

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>Six motion degree</i>	14
Gambar 2.2	<i>Following and quatering sea</i>	14
Gambar 2.3 4.8	<i>Buys Ballot's III Law</i>	21, 105
Gambar 4.1	<i>Wheelhouse poster MV. Bernhard Schulte</i>	57
Gambar 4.2	Pola Lintasan Hurricane pada bulan Juni-November di <i>North Atlantic</i>	74
Gambar 4.3	Lintasan Hurricane Matthew dan Hurricane Nicole yang terjadi pada bulan Oktober.....	74
Gambar 4.4	Pelaksanaan drill di kapal MV. Bernhard Schulte sebelum menghadapi Hurricane	77
Gambar 4.5	<i>Passage plan</i> untuk menghindari Hurricane Matthew	78
Gambar 4.6	Koordinat hasil SWOT	89
Gambar 4.7	<i>1-2-3 Rule</i>	103
Gambar 4.9	<i>Navigable and Dangerous semi-circle</i>	106
Gambar 4.10	<i>Hurricane Matthew</i> 03 Oktober 2016.....	107
Gambar 4.11	Kekuatan angin <i>Hurricane Matthew</i> 03 Oktober 2016	108
Gambar 4.12 4.37	Aturan umum menghindari Hurricane	110, 143
Gambar 4.13	Pergerakan angin dari Hurricane Matthew tanggal 05 Oktober 2016	112
Gambar 4.14	Sudut terjadinya <i>encounter wave</i>	114

Gambar 4.15	V/T Diagram untuk menentukan area berbahaya terjadinya <i>encounter wave</i>	115
Gambar 4.16	Keadaan luas area permukaan air pada berbagai macam keadaan laut	117
Gambar 4.17	Proses terjadinya <i>synchronous rolling</i>	119
Gambar 4.18	Cara menentukan kecepatan pada 1 fase gelombang melalui sudut datangnya gelombang yang dihitung dari arah haluan kapal kearah datangnya ombak.....	121
Gambar 4.19	Diagram periode <i>encounter wave</i> (T_E)	122
Gambar 4.20	Proses terjadinya <i>parametric rolling</i>	123
Gambar 4.21	Gerakan gelombang yang memicu terjadinya <i>parametric rolling</i>	124
Gambar 4.22	Proses terjadinya <i>surf-riding</i> dan <i>broaching to</i>	125
Gambar 4.23	Diagram antara kecepatan kapal dan panjang kapal untuk menentukan besaran <i>critical speed</i>	127
Gambar 4.24	Diagram V/T untuk menentukan area bahaya terjadinya <i>surf-riding</i> dan <i>broaching-to</i>	127
Gambar 4.25	<i>Hull twisting</i> pada kapal	125
Gambar 4.26	Terjadinya <i>hogging</i> dan <i>sagging</i> pada kapal	129
Gambar 4.27	Gerakan <i>pitching</i> kapal saat anjang gelombang lebih pendek dibanding panjang kapal	129
Gambar 4.28	Gerakan <i>pitching</i> kapal saat anjang gelombang lebih panjang dibanding panjang kapal	130

Gambar 4.29	Gerakan <i>pitching</i> kapal saat anjang gelombang sama dengan panjang kapal	131
Gambar 4.30	Rasio terbenamnya baling-baling kapal.....	133
Gambar 4.31	Bagian kapal yang terkena <i>slamming</i>	133
Gambar 4.32	Persentase dampak kekuatan angin 34knots.....	135
Gambar 4.33	Persentase dampak kekuatan angin 34knots tanggal 6 Oktober 2016 pukul 1400EDT	136
Gambar 4.34	Arah pergerakan angin dan Hurricane Matthew tanggal 5 Oktober 2016 melalui SPOS.....	137
Gambar 4.35	Arah pergerakan angin dan Hurricane Matthew tanggal 07 Oktober 2016	141
Gambar 4.36	Persentase dampak kekuatan angin 34knots tanggal 07 Oktober 2016 pukul 1400 EDT	141
Gambar 4.38	Arah pergerakan arus di Strait	144