

**ANALISIS PENGENDALIAN KUALITAS BAN
DALAM (TUBE TYPE) SEPEDA MOTOR DENGAN
MENGUNAKAN METODE SIX SIGMA
DI PT. XYZ**

SKRIPSI

Oleh :

SETIA DARMA MAULIDIN

201510215037



**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BHAYANGKARA JAKARTA RAYA
2020**

**ANALISIS PENGENDALIAN KUALITAS BAN
DALAM (TUBE TYPE) SEPEDA MOTOR DENGAN
MENGUNAKAN METODE SIX SIGMA
DI PT. XYZ**

SKRIPSI

Oleh :

SETIA DARMA MAULIDIN

201510215037



**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BHAYANGKARA JAKARTA RAYA
2020**

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Analisis Pengendalian Kualitas Ban Dalam (*Tube Type*) Sepeda Motor Dengan Menggunakan Metode *Six Sigma* di PT.XYZ

Nama Mahasiswa : Setia Darma Maulidin

Nomor Pokok Mahasiswa : 201510215037

Program Studi/Fakultas : Teknik Industri/Teknik

Tanggal Lulus Sidang Skripsi : 20 Januari 2020

Bekasi, 24 Januari 2020

MENYETUJUI,

Pembimbing I

Pembimbing II



Alloysius Vendhi Prasmoro, S.T., M.T.
NIDN 0317117905



Daonil, S.T., M.T.
NIDN 0306128308

LEMBAR PENGESAHAN

Judul Skripsi : Analisis Pengendalian Kualitas Ban Dalam (*Tube Type*) Sepeda Motor Dengan Menggunakan Metode *Six Sigma* di PT XYZ

Nama Mahasiswa : Setia Darma Maulidin

Nomor Pokok Mahasiswa : 201510215037

Program Studi/Fakultas : Teknik Industri/Teknik

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 20 Januari 2020

Bekasi, 20 Januari 2020

MENGESAHKAN,

Ketua Tim Penguji : Arif Nuryono, S.T., M.T.
NIDN 0319037702

Penguji I : Rifda Ilahy R, S.T., M.Sc.
NIDN 0326029103

Penguji II : Alloysius Vendhi P, S.T., M.T.
NIDN 0317117905

MENGETAHUI,

Ketua Program Studi
Teknik Industri

Dekan
Fakultas Teknik



Drs. Solihin, M.T.
NIP 1912445



Ismaniah, S.Si., M.M.
NIP 9604028

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

Skripsi yang berjudul **“ANALISIS PENGENDALIAN KUALITAS BAN DALAM (TUBE TYPE) SEPEDA MOTOR DENGAN MENGGUNAKAN METODE SIX SIGMA DI PT. XYZ”**, ini adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri dan tidak mengandung materi yang ditulis oleh orang lain kecuali pengutipan sebagai referensi yang sumbernya telah dituliskan secara jelas sesuai kaidah penulisan karya ilmiah.

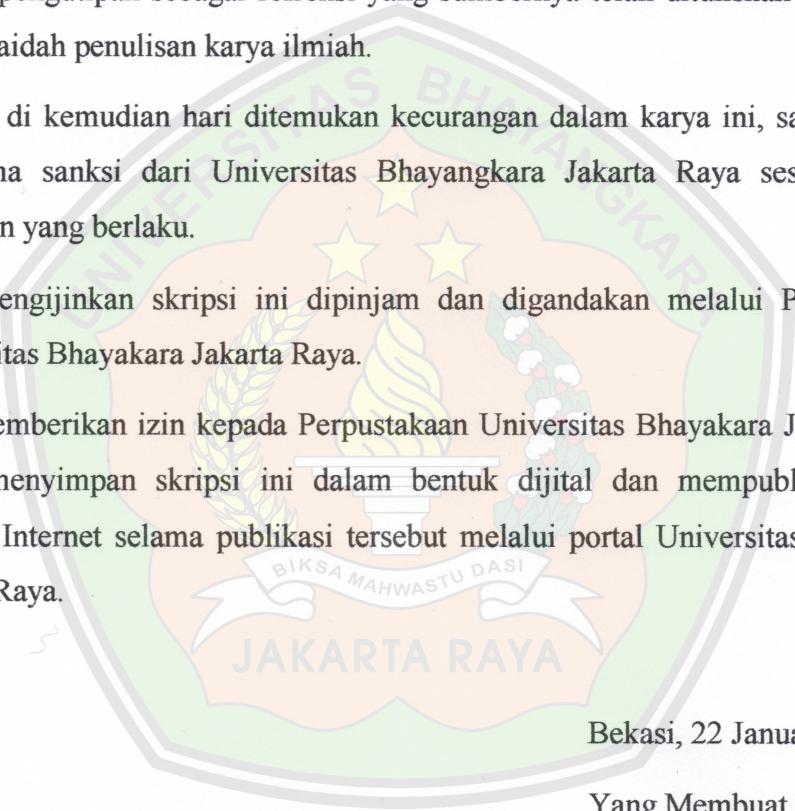
Apabila di kemudian hari ditemukan kecurangan dalam karya ini, saya bersedia menerima sanksi dari Universitas Bhayangkara Jakarta Raya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Saya mengizinkan skripsi ini dipinjam dan digandakan melalui Perpustakaan Universitas Bhayakara Jakarta Raya.

Saya memberikan izin kepada Perpustakaan Universitas Bhayakara Jakarta Raya untuk menyimpan skripsi ini dalam bentuk digital dan mempublikasikannya melalui Internet selama publikasi tersebut melalui portal Universitas Bhayakara Jakarta Raya.

Bekasi, 22 Januari 2020

Yang Membuat Pernyataan,

Setia Darma Maulidin
201510215037

ABSTRAK

Setia Darma Maulidin. 201510215037. Analisis Pengendalian Kualitas Ban Dalam (*Tube Type*) Sepeda Motor Dengan Menggunakan Metode *Six Sigma* di PT. XYZ.

Pada pembuatan ban dalam (*Tube Type*) Sepeda motor ada beberapa proses dalam produksinya yang menghasilkan persentase *reject* yaitu *Extruding* sebesar 0%, *Splicing* sebesar 34,2%, dan *Curing* sebesar 65,8%. Dari 3 *line tube* tersebut yang terbesar adalah *line curing*. Peningkatan kualitas ban dalam sepeda motor di *line curing* dilakukan dengan menggunakan metode *Six sigma* DMAIC. Pada tahap D (*Define*) dilakukan pembuatan deskripsi proses produksi, pembuatan diagram SIPOC dan penentuan *critical to quality* (CTQ). Pada tahap M (*Measure*) dilakukan pengukuran performansi sebelum perbaikan berupa rata – rata DPMO pada *reject* HWB 2.300,03 PPM dan nilai *sigma* sebesar 4,3 σ . Pada tahap A (*Analyze*) dilakukan penentuan prioritas perbaikan CTQ dengan menggunakan diagram pareto dan mencari penyebab terjadinya *reject* pada ban dalam. Berdasarkan diagram pareto, penelitian fokus memperbaiki 1 jenis *reject horizontal wrinkle body* (HWB). Setelah diketahui penyebab terjadinya *reject*, dilakukan tahap I (*Improve*). Tindakan perbaikan yang dilakukan adalah penggunaan 5W+1H, dan pembuatan alat bantu. Setelah dilakukan perbaikan, dilakukan tahap C (*Control*). Tindakan perbaikan mengakibatkan terjadinya penurunan nilai rata – rata DPMO pada *reject* HWB yang sebelumnya 2.300,03 PPM menjadi 622,48 PPM dan meningkatnya nilai *sigma* sebesar 4,73 σ yang sebelumnya 4,3 σ .

Kata Kunci : Perbaikan Kualitas, DMAIC, Ban Dalam, *Six Sigma*.

ABSTRACT

Setia Darma Maulidin. 201510215037. Analysis of Quality Control of Motorcycle Tires (Tube Type) Using the Six Sigma Method at PT. XYZ

In the manufacture of inner tube (Tube Type) there are several processes in production that produce a percentage of reject, namely Extruding by 0%, Splicing by 34.2%, and Curing by 65.8%. Of the 3 tube lines the largest is the line curing. Improving the quality of tires in motorcycles on line curing is done by using the Six sigma DMAIC method. At stage D (Define) a description is made of the production process, making a SIPOC diagram and determining critical to quality (CTQ). At stage M (Measure) performance measurement is carried out before improvement in the form of the average DPMO on reject HWB 2,300.03 PPM and sigma value of 4.3 σ . In stage A (Analyze) the priority of CTQ repairs is carried out by using a Pareto diagram and finding the cause of the reject on the inner tube. Based on the Pareto diagram, the study focused on improving 1 type of reject horizontal wrinkle body (HWB). After knowing the cause of the rejection, stage I (Improve) is carried out. Corrective action taken is the use of 5W + 1H, and the manufacture of assistive devices. After repairs, stage C (Control) is carried out. Corrective action resulted in a decrease in the average value of DPMO on reject HWB which was previously 2,300.03 PPM to 622.48 PPM and increased sigma value of 4.73 σ which was previously 4.3 σ .

Keywords: Quality Improvement, DMAIC, Inner Tires, Six Sigma.

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Setia Darma Maulidin
Npm : 201510215037
Program Studi : Teknik Industri
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Bhayangkara Jakarta Raya Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non Exclusive Royalty Free-Right*), atas skripsi yang berjudul:

**ANALISIS PENGENDALIAN KUALITAS BAN DALAM (TUBE TYPE)
SEPEDA MOTOR DENGAN MENGGUNAKAN METODE SIX SIGMA
DI PT XYZ**

Beserta perangkat yang ada (bila diperlukan). Dengan hak yang bebas *royalty non-eksklusif* ini. Universitas Bhayangkara Jakarta Raya berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikan dan menampilkan/publikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu permintaan ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta. Segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran hak cipta dalam skripsi ini menjadi tanggung jawab saya pribadi .

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Bekasi

Pada tanggal : 22 Januari 2020

Yang Menyatakan



Setia Darma Maulidin

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat mengerjakan dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Pengendalian Kualitas Ban Dalam (*Tube Type*) Sepeda Motor Dengan Menggunakan Metode *Six Sigma* di PT XYZ”.

Penulis menyadari bahwa dalam pembuatan skripsi ini tidak lepas dari kesalahan-kesalahan, oleh karena itu kritik dan saran sangat penulis harapkan demi adanya perbaikan di masa yang akan datang.

Dan tidak lupa saya sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah berpartisipasi dan memberi motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini. Dengan tulus hati saya sampaikan terima kasih banyak kepada:

1. Bapak Dr.H. Bambang Karsono, Drs.S.H., M.M selaku Rektor Universitas Bhayangkara.
2. Ibu Ismaniah, S.Si., M.Si selaku Dekan Universitas Bhayangkara.
3. Bapak Drs. Solihin, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Industri.
4. Bapak Alloysius Vendhi Prasmoro, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang telah membantu banyak dalam hal penulisan pada skripsi ini
5. Bapak Daonil, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang telah membantu banyak dalam hal penulisan pada skripsi ini.
6. Seluruh Staf Fakultas Teknik Universitas Bhayangkara.
7. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan dorongan, kasih sayang dan do'a bagi kesehatan dan keselamatan penulis.
8. Rekan-rekan seperjuangan di Teknik Industri kelas TIDB1 2015 Universitas Bhayangkara, dan terima kasih atas kebersamaan selama perkuliahan.
9. Sahabat dekat saya di bangku SMK yang telah memberikan support dan semangat tanpa henti dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan. Oleh karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan penulis terima dengan baik. Semoga skripsi “Analisis Pengendalian Kualitas Ban Dalam (*Tube Type*) Sepeda Motor Dengan Menggunakan Metode *Six Sigma* di PT XYZ” ini dapat memberikan manfaat, khususnya bagi penulis dan para pembaca.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini. Aamiin.

Bekasi, 20 Januari 2020



Setia Dharma Maulidin



DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN BUKAN PLAGIASI	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
LEMBAR PERNYATAAN PUBLIKASI	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Batasan Masalah	4
1.5 Tujuan Penelitian.....	5
1.6 Manfaat Penelitian.....	5
1.7 Tempat dan Waktu Penelitian.....	5
1.7.1 Tempat Penelitian.....	5
1.7.2 Waktu Penelitian.....	6
1.8 Metode Penelitian	6
1.9 Sistematika Penulisan	6

BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1 Definisi Kualitas	8
2.2 Pengendalian Kualitas	9
2.3 Tujuan Pengendalian Kualitas	10
2.4 <i>Six Sigma</i>	11
2.5 Metode DMAIC.....	12
2.6 Pengukuran Tingkat Kinerja Produk	14
2.7 Alat Bantu Statistik.....	15
2.7.1 Histogram.....	15
2.7.2 Diagram SIPOC	16
2.7.3 Diagram Aliran Proses.....	17
2.7.4 CTQ (<i>Critical to Quality</i>)	18
2.7.5 Diagram Pareto	18
2.7.6 <i>Cheeck Sheet</i>	19
2.7.7 Diagram Sebab Akibat.....	20
2.7.8 <i>Brainstroming</i>	20
2.7.9 Peta Kontrol	20
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	23
3.1 Jenis Penelitian.....	23
3.2 Waktu.....	23
3.3 Metode Pengumpulan Data	23
3.4 Jenis dan Sumber Data	24
3.4.1 Jenis.....	24
3.4.2 Sumber Data	24
3.5 Metode Analisis Data	25

3.6	Tahapan Analisis Data.....	25
3.6.1	<i>Define</i> (Identifikasi).....	26
3.6.2	<i>Measure</i> (Pengukuran).....	26
3.6.3	<i>Analyze</i> (Analisa).....	26
3.6.4	<i>Improve</i> (Perbaikan)	28
3.6.5	<i>Control</i> (Pengendalian).....	28
3.7	Kerangka Pemikiran	29
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN.....		30
4.1	Gambaran Umum Perusahaan	30
4.2	Data Hasil Pengamatan.....	30
4.3	<i>Flow Chart</i> Proses Pembuatan Ban Dalam Sepeda Motor.....	31
4.3	Langkah – Langkah Proses produksi Ban Dalam.....	31
4.3.1	<i>Mixing</i>	32
4.3.2	<i>Straining</i>	32
4.3.3	<i>Extruding</i>	32
4.3.4	<i>Splicing</i>	32
4.3.5	<i>Curing</i>	33
4.3.6	<i>Final Inspection</i>	33
4.4	Tahap <i>Define</i> (Identifikasi).....	33
4.4.1	Kriteria Standar Kualitas Ban Dalam Sepeda Motor Di Proses <i>Line Curing</i>	34
4.4.2	Diagram SIPOC	36
4.4.3	Penentuan <i>Critical to Quality</i> (CTQ).....	37
4.5	Tahap <i>Measure</i> (Pengukuran).....	38
4.5.1	Menghitung <i>Deffect Rate</i> , DPU, DPO, DPMO, dan <i>Sigma Level</i> ..	40

4.6	Tahap <i>Analyze</i> (Analisa).....	43
4.6.1	Peta Kendali (P-Chart)	44
4.6.2	Diagram Sebab Akibat.....	47
4.7	Tahap <i>Improvement</i> (Perbaikan).....	50
4.8	Tahap <i>Control</i> (Pengendalian).....	54
BAB V PENUTUP		60
5.1	Kesimpulan.....	60
5.2	Saran	62

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Data <i>Reject</i> Produk Ban Dalam Sepeda Motor	2
Tabel 1.2 <i>Actual Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	3
Tabel 1.2 Data <i>Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	3
Tabel 2.1 Tingkat Kualitas <i>Sigma</i>	15
Tabel 3.1 Tabel <i>Action Plant</i>	28
Tabel 4.1 Data <i>Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	33
Tabel 4.2 Data <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> Selama 6 Bulan	37
Tabel 4.3 Persentase Data <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> Selama 6 Bulan	37
Tabel 4.4 Data <i>Check Sheet Reject</i> Selama 6 Bulan	39
Tabel 4.5 Nilai <i>Reject</i> HWB Pada Proses <i>Line Curing</i> Periode Oktober 2018 – Maret 2019	42
Tabel 4.6 Tabel Perhitungan UCL dan LCL Per Minggu Periode Oktober 2018 –Maret 2019	45
Tabel 4.7 Anggota <i>Brainstroming</i>	47
Tabel 4.8 <i>Brainstroming</i> Penyebab Terjadinya <i>Reject Horizontal Wrinkle</i> <i>Body</i> (HWB) Terhadap 5 Responden.....	48
Tabel 4.9 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Manusia	50
Tabel 4.10 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Metode	51
Tabel 4.11 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Mesin	52
Tabel 4.12 Nilai <i>Reject</i> HWB Pada Proses <i>Line Curing</i> Setelah Perbaikan Periode April–September 2019	55
Tabel 4.13 Tabel Perhitungan UCL dan LCL Setelah Perbaikan Per Minggu Periode April–September 2019	57

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Persentase <i>Reject</i> Selama 6 Bulan	2
Gambar 1.2 Data <i>Reject</i> di Proses <i>Tube</i> Selama 6 Bulan	3
Gambar 2.1 Siklus DMAIC	12
Gambar 2.2 Histogram.....	16
Gambar 2.3 Diagram Alir (<i>Flowchart</i>)	17
Gambar 2.4 Diagram <i>Pareto</i>	19
Gambar 2.5 Lembar <i>Cheek Sheet</i>	19
Gambar 2.6 Diagram Sebab Akibat.....	20
Gambar 2.7 Grafik Peta Kontrol.....	22
Gambar 3.1 Kerangka Berpikir Penulisan.....	29
Gambar 4.1 Produk Ban Dalam (<i>Tube Type</i>)	30
Gambar 4.2 <i>Flow Chart</i> Proses Pembuatan Ban Dalam.....	31
Gambar 4.3 Diagram <i>Pareto Reject</i> di Bagian <i>Tube Type</i>	34
Gambar 4.4 Ban Dalam (<i>Tube</i>).....	35
Gambar 4.5 <i>Reject</i> Ban Dalam di Proses <i>Line Curing</i>	35
Gambar 4.6 Diagram SIPOC Proses Produksi Ban Dalam Sepeda Motor.....	36
Gambar 4.7 Diagram <i>Pareto Reject</i> Ban Dalam di Proses <i>Line Curing</i>	38
Gambar 4.8 Grafik <i>P-Chart</i> Sebelum Perbaikan <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> . ..	46
Gambar 4.9 Diagram Sebab Akibat.....	48
Gambar 4.10 Posisi <i>Mould</i> Mesin <i>Curing</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan	54
Gambar 4.11 Grafik <i>P-Chart</i> Setelah Perbaikan <i>Reject</i> HWB	58
Gambar 4.12 Grafik <i>Reject</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan	58
Gambar 4.13 Grafik DPMO Sebelum dan Sesudah Perbaikan Selama 4 Bulan.	59
Gambar 4.14 Grafik <i>Level Sigma</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan.....	59

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Lembar Tabel <i>Six Sigma</i>
Lampiran II	Kuisisioner Penyebab <i>Reject Horizontal Wrinkle Body</i>



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Data <i>Reject</i> Produk Ban Dalam Sepeda Motor	2
Tabel 1.2 <i>Actual Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	3
Tabel 1.2 Data <i>Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	3
Tabel 2.1 Tingkat Kualitas <i>Sigma</i>	15
Tabel 3.1 Tabel <i>Action Plant</i>	28
Tabel 4.1 Data <i>Reject</i> di Bagian <i>Tube</i>	33
Tabel 4.2 Data <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> Selama 6 Bulan	37
Tabel 4.3 Persentase Data <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> Selama 6 Bulan	37
Tabel 4.4 Data <i>Check Sheet Reject</i> Selama 6 Bulan	39
Tabel 4.5 Nilai <i>Reject</i> HWB Pada Proses <i>Line Curing</i> Periode Oktober 2018 – Maret 2019	42
Tabel 4.6 Tabel Perhitungan UCL dan LCL Per Minggu Periode Oktober 2018 –Maret 2019	45
Tabel 4.7 Anggota <i>Brainstroming</i>	47
Tabel 4.8 <i>Brainstroming</i> Penyebab Terjadinya <i>Reject Horizontal Wrinkle</i> <i>Body</i> (HWB) Terhadap 5 Responden.....	48
Tabel 4.9 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Manusia	50
Tabel 4.10 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Metode	51
Tabel 4.11 Tabel <i>Action Plant</i> Faktor Mesin	52
Tabel 4.12 Nilai <i>Reject</i> HWB Pada Proses <i>Line Curing</i> Setelah Perbaikan Periode April–September 2019	55
Tabel 4.13 Tabel Perhitungan UCL dan LCL Setelah Perbaikan Per Minggu Periode April–September 2019	57

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Persentase <i>Reject</i> Selama 6 Bulan	2
Gambar 1.2 Data <i>Reject</i> di Proses <i>Tube</i> Selama 6 Bulan	3
Gambar 2.1 Siklus DMAIC	12
Gambar 2.2 Histogram.....	16
Gambar 2.3 Diagram Alir (<i>Flowchart</i>)	17
Gambar 2.4 Diagram <i>Pareto</i>	19
Gambar 2.5 Lembar <i>Cheek Sheet</i>	19
Gambar 2.6 Diagram Sebab Akibat.....	20
Gambar 2.7 Grafik Peta Kontrol.....	22
Gambar 3.1 Kerangka Berpikir Penulisan	29
Gambar 4.1 Produk Ban Dalam (<i>Tube Type</i>)	30
Gambar 4.2 <i>Flow Chart</i> Proses Pembuatan Ban Dalam.....	31
Gambar 4.3 Diagram <i>Pareto Reject</i> di Bagian <i>Tube Type</i>	34
Gambar 4.4 Ban Dalam (<i>Tube</i>).....	35
Gambar 4.5 <i>Reject</i> Ban Dalam di Proses <i>Line Curing</i>	35
Gambar 4.6 Diagram SIPOC Proses Produksi Ban Dalam Sepeda Motor.....	36
Gambar 4.7 Diagram <i>Pareto Reject</i> Ban Dalam di Proses <i>Line Curing</i>	38
Gambar 4.8 Grafik <i>P-Chart</i> Sebelum Perbaikan <i>Reject</i> di Proses <i>Line Curing</i> . ..	46
Gambar 4.9 Diagram Sebab Akibat.....	48
Gambar 4.10 Posisi <i>Mould</i> Mesin <i>Curing</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan	54
Gambar 4.11 Grafik <i>P-Chart</i> Setelah Perbaikan <i>Reject</i> HWB	58
Gambar 4.12 Grafik <i>Reject</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan	58
Gambar 4.13 Grafik DPMO Sebelum dan Sesudah Perbaikan Selama 4 Bulan.	59
Gambar 4.14 Grafik <i>Level Sigma</i> Sebelum dan Sesudah Perbaikan.....	59

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Lembar Tabel <i>Six Sigma</i>
Lampiran II	Kuisisioner Penyebab <i>Reject Horizontal Wrinkle Body</i>

