้ามไปถึงเกาะกลางนั้น เราปล่อยเขาไว้ ให้เผชิญชะตากรรมและเกิดอุบัติเหตุขึ้น ย่อมเป็นผลมาจากการกระทำของเราด้วย

จากหลักกฎหมายข้างต้น จะเห็นได้ว่า **การที่ไม่ทำสิ่งใดเลยนั้น โดยหลักแล้ว จะไม่มีความผิด แต่เมื่อใดที่มีหน้าที่กำหนดให้ต้องทำ แต่ไม่ทำ อันนี้ย่อมเป็นความผิด** คำกล่าวของ อัลเบิร์ต ไอน์สไตน์ ที่ว่า **“คนที่ไม่เคยทำผิด คือ คนที่ไม่ทำอะไรเลย”** ย่อมไม่สามารถนำมาใช้ได้ทั้งหมดกับการกระทำทางกฎหมาย 🙌

ที่มา: <https://ms.pngtree.com/free-png-vectors/menggaruk-kepala>



ประทับใจSSM

กองอนุศาสนาจารย์ กรมยุทศศึกษาทหารเรือ



ปีศาจจำแลง ตอนปีศาจทรรษา

การเที่ยวกลางคืนนั้น แม้จะทำให้ชีวิตสนุกสนาน และผ่อนคลายตามวิสัยปุลุชน แต่ถ้าเที่ยวจนติด โดยเฉพาะในเวลาและสถานที่ที่ไม่สมควร ก็จะเป็น การก้าวพลาดอีกอย่างหนึ่งของชีวิต เพราะบั่นทอน ความมั่นคงใน ๓ ด้านใหญ่ ๆ คือ

๑. **ด้านครอบครัว** ครอบครัวเป็นฐานสำคัญของชีวิต การทิ้งครอบครัวไปในยามดึกคืนค่ำคืนเชื่อว่าจะตั้งอยู่ใน ความประมาท อีกประการหนึ่งเป็นการบั่นทอนความรัก ความผูกพันที่จะพึงมีต่อกันทำให้ขาดความอบอุ่น และแตกแยกได้

๒. **ด้านเศรษฐกิจ** ได้ชื่อว่าไม่รักษาทรัพย์สมบัติ เพราะต้องใช้จ่ายหมดเปลืองไปโดยง่าย ความเบิกบาน ทรรษาที่ได้จากการเที่ยวเตร่ก็เป็นเรื่องชั่วคราวชั่วยาม เป็นความสุขอำพรางเกิดแล้วก็หายไป แต่เงินที่หมดนั้น หมดจริง หนี้ที่เกิดขึ้นก็เกิดจริง ซึ่งจะต้องตามแก้ ด้วยความยากลำบาก

๓. **ด้านความปลอดภัย** ได้ชื่อว่าไม่รักษาตัว เพราะการติดเที่ยวเป็นการเปิดช่องให้อันตรายทั้งหลาย เกิดขึ้นได้ง่าย แม้ไม่ได้ทำอะไรผิดเลยก็ยังเป็นโอกาส ให้ถูกหาเรื่องใส่ร้ายได้ง่าย นอกจากนั้นสุขภาพร่างกาย ก็ทรุดโทรมเสื่อมถอยลงเร็วกว่าปกติ

โดยทั่วไปไม่มีใครที่ไม่รักครอบครัว ไม่รักทรัพย์สมบัติ ไม่รักชีวิต แต่ถ้าลุ่มหลงในความสุขสนุกสนานจนลืมตัว ก็จะรักษาสิ่งทีรักนี้ไว้ไม่ได้ การหมกมุ่น สนุกสนาน ด้วยการเที่ยวกลางคืนจึงเป็นทางเสื่อม อีกข้อหนึ่ง ที่โบราณว่าทำให้ลืมตัวเหมือนผีเข้าสิง ดังนั้นถ้าจะ เที่ยวบ้างก็ต้องเที่ยวอย่างมีสติ คือสนุกอย่างไรก็ต้อง คิดถึงบ้าน ต้องประมาณเงินทอง และต้องคุ้มครองตัวเอง ให้ดี จึงจะปลอดภัยจากอิทธิฤทธิ์ของปีศาจทรรษาได้ ☺

ที่มา: <http://magicdogma.blogspot.com/2010/10/4-6.html>



เกร็ดความรู้อาหาร ตำรายาสมุนไพร

กองอนุศาสนจารย์ กรมพุทธศึกษาทหารเรือ



การจัดเครื่องไทยธรรมถวายพระ

เครื่องไทยธรรม คือ วัตถุสิ่งของต่าง ๆ ที่สมควรถวายพระสงฆ์ ได้แก่ ปัจจัย ๔ และสิ่งของที่นับเนื่องในปัจจัย ๔

- **สิ่งของที่พระเคนพระได้ในเวลาช่วงเช้าถึงเที่ยง** ได้แก่ อาหารคาวหวาน ทุกชนิด ทั้งอาหารสด อาหารแห้ง และอาหารเครื่องกระป๋องทุกประเภท (หากนำสิ่งของเหล่านี้ไปถวายในเวลาหลังเที่ยงแล้วไม่ต้องพระเคน เพียงแต่แจ้งให้พระรับทราบ แล้วมอบให้ศิษย์เก็บรักษาไว้จัดทำถวายในวันต่อไป)
- **สิ่งของที่พระเคนพระได้ตลอดเวลา** ได้แก่ ประเภทเครื่องดื่ม เครื่องยารักษาโรค และประเภทเภสัช เช่น น้ำตาล น้ำผึ้ง น้ำอ้อย หมากพลู ฯลฯ หรือ สิ่งของไม่ใช่สำหรับขบฉัน
- **สิ่งของที่ไม่สมควรพระเคนพระ** ได้แก่ เงิน และวัตถุสำหรับใช้แทนเงิน เช่น ธนบัตร (ในการถวายควรใช้ใบพวารณาแทนตัวเงิน ส่วนตัวเงินมอบไว้แก่ไวยาวัจกรของพระนั้น) ๕

แหล่งที่มา: <https://pantip.com/topic/33622824>

<https://ntbdays.com/trendynews/archives/20206>

<https://www.xn--b3cf2b3afb0dwa6b5c7n.com/Blog/1017>



พจนานุกรม

พลเรือเอก ไพบูลย์ นกสินธูวงศ์

ศัพท์สแลงชาวเรือ



ศัพท์สแลงชาวเรือ

emergency blow

เป็นระเบียบปฏิบัติที่ใช้ในเรือดำน้ำซึ่งใช้แรงอัดอากาศสูงเข้าสู่ถังอับเฉาหลัก และอัดอากาศแรงดันสูงนี้ไปผลักดันน้ำออกจากถังอับเฉาทำให้เรือเบาตัวลงอย่างรวดเร็วแล้วเรือจะโผล่ขึ้นสู่น้ำทันทีอย่างรวดเร็วเช่นกัน



emergency blow

emergency deep

การปฏิบัติอย่างรวดเร็วที่สุดเพื่อให้เรือดำน้ำดำลึกลงไปอีกจากความลึกกลองตาเรือ (เพื่อไม่ให้เรือผิวน้ำชนกลองตาเรือ) หรือในขณะที่เรือดำน้ำดำอยู่ เรือพุ่งขึ้นสู่น้ำที่ระดับความลึกกลองตาเรืออย่างรวดเร็ว (เพื่อไม่ให้ถูกตรวจจับได้หากโผล่ขึ้นสู่น้ำ)

family grams

การสื่อสารทางเดียวที่ส่งไปยังครอบครัวของทหารประจำเรือของเรือดำน้ำก่อนที่เรือจะออกไปปฏิบัติภารกิจ หลักเกณฑ์การสื่อสารประเภทนี้มีการเปลี่ยนแปลงมาหลายปี แต่ปกติจำกัดอยู่ที่ ๒๐ ถึง ๕๐ คำ ขึ้นอยู่กับความเร่งด่วนทางยุทธการ ชาวที่ส่งมายังกะลาสีเรือดำน้ำจะถูกกลั่นกรองเพื่อไม่ให้กำลังพลของเรือรู้สึกผิดหวังหรือโศกเศร้า แต่บางครั้งแม้ผ่านการกลั่นกรองแล้วกลับทำให้ลูกเรือเครียดยิ่งกว่าเดิม

fast cruise

กระบวนการฝึกทหารประจำเรือดำน้ำในสถานการณ์ฉุกเฉินแบบต่าง ๆ ขณะที่เรือเทียบท่า และปิดทางขึ้นลงหอบังคับการ (conning tower hatch)



fighting gear

fighting gear

เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับรับประทานอาหาร เช่น ช้อน ส้อม มีด จานชาม เป็นต้น

failed open

ใช้บรรยายคนที่ไม่สามารถนอนหลับได้ ตาของเขาทั้งสองข้างไม่ปิด



torpedo



Submarine Warfare

fish

๑. ตอร์ปิโด
๒. เครื่องหมายสำหรับผู้ที่ผ่านการฝึกสงครามเรือดำน้ำ (Submarine Warfare)

goat locker

เป็นคำแสดงถึงความน่ารัก ใช้เรียกห้องพักของบรรดาพันจ่าเปรียบเสมือนสถานที่ซึ่งแพะชราอาศัยอยู่

green board

เมื่อแผงควบคุมที่เกี่ยวข้องกับถังอับเฉาแสดงว่าทางเปิดทุกอันได้ปิดสนิทแล้วเรือดำน้ำสามารถดำได้ บางครั้งก็เรียก "straight board"





green table

green table — การพิจารณาโทษทหารบนเรือผิวน้ำ การพิจารณาลงโทษทางวินัยทหารที่ไม่ร้ายแรง เรียกว่า “captain’s mast” สำหรับเรือดำน้ำกระทำในห้องโถงโดยมีโต๊ะตัวหนึ่งปูด้วยผ้าสีเขียว



growler

growler — โทรศัพท์กำลังเสียงที่ใช้บนเรือดำน้ำรุ่นเก่า

gun decking the log — การกรอกข้อมูลลงในแบบฟอร์ม หรือในสมุดปูมเรือโดยจินตนาการเอาเอง อันเนื่องมาจากความขี้เกียจ หรืออาจเรียกว่า **radioing the log** หรือ **pencil whipping**

halfway night — เป็นคืนที่ถูกกำหนดว่าเรือได้ออกมาปฏิบัติภารกิจได้ครึ่งหนึ่งของเวลาทั้งหมด ปกติคืนดังกล่าวมีการรับประทานอาหารเย็นเป็นกรณีพิเศษ มีอาหารพิเศษ และมีการรื่นเริงกันในหมู่ลูกเรือและบ่อยครั้งรวมถึงการมี **casino night** ด้วย

heavy — เป็นคำยกยอบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับเรือดำน้ำโดยทั่วไป หรือรู้ระบบใดเป็นการเฉพาะ



hockey pucks

hockey pucks — ลูกชิ้นเนื้อแบบสวีเดน

holidays — เป็นวันหยุดภายในเรือดำน้ำ ซึ่งกลายเป็นตำนาน ปัจจุบันยกเลิกไปแล้วขณะที่เรือดำน้ำกำลังปฏิบัติการกิจในทะเล

hollywood showers — การอาบน้ำฝักบัวใช้เวลานาน และปกติแล้วไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้น้ำจำนวนมากอย่างที่ผู้กระทำผิดต้องการ เชื่อกันว่าเป็นคุณสมบัติหนึ่งของพนักงานวิทยุและบรรดาพวกช่าง

hot cock — ข้าวล่ำสุด หรือข้าวลือ ความหมายเดียวกันกับ **scuttlebutt** หรือ **the skinny**



hot racking/hot bunking

hot racking หรือ **hot bunking** — การใช้เตียงนอนบนเรือดำน้ำร่วมกัน เมื่อคนหนึ่งลุกไปปฏิบัติหน้าที่ เช่น เช้ายาม อีกคนหนึ่งที่ออกยามจะเข้าแทนที่เตียงจึงอุ่นอยู่ตลอดเวลา โดยปกติแล้วลูกเรือ 3 คนใช้เตียงร่วมกัน 2 เตียง ทั้งนี้เนื่องจากในเรือดำน้ำมีเนื้อที่จำกัด แต่มีกำลังพลมากกว่าจำนวนเตียงที่สามารถติดตั้งได้ ☺



เรื่องเล่า ชาวเรือ

พลเรือเอก โทศา นกสินธวงศ์



BOTTOM UP (DRINKING)

กระดกแก้ว/ ขวดดื่มให้หมด

วลี **bottom up** เป็นที่รู้จักและคุ้นเคยกันดีในกลุ่มนักดื่ม เป็นการชวนเชิญเพื่อนที่ร่วมดื่มด้วยกันให้กระดกแก้วหรือขวดดื่มให้หมดอย่างรวดเร็ว

ในเรื่องของการบริหารจัดการงาน หมายถึง การพิจารณาจากล่างสู่บน (Bottom up) ซึ่งตรงข้ามกับอีกวิธีคือการบริหารหรือการพิจารณาจากบนลงล่าง (Top Down)

Urban dictionary ให้ความหมายแหวกแนวเพิ่มว่า “เป็นท่าร่วมเพศของคนทำหนึ่ง (coitus a tergo) หรือที่เรียกว่า doggy-style”



bottom up

อย่างไรก็ตามวลี **bottom up** คนส่วนใหญ่ไม่ทราบว่ามมีต้นตอมาจากชาวเรือตั้งแต่สมัยยุคเรือใบ (age of sails) โดยเฉพาะในยุคสงครามนโปเลียน ครั้งนั้นราชนาวีอังกฤษขาดแคลนกำลังพลที่เป็นกะลาสีเรือจำนวนมาก ได้จัดตั้งหน่วย **press gang** เพื่อไปจัดหา กำลังพลเพิ่มเติม ประกอบไปด้วยหลายวิธี เช่น จากอาสาสมัคร ชักชวนกะลาสีเรือสินค้า ชักชวนคนบก (land lubbers) หรือบางครั้งถึงกับบังคับเอาตัว ๆ

พวก **press gang** บางครั้งใช้กลอุบายที่ไม่ค่อยสะอาด เช่น ใส่เงินที่เป็นเหรียญลงในแก้วเบียร์แล้วชักชวนให้คนหนุ่มดื่มเบียร์ให้หมดแก้ว และจะได้รางวัลเหรียญที่อยู่ก้นแก้วนั้นซึ่งเขาต้องกระดกแก้วดื่มให้หมด เมื่อดื่มหมดแก้วแล้วเขาจะถูกบันทึกชื่อว่าเป็นกำลังพลของราชนาวีอังกฤษ นั่นก็เป็นอีกตำนานหนึ่งของวลี **bottom up** 🍻



press gang

ROYAL NAVY



ข่าวหาวีรอบโลก

นาวาเอก สุวีร์ เผ่าทองสุข

สหราชอาณาจักร

เรือหลวง Prince of Wales ออกทะเลเป็นครั้งแรก



<https://news.sky.com/story/hms-prince-of-wales-tight-squeeze-for-extraordinary-uk-aircraft-carrier-in-maiden-voyage-11814301>

เรือหลวง Prince of Wales ซึ่งเป็นเรือบรรทุกเครื่องบินชั้น Queen Elizabeth ลำที่สองของราชนาวิกโยธิน ได้ออกเดินทางจากอู่ต่อเรือ Rosyth ปากแม่น้ำ Forth ในสกอตแลนด์ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อออกทดลองเรือในทะเลเปิดตั้งแต่วันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๒

ด้วยขนาดเรือที่ใหญ่และมีความสูงมาก ทำให้ต้องมีการออกแบบเสากระโดงบนสะพานเดินเรือให้สามารถเอียงลงมาเป็นมุม ๗๗ องศาด้วยระบบไฮดรอลิกส์ เพื่อให้เรือสามารถแล่นผ่านสะพาน Forth ออกสู่ทะเลเปิดได้โดยสะดวก

นาวาเอก Darren Houston ผู้บังคับการเรือหลวง Prince of Wales ได้แสดงความชื่นชมกำลังพลประจำเรือ เจ้าหน้าที่วิศวกร และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกแบบและต่อเรือลำที่มีศักยภาพและทันสมัยที่สุดลำหนึ่งของราชนาวิกโยธิน โดยเรือจะออกทดสอบทดลองระบบต่าง ๆ ให้มีความพร้อมสมบูรณ์ก่อนที่จะเดินทางไปยังฐานทัพเรือ Portsmouth เพื่อทำพิธีขึ้นระวางประจำการในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๖๒ นี้ โดยมี Duchess of Cornwall เป็นประธานในพิธี

ในขณะเดียวกัน เรือหลวง Queen Elizabeth ก็อยู่ระหว่างการปฏิบัติการฝึกในทะเลแอตแลนติกเหนือ โดยเป็นการฝึกการปฏิบัติการของเครื่องบินขับไล่ F-35B



นาวิกศาสตร์

๖๕

ปีที่ ๑๐๒ เล่มที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒



<https://navaltoday.com/2019/09/23/royal-navys-second-aircraft-carrier-underway-for-first-time/>

ข้อมูลเรือหลวง Prince of Wales โดยสังเขป

ระวางขับน้ำ	๖๕,๐๐๐ ตัน	ความยาว	๒๘๐ เมตร
ความกว้างสูงสุด	๗๓ เมตร	กินน้ำลึก	๑๑ เมตร
ความเร็วสูงสุด	๒๕ นอต	ระยะปฏิบัติการ	๑๐,๐๐๐ ไมล์ทะเล
กำลังพลประจำเรือ	๖๗๙ นาย	บรรทุกทหารนาวิกโยธิน	๒๕๐ นาย
ระบบตรวจจับ	(๑) เรดาร์ระยะไกล S1850M (๒) เรดาร์ระยะปานกลาง Type 997 Artisan 3D		
ระบบอาวุธ	(๑) ปืนกลต่อสู้อากาศยานระยะประชิด ๒๐ มม. Phalanx (๒) ปืนกล ๓๐ มม. DS30M Mk2		
ระวางบรรทุกอากาศยาน	ปกติ ๔๐ ลำ และสามารถปรับปรุงให้รองรับได้ถึง ๗๐ ลำ		
อากาศยานปฏิบัติการ	(๑) เครื่องบินขับไล่ขึ้นลงทางดิ่ง F-35B (บรรทุกได้สูงสุด ๔๐ เครื่อง) (๒) เฮลิคอปเตอร์ปฏิบัติการทางเรือ/ปราบเรือดำน้ำ AW101 Merlin (๓) เฮลิคอปเตอร์ปฏิบัติการทางเรือ AW159 Wildcat (๔) เฮลิคอปเตอร์ลำเลียง CH-47 Chinook (๕) เฮลิคอปเตอร์โจมตี AH-64 Apache		

เครื่องเรือออสเตรเลีย

เรือส่งกำลังบำรุงของกองทัพเรือออสเตรเลีย

ผู้ต่อเรือ Navantia ประเทศสเปนได้ทำพิธีปล่อยเรือส่งกำลังบำรุงขนาดใหญ่ (Auxiliary Oiler Replenishment: AOR) ลำที่สองในจำนวน ๒ ลำ ของกองทัพเรือออสเตรเลีย ลงน้ำ ที่เมือง Ferrol ประเทศสเปน เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อจากเรือลำแรกที่ได้ปล่อยลงน้ำเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยเรือทั้งสองลำจะได้รับ

การตั้งชื่อว่า HMAS Supply และ HMAS Stalwart ตามลำดับ

เรือส่งกำลังบำรุงขนาดใหญ่ทั้งสองลำที่กำลังจะเข้าประจำการ จะมีบทบาทสำคัญในการส่งกำลังบำรุงให้แก่เรือที่ออกปฏิบัติการในพื้นที่ต่าง ๆ ให้สามารถปฏิบัติการได้ยาวนานยิ่งขึ้น





<https://video.defence.gov.au/play/6313#>



<http://navy.gov.au/nuship-stalwart-iii>

พลเรือโท Michael Noonan ผู้บัญชาการทหารเรือออสเตรเลีย กล่าวว่า เรือส่งกำลังบำรุงลำใหม่คือ เรือ Stalwart และ Supply จะช่วยขยายระยะทางและระยะเวลาในการปฏิบัติการของกองเรือออสเตรเลีย โดยสามารถส่งกำลังบำรุง ยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด อาหาร สิ่งอุปกรณ์ และอmunition ให้แก่เรือที่ออกปฏิบัติการในทะเล ซึ่งเรือ Stalwart และ Supply จะเข้าประจำการทดแทนเรือส่งกำลังบำรุง HMAS Sirius ที่กำลังจะปลดระวาง และ HMAS Success ที่ได้ปลดระวางไปแล้วเมื่อกลางปี พ.ศ. ๒๕๖๒

เรือส่งกำลังบำรุงลำใหม่ชุดนี้ สร้างขึ้นภายใต้สัญญาลงนามเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ โดยสร้างจากแบบของเรือ ชั้น Cantabria ของกองทัพเรือสเปน ตัวเรือมีความยาว ๑๗๓.๙ เมตร ระวางขับน้ำ ๑๙,๕๐๐ ตัน สามารถบรรทุก น้ำมันเชื้อเพลิง สิ่งของ น้ำจืด อาหาร อmunition ยุทโธปกรณ์และชิ้นส่วนอะไหล่ต่าง ๆ สำหรับการสนับสนุนและ ส่งกำลังบำรุงกำลังทางเรือหรือกำลังรบอื่น ๆ ที่ออกปฏิบัติการในพื้นที่ห่างไกลจากฐานทัพท่าเรือ หรือการปฏิบัติการภารกิจเป็นระยะเวลานาน

ข้อมูลเรือ HMAS Stalwart โดยสังเขป

ระวางขับน้ำเต็มที่	๑๙,๕๐๐ ตัน
ความกว้าง	๒๓ เมตร
ความเร็วสูงสุด	๒๐ นอต
ระวางบรรทุก	(๑) น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน JP5 ๑,๔๕๐ ลูกบาศก์เมตร (๒) น้ำมันดีเซล ๘,๒๐๐ ลูกบาศก์เมตร (๓) น้ำจืด ๑,๔๐๐ ลูกบาศก์เมตร (๔) อmunition ๒๗๐ ตัน (๕) สิ่งอุปกรณ์อื่น ๆ ๔๗๐ ตัน
เครื่องจักรใหญ่	MAN 18V 32/40 ๒ เครื่อง

นอกเหนือจากภารกิจหลักในการส่งกำลังบำรุงแล้ว เรือยังมีขีดความสามารถในการกำจัดมลภาวะในทะเล สนับสนุนการส่งกำลังบำรุงให้แก่เหล่าทัพอื่น ๆ รวมถึงทำภารกิจด้านการช่วยเหลือทางมนุษยธรรมและบรรเทาสาธารณภัย (Humanitarian And Disaster Relief: HADR) ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติได้ด้วย 🇹🇹



ภาพกิจกรรม



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเจิม ร.ล.ภูมิพลอดุลยเดช เรือฟริเกตลำใหม่ โดยมี พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์ ผบ.ทร. นายทหารชั้นผู้ใหญ่ และข้าราชการ ทร. เฝ้าฯ รับเสด็จ ณ ทงม.กสท.ฐท.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๑๖ ต.ค.๖๒



พล.ร.อ.ลือชัย รุดดิษฐ์ ผบ.ทร. เป็นประธานพิธีประดับเครื่องหมายยศและแสดงความยินดีแก่ผู้ที่ได้รับพระราชทานยศทหารชั้นนายพลเรือ วาระ ต.ค.๖๒ ณ ท้องพระโรง พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



ผบ.ทร. เป็นประธานพิธีมอบเครื่องหมายสหยานาวิและประกาศนียบัตรกำกับเครื่องหมาย ประจำปี ๒๕๖๒ ณ ห้องเกียรติานาวิ ชั้น ๓ ราชนาวีสโมสร เขตพระนคร กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๒ ก.ย.๖๒



ผบ.ทร. มอบโอวาทและรับการเยี่ยมอำลาจาก ผชท.ทร. และ รอง ผชท.ทร. ในต่างประเทศ ที่เดินทางไปผลัดเปลี่ยน ในวาระ ๑ ต.ค.๖๒ ณ ห้องรับรอง บก.ทร. พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๒ ก.ย.๖๒



ผบ.ทร. และ รอง ผอ.ศรชล. ในฐานะประธานกรรมการบริหาร ศรชล. เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริหาร ศรชล. ครั้งที่ ๒ ณ โรงแรมรอยัล ออคิด เซอราตัน กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๓ ก.ย.๖๒



ผบ.ทร. รับเยี่ยมคำนับจาก นางโดนิกา พอตตี (H.E. Ms. Donica Pottie) ออท.แคนาดา ประจำประเทศไทย และคณะ ณ ห้องรับรอง บก.ทร. พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๖ ก.ย.๖๒



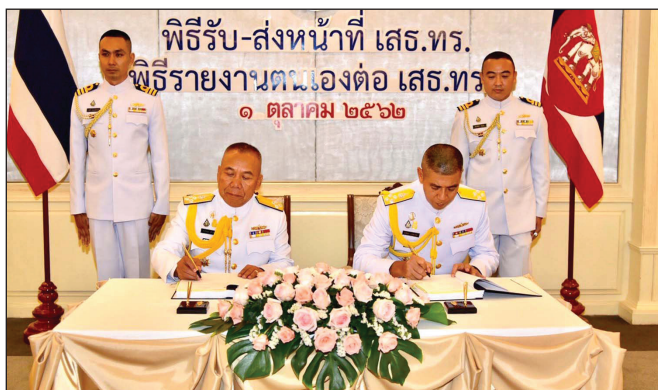
ผบ.ทร. เป็นประธานพิธีประดับเครื่องหมายยศให้แก่ นศท. ในส่วนของทร. ชั้นปีที่ ๕ เป็น ว่าที่ ร.ต. ประจำปี ๒๕๖๒ ณ ห้องพิไชยญาติ ชั้น ๒ นันทอุทยานสโมสร เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๗ ก.ย.๖๒



ผบ.ทร. เป็นประธานพิธีรับมอบเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง ร.ล.ประจวบคีรีขันธ์ ณ ทลท.กทส.รฐท.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒๗ ก.ย.๖๒



พล.ร.อ.ช่อฉัตร กระเทศ รอง ผบ.ทร. เป็นผู้แทน ผบ.ทร. เข้าร่วมประชุม Sea Power Conference 2019 พร้อมทั้งเข้าเยี่ยมชมการจัดนิทรรศการต่าง ๆ ณ นครซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ตั้งแต่ ๗ - ๑๑ ต.ค.๖๒



พล.ร.อ.ชาติชาย ศรีวีรขาน เสธ.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.สิทธิพร มาศเกษม เสธ.ทร. (ท่านใหม่) ณ ห้องรับรอง ชั้น ๒ อาคาร บก.ทร. วังนันทอุทยาน เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อ ๒๗ ก.ย.๖๒



พล.ร.อ.นพดล สุภากร ผบ.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.ชุมศักดิ์ นาควิจิตร ผบ.กร. (ท่านใหม่) บน ร.ล.นเรศวร ณ ทลท.กทส. รฐท.สส. อ.ลัดทึบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.อรัญ นำผล จก.สสท.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.กฤษดา ประพฤติธรรม จก.สสท.ทร. (ท่านใหม่) ณ ห้องประชุม สสท.ทร. อาคาร ๔ ชั้น ๒ พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.สุชา เคี่ยมทองคำ ผบ.รร.นร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.ไชยพันธ์ นันทวิทย์ ผบ.รร.นร. (ท่านใหม่) ณ รร.นร. อ.เมืองสมุทรปราการ จว.สมุทรปราการ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.สิทธิพร มาคเกษม ผบ.ทรภ.๓ (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.เชิงชาย ชมเชิงแพทย์ ผบ.ทรภ.๓ (ท่านใหม่) ณ บก.ทรภ.๓ อ.เมืองภูเก็ต เมื่อ ๒๔ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.ชุมศักดิ์ นาควิจิตร ผบ.รฐท.สส. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.วราห์ แทนข้า ผบ.รฐท.สส. (ท่านใหม่) ณ บก.รฐท.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒๔ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.บัณฑิตย์ จันทโรจวงศ์ จก.ยศ.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.เคารพ แหลมคม จก.ยศ.ทร. (ท่านใหม่) ณ บก.ยศ.ทร. อ.พุทธมณฑล จว.นครปฐม เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.กาญจน์ ดิอุบล จก.กพร.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ธานี แก้วแก้ว จก.กพร.ทร. (ท่านใหม่) ณ กพร.ทร. แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.กิตติพงศ์ รุมาคม จก.อร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.วรวัดน์ สุขชัย จก.อร. (ท่านใหม่) ณ บก.อร. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.วินัย มณีพฤกษ์ จก.อส. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ไชยวุฒิ นาวิกานุจนะ จก.อส. (ท่านใหม่) ณ อาคาร บก.อส. เขตบางนา กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.บรรจบ โพธิ์แดง ผบ.ทรภ.๑ (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.สุทธิพันธ์ สมานรักษ์ ผบ.ทรภ.๑ (ท่านใหม่) ณ บก.ทรภ.๑ อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.นภคล สำราญ จก.สพ.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.รณภพ กาญจนพันธ์ จก.สพ.ทร. (ท่านใหม่) ณ บก.สพ.ทร. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.อนุวัฒน์ สัมภาวะผล ปช.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ธีรกุล กาญจนะ ปช.ทร.(ท่านใหม่) ณ ห้องประชุม สปช.ทร. ชั้น ๔ อาคาร บก.ทร. วังนันทอุทยาน เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.พรชัย แยมกลีน จก.พร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.วิชัย มนัสศิริวิทยา จก.พร. (ท่านใหม่) ณ ห้องปิ่นเกล้า สโมสร พร. เขตธนบุรี กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



พล.ร.ท.อภิชาติ ปัญญาภิตติวัฒน์ จก.ขว.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.วุฒิชัย สายเสถียร จก.ขว.ทร. (ท่านใหม่) ณ โถงหน้าห้องรับรอง สลก.ทร. บก.ทร.วังนันทอุทยาน เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



พล.ร.ท.เชษฐา ใจเปี่ยม ผอ.สน.ปรมน.ทร. รับการเข้ารายงานตนเอง เพื่อเข้ารับตำแหน่งใหม่ของการข่าวการในสังกัด ปี ๖๓ ณ ห้องรับรอง อาคาร ๖ สน.ปรมน.ทร. พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



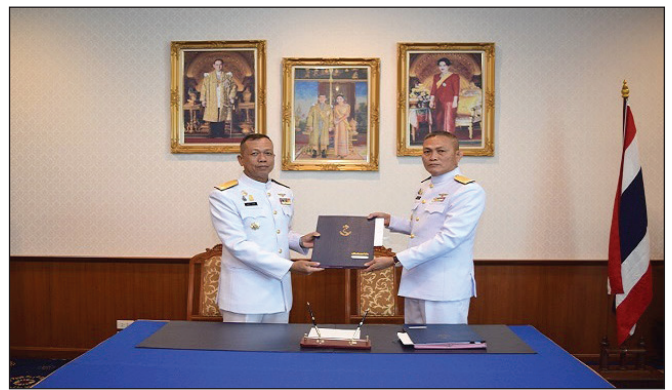
พล.ร.ท.ภราดร พวงแก้ว จก.ยก.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ท.เฉลิมศักดิ์ ศิริสวัสดิ์ จก.ยก.ทร. (ท่านใหม่) ณ ห้องเอนกประสงค์ ยก.ทร. บก.ทร.วังนันทอุทยาน เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



พล.ร.ท.ชุตินทร ทัดตานนท์ ผบ.ทรภ.๒ (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.สำเร็จ จันทร์โส ผบ.ทรภ.๒ (ท่านใหม่) ณ บก.ทรภ.๒ อ.เมืองสงขลา จว.สงขลา เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ท.วราห์ แทนจำ ผบ.สอ.รฝ. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.อุทัย ชีวะสุทธิ ผบ.สอ.รฝ. (ท่านใหม่) ณ บก สอ.รฝ. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒ ต.ค.๖๒



พล.ร.ต.สมชาย แทนนิล ผบ.กปร.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ระพีพงษ์ ไสวรรณ ผบ.กปร.กร. (ท่านใหม่) ณ ผูกบิน ๒๐๑ กองบิน ๒ กปร.กร. อ.บ้านฉาง จว.ระยอง เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.พินิจ ชื่นรุ่ง จก.สก.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ดุสิตพัฒน์ ลอยรัตน์ จก.สก.ทร. (ท่านใหม่) ณ บก.สก.ทร. เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.สมพงษ์ นาคทอง ผบ.กตอ.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.สมพงษ์ ภูเวียง ผบ.กตอ.กร. (ท่านใหม่) บน ร.ล.กระบี่ ณ ทลท.กทส. รฐ.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.สุรสิงห์ ประไพพานิช พล.ร.ต.สมเด็จพะนางเจ้าสิริกิติ์ พร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.เกิดศักดิ์ วีระโยธิน พล.ร.ต.สมเด็จพะนางเจ้าสิริกิติ์ พร. (ท่านใหม่) ณ ห้องภูหลวง หอประชุม รพ.สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พร. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.เกิดศักดิ์ วีระโยธิน พล.ร.ท.อภากรเกียรติวงศ์ รฐ.สส. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ชลธร สุวรรณกิตติ พล.ร.ท.อภากรเกียรติวงศ์ รฐ.สส. (ท่านใหม่) ณ ห้องกฤษณจันทร์ กิจการสโมสร รพ.อภากรเกียรติวงศ์ อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒ ต.ค.๖๒



พล.ร.ต.กิตติพงษ์ เรืองเดช จก.วศ.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.เกษม หลงบุตรตา จก.วศ.ทร. (ท่านใหม่) ณ ห้อง วศ.สัมพันธ์ วศ.ทร. เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ เมื่อ ๑ ต.ค.๖๒



พล.ร.ต.วรวัฒน์ สุขชัย จก.กรง.รฐ.สส. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ น.อ.เอกชัย อมาตยกุล จก.กรง.รฐ.สส. (ท่านใหม่) ณ บก.กรง.รฐ.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒๖ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.วันชัย ทรงเมตตา ผบ.กคน.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.เกรียง ชูมทชาติ ผบ.กคน.กร. (ท่านใหม่) ณ บก.กคน.กร. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.ธนันท์ชัย บุญยรัตน์กัญจริน ผบ.กทบ.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.วินัย สุขต่าย ผบ.กทบ.กร. (ท่านใหม่) ณ บก.กทบ.กร. อ.พระสมุทรเจดีย์ จ.สมุทรปราการ เมื่อ ๒๗ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.อากาศ อยู่คงแก้ว ผบ.นสร.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.ศุภชัย ธารสารสาคร ผบ.นสร.กร. (ท่านใหม่) ณ ลานพระอนุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช นสร.กร. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒ ต.ค.๖๒



พล.ร.ต.จรัสเกียรติ ไชยพันธุ์ ลก.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ น.อ.พาสุกรี วิไลรักษ์ ลก.ทร. (ท่านใหม่) ณ สลก.ทร. บก.ทร. พระราชวังเดิม เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.กำจร เจริญเกียรติ ผบ.กฟก.๑ กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ น.อ.อนุพงษ์ ทะประสพ รอง ผบ.กฟก.๑ กร. (ท่านใหม่) บน ร.ล.ภูมิพลอดุลยเดช ณ ทจม.กทส.ฐท.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒๗ ก.ย.๖๒



พล.ร.ต.สุวิน แจ้งยอดสุข ผบ.กลน.กร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ พล.ร.ต.อากาศ อยู่คงแก้ว ผบ.กลน.กร. (ท่านใหม่) ณ บก.กลน.กร. เขตบางนา กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒



น.อ.อนุพงษ์ ทะประสพ รอง ผบ.กฟก.๑ กร. พร้อมคณะนายทหาร ฝ่ายอำนวยการ กฟก.๑ กร. ตรวจเยี่ยม ร.ล.ล่องลม ก่อนออกเดินทางไปปฏิบัติ ราชการ ทรภ.๒ ณ ทลท.กทส.ฐท.สส. อ.สัตหีบ จว.ชลบุรี เมื่อ ๒๖ ก.ย.๖๒



น.อ.ปรีดิวัฒน์ ดิลกนรารถ ผบ.กรม สท.ทร. (ท่านเดิม) ส่งมอบหน้าที่ให้กับ น.อ.ไพศาล วงศ์เมฆ ผบ.กรม สท.ทร. (ท่านใหม่) ณ บก.กรม สท.ทร. เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ เมื่อ ๓๐ ก.ย.๖๒

ไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ

NAVY TRIATHLON

ตอนที่ ๕ “ทหารเรือไทยเทิดไท้องค์มหाराชาวมหาราชินี”

“ไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ : จากผืนทะเลสู่ภูผา จากปากฟ้าสู่ผืนดินที่ เดอะซีรีย”

ตอนที่ ๕ : “ทหารเรือไทยเทิดไท้องค์มหाराชาวมหาราชินี”

หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน ณ หาดเตยงาม บริเวณอนุสรณ์สถานราชนาวิกโยธิน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยการแข่งขันว่ายน้ำที่หาดเตยงาม เส้นทางปั่นจักรยานบริเวณท่าแหลมเทียน เส้นทางวิ่งผ่านผาวชิราลงกรณ์ และสิ้นสุดเส้นชัย ณ หาดเตยงาม

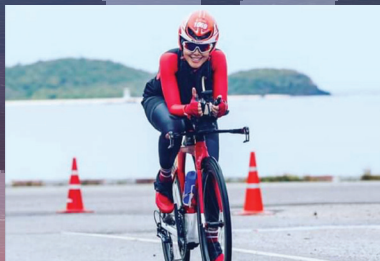


















สัมภาษณ์ Interview

โดย...นาวาเอก สมนึก กรอบคำ



พลเรือตรี ธนรักษ์ เอียวสานุรักษ์

ตำแหน่ง : รองเจ้ากรมแพทย์ทหารเรือ

ประเภทการแข่งขัน : ทีมระยะมาตรฐาน (Olympic Distance Triathlon)

ถาม : ช่วยกรุณาเล่าถึงความรู้สึกที่ท่านได้ลงแข่งครบทั้ง ๕ สนาม และผลการแข่งขันด้วยครับ

ตอบ : มีความภูมิใจมากที่ได้ลงแข่งขันครบทั้ง ๕ สนาม และพึงพอใจกับผลการแข่งขันมาก สถิติดีขึ้นเรื่อย ๆ จากสนามแรกที่ตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะใช้เวลาปั่นจักรยาน ๔๐ กิโลเมตร ในเวลาไม่เกิน ๒ ชั่วโมง ซึ่งก็สามารถทำได้ตามเป้าหมาย สนามต่อ ๆ มาทำเวลาได้ดีขึ้นที่ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๔๕ นาที จนถึงสนามสุดท้ายตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะพยายามทำเวลาให้ได้ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที ซึ่งเมื่อแข่งขันจบก็สามารถทำได้ ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที พอดี ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ รู้สึกดีใจและภูมิใจมากที่สามารถทำได้ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ รู้สึกได้ถึงสภาพร่างกายที่แข็งแรงขึ้น ไม่เหนื่อยเหมือนสนามแรก

ถาม : ท่านมีการฝึกซ้อมและเตรียมตัวอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : การฝึกซ้อม มีทั้งการปั่นจักรยานอยู่กับที่เพื่อเสริมสร้างความแข็งแรงและทนทานของกล้ามเนื้อขา และการซ้อมปั่นในสนาม รวมทั้งการออกกำลังกายและเล่นกีฬาอย่างอื่นที่ทำประจำอยู่แล้ว

ถาม : ท่านคิดว่าผลที่ได้จากการจัดการแข่งขันไตรกีฬาของกองทัพเรือทั้ง ๕ สนามนี้มีอะไรบ้างครับ

ตอบ : การจัดการแข่งขันนี้ทำให้กำลังพลกองทัพเรือมีความตื่นตัวในการออกกำลังกายมากขึ้น มีกำลังพลเข้าร่วมการแข่งขันมากขึ้นในแต่ละสนาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสนามสุดท้าย ทั้งนี้ในการเข้าร่วมการแข่งขันสิ่งที่นักกีฬาทุกคนได้รับนอกเหนือจากเหรียญรางวัลและเสื้อ FINISHER ซึ่งเป็นความภาคภูมิใจแล้ว ก็คือการมีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งส่วนหนึ่งจะเห็นได้จากการบาดเจ็บและเจ็บป่วยจากการแข่งขันมีจำนวนน้อยลงเรื่อย ๆ จากสนามแรกจนถึงสนามสุดท้าย เป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นว่านักกีฬามีร่างกายที่พร้อมและแข็งแรงและมีสมรรถภาพที่ดีขึ้นนั่นเอง

ถาม : มีสิ่งอื่นใดที่จะบอกเล่าต่อผู้อ่านนาวิกศาสตร์อีกบ้างครับ

ตอบ : ขอเชิญชวนให้กำลังพลกองทัพเรือทุกระดับ ทุกนาย และท่านผู้อ่านทุกท่าน ออกกำลังกายอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง มีจิตใจที่ร่าเริงแจ่มใส และเป็นการป้องกันการเกิดโรคภัยไข้เจ็บได้หลายโรค และถ้าร่างกาย มีความพร้อม ก็ขอเชิญเข้าร่วมการแข่งขันไตรกีฬานาวีในสนามต่อ ๆ ไป เพื่อเป็นการท้าทายและพิสูจน์สมรรถภาพของตัวเองด้วยครับ



นาวาเอก ศรายุทธ นัทธิประทุม

ตำแหน่ง : ผู้บังคับการ เรือหลวงตากสิน หมวดเรือที่ ๓ กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ
ประเภทการแข่งขัน : ระยะมาตรฐาน (Olympic Distance Triathlon)

ถาม : ผลเป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : ผลการแข่งขัน Finish Time ๓ : ๕๙ : ๒๖ ชั่วโมง

ถาม : จากที่มีการจัดแข่งขันแล้ว ๔ สนาม ลงแข่งมาแล้วกี่สนาม ผลที่ผ่านมาเป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : เว้นไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ ครั้งที่ ๓ ณ จังหวัดสงขลา ที่ไม่ได้ร่วมการแข่งขัน เนื่องจากต้องนำเรือหลวงตากสิน เดินทางไปปฏิบัติภารกิจฝึกภาคปฏิบัติในทะเลต่างประเทศของ นนร. ชั้นปีที่ ๑ - ๓ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๑ รู้สึกเสียดายโอกาสที่ไม่ได้เข้าร่วมการแข่งขันในครั้งนั้นเป็นอย่างมาก สำหรับผลการแข่งขันในสนามที่ผ่านมา อยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจครับ

ถาม : ก่อนจะลงแข่งในสนามนี้มีการฝึกซ้อมและเตรียมตัวตั้งแต่เมื่อไหร่ มีลำดับหรือรูปแบบอย่างไรบ้าง

ตอบ : ด้วยประโยคของ ผบ.ทร. ที่ว่า “จิตใจที่เข้มแข็งและดีงาม ล้วนอยู่ในร่างกายที่สมบูรณ์” กับ “ไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ: จากผืนทะเลสู่ภูผา จากผากฟ้าสู่มหานคร เดอะซีรี่ย์” ๕ ตอนจบ ปีนี้รู้สึกเป็นความท้าทายและตื่นเต้นปะปนกับความกังวลใจ เพราะไม่เคยลงแข่งขันทกีฬาประเภทนี้มาก่อน แต่เมื่อได้ตัดสินใจลงแข่งขันทแล้วจึงบอกกับตัวเองว่านี่เป็นโอกาสและความท้าทายที่จะได้เข้าร่วมการแข่งขันกีฬาที่ต้องใช้ร่างกายที่แข็งแรงและจิตใจที่มุ่งมั่นร่วมกับพี่น้องกำลังพล ทร. จึงเริ่มฟิตซ้อมร่างกายตั้งแต่วันนั้น โดยทำการฝึกซ้อมเมื่อมีโอกาสหลังเวลางานและวันหยุดเสาร์ - อาทิตย์ ทั้งว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน และวิ่ง สลับกันไป

ถาม : สนามนี้มีสิ่งประทับใจอะไรบ้างครับ

ตอบ : หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน มีพื้นที่ที่สวยงามกว้างขวาง และจัดงานได้ดีมาก ทำให้มีนักกีฬาที่มีชื่อเสียงมาร่วมแข่งขันเป็นจำนวนมาก โดยจำนวนผู้สมัครเต็มภายในไม่กี่วัน อีกทั้งในการจัดการแข่งขันครั้งนี้ ยังมีการว่ายน้ำในเวลากลางคืนของนักกีฬาไตรกีฬาทะเลไกล (Navy Warrior Triathlon) ซึ่งเป็นครั้งแรกในเอเชีย และเป็นสนามที่ ๒ ของโลก โดยผมได้ร่วมแข่งขันไตรกีฬา ระยะมาตรฐาน ปล่อยตัวว่ายน้ำ ๑,๕๐๐ เมตรช่วงบ่าย เริ่มในเวลา ๑๕.๐๐ น. ต่อด้วยการแข่งขันปั่นจักรยาน ๔๐ กิโลเมตร และวิ่งอีก ๑๐ กิโลเมตร ในช่วงเย็นถึงค่ำ ทำให้อากาศไม่ร้อนมาก และยังได้สัมผัสบรรยากาศยามเย็นช่วงพระอาทิตย์ตกที่สวยงามอีกด้วย

ถาม : อยากให้เล่าประสบการณ์ให้กับผู้อ่านนาวิกศาสตร์ เพื่อสร้างแรงบันดาลใจให้ผู้อ่านได้เห็นความสำคัญของกีฬา และผลที่ได้จากการเล่นไตรกีฬามาเป็นลำดับว่าเป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : จากการที่ได้ลงแข่งขันทไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติที่ผ่านมา พิสูจน์ได้ว่าหากเรามีเป้าหมายและมีความมุ่งมั่นไม่ล้มเลิก ไม่ว่าจะเป้าหมายนั้นจะมาจากที่เรากำหนดเอง หรือมีผู้อื่นกำหนดให้ก็ตาม เราจะสามารถทำในสิ่งที่ไม่เคยทำ หรือทำในสิ่งที่คิดว่าเราไม่สามารถกระทำได้ แม้ว่าขี้ยาและหนักแค่ไหน เราจะสามารถไปถึงเป้าหมายหรือผ่านไปได้อย่างแน่นอน 📍



จำเอก อนันต์ ดวงโสภา

ตำแหน่ง : พลขับรถ หมวดชนส่ง ร้อย.บก.กรม ป.พล.นย.

ประเภทการแข่งขัน : ระยะไกล (Navy Warrior Triathlon)

ถาม : สนามที่ ๕ นี้ ยังคงลงระยะไกลเหมือนที่ผ่านมาหรือไม่ ผลเป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : แข่งขันประเภทไตรกีฬาระยะไกล ผลการแข่งขันได้อันดับ ๓ overall และได้รับรางวัลคะแนนรวม ๕ สนามอันดับ ๑ overall พอใจกับเวลาการแข่งขันในสนามนี้ ๑๐ ชั่วโมง ๔ นาที สิ่งที่ได้จากสนามนี้คือการที่ได้ปรับตัวก่อนการแข่งขัน เริ่มการแข่งขันเวลาที่เร็วขึ้น ปั่นจักรยานตอนที่ยังไม่สว่าง เนินค่อนข้างเยอะทำให้เราฝึกปรับเปลี่ยนและเตรียมพร้อมการแข่งขันได้ทุกสถานการณ์

ถาม : สนามนี้มีสิ่งที่น่าสนใจอะไรบ้างครับ

ตอบ : ประทับใจกับการจัดการแข่งขันที่แปลกใหม่ ปลอดภัย ดี ๔ ครั้ง และประทับใจมากที่สุดกับตัวเองที่สามารถบริหารควบคุมร่างกายมาจนถึงสนามสุดท้าย และได้รับรางวัลชนะเลิศคะแนนรวมสูงสุดกับ ผู้บัญชาการทหารเรือ ขาดไม่ได้กับการทำหน้าที่เป็นนักกีฬาของหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน เป็นเกียรติสูงสุดที่ได้เป็นตัวแทนและทำหน้าที่ได้สมบูรณ์ที่สุดครับ

ถาม : จบรายการนี้ทั้ง ๕ สนาม แล้วจะมีรายการใดต่ออีกครับ

ตอบ : เหลืออีก ๑ รายการแข่งขัน คือ รายการ

Ironman World Championship ในวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ระยะว่ายน้ำ ๓,๘๐๐ เมตร ปั่นจักรยาน ๑๘๐ กิโลเมตร และวิ่ง ๔๒ กิโลเมตร ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นตัวแทนของกองทัพเรือ และคนไทยที่มีโอกาสเข้าร่วมแข่งขันในปี นี้ และจะทำหน้าที่ให้ดีที่สุดเต็มความสามารถครับ

ถาม : กว่าจะก้าวมาเป็นนักไตรกีฬาระดับโลกได้ มีแนวคิดดี ๆ จากการฝึกซ้อมและมีความมุ่งมั่นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : ไตรกีฬา เป็นกีฬา ๓ ชนิด รวมเข้าด้วยกัน ต้องใช้เวลาฝึกซ้อมและความตั้งใจจะทำให้สำเร็จออกมาดี เราปรับไปใช้กับชีวิตประจำวันได้ เป็นการพิสูจน์ร่างกาย จิตใจ ให้อึดทนต่อสภาพต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในชีวิตทั้งที่เราสามารถควบคุมได้ และควบคุมไม่ได้ แต่สำหรับผมไตรกีฬา สอนให้ผมก้าวต่อไป เดินหน้าต่อไปทำให้ดีที่สุดสิ่งไหนผิดพลาด ก็แก้ไข และทำให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ สิ่งที่สำคัญต้องรู้จักปรับปรุง เปลี่ยนแปลงตัวเองให้ได้อยู่เสมอ เหมือนไตรกีฬาที่เหน็ดเหนื่อยแค่ไหนถ้าเราสามารถพาร่างกายเข้าเส้นชัยได้ ก็เหมือนพิสูจน์จิตใจเราให้เข้มแข็ง แข็งแกร่ง ต่อทุกสถานการณ์ 🇓🇹



คุณธิดา สนเจริญ

อาชีพ : นักธุรกิจ เจ้าของบริษัท ซากิซ เอ็นจิเนียริง จำกัด

ประเภทการแข่งขัน : ระยะไกล (Navy Warrior Triathlon)

ถาม : ท่านลงแข่งประเภทไหน และผลการแข่งขันเป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : ทั้ง ๕ สนาม ดิฉันลงไตรกีฬาระยะไกล (Navy Warrior Triathlon) ว่ายน้ำ ๓.๘ กิโลเมตร ปั่น ๑๘๐ กิโลเมตรวิ่ง ๔๒ กิโลเมตร ผลการแข่งขันในสนามที่ ๕ ได้รองชนะเลิศอันดับที่ ๔ Overall หญิง ใช้เวลา ๑๓ ชั่วโมง ๑๓ นาที และผลการแข่งขันทั้ง ๕ สนาม ได้รับรางวัลชนะเลิศลำดับที่ ๑ หญิง คะแนนรวมสูงสุดรวมทั้ง ๕ สนาม

ถาม : ผลที่ผ่านมาเมื่อเทียบกับสนามที่ ๕ นี้เป็นอย่างไรบ้างครับ

ตอบ : ผลของสนามที่ ๕ นี้ พอใจมากค่ะ เพราะเวลาดีขึ้นจากสนามที่ ๑ และสนามที่ ๓ ค่ะ ถือว่าทำได้ดีกับการเล่นระยะไกลติดต่อกัน ๕ สนาม ภายใน ๑๐ เดือน เพราะถือว่าลงรายการแข่งขันค่อนข้างถี่มาก และใช้ร่างกายหนักมากค่ะ แต่ก็ยังดูแลร่างกายตัวเองให้สมบูรณ์และฟื้นตัวได้ดี และเร็ว และรู้สึกดีใจมากที่สามารถมาเข้าร่วมแข่งขันในสนามที่ ๕ ได้อีกครั้ง โดยการเอาชนะใจตัวเอง และพาตัวเองเข้าสู่เส้นชัยได้อย่างปลอดภัยค่ะ

ถาม : สนามนี้มีสิ่งประทับใจอะไรบ้างครับ

ตอบ : สนามที่ ๕ มีความประทับใจกับการจัดงานที่ยิ่งใหญ่อลังการและสวยงามมากค่ะ มีความ

พร้อมเพรียงในทุก ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นในส่วนของภาคสนาม และพิธีการที่ยิ่งใหญ่ สมพระเกียรติค่ะ สนามนี้ยังมีความพิเศษ และแปลกใหม่ที่จะต้องว่ายน้ำในเวลากลางคืน เวลา ๐๔.๓๐ น. ซึ่งเป็นการท้าทายมากค่ะ ทำให้ตัวเองต้องตั้งสติให้ได้ และบอกตัวเองเสมอว่า “อย่าตกใจกลัว (Panic)” ท่องไว้ ๆ สติ คুমสโตรกเท่านั้น

ถาม : อื่น ๆ ที่อยากจะบอกเล่าให้กับผู้อ่าน นาวีกาศาสตร์ครับ

ตอบ : ขอขอบพระคุณ ผู้บัญชาการทหารเรือ พลเรือเอก ลือชัย รุดดิษฐ์ และหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน สนามที่ ๕ และกองทัพเรือทุก ๆ ภาคส่วน ที่ได้จัดการแข่งขันไตรกีฬานาวี เฉลิมพระเกียรติ เดอะซีรีส์ทั้ง ๕ สนามขึ้นในปี นี้ รู้สึกมีความสุขและประทับใจมาก ๆ ค่ะ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าทางกองทัพเรือจะได้จัดกิจกรรมที่ดีอย่างนี้ขึ้นอีกในปีหน้า และจัดต่อเนื่องในปีต่อ ๆ ไปอีกค่ะ และอยากจะเชิญชวนให้ทุกท่านที่ยังไม่ได้เริ่มออกกำลังกายให้มาออกกำลังกายเพื่อสุขภาพด้วยกัน โดยการวิ่งหรือเล่นไตรกีฬาก็ได้ค่ะ เพราะการออกกำลังกายคือ “ยาวิเศษ” จริง ๆ ค่ะ ซึ่งทำให้เราแข็งแรงทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ 🙏



นาวาเอก สมนึก กรอบคำ

ประเภทการแข่งขัน : ระยะสั้น (Sprint Distance Triathlon)

ผมได้นำทีมงานลงสนามถ่ายรูปบุคคลสำคัญ สมาชิกนาวิกศาสตร์ และบรรยากาศของการแข่งขัน ไตรกีฬา ๗ ที่ผ่านมามีทั้ง ๔ สนาม สัตหีบ (ดงตาล) เชียงราย (เชียงแสน) สงขลา (หาดชลาทัศน์) และภูเก็ต (สะพานสารสิน) ก็กับการได้สัมผัสถึงบรรยากาศ การแข่งขัน ความสุขสนุกสนาน และมีมิตรไมตรีที่มีต่อกัน ของผู้มีส่วนร่วมทั้งจากผู้จัดการแข่งขัน นักกีฬา ทหาร พลเรือน ทุกสาขาอาชีพ รวมไปถึงหน่วยงานและประชาชน ในพื้นที่ต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนและต้อนรับไตรกีฬานาวี เฉลิมพระเกียรติ ฯ เป็นอย่างดียิ่งอย่างอบอุ่นมาตลอด จนมาถึงสนามสุดท้ายด้วยความตั้งใจ เริ่มแรกที่จะต้อง ลงแข่งขันไตรกีฬาให้จบได้ ประกอบกับทีมถ่ายรูปที่มี ประสบการณ์บ้างแล้ว ผมจึงได้ตัดสินใจลงร่วมการแข่งขัน ไตรกีฬาสนามที่ ๕ (เตยงาม) ในระยะสั้น อยากมีส่วนร่วม และเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมที่ยิ่งใหญ่ของกองทัพเรือ ในครั้งนี้ เพื่อเอาชนะความท้าทายของไตรกีฬา เพื่อ ทดสอบขีดกำลังกายและใจของตนเอง โดยมีที่ตั้งหวัง ถึงผลการแข่งขันที่ดีเด่นหรือรางวัลชนะเลิศแต่อย่างใด เริ่มด้วยการฝึกวิ่งให้ครบระยะทาง ๕ กิโลเมตร วันหยุดฝึกว่ายน้ำทะเล ๗๕๐ เมตรและปั่นจักรยาน ๒๐ กิโลเมตร จนถึงวันแข่งขัน ผมได้ลงสนามจนครบ ระยะในเวลาที่น่าพอใจ (๑ ชั่วโมง ๕๕ นาที ๑๔ วินาที) และได้รับชัยชนะที่ยิ่งใหญ่ คือ ชนะใจตนเองที่หมั่นฝึกซ้อม และผ่านการแข่งขันไตรกีฬาได้โดยที่ร่างกายไม่บอบช้ำ ผมสัมผัสได้ถึงความรู้สึกของนักกีฬาที่มีต่อไตรกีฬาได้

อย่างแท้จริง สัมผัสได้ถึงมิตรภาพที่ดีงามของเพื่อนนักกีฬา ในสนามแข่ง การดูแลเอาใจใส่จากผู้จัดการแข่งขัน การต้อนรับ อย่างอบอุ่นจากผู้ชมตลอดเส้นทางการแข่งขันซึ่งได้ เป็นที่ประจักษ์กับทุกท่านแล้วว่าสนามสุดท้ายที่หาดเตยงาม ได้ปิดฉากไปอย่างสมเกียรติและภาคภูมิใจของ พวกเรา เหล่าทหารเรืออย่างที่สุด

ท้ายสุดนี้ผมขอขอบคุณทุกท่านที่ได้กรุณา ถ่ายทอดเรื่องราวของไตรกีฬาผ่านบทสัมภาษณ์ข้างต้น และขอขอบพระคุณ พลเรือเอก ลือชัย รุดดิษฐ์ ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นอย่างสูง ที่กรุณาตำริให้จัดการแข่งขันไตรกีฬานาวีเฉลิมพระเกียรติ เทิดไทองค์ราชัน ของกองทัพเรือขึ้น 🇹🇭



ทีมงานถ่ายภาพนาวิกศาสตร์



การณำปนกิจ สงเคราะห์แห่งรำนำนวี่

กรมสวัสดิการทหารเรือ

สมาชิการณำปนกิจสงเคราะห์แห่งรำนำนวี่ ณ วันที่ ๑ ก.ย. พ.ศ.๒๕๖๒ จำนวน ๘๗,๖๕๙ รำน

รำนชื่อสมาชิการณำปนกิจสงเคราะห์แห่งรำนำนวี่ ที่ถึงแก่อนิจกรมและถึงแก่กรม
จำนวน ๕๘ ศพ ศพที่ ๑๘๗๐๕ - ๑๘๗๖๒

ลำดับศพ	ยศ - ชื่อ - สกุล	สถานภาพ	สังกัด	อายุ	ถึงแก่อนิจกรม/ถึงแก่กรม
๑๘๗๐๕	นางอำพันธ์ จันทรแย้ม	ครอบครัว	-	๗๘	๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๐๖	นายชูชาติ เรืองอาคม	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๕๙	๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๐๗	พล.ร.ท.ดุสิต สังขบริษา	ข้าราชการบำนาญ	สป.	๖๔	๒๕ ก.ค.๖๒
๑๘๗๐๘	พ.จ.อ.ชัชวาล บันดาลสิน	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๒	๒๕ ก.ค.๖๒
๑๘๗๐๙	พล.ร.ท.สุริยะ สหนาวิน	ข้าราชการบำนาญ	สป.	๗๕	๕ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๐	นางสมพงศ์ อัมพรมหา	ครอบครัว	-	๗๘	๓ ก.ค.๖๒
๑๘๗๑๑	นายนพ บังฉิม	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๗๒	๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๒	นายพลภัทร สิงหจร	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๕๓	๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๓	นางอุ้นเรือน พรหมประเทศ	ครอบครัว	-	๙๑	๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๔	ร.อ.ปัญญา คุรุกุล	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๔	๕ ก.ค.๖๒
๑๘๗๑๕	น.อ.หญิง เรณู นิตชยุ	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๙๓	๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๖	นายสุเทพ กิ่งลิ้มตัน	ครอบครัว	-	๕๘	๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๗	พลทหาร ขาวชัย พรหมดวง	ข้าราชการประจำการ	สภ.ทร.	๒๓	๕ ก.ค.๖๒
๑๘๗๑๘	น.ต.सानิส ชื่นบาน	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๗๖	๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๑๙	ร.อ.ไพโรจน์ เข้มขัน	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๓	๒๖ มี.ย.๖๒
๑๘๗๒๐	พล.ร.ต.เฉลิม แซ่มสวัสดิ์	ข้าราชการบำนาญ	สป.	๘๗	๓๑ ก.ค.๖๒
๑๘๗๒๑	พ.จ.ท.สนาน กลิ่นไพฑูรย์	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๙๔	๗ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๒	พ.จ.อ.เจริญ คุรุทไทย	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๙	๙ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๓	นางประสาน ถนอมจิตร	ครอบครัว	-	๖๔	๑๓ ก.ค.๖๒
๑๘๗๒๔	นางกำจร พงษ์ชัยบุญกรม	ครอบครัว	-	๕๓	๙ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๕	น.อ.นคร แพทย์รัตน์	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๖๒	๑ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๖	น.อ.อุทิศ ปรีสายทอง	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๒	๑๒ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๗	นางหนูบิน มาลากุล	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๗๘	๑๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๘	นายอำพล แดงนุ้ย	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๕๙	๑๒ ส.ค.๖๒
๑๘๗๒๙	นางปราณี แสงประสิทธิ์	ครอบครัว	-	๖๕	๑๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๐	นายประยงค์ บุญงาม	ครอบครัว	-	๕๗	๘ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๑	พ.จ.อ.ภูติท กลิ่นสุคนธ์	ข้าราชการประจำการ	นย.	๕๒	๒๑ ก.ค.๖๒
๑๘๗๓๒	นางอัญชลี มุตตามระ	ครอบครัว	-	๙๑	๑๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๓	ร.ต.ปราโมทย์ บุญเมือง	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๖๑	๓๑ ก.ค.๖๒
๑๘๗๓๔	นางนิยะดา บุญตอก	ครอบครัว	-	๕๔	๒๘ ก.ค.๖๒
๑๘๗๓๕	นายสังวาลย์ นนทมิตร	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๙๐	๑๗ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๖	นางทองปลิว ทรัพย์สิน	ครอบครัว	-	๙๐	๑๕ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๗	นายบุญช่วย งามทยต้อย	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๙๓	๑๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๓๘	จ.ท.ชาตรี คงชาติ	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๓	๒๔ ก.ค.๖๒
๑๘๗๓๙	ร.อ.สุวิทย์ ยั่งยืน	ข้าราชการประจำการ	กรม สห.ทร.	๕๙	๘ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๐	พ.จ.ท.ปราโมทย์ ขำงาม	ข้าราชการประจำการ	ยศ.ทร.	๕๗	๑๒ ส.ค.๖๒



ลำดับศพ	ยศ - ชื่อ - สกุล	สถานภาพ	สังกัด	อายุ	ถึงแก่อนิจกรรม/ถึงแก่กรรม
๑๘๗๔๑	น.ต.เอนก ราชเกษร	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๖๙	๑๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๒	นางเฉลิม ไม้งาม	ครอบครัว	-	๘๑	๑๙ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๓	น.ท.หญิง อุไร อยู่สิน	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๒	๑๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๔	ร.ท.สิทธิกร กระจ่าง	ข้าราชการประจำการ	สอ.รฟ	๕๐	๑๒ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๕	พ.จ.อ.เริงศักดิ์ ศรีอิมนิม	ข้าราชการประจำการ	พธ.ทร.	๕๖	๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๖	พ.จ.อ.เจริญ เกื้อช่วย	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๕	๑๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๗	พ.จ.อ.วรสิทธิ์ สังข์ทอง	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๗๐	๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๘	นางประไพ ช่วยทอง	ครอบครัว	-	๗๘	๒๑ ส.ค.๖๒
๑๘๗๔๙	ร.ท.สำเนียง วงษ์ไพศาล	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๑๐๑	๒๑ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๐	นางอนงค์วรรณ วงศ์วารินทร์	ครอบครัว	-	๖๓	๒๐ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๑	น.ท.ลาม ต่ำคลองตัน	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๗๓	๘ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๒	น.ต.สมุทร วงษ์จิราษฏร์	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๒	๒๔ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๓	พ.จ.อ.เพิ่ม พูลทรัพย์	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๙	๒๓ ก.พ.๕๗
๑๘๗๕๔	จ.อ.จรรยา แก้วมาตรา	ข้าราชการประจำการ	นย.	๕๕	๘ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๕	พ.จ.อ.จำเริญ ชูเชิด	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๗๘	๒๐ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๖	น.ต.สมยศ ผลานิมล	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๖๘	๒๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๗	นางสมจิตต์ ขวตสุนทร	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๘๘	๒๓ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๘	ร.ท.ศรียนต์ ฤกษ์ศรี	ข้าราชการบำนาญ	ทร.	๘๗	๑๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๕๙	ร.ต.ปราโมทย์ อู่คงคา	ข้าราชการประจำการ	กร.	๕๖	๒๖ ส.ค.๖๒
๑๘๗๖๐	นายฉลอง นุตวงศ์	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๘๒	๒๘ ส.ค.๖๒
๑๘๗๖๑	จ.อ.ชिरาวุธ รมรินทร์	ข้าราชการประจำการ	นย.	๒๒	๙ ส.ค.๖๒
๑๘๗๖๒	นายสินธุ์ แสงอุไร	ลูกจ้างประจำ	ทร.	๘๓	๒๙ ส.ค.๖๒

นาวิกศาสตร์ในนามของกองทัพเรือขอแสดงความอาลัยในมรณกรรมของสมาชิกที่กล่าวมาเป็นอย่างยี่





กองบัญชาการกองทัพเรือ (กรุงเทพมหานคร)

Royal Thai Navy Headquarters (Bangkok Metropolitan)

ละติจูด (Lat) 13° 44' 33" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 29' 33" อ.(E)

พฤศจิกายน ๒๕๖๒

November 2019

วันที่ DATE	HOURS																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	สูงของน้ำเป็นเมตร											HEIGHTS OF WATER IN METERS												
1	0.1	-0.1	-0.2	-0.4	-0.5	-0.4	0.0	0.6	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.7	0.6	0.7	0.8	0.9	1.1	1.1	1.0	0.8	0.5
2	0.2	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.3	0.2	0.7	1.0	1.1	1.1	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	0.9	0.6
3	0.3	0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.4	-0.1	0.4	0.7	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.7
4 ☾	0.5	0.2	0.0	-0.1	-0.3	-0.4	-0.4	-0.3	0.1	0.5	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	1.0	0.9	0.9	0.8
5	0.6	0.3	0.1	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.3	-0.1	0.2	0.5	0.7	0.9	1.0	1.0	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.7
6	0.6	0.4	0.3	0.1	0.0	-0.2	-0.3	-0.3	-0.2	0.0	0.3	0.5	0.7	0.9	1.0	1.0	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	0.6
7	0.5	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	-0.1	-0.2	-0.2	-0.1	0.1	0.3	0.5	0.7	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.7	0.6	0.4	0.4
8	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.2	0.0	-0.1	-0.1	0.0	0.1	0.3	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.7	0.5	0.3	0.2
9	0.1	0.1	0.3	0.4	0.5	0.5	0.5	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.4	0.6	0.9	1.0	1.1	1.0	0.9	0.7	0.5	0.2	0.0
10	-0.1	-0.1	0.1	0.3	0.5	0.6	0.7	0.6	0.5	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.5	0.8	1.0	1.0	1.0	0.9	0.7	0.5	0.2	0.0
11	-0.2	-0.3	-0.1	0.2	0.5	0.7	0.8	0.8	0.8	0.6	0.4	0.3	0.2	0.2	0.4	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.5	0.2	0.0
12 ☽	-0.2	-0.4	-0.3	0.0	0.4	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.5	0.4	0.3	0.4	0.6	0.9	1.0	1.0	0.9	0.8	0.5	0.2	0.0
13	-0.2	-0.4	-0.4	-0.3	0.2	0.6	0.9	1.0	1.1	1.0	0.9	0.7	0.6	0.5	0.4	0.5	0.8	1.0	1.0	1.0	0.8	0.6	0.3	0.0
14	-0.2	-0.3	-0.4	-0.4	-0.2	0.4	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.7	0.6	0.5	0.5	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.4	0.1
15	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.4	0.0	0.6	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.7	0.6	0.6	0.7	0.8	1.0	1.0	0.9	0.8	0.5	0.2
16	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.3	0.2	0.8	1.1	1.2	1.2	1.2	1.1	0.9	0.7	0.7	0.7	0.8	1.0	1.1	1.0	0.9	0.6	0.3
17	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.5	-0.2	0.4	0.8	1.1	1.2	1.2	1.1	1.0	0.9	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	0.9	0.8	0.5
18	0.2	-0.1	-0.3	-0.4	-0.5	-0.6	-0.5	0.0	0.5	0.9	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.6
19	0.3	0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.6	-0.6	-0.3	0.1	0.6	0.9	1.0	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	0.9	0.7
20 ☾	0.5	0.2	0.0	-0.2	-0.3	-0.5	-0.5	-0.5	-0.2	0.3	0.6	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7
21	0.6	0.4	0.2	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.4	-0.3	0.0	0.3	0.6	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6
22	0.6	0.5	0.4	0.2	0.1	0.0	-0.2	-0.3	-0.2	-0.1	0.1	0.4	0.7	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.7	0.6	0.4	0.3	0.3
23	0.3	0.4	0.5	0.5	0.4	0.3	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.7	0.5	0.3	0.1	0.0
24	0.0	0.1	0.4	0.6	0.6	0.6	0.6	0.4	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.6	0.9	1.1	1.1	1.1	1.0	0.8	0.5	0.3	0.0	-0.2
25	-0.3	-0.3	0.1	0.4	0.7	0.8	0.9	0.8	0.7	0.5	0.4	0.3	0.3	0.4	0.7	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.6	0.3	0.0	-0.2
26 ●	-0.4	-0.5	-0.4	0.1	0.6	0.9	1.0	1.1	1.0	0.9	0.7	0.5	0.5	0.5	0.6	0.8	1.1	1.2	1.1	0.9	0.7	0.4	0.1	-0.1
27	-0.3	-0.5	-0.6	-0.4	0.2	0.7	1.0	1.1	1.2	1.2	1.0	0.8	0.7	0.6	0.7	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.5	0.2	0.0
28	-0.2	-0.4	-0.5	-0.6	-0.3	0.3	0.8	1.1	1.2	1.3	1.2	1.1	0.9	0.7	0.7	0.8	0.9	1.1	1.1	1.1	0.9	0.6	0.3	0.1
29	-0.1	-0.2	-0.4	-0.6	-0.6	-0.1	0.5	0.9	1.1	1.2	1.3	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.7	0.5	0.2
30	0.0	-0.1	-0.3	-0.4	-0.6	-0.4	0.1	0.6	0.9	1.1	1.2	1.2	1.2	1.0	0.9	0.8	0.9	0.9	1.0	1.1	1.0	0.9	0.6	0.3



ป้อมพระจุลจอมเกล้า (สมุทรปราการ)

Phra Chunlachomkiao Fort (Samut Prakan)

ละติจูด (Lat) 13° 33' 06" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 34' 44" อ.(E)

พฤศจิกายน ๒๕๖๒

November 2019

วันที่ DATE	HOURS																							
	เวลา	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	HEIGHTS OF WATER IN METERS																							
1	-1.1	-1.3	-1.4	-1.2	-0.7	0.0	0.7	1.1	1.3	1.4	1.2	1.0	0.7	0.5	0.5	0.5	0.7	0.9	1.0	1.0	0.8	0.4	-0.1	-0.6
2	-0.9	-1.2	-1.3	-1.3	-1.0	-0.4	0.2	0.8	1.1	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.6	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	0.8	0.5	0.1	-0.3
3	-0.7	-1.0	-1.2	-1.3	-1.2	-0.8	-0.2	0.4	0.8	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9	0.8	0.6	0.3	-0.1
4	-0.5	-0.8	-1.1	-1.2	-1.1	-0.9	-0.5	0.0	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7	0.7	0.6	0.4	0.1
5	-0.3	-0.6	-0.8	-1.0	-1.0	-0.9	-0.7	-0.3	0.2	0.6	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5	0.4	0.2
6	-0.1	-0.3	-0.5	-0.7	-0.8	-0.8	-0.7	-0.4	-0.1	0.3	0.6	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.2
7	0.1	-0.1	-0.2	-0.4	-0.5	-0.6	-0.6	-0.5	-0.3	0.0	0.3	0.6	0.8	1.0	1.1	1.0	0.9	0.8	0.6	0.3	0.1	0.0	0.0	0.0
8	0.0	0.1	0.1	0.0	-0.1	-0.2	-0.4	-0.4	-0.4	-0.2	0.0	0.3	0.6	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8	0.6	0.3	0.0	-0.2	-0.3	-0.3
9	-0.2	0.0	0.2	0.3	0.3	0.2	0.1	-0.1	-0.3	-0.3	-0.2	0.0	0.3	0.7	0.9	1.1	1.1	0.9	0.7	0.3	-0.1	-0.4	-0.6	-0.6
10	-0.5	-0.1	0.2	0.5	0.6	0.6	0.5	0.3	0.0	-0.2	-0.3	-0.2	0.0	0.4	0.8	1.0	1.1	1.0	0.7	0.4	-0.1	-0.5	-0.8	-0.9
11	-0.8	-0.4	0.0	0.5	0.8	0.9	0.9	0.7	0.4	0.1	-0.2	-0.2	-0.1	0.2	0.6	0.9	1.0	1.0	0.8	0.4	0.0	-0.5	-0.8	-1.0
12	-1.1	-0.8	-0.2	0.3	0.8	1.0	1.1	1.0	0.7	0.4	0.1	-0.1	-0.1	0.0	0.4	0.7	0.9	0.9	0.8	0.4	0.0	-0.4	-0.8	-1.0
13	-1.2	-1.0	-0.6	0.1	0.6	1.0	1.2	1.2	1.0	0.7	0.4	0.1	0.0	0.0	0.3	0.6	0.9	0.9	0.8	0.5	0.1	-0.4	-0.8	-1.0
14	-1.2	-1.2	-0.9	-0.3	0.4	0.9	1.2	1.3	1.2	1.0	0.7	0.4	0.2	0.2	0.3	0.6	0.8	0.9	0.8	0.6	0.2	-0.3	-0.7	-1.0
15	-1.2	-1.2	-1.1	-0.7	0.0	0.7	1.1	1.3	1.4	1.2	1.0	0.7	0.4	0.3	0.3	0.5	0.8	0.9	0.9	0.7	0.3	-0.1	-0.6	-0.9
16	-1.2	-1.3	-1.2	-1.0	-0.4	0.3	0.9	1.2	1.4	1.4	1.2	1.0	0.7	0.5	0.5	0.5	0.7	0.9	0.9	0.8	0.5	0.1	-0.4	-0.8
17	-1.1	-1.3	-1.3	-1.2	-0.8	-0.2	0.5	1.0	1.3	1.4	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	0.6	0.7	0.8	0.9	0.9	0.7	0.3	-0.1	-0.6
18	-0.9	-1.2	-1.3	-1.3	-1.1	-0.6	0.0	0.6	1.0	1.3	1.4	1.4	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9	0.8	0.5	0.2	-0.3
19	-0.7	-1.0	-1.2	-1.3	-1.2	-0.9	-0.4	0.2	0.7	1.1	1.3	1.4	1.3	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.6	0.4	0.0
20	-0.4	-0.7	-1.0	-1.1	-1.1	-1.0	-0.7	-0.2	0.3	0.7	1.0	1.3	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.3
21	0.0	-0.3	-0.6	-0.8	-0.9	-0.9	-0.8	-0.5	-0.1	0.4	0.7	1.0	1.2	1.3	1.2	1.1	0.9	0.7	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3
22	0.2	0.0	-0.1	-0.3	-0.5	-0.6	-0.6	-0.5	-0.3	0.0	0.4	0.8	1.1	1.2	1.3	1.2	1.0	0.7	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2
23	0.2	0.3	0.3	0.2	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.3	-0.2	0.1	0.5	0.8	1.1	1.2	1.2	1.0	0.8	0.4	0.1	-0.2	-0.4	-0.4	-0.3
24	0.0	0.3	0.5	0.6	0.5	0.4	0.2	0.0	-0.1	-0.2	-0.1	0.2	0.6	0.9	1.1	1.2	1.1	0.8	0.5	0.0	-0.4	-0.7	-0.8	-0.8
25	-0.5	0.0	0.4	0.7	0.9	0.9	0.8	0.5	0.3	0.1	0.0	0.1	0.3	0.7	1.0	1.1	1.1	0.9	0.6	0.1	-0.4	-0.8	-1.0	-1.2
26	-1.0	-0.6	0.0	0.6	1.0	1.2	1.2	1.0	0.7	0.5	0.3	0.2	0.2	0.5	0.8	1.1	1.1	1.0	0.7	0.2	-0.3	-0.7	-1.1	-1.3
27	-1.4	-1.1	-0.5	0.2	0.8	1.2	1.4	1.4	1.2	0.9	0.6	0.4	0.4	0.4	0.7	0.9	1.1	1.0	0.8	0.4	-0.1	-0.6	-1.0	-1.2
28	-1.4	-1.4	-1.0	-0.3	0.4	1.0	1.3	1.5	1.4	1.2	0.9	0.7	0.6	0.5	0.6	0.8	1.0	1.0	0.9	0.5	0.0	-0.4	-0.8	-1.1
29	-1.3	-1.4	-1.3	-0.8	-0.1	0.6	1.1	1.4	1.5	1.4	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	0.9	0.7	0.3	-0.2	-0.7	-1.0
30	-1.2	-1.4	-1.4	-1.1	-0.5	0.2	0.8	1.2	1.4	1.4	1.3	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	0.8	0.5	0.0	-0.4	-0.8

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับทะเลปานกลาง

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE MEAN SEA LEVEL

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



อ่าวสัตหีบ (ชลบุรี)

Ao Sattahip (Chon Buri)

ละติจูด (Lat) 12° 38' 42" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 52' 55" อ.(E)

พฤศจิกายน ๒๕๖๒

November 2019

วันที่ DATE	เวลา HOURS																							
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	สูงของน้ำเป็นเมตร											HEIGHTS OF WATER IN METERS												
1	1.1	1.1	1.3	1.5	1.9	2.3	2.6	2.9	3.0	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.3	1.9	1.6	1.3
2	1.1	1.0	1.1	1.3	1.6	2.0	2.3	2.7	2.9	3.1	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5
3	1.2	1.1	1.1	1.2	1.4	1.7	2.1	2.4	2.7	2.9	3.0	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.2	2.0	1.7
4 ☾	1.4	1.2	1.2	1.2	1.3	1.5	1.8	2.2	2.5	2.7	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.9
5	1.6	1.5	1.3	1.3	1.3	1.5	1.7	2.0	2.2	2.5	2.7	2.9	3.0	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.4	2.3	2.2	2.0
6	1.8	1.7	1.5	1.5	1.5	1.5	1.7	1.9	2.1	2.3	2.5	2.7	2.9	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3	2.2	2.1
7	2.0	1.9	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	1.8	2.0	2.2	2.4	2.6	2.7	2.9	2.9	2.9	2.8	2.7	2.5	2.4	2.3	2.2	2.1	2.1
8	2.0	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	2.0	2.1	2.3	2.5	2.6	2.8	2.8	2.8	2.8	2.6	2.5	2.3	2.2	2.1	2.0	2.0
9	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0	2.1	2.1	2.2	2.4	2.5	2.7	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.2	2.0	1.9	1.9	1.9
10	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.4	2.3	2.2	2.2	2.2	2.2	2.3	2.5	2.6	2.7	2.7	2.7	2.6	2.4	2.1	1.9	1.8	1.7	1.8
11	1.9	2.0	2.2	2.4	2.5	2.6	2.5	2.5	2.4	2.3	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.8	1.6	1.5	1.6
12 ☽	1.7	1.9	2.2	2.4	2.6	2.7	2.7	2.7	2.6	2.5	2.4	2.4	2.5	2.6	2.6	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.8	1.5	1.4	1.4
13	1.5	1.7	2.0	2.3	2.6	2.8	2.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.5	2.6	2.6	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.8	1.5	1.3	1.2
14	1.3	1.5	1.8	2.1	2.5	2.7	2.9	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2	1.1
15	1.1	1.3	1.6	1.9	2.3	2.6	2.9	3.0	3.1	3.0	2.9	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.6	2.5	2.3	1.9	1.6	1.3	1.1
16	1.0	1.1	1.3	1.6	2.0	2.4	2.7	3.0	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.6	2.4	2.1	1.8	1.4	1.2
17	1.0	1.0	1.1	1.4	1.7	2.1	2.5	2.8	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.2	1.9	1.6	1.3
18	1.1	1.0	1.0	1.2	1.4	1.8	2.2	2.5	2.8	3.1	3.2	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.8	2.7	2.5	2.3	2.1	1.8	1.5
19	1.3	1.1	1.0	1.1	1.3	1.6	1.9	2.3	2.6	2.9	3.1	3.1	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.4	2.2	2.0	1.7
20 ☾	1.5	1.3	1.2	1.2	1.2	1.4	1.7	2.0	2.3	2.6	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.2	2.0
21	1.8	1.6	1.4	1.4	1.4	1.4	1.6	1.9	2.1	2.4	2.7	2.9	3.0	3.1	3.0	3.0	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3	2.2	2.1
22	2.0	1.9	1.8	1.7	1.6	1.6	1.7	1.8	2.0	2.3	2.5	2.7	2.9	3.0	3.0	2.9	2.8	2.6	2.5	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2
23	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	2.1	2.2	2.4	2.6	2.8	2.9	2.9	2.9	2.7	2.5	2.3	2.2	2.0	2.0	2.0	2.1
24	2.2	2.3	2.3	2.4	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2	2.3	2.4	2.6	2.7	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.2	2.0	1.8	1.7	1.8	1.9
25	2.0	2.2	2.4	2.6	2.6	2.7	2.6	2.5	2.5	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	1.7	1.5	1.5	1.6
26 ●	1.8	2.0	2.3	2.6	2.8	2.9	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	1.6	1.4	1.3	1.3
27	1.5	1.8	2.1	2.4	2.8	3.0	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.3	2.0	1.6	1.3	1.2	1.1
28	1.2	1.5	1.8	2.2	2.6	2.9	3.1	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.9	2.9	2.8	2.6	2.4	2.1	1.7	1.4	1.2	1.0
29	1.1	1.2	1.5	1.9	2.3	2.7	3.0	3.2	3.3	3.3	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.5	2.3	1.9	1.6	1.3	1.1
30	1.0	1.1	1.3	1.6	2.0	2.4	2.8	3.0	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.8	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับน้ำลงต่ำที่สุด

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE THE LOWEST LOW WATER

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



อ่าวทับละมุ (พังงา)

Ao Thap Lamu (Phangnga)

ละติจูด (Lat) 08° 34' 26" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 98° 13' 29" อ.(E)

พฤศจิกายน ๒๕๖๒

November 2019

วันที่ DATE	เวลา HOURS														สูงของน้ำเป็นเมตร HEIGHTS OF WATER IN METERS										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	2.7	2.7	2.3	1.8	1.3	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.6	2.0	2.3	2.3	2.1	1.7	1.4	1.0	0.8	0.8	1.0	1.3	1.8	2.2	
2	2.5	2.5	2.4	2.0	1.6	1.2	0.9	0.8	0.8	1.1	1.4	1.7	2.0	2.2	2.1	1.9	1.5	1.3	1.0	1.0	1.0	1.2	1.5	1.9	
3	2.1	2.3	2.3	2.1	1.8	1.4	1.2	1.0	1.0	1.0	1.2	1.5	1.7	1.9	2.0	1.9	1.7	1.5	1.3	1.2	1.1	1.2	1.4	1.6	
4	1.8	2.0	2.1	2.1	1.9	1.7	1.4	1.3	1.1	1.1	1.2	1.3	1.5	1.6	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.3	1.4	1.4	
5	1.6	1.7	1.9	1.9	1.9	1.8	1.7	1.5	1.4	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.7	1.7	1.6	1.6	1.5	1.4	1.4	
6	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.8	1.8	1.7	1.5	1.3	1.2	1.1	1.2	1.3	1.4	1.6	1.7	1.8	1.9	1.8	1.7	1.5	1.4	
7	1.3	1.2	1.3	1.4	1.6	1.8	1.9	2.0	1.9	1.7	1.5	1.3	1.1	1.0	1.0	1.2	1.4	1.6	1.9	2.0	2.1	2.0	1.7	1.5	
8	1.3	1.1	1.1	1.2	1.4	1.6	1.9	2.1	2.1	2.0	1.7	1.5	1.2	1.0	0.9	1.0	1.2	1.5	1.8	2.1	2.2	2.2	2.0	1.7	
9	1.4	1.1	0.9	0.9	1.1	1.4	1.8	2.0	2.2	2.2	2.0	1.7	1.3	1.0	0.8	0.8	1.0	1.3	1.7	2.1	2.3	2.4	2.3	1.9	
10	1.5	1.1	0.9	0.8	0.9	1.2	1.6	1.9	2.2	2.4	2.2	1.9	1.5	1.1	0.8	0.7	0.8	1.1	1.5	2.0	2.3	2.6	2.5	2.2	
11	1.7	1.3	0.9	0.7	0.7	0.9	1.3	1.8	2.1	2.4	2.4	2.1	1.7	1.2	0.8	0.6	0.6	0.9	1.3	1.8	2.2	2.6	2.7	2.5	
12	2.0	1.5	1.0	0.7	0.6	0.7	1.0	1.5	2.0	2.3	2.5	2.3	1.9	1.5	1.0	0.7	0.6	0.7	1.0	1.5	2.1	2.5	2.7	2.7	
13	2.3	1.8	1.2	0.8	0.5	0.5	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	2.5	2.2	1.7	1.2	0.8	0.6	0.6	0.8	1.3	1.8	2.3	2.7	2.8	
14	2.6	2.1	1.5	0.9	0.6	0.5	0.6	1.0	1.5	1.9	2.3	2.5	2.4	2.0	1.5	1.0	0.7	0.6	0.7	1.0	1.5	2.1	2.5	2.8	
15	2.7	2.3	1.8	1.2	0.8	0.5	0.5	0.7	1.2	1.7	2.1	2.4	2.4	2.2	1.7	1.3	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.8	2.3	2.6	
16	2.7	2.5	2.1	1.5	1.0	0.7	0.6	0.6	0.9	1.4	1.8	2.2	2.3	2.3	1.9	1.5	1.1	0.8	0.7	0.8	1.0	1.5	1.9	2.3	
17	2.6	2.6	2.3	1.8	1.4	1.0	0.7	0.7	0.8	1.1	1.5	1.9	2.1	2.2	2.1	1.7	1.4	1.1	0.9	0.8	0.9	1.2	1.6	2.0	
18	2.3	2.5	2.4	2.1	1.7	1.3	1.0	0.8	0.8	0.9	1.2	1.5	1.8	2.0	2.1	1.9	1.6	1.4	1.1	1.0	1.0	1.1	1.4	1.7	
19	2.0	2.2	2.3	2.2	1.9	1.6	1.3	1.1	0.9	0.9	1.0	1.2	1.5	1.7	1.9	1.9	1.8	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.2	1.4	
20	1.6	1.9	2.1	2.1	2.1	1.9	1.7	1.4	1.2	1.0	1.0	1.0	1.2	1.4	1.6	1.8	1.9	1.9	1.8	1.6	1.4	1.3	1.2	1.2	
21	1.3	1.5	1.7	1.9	2.0	2.1	2.0	1.8	1.5	1.3	1.0	0.9	0.9	1.0	1.3	1.5	1.8	2.0	2.0	2.0	1.8	1.6	1.4	1.2	
22	1.1	1.1	1.3	1.5	1.8	2.0	2.2	2.1	1.9	1.6	1.3	1.0	0.8	0.8	0.9	1.2	1.5	1.9	2.1	2.3	2.2	2.0	1.7	1.3	
23	1.0	0.9	0.9	1.1	1.4	1.8	2.1	2.3	2.3	2.0	1.7	1.3	0.9	0.6	0.6	0.8	1.1	1.6	2.0	2.4	2.5	2.4	2.1	1.7	
24	1.2	0.9	0.7	0.7	1.0	1.4	1.8	2.2	2.4	2.4	2.1	1.6	1.2	0.7	0.5	0.5	0.8	1.2	1.7	2.2	2.6	2.7	2.5	2.1	
25	1.5	1.0	0.7	0.5	0.6	1.0	1.5	1.9	2.3	2.5	2.4	2.1	1.5	1.0	0.6	0.4	0.5	0.8	1.4	1.9	2.4	2.8	2.8	2.5	
26	2.0	1.4	0.8	0.5	0.4	0.6	1.0	1.6	2.1	2.4	2.6	2.4	1.9	1.4	0.9	0.5	0.4	0.6	1.0	1.6	2.2	2.6	2.9	2.8	
27	2.4	1.8	1.1	0.7	0.4	0.4	0.7	1.2	1.7	2.2	2.5	2.5	2.2	1.8	1.2	0.8	0.5	0.5	0.7	1.2	1.8	2.4	2.7	2.9	
28	2.6	2.1	1.5	0.9	0.6	0.4	0.5	0.8	1.4	1.9	2.3	2.5	2.4	2.0	1.6	1.1	0.7	0.5	0.6	0.9	1.5	2.0	2.5	2.8	
29	2.8	2.4	1.9	1.3	0.8	0.5	0.4	0.6	1.1	1.5	2.0	2.3	2.4	2.2	1.8	1.4	1.0	0.7	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	
30	2.7	2.5	2.1	1.6	1.1	0.7	0.6	0.6	0.9	1.3	1.7	2.1	2.3	2.2	2.0	1.6	1.2	0.9	0.8	0.8	1.0	1.4	1.9	2.3	

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับน้ำลงต่ำที่สุด

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE THE LOWEST LOW WATER

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



กองบัญชาการกองทัพเรือ (กรุงเทพมหานคร)

Royal Thai Navy Headquarters (Bangkok Metropolitan)

ละติจูด (Lat) 13° 44' 33" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 29' 33" อ.(E)

ธันวาคม ๒๕๖๒

December 2019

วันที่ DATE	HOURS																								
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
	สูงของน้ำเป็นเมตร											HEIGHTS OF WATER IN METERS													
1	0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.5	-0.5	-0.3	0.3	0.7	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	1.0	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	0.8	0.5	
2	0.2	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.4	0.0	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	0.8	0.6	
3	0.3	0.0	-0.1	-0.3	-0.4	-0.5	-0.5	-0.2	0.2	0.6	0.9	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.8	0.9	0.9	0.8	0.7	
4	0.4	0.2	-0.1	-0.2	-0.4	-0.5	-0.5	-0.3	0.1	0.4	0.7	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	
5	0.5	0.3	0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.3	-0.1	0.3	0.6	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	
6	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	-0.1	-0.2	-0.2	-0.1	0.2	0.4	0.6	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.4	0.3	0.3	0.2	
7	0.2	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.4	0.5	0.7	0.8	0.9	1.0	0.9	0.9	0.7	0.6	0.4	0.2	0.1	0.0	
8	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.9	1.0	0.9	0.9	0.7	0.6	0.4	0.2	0.0	-0.2	
9	-0.2	-0.1	0.1	0.3	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.7	0.8	0.9	0.9	0.9	0.7	0.6	0.3	0.1	-0.1	-0.3	
10	-0.4	-0.3	-0.1	0.3	0.5	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7	0.6	0.6	0.6	0.8	0.9	1.0	0.9	0.8	0.6	0.4	0.1	-0.1	-0.2	
11	-0.4	-0.5	-0.3	0.1	0.5	0.7	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.9	1.0	1.0	0.8	0.7	0.4	0.2	-0.1	-0.2	
12	-0.4	-0.5	-0.5	-0.3	0.2	0.7	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.8	0.8	1.0	1.0	0.9	0.8	0.5	0.3	0.0	-0.2	
13	-0.3	-0.4	-0.5	-0.5	-0.1	0.4	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.4	0.1	-0.1	
14	-0.3	-0.4	-0.5	-0.6	-0.5	0.0	0.6	0.9	1.1	1.1	1.2	1.2	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8	0.6	0.3	0.0	
15	-0.2	-0.3	-0.4	-0.6	-0.7	-0.4	0.2	0.7	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	1.0	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8	0.5	0.2	
16	-0.1	-0.3	-0.4	-0.6	-0.7	-0.7	-0.3	0.3	0.8	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.4
17	0.0	-0.2	-0.4	-0.5	-0.7	-0.7	-0.5	0.0	0.5	0.8	1.0	1.1	1.2	1.1	1.1	1.0	0.8	0.7	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	0.8	0.5
18	0.2	-0.1	-0.3	-0.5	-0.6	-0.7	-0.6	-0.3	0.2	0.6	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.9	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.9	0.8	0.7	
19	0.4	0.1	-0.1	-0.3	-0.5	-0.6	-0.6	-0.4	0.0	0.4	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.7	0.6	0.6	0.5	0.6	0.6	0.7	0.6	
20	0.5	0.3	0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.3	-0.1	0.3	0.6	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.6	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.4	
21	0.5	0.4	0.3	0.2	0.1	0.0	-0.1	-0.1	0.0	0.2	0.5	0.7	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8	0.7	0.5	0.3	0.2	0.1	0.0	0.1	
22	0.2	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	0.3	0.5	0.6	0.8	1.0	1.1	1.0	0.9	0.7	0.5	0.3	0.1	0.0	-0.2	-0.3	
23	-0.2	0.1	0.4	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.8	0.9	1.1	1.1	1.0	0.8	0.6	0.4	0.2	0.0	-0.2	-0.4	
24	-0.5	-0.4	0.0	0.4	0.7	0.8	0.9	0.9	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.8	1.0	1.1	1.0	0.9	0.7	0.5	0.3	0.0	-0.1	-0.3	
25	-0.5	-0.6	-0.4	0.1	0.5	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	1.1	1.0	0.8	0.6	0.4	0.1	-0.1	-0.2	
26	-0.4	-0.6	-0.7	-0.4	0.2	0.6	0.9	1.0	1.2	1.2	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	0.9	0.8	0.5	0.2	0.1	-0.1	
27	-0.2	-0.4	-0.6	-0.7	-0.3	0.3	0.7	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	0.9	0.7	0.4	0.1	0.0	
28	-0.1	-0.3	-0.5	-0.7	-0.6	-0.1	0.5	0.8	1.0	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.8	0.6	0.3	0.1	
29	-0.1	-0.2	-0.4	-0.6	-0.7	-0.4	0.1	0.6	0.9	1.0	1.1	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.8	0.5	0.2	
30	-0.1	-0.2	-0.3	-0.5	-0.7	-0.6	-0.2	0.4	0.7	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.7	0.8	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9	0.6	0.3	
31	0.0	-0.2	-0.3	-0.5	-0.6	-0.7	-0.4	0.1	0.6	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.7	0.6	0.7	0.7	0.9	0.9	0.9	0.7	0.5	

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับทะเลปานกลาง

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE MEAN SEA LEVEL

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



ป้อมพระจุลจอมเกล้า (สมุทรปราการ)

Phra Chuntlachomklao Fort (Samut Prakan)

ละติจูด (Lat) 13° 33' 06" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 34' 44" อ.(E)

ธันวาคม ๒๕๖๒

December 2019

วันที่ DATE	เวลา HOURS														สูงของน้ำเป็นเมตร HEIGHTS OF WATER IN METERS													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
1	-1.1	-1.3	-1.3	-1.2	-0.8	-0.2	0.4	0.9	1.2	1.4	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	0.7	0.3	-0.1	-0.6				
2	-0.9	-1.1	-1.3	-1.3	-1.0	-0.5	0.1	0.7	1.0	1.3	1.3	1.3	1.1	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.7	0.5	0.1	-0.3				
3	-0.6	-0.9	-1.1	-1.2	-1.1	-0.7	-0.2	0.4	0.8	1.1	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.5	0.3	-0.1				
4	-0.4	-0.7	-0.9	-1.0	-1.0	-0.8	-0.4	0.1	0.6	0.9	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.7	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4	0.3	0.1				
5	-0.2	-0.4	-0.6	-0.8	-0.8	-0.7	-0.4	0.0	0.4	0.7	1.0	1.1	1.2	1.1	0.9	0.8	0.6	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1				
6	0.0	-0.2	-0.3	-0.4	-0.5	-0.5	-0.3	-0.1	0.2	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8	0.6	0.4	0.2	0.1	0.0	-0.1	0.0	0.0				
7	0.0	0.0	0.0	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	0.0	0.1	0.3	0.6	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9	0.6	0.4	0.1	-0.1	-0.3	-0.4	-0.4	-0.3				
8	-0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.4	0.6	0.8	0.9	1.0	0.9	0.7	0.4	0.1	-0.2	-0.5	-0.7	-0.7	-0.6				
9	-0.3	0.0	0.3	0.5	0.6	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.3	0.4	0.6	0.8	0.9	0.9	0.8	0.5	0.2	-0.2	-0.5	-0.8	-1.0	-1.0				
10	-0.7	-0.3	0.2	0.6	0.8	1.0	1.0	0.8	0.6	0.4	0.3	0.3	0.4	0.6	0.8	0.8	0.8	0.6	0.2	-0.2	-0.5	-0.8	-1.1	-1.2				
11	-1.0	-0.6	0.0	0.5	0.9	1.1	1.2	1.1	0.9	0.7	0.5	0.4	0.4	0.5	0.7	0.8	0.8	0.6	0.3	-0.1	-0.5	-0.8	-1.1	-1.2				
12	-1.2	-1.0	-0.4	0.2	0.8	1.1	1.3	1.3	1.2	1.0	0.7	0.6	0.5	0.5	0.7	0.8	0.8	0.7	0.5	0.0	-0.4	-0.8	-1.0	-1.2				
13	-1.3	-1.2	-0.8	-0.2	0.5	1.0	1.3	1.4	1.4	1.2	1.0	0.7	0.6	0.6	0.7	0.8	0.9	0.8	0.6	0.3	-0.2	-0.7	-1.0	-1.2				
14	-1.3	-1.3	-1.2	-0.6	0.1	0.7	1.1	1.4	1.4	1.4	1.2	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9	0.8	0.5	0.1	-0.4	-0.8	-1.1				
15	-1.3	-1.3	-1.3	-1.0	-0.4	0.3	0.9	1.2	1.4	1.5	1.4	1.2	1.0	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	0.7	0.4	-0.1	-0.6	-0.9				
16	-1.2	-1.3	-1.4	-1.3	-0.8	-0.2	0.5	1.0	1.3	1.5	1.5	1.4	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	0.6	0.3	-0.2	-0.7				
17	-1.0	-1.2	-1.4	-1.3	-1.1	-0.6	0.1	0.7	1.1	1.4	1.5	1.5	1.3	1.1	0.9	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9	0.8	0.5	0.2	-0.3				
18	-0.7	-1.0	-1.2	-1.3	-1.2	-0.8	-0.3	0.3	0.9	1.2	1.4	1.5	1.4	1.2	0.9	0.7	0.6	0.6	0.7	0.8	0.8	0.6	0.4	0.1				
19	-0.3	-0.7	-0.9	-1.1	-1.1	-0.9	-0.5	0.1	0.6	1.0	1.3	1.4	1.4	1.2	1.0	0.7	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.5	0.3				
20	0.0	-0.3	-0.5	-0.7	-0.8	-0.7	-0.5	-0.1	0.4	0.8	1.1	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.5	0.3	0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3				
21	0.2	0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.3	-0.3	-0.1	0.2	0.6	0.9	1.1	1.2	1.2	1.0	0.8	0.5	0.2	-0.1	-0.2	-0.3	-0.2	-0.1	0.1				
22	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	0.1	0.2	0.3	0.5	0.7	0.9	1.1	1.1	1.0	0.8	0.6	0.2	-0.1	-0.4	-0.6	-0.7	-0.6	-0.3				
23	0.0	0.3	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.6	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.6	0.3	-0.1	-0.4	-0.8	-1.0	-1.0	-0.9				
24	-0.5	0.0	0.4	0.7	0.9	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6	0.8	0.9	1.0	0.9	0.7	0.4	0.0	-0.4	-0.7	-1.0	-1.2	-1.3				
25	-1.0	-0.5	0.0	0.6	0.9	1.2	1.3	1.2	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	0.8	0.6	0.2	-0.2	-0.6	-0.9	-1.2	-1.4				
26	-1.4	-1.0	-0.4	0.2	0.7	1.1	1.3	1.4	1.3	1.1	1.0	0.8	0.7	0.8	0.9	0.9	0.9	0.7	0.4	0.0	-0.4	-0.8	-1.1	-1.3				
27	-1.4	-1.3	-0.9	-0.2	0.4	0.9	1.2	1.4	1.4	1.3	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	0.6	0.2	-0.2	-0.6	-0.9	-1.2				
28	-1.3	-1.4	-1.2	-0.7	0.0	0.6	1.0	1.3	1.4	1.3	1.2	1.0	0.9	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	0.8	0.5	0.1	-0.4	-0.7	-1.0				
29	-1.2	-1.4	-1.3	-1.0	-0.4	0.3	0.8	1.2	1.3	1.4	1.3	1.1	0.9	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9	0.7	0.4	-0.1	-0.5	-0.8				
30	-1.1	-1.3	-1.3	-1.2	-0.7	0.0	0.6	1.0	1.3	1.3	1.3	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9	0.9	0.6	0.2	-0.2	-0.6				
31	-0.9	-1.2	-1.3	-1.2	-0.9	-0.3	0.3	0.8	1.2	1.3	1.3	1.2	1.0	0.8	0.6	0.6	0.6	0.7	0.8	0.8	0.7	0.5	0.1	-0.3				

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับทะเลปานกลาง

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE MEAN SEA LEVEL

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



อ่าวสัตหีบ (ชลบุรี)

Ao Sattahip (Chon Buri)

ละติจูด (Lat) 12° 38' 42" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 100° 52' 55" อ.(E)

ธันวาคม ๒๕๖๒

December 2019

วันที่ DATE	เวลา HOURS														สูงของน้ำเป็นเมตร HEIGHTS OF WATER IN METERS													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
1	1.1	1.0	1.2	1.4	1.8	2.1	2.5	2.8	3.1	3.2	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.5	2.3	2.0	1.7	1.4				
2	1.2	1.1	1.1	1.3	1.6	1.9	2.3	2.6	2.9	3.1	3.2	3.2	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.7	2.5	2.4	2.1	1.9	1.6				
3	1.4	1.2	1.2	1.3	1.5	1.8	2.1	2.4	2.7	2.9	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4	2.2	2.0	1.8				
4	1.6	1.4	1.4	1.4	1.5	1.7	2.0	2.3	2.5	2.8	2.9	3.0	3.1	3.0	2.9	2.8	2.7	2.7	2.6	2.5	2.4	2.2	2.1	1.9				
5	1.8	1.6	1.6	1.6	1.6	1.8	2.0	2.2	2.4	2.7	2.8	2.9	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3	2.2	2.1	2.0				
6	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	2.1	2.2	2.4	2.6	2.7	2.9	2.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.2	2.2	2.1	2.1	2.0				
7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.2	2.3	2.4	2.6	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.4	2.2	2.1	2.0	2.0	2.0	2.0				
8	2.0	2.1	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.7	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.9	1.8	1.8	1.8	1.9				
9	2.0	2.1	2.3	2.4	2.5	2.5	2.5	2.6	2.6	2.6	2.7	2.7	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.2	2.0	1.8	1.6	1.6	1.6	1.7				
10	1.9	2.1	2.3	2.5	2.6	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.0	1.7	1.5	1.4	1.4	1.5				
11	1.7	2.0	2.3	2.5	2.7	2.9	2.9	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.5	2.3	2.0	1.7	1.5	1.3	1.2	1.3				
12	1.5	1.8	2.1	2.4	2.7	2.9	3.0	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2	1.1	1.1				
13	1.2	1.5	1.8	2.2	2.6	2.8	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.0	2.9	2.9	2.9	2.8	2.8	2.7	2.5	2.3	1.9	1.6	1.3	1.1	1.0			
14	1.0	1.2	1.5	1.9	2.3	2.7	3.0	3.2	3.2	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.9	2.8	2.6	2.4	2.1	1.8	1.4	1.1	0.9			
15	0.9	1.0	1.2	1.6	2.0	2.4	2.8	3.1	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.3	2.0	1.7	1.3	1.1				
16	0.9	0.9	1.0	1.3	1.7	2.1	2.5	2.8	3.1	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	1.6	1.3				
17	1.0	0.9	1.0	1.2	1.5	1.8	2.2	2.6	2.9	3.1	3.2	3.2	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5				
18	1.3	1.1	1.1	1.1	1.4	1.7	2.0	2.4	2.7	3.0	3.1	3.2	3.2	3.1	3.0	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.3	2.0	1.8				
19	1.6	1.4	1.3	1.3	1.4	1.6	1.9	2.2	2.5	2.8	3.0	3.1	3.1	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.5	2.4	2.3	2.2	2.0				
20	1.9	1.7	1.6	1.5	1.6	1.7	1.9	2.2	2.5	2.7	2.9	3.0	3.0	3.0	2.8	2.7	2.6	2.4	2.4	2.3	2.3	2.2	2.2	2.1				
21	2.1	2.0	1.9	1.9	1.9	2.0	2.1	2.3	2.5	2.7	2.8	2.9	2.9	2.9	2.8	2.6	2.4	2.3	2.1	2.1	2.0	2.1	2.1	2.1				
22	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.3	2.3	2.4	2.5	2.7	2.8	2.9	2.9	2.9	2.7	2.6	2.4	2.1	2.0	1.8	1.8	1.8	1.9	2.0				
23	2.1	2.3	2.4	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6	2.7	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9	2.7	2.6	2.3	2.1	1.8	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8				
24	2.0	2.2	2.4	2.6	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.8	2.6	2.4	2.1	1.8	1.6	1.4	1.3	1.3	1.5				
25	1.7	2.0	2.3	2.6	2.8	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	1.6	1.4	1.2	1.2	1.2				
26	1.4	1.7	2.1	2.4	2.7	3.0	3.2	3.2	3.2	3.2	3.1	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2	1.1	1.1				
27	1.2	1.5	1.8	2.2	2.5	2.9	3.1	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	2.7	2.5	2.3	2.0	1.6	1.3	1.1	1.0				
28	1.1	1.2	1.5	1.9	2.3	2.7	3.0	3.2	3.3	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.6	2.4	2.2	1.8	1.5	1.3	1.1				
29	1.0	1.1	1.3	1.7	2.0	2.4	2.8	3.0	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.3	2.0	1.7	1.4	1.2				
30	1.1	1.1	1.2	1.5	1.8	2.2	2.5	2.9	3.1	3.2	3.2	3.1	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.7	2.6	2.4	2.2	1.9	1.6	1.4				
31	1.2	1.1	1.2	1.4	1.7	2.0	2.4	2.7	2.9	3.1	3.1	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.1	1.8	1.6				

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับน้ำลงต่ำที่สุด

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE THE LOWEST LOW WATER

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



อ่าวทับละมุ (พังงา)

Ao Thap Lamu (Phangnga)

ละติจูด (Lat) 08° 34' 26" น.(N)

ลองจิจูด (Long) 98° 13' 29" อ.(E)

ธันวาคม ๒๕๖๒

December 2019

วันที่ DATE	เวลา HOURS												HEIGHTS OF WATER IN METERS											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	2.5	2.5	2.3	1.8	1.4	1.0	0.8	0.7	0.8	1.1	1.4	1.8	2.0	2.1	2.0	1.8	1.4	1.1	1.0	0.9	1.0	1.3	1.6	2.0
2	2.3	2.4	2.3	2.0	1.6	1.3	1.0	0.8	0.8	1.0	1.2	1.5	1.8	2.0	2.0	1.9	1.6	1.4	1.2	1.1	1.1	1.2	1.4	1.7
3	2.0	2.2	2.2	2.1	1.8	1.5	1.2	1.1	1.0	1.0	1.1	1.3	1.6	1.8	1.9	1.9	1.7	1.6	1.4	1.3	1.2	1.2	1.3	1.5
4	1.7	1.9	2.0	2.0	1.9	1.7	1.5	1.3	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.5	1.7	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3	1.3	1.4
5	1.5	1.6	1.8	1.9	1.9	1.8	1.7	1.5	1.4	1.2	1.1	1.1	1.2	1.3	1.5	1.6	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3
6	1.3	1.4	1.5	1.7	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	1.2	1.1	1.1	1.1	1.3	1.5	1.7	1.8	1.9	1.9	1.9	1.7	1.5	1.4
7	1.2	1.2	1.2	1.4	1.6	1.8	1.9	1.9	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0	1.0	1.1	1.2	1.5	1.7	2.0	2.1	2.1	2.0	1.7	1.5
8	1.2	1.1	1.0	1.1	1.3	1.6	1.8	2.0	2.0	1.9	1.6	1.3	1.1	0.9	0.9	1.0	1.3	1.6	1.9	2.2	2.3	2.2	2.0	1.7
9	1.3	1.0	0.9	0.9	1.1	1.3	1.7	1.9	2.1	2.1	1.9	1.5	1.2	0.9	0.8	0.8	1.0	1.4	1.8	2.1	2.4	2.4	2.3	1.9
10	1.5	1.1	0.8	0.7	0.8	1.1	1.4	1.8	2.1	2.2	2.1	1.8	1.4	1.0	0.8	0.7	0.8	1.1	1.5	2.0	2.4	2.6	2.5	2.2
11	1.8	1.3	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.6	2.0	2.3	2.3	2.1	1.7	1.2	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.6	2.7	2.5
12	2.1	1.5	1.0	0.6	0.5	0.6	0.9	1.3	1.8	2.2	2.3	2.3	1.9	1.5	1.0	0.7	0.6	0.6	0.9	1.4	2.0	2.4	2.7	2.7
13	2.4	1.9	1.3	0.8	0.5	0.4	0.6	1.0	1.5	1.9	2.3	2.4	2.2	1.8	1.3	0.9	0.6	0.5	0.7	1.1	1.6	2.2	2.6	2.8
14	2.6	2.2	1.7	1.1	0.6	0.4	0.4	0.7	1.2	1.7	2.1	2.3	2.3	2.1	1.6	1.2	0.8	0.6	0.6	0.8	1.3	1.8	2.3	2.6
15	2.7	2.5	2.0	1.5	0.9	0.6	0.4	0.5	0.8	1.3	1.8	2.1	2.3	2.2	1.9	1.5	1.1	0.7	0.6	0.7	1.0	1.5	2.0	2.4
16	2.6	2.6	2.3	1.8	1.3	0.8	0.6	0.5	0.6	1.0	1.4	1.9	2.2	2.2	2.1	1.8	1.4	1.0	0.8	0.7	0.8	1.2	1.6	2.0
17	2.4	2.5	2.4	2.1	1.7	1.2	0.8	0.6	0.6	0.8	1.1	1.5	1.9	2.1	2.2	2.0	1.7	1.4	1.1	0.9	0.9	1.0	1.3	1.7
18	2.0	2.3	2.4	2.3	2.0	1.6	1.2	0.9	0.7	0.7	0.9	1.2	1.5	1.8	2.0	2.1	1.9	1.7	1.4	1.2	1.0	1.0	1.1	1.4
19	1.7	1.9	2.2	2.2	2.1	1.9	1.5	1.2	0.9	0.8	0.8	0.9	1.2	1.5	1.8	2.0	2.1	2.0	1.8	1.5	1.3	1.1	1.1	1.1
20	1.3	1.5	1.8	2.0	2.1	2.0	1.8	1.6	1.3	1.0	0.8	0.8	0.9	1.1	1.4	1.7	2.0	2.1	2.1	1.9	1.6	1.4	1.2	1.1
21	1.1	1.2	1.4	1.7	1.9	2.0	2.0	1.9	1.6	1.3	1.1	0.9	0.8	0.9	1.1	1.4	1.7	2.0	2.2	2.2	2.0	1.8	1.5	1.2
22	1.0	0.9	1.0	1.2	1.5	1.8	2.0	2.1	2.0	1.7	1.4	1.1	0.8	0.7	0.8	1.0	1.4	1.8	2.1	2.3	2.3	2.2	1.8	1.5
23	1.1	0.9	0.8	0.9	1.1	1.5	1.8	2.1	2.2	2.1	1.8	1.4	1.0	0.8	0.7	0.7	1.0	1.4	1.9	2.2	2.5	2.5	2.3	1.8
24	1.4	1.0	0.7	0.6	0.7	1.1	1.5	1.9	2.1	2.2	2.1	1.8	1.4	1.0	0.7	0.6	0.7	1.1	1.5	2.0	2.4	2.6	2.6	2.2
25	1.8	1.2	0.8	0.5	0.5	0.7	1.1	1.5	2.0	2.2	2.3	2.1	1.7	1.3	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5	2.7	2.6
26	2.1	1.6	1.0	0.6	0.4	0.5	0.8	1.2	1.7	2.1	2.3	2.3	2.0	1.6	1.1	0.8	0.6	0.6	0.9	1.3	1.9	2.3	2.6	2.7
27	2.4	1.9	1.4	0.8	0.5	0.4	0.5	0.9	1.4	1.8	2.2	2.3	2.2	1.9	1.4	1.0	0.7	0.5	0.7	1.0	1.5	2.0	2.5	2.7
28	2.6	2.2	1.7	1.1	0.7	0.5	0.4	0.7	1.1	1.6	2.0	2.2	2.3	2.1	1.7	1.2	0.9	0.6	0.6	0.8	1.2	1.7	2.2	2.5
29	2.6	2.4	2.0	1.4	1.0	0.6	0.5	0.6	0.9	1.3	1.7	2.1	2.2	2.2	1.9	1.5	1.1	0.8	0.7	0.7	1.0	1.5	1.9	2.3
30	2.5	2.5	2.2	1.7	1.2	0.8	0.6	0.6	0.7	1.1	1.5	1.9	2.1	2.2	2.0	1.7	1.3	1.0	0.8	0.8	0.9	1.2	1.7	2.1
31	2.3	2.4	2.3	1.9	1.5	1.1	0.8	0.7	0.7	0.9	1.3	1.6	1.9	2.1	2.1	1.8	1.5	1.2	1.0	0.9	0.9	1.1	1.4	1.8

สูงของน้ำทำนายเป็นเมตรเหนือระดับน้ำลงต่ำที่สุด

HEIGHTS OF WATER PREDICTED IN METERS ABOVE THE LOWEST LOW WATER

คำนวณโดย กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ



เวลาดวงอาทิตย์ และ ดวงจันทร์ ขึ้น - ตก

(SUNRISE - SUNSET AND MOONRISE - MOONSET)

กองบัญชาการกองทัพเรือ Royal Thai Navy Headquarters

ละติจูด 13° 44' 33" เหนือ ลองจิจูด 100° 29' 33" ตะวันออก

Lat 13° 44' 33" N Long 100° 29' 33" E

เวลาประจำภาคเร็วกว่า เวลามาตรฐานกรีนิช 7 ชั่วโมง

พ.ศ. 2562

(Time Zone : 7 h 00 m East of Greenwich)

A.D. 2019

วันที่ DATE	พฤศจิกายน - NOVEMBER								ธันวาคม - DECEMBER								
	ดวงอาทิตย์				ดวงจันทร์				ดวงอาทิตย์				ดวงจันทร์				
	SUN				MOON				SUN				MOON				
	ขึ้น RISE	แอสซิมัท AZ	ตก SET	แอสซิมัท AZ	ขึ้น RISE	แอสซิมัท AZ	ตก SET	แอสซิมัท AZ	ขึ้น RISE	แอสซิมัท AZ	ตก SET	แอสซิมัท AZ	ขึ้น RISE	แอสซิมัท AZ	ตก SET	แอสซิมัท AZ	
h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o	h. m.	o
1	06:12	104	17:51	255	10:02	113	21:40	246	06:25	112	17:48	248	10:28	112	22:08	249	
2	06:13	105	17:50	255	10:57	114	22:34	246	06:26	112	17:48	248	11:15	110	22:59	252	
3	06:13	105	17:50	255	11:49	113	23:26	248	06:26	112	17:49	247	11:57	106	23:48	256	
4	06:13	105	17:50	254	12:36	111	-	-	06:27	113	17:49	247	12:37	102	-	-	
5	06:14	106	17:49	254	13:20	108	00:18	250	06:28	113	17:49	247	13:14	098	00:35	260	
6	06:14	106	17:49	254	14:01	104	01:07	254	06:28	113	17:49	247	13:50	093	01:21	265	
7	06:14	106	17:49	253	14:39	100	01:55	258	06:29	113	17:50	247	14:27	088	02:07	270	
8	06:15	107	17:49	253	15:16	095	02:42	262	06:29	113	17:50	247	15:04	083	02:54	275	
9	06:15	107	17:48	253	15:53	091	03:28	267	06:30	113	17:50	247	15:43	078	03:42	280	
10	06:15	107	17:48	253	16:29	086	04:14	272	06:30	113	17:51	247	16:26	074	04:32	284	
11	06:16	108	17:48	252	17:08	081	05:01	277	06:31	113	17:51	247	17:12	070	05:24	288	
12	06:16	108	17:48	252	17:48	076	05:50	282	06:31	114	17:51	246	18:03	067	06:20	291	
13	06:17	108	17:48	252	18:32	072	06:41	286	06:32	114	17:52	246	18:58	066	07:18	293	
14	06:17	108	17:48	251	19:19	069	07:34	290	06:33	114	17:52	246	19:56	066	08:16	294	
15	06:17	109	17:47	251	20:11	067	08:30	292	06:33	114	17:53	246	20:56	068	09:13	293	
16	06:18	109	17:47	251	21:06	066	09:26	294	06:34	114	17:53	246	21:57	071	10:07	290	
17	06:18	109	17:47	251	22:04	067	10:23	294	06:34	114	17:53	246	22:55	076	10:58	286	
18	06:19	109	17:47	250	23:03	069	11:18	292	06:35	114	17:54	246	23:53	081	11:46	281	
19	06:19	110	17:47	250	-	-	12:10	289	06:35	114	17:54	246	-	-	12:31	276	
20	06:20	110	17:47	250	00:02	073	13:00	285	06:36	114	17:55	246	00:49	087	13:15	270	
21	06:20	110	17:47	250	01:00	078	13:47	280	06:36	114	17:55	246	01:44	093	13:59	264	
22	06:21	110	17:47	249	01:57	083	14:33	274	06:37	114	17:56	246	02:40	099	14:44	259	
23	06:21	111	17:47	249	02:54	089	15:18	268	06:37	114	17:56	246	03:36	104	15:31	254	
24	06:22	111	17:47	249	03:51	095	16:03	262	06:38	114	17:57	246	04:34	108	16:21	250	
25	06:22	111	17:47	249	04:49	101	16:50	257	06:38	114	17:57	246	05:32	112	17:13	247	
26	06:23	111	17:47	249	05:48	106	17:40	252	06:39	114	17:58	246	06:30	113	18:07	246	
27	06:23	111	17:48	248	06:47	110	18:31	249	06:39	114	17:58	246	07:25	114	19:02	246	
28	06:24	112	17:48	248	07:46	113	19:25	247	06:40	114	17:59	246	08:18	113	19:56	248	
29	06:24	112	17:48	248	08:44	114	20:20	246	06:40	114	18:00	246	09:07	111	20:49	250	
30	06:25	112	17:48	248	09:38	114	21:15	247	06:40	114	18:00	246	09:51	108	21:39	254	
31									06:41	114	18:01	246	10:32	104	22:28	258	

AZ (TRUE AZIMUTH) : ทิศซึ่งเป็นระยะทางเชิงมุมโดยวัดจากทิศเหนือจริงไปทางตะวันออก

- หมายถึง ดวงจันทร์ ขึ้น - ตก ในวันถัดไป (Indicates moonrise - moonset will occur the next day.)

เรือตรวจการณ์ลำน้ำ ความยาว 10 ม.



เรือตรวจการณ์ชายฝั่ง ความยาว 21 ม.



เรือตรวจการณ์ใกล้ฝั่งเฉลิมพระเกียรติฯ ความยาว 41.45 ม.



เรือส่งกำลังบำรุงขนาดเล็ก ส.ล.มัตโปน-ราวี ความยาว 55 ม.



เรือปฏิบัติการความเร็วสูง ความยาว 18.30 ม.



เรือตรวจการณ์ใกล้ฝั่ง ความยาว 36 ม.



เรือตรวจการณ์ปืน ส.ล.แหลมสิงห์ ความยาว 58 ม.



เรือลากจูงขนาดกำลังดูดไม่น้อยกว่า 70 เมตริกตัน ความยาว 37 ม.



บริษัท มาร์ซัน จำกัด "อยู่ต่อเรือของคนไทย เพื่อสังคมไทย"

บริษัท มาร์ซัน จำกัด 413 หมู่ 4 ซอยสิริโรย ถนนท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10280

โทร : +66(0)2 173-8942-48 แฟกซ์ : +66(0)2 1738949 อีเมล : contact@marsun.th.com

WWW.MARSUN.TH.COM



บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด



ภารกิจ

“ประกอบกิจการและให้บริการอู่เรือ สร้างและซ่อมเรือ ซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล ให้บริการซ่อม สร้าง และประกอบโครงสร้างเหล็กขนาดใหญ่ต่างๆ ในอุตสาหกรรมกับพาณิชย์นาวิกทุกประเภทของ หน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนให้เท่าเทียมมาตรฐานสากล และให้บริการในการจัดยุทธภัณฑ์เพื่อสนับสนุนกองทัพไทย”

วิสัยทัศน์

“เป็นอู่เรือที่มีศักยภาพในการบริหารจัดการระดับสากล
เติบโตและเป็นกลไกสำคัญ
ในอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ
และพาณิชย์นาวีของไทย สามารถพึ่งพาตนเองอย่างยั่งยืน”

หลักธรรมาภิบาล

บริษัทอู่กรุงเทพ
ยึดมั่นในคุณธรรม
และ
จริยธรรม

ราชสวัสดิ์

โบราณว่าเป็นข้าอุดมกษัตริย์

ราชสวัสดิ์ตั้งเฝ้าเพียรเรียนรักษา

ท่านกำหนดอุทไฉนตำรา

มีมาแต่โบราณช้านานครั้น

หนึ่งวิชาสามารถมีอย่างไร

ไม่ปดไฉนให้ท่านทราบทุกสิ่งสรรพ

หนึ่งกล้าหาญทำการถวายนั้น

มุ่งมั่นจนล้ำเรือดเฉตนา

หนึ่งมิได้ประมาทราชกิจ

ขอผลิตตรีตริกหมั่นศึกษา

หนึ่งลัทธิขี้ถือถือธรรมจรยา

เหมื่อนสนมทานดีลไฉนมั่นคง

หนึ่งเส็งยมเส็งยมตอไม่กำเรบ

เื้อ้อมเื้อบหยิ่งเย่อเพ้อหลง

หนึ่งอยู่ไกลชิดติดพระองค์

ไม่ทำเทียมตอด้วยพะเนงพระกรุณา

หนึ่งไซ้ไรไม่ร่วมราชาอาสน์

ตอขุบาทอ้ออ้อไรเป็นหนักหนา

หนึ่งเข้าเฝ้าสังเกตซึ่งกิจฉา

ไม่ไกลไกลไปก้อสมตอการ

หนึ่งผู้หญิงชาวฉาไม่พันพ้อ

เล่นหัวผูกรักสมัตอสมาน

หนึ่งส้ามักดีรักใคร่ในภูบาล

ถึงตูกกริวทหนทานไม่ตอเบแทน

พระราชนิพนธ์ในสันเกล้า ฯ รัชกาลที่ ๖





เรือพระที่นั่งนารายณ์ทรงสุบรรณ รัชกาลที่ ๙

ปีที่ ๑๐๒ เล่มที่ ๑๐



ISSN 0125-4324

WWW.RTNI.ORG