



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

## BAB III

### METODOLOGI PERANCANGAN

#### 3.1. Gambaran Objek Penelitian

Objek Penelitian merupakan sasaran untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu tentang sesuatu hal yang objektif, valid, dan terpercaya tentang suatu hal (variabel tertentu). (Sugiyono, 2013) Berikut ini objek penelitian yang digunakan oleh penulis:

##### 3.1.1. PT GMF AeroAsia

PT GMF AeroAsia atau Garuda Maintenance Facility AeroAsia adalah sebuah perusahaan Indonesia yang bergerak di bidang perbaikan, perbaikan, dan *overhaul* pesawat (*Maintenance, Repair, and Overhaul*). PT GMF AeroAsia merupakan anak perusahaan dari PT Garuda Indonesia. PT GMF AeroAsia melayani perawatan pada berbagai pesawat dan merupakan pelayanan *maintenance* pesawat terbesar di Asia. Dengan keberadaannya yang sudah dikenal di berbagai negara, PT GMF AeroAsia memiliki beberapa *customer* yang berasal dari domestik seperti Citilink, Garuda Indonesia Sriwijaya Air, Lior Air, NAM Air, Batik Air. Selain dikenal di dalam negeri, PT GMF AeroAsia juga dikenal di kalangan internasional, seperti China Airline, Max Air (Nigeria), Saudi Airline, Qantas, dan lain sebagainya.

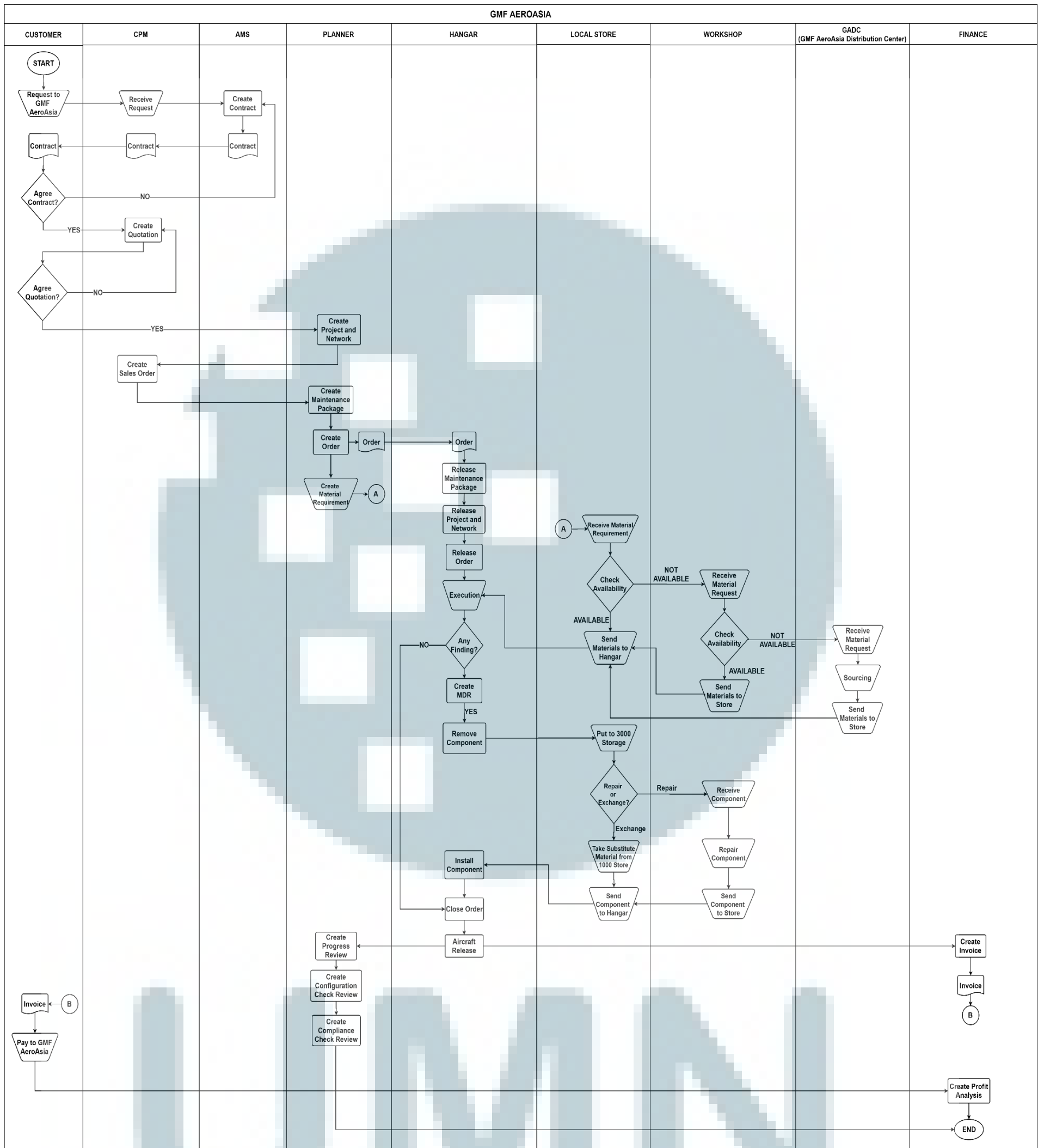
### 3.1.2. *Unit Base Maintenance*

Penulis berada di *unit Base Maintenance* dalam pengerjaan proyek perancangan *plant Hangar* PT GMF AeroAsia cabang Surabaya. *Base Maintenance* merupakan sebuah *unit* pada PT GMF AeroAsia yang mengelola kegiatan *base maintenance*. *Base maintenance* sendiri merupakan layanan *maintenance* yang mampu melakukan *heavy check* rutin, modifikasi besar, pengecatan eksterior pesawat hingga *finishing* dekoratif, modifikasi, cabin *refurbishment and reconfiguration*, *in-flight entertainment*, perbaikan struktur besar, serta perawatan dan *overhaul* pesawat. (PT GMF AeroAsia, 2015)

## 3.2. **Proses Bisnis yang Berjalan**

Proses bisnis yang berjalan saat ini merupakan proses bisnis yang berjalan di PT GMF AeroAsia pusat Bandara Internasional Soekarno-Hatta sebelum adanya cabang Surabaya. Proses bisnis yang berjalan di PT GMF AeroAsia pusat atau sebelum adanya cabang Surabaya dapat dilihat pada gambar 3.1.

U  
M  
N



**Gambar 3.1 Proses Bisnis yang Berjalan**

Semua proses bisnis yang digambarkan pada gambar 3.1 dilakukan di dalam PT GMF AeroAsia pusat yang berlokasi di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Pada saat ini, PT GMF AeroAsia belum memiliki cabang, sehingga semua proses bisnis mulai dari penerimaan permintaan servis sampai servis tersebut dilaksanakan dan mendapatkan keuntungan semuanya berlangsung di PT GMF AeroAsia. Berikut ini merupakan bagian-bagian yang terlibat yaitu:

- *Customer*

*Customer* merupakan perusahaan yang akan melakukan permintaan terhadap servis pesawat miliknya.

- CPM

CPM atau *Customer Project Manager* akan berinteraksi dengan *Customer* dalam proses menerima *request* dari *Customer*. CPM berada di dalam *unit Sales and Marketing* (TP).

- AMS

AMS atau *Account Manager Sales* merupakan sebuah *unit* yang akan mengelola pembuatan kontrak antara PT GMF AeroAsia dengan *customer*.

- *Planner*

*Planner* merupakan sebuah *unit* yang melakukan perencanaan eksekusi permintaan *customer*. *Planner* ini akan mempersiapkan kebutuhan yang akan digunakan sebelum melaksanakan eksekusi *Hangar*.

- *Hangar*

*Hangar* merupakan sebuah *unit* yang melakukan eksekusi terhadap servis pesawat. *Unit Hangar* merupakan *unit Base Maintenance*.

- *Local Store*

*Local Store* merupakan gudang milik *Hangar* GMF AeroAsia Surabaya. *Unit* ini yang akan mempersiapkan *material-material* yang dibutuhkan untuk pengerjaan servis pesawat. *Local Store* terdapat dua macam yaitu gudang 1000 dan gudang 3000 dimana gudang 1000 merupakan sebuah tempat untuk menyimpan *serviceable material* dan gudang 3000 merupakan sebuah tempat untuk menyimpan *unserviceable material*.

- *Workshop*

*Workshop* merupakan sebuah *unit* yang melakukan perbaikan atas komponen atau mesin pesawat. Ketika sebuah komponen pada sebuah pesawat ditemukan rusak atau memang akan diperbaiki, maka *store* 3000 akan mengirimkan komponen tersebut ke *Workshop* untuk diperbaiki hingga komponen tersebut menjadi komponen yang *serviceable*.

- GADC

GADC atau GMF AeroAsia *Distribution Center* merupakan gudang sentral GMF AeroAsia yang berlokasi di Cengkareng, Tangerang. Apabila barang di *Local Store* tidak tersedia maka *unit Local Store* akan menghubungi *unit workshop*, namun apabila pada *unit workshop*

tidak tersedia *materialnya*, maka akan langsung melakukan permintaan ke GADC untuk menyediakan stok barang yang dibutuhkan. Selain itu, GADC juga akan melakukan perencanaan terhadap komponen pesawat yang kerusakannya tidak dapat diperbaiki di *Workshop*.

- *Finance*

*Finance* merupakan bagian keuangan yang mengurus kas masuk dan keluar di PT GMF AeroAsia. *Unit Finance* akan membuat tagihan atau *invoice* untuk *customer*, dan juga akan membuat sebuah *profit analysis* yang berisi perbandingan antara biaya yang dikeluarkan dengan keuntungan yang didapatkan.

Berikut ini akan dijelaskan proses bisnis sebelum adanya cabang Surabaya.

1. *Customer* melakukan permintaan jasa kepada GMF AeroAsia. Jasa yang diminta berupa pemeliharaan, perbaikan, dan overhaul pesawat. Permintaan dapat dilakukan dengan mengirimkan *email* atau datang langsung ke GMF AeroAsia.
2. CPM akan menerima permintaan jasa dari *customer*, kemudian memproses permintaan tersebut. Setelah permintaan tersebut diproses, CPM akan memberitahukan AMS untuk segera membuat kontrak.
3. AMS akan membuat kontrak antara *customer* dengan GMF AeroAsia.
4. Kontrak yang sudah dibuat akan dikirimkan kepada *customer* untuk disetujui. Apabila sudah disetujui, maka langsung dapat dibuatkan

*quotation*, namun apabila tidak disetujui maka *contract* akan diperbaiki atau dibuat ulang.

5. CPM akan membuat *quotation* yang berisi servis yang akan dikerjakan dimana pada *quotation* ini juga menentukan batasan (*capping*) harga *material* yang digunakan dan juga batasan jam kerja yang akan dilakukan pada eksekusi nantinya. Setelah *quotation* dibuat, akan diberikan kepada *customer* untuk meminta persetujuan.
6. *Quotation* yang sudah dibuat akan dikirimkan kepada *customer* untuk disetujui. Apabila sudah disetujui, maka langsung dapat dilakukan perencanaan eksekusi, namun apabila tidak disetujui maka *quotation* akan diperbaiki atau dibuat ulang.
7. *Quotation* yang sudah disetujui akan diapprove oleh CPM dalam sistem SAP SWIFT untuk mencatat bahwa dapat melanjutkan ke transaksi berikutnya, nomor *quotation* akan dicatat untuk proses pembuatan *sales order*.
8. *Unit Planner* akan membuat *project and network*. *Network* merupakan sebuah tempat untuk nantinya menampung biaya atas eksekusi yang dilakukan. *Unit planner* akan memasukkan tipe pesawat, tempat dieksekusi request tersebut (*maintenance* pesawat), dan tanggal pelaksanaan. Setelah *network* sudah dibuat, maka nomor *project* dan elemen *Work Breakdown Structure* akan langsung terdefinisikan untuk dimasukkan ke dalam *sales order*.



9. Setelah membuat *network*, maka CPM akan membuat *Sales order* sebagai bukti bahwa terdapat transaksi permintaan jasa dari *customer*. *Sales order* yang dibuat berdasarkan *quotation* yang telah dibuat sebelumnya. Pada *sales order*, *unit* CPM akan memasukkan WBS *element* yang sudah dibuat sebelumnya agar *cost* yang terdapat pada *sales order* dapat ditampung, dan juga memasukkan tanggal pencatatan *sales order*. Kemudian dokumen *sales order* yang sudah dibuat akan disimpan ke dalam sistem
10. Setelah CPM membuat *sales order*, maka *unit planner* akan mulai membuat paket *maintenance* yang disebut *revision*. Setiap permintaan *maintenance* pesawat, tipe *maintenance* harus dicatat di dalam sistem untuk mencatat ke dalam sistem bahwa akan ada pelaksanaan *maintenance*. *Revision* yang sudah dibuat akan tersimpan di dalam sistem dan menjadi penampung *notification* dan *order*. *Notification* merupakan sebuah penghubung antara *order* dengan *task list* (*master data* pekerjaan-pekerjaan *maintenance* pesawat).
11. Setelah membuat *revision*, maka langkah selanjutnya yaitu membuat *order*. *Order* dibuat berdasarkan pada *task list* yang sudah ada dan dihubungkan oleh *notification* yang sudah dibuat, sehingga *order* dapat otomatis terbuat. *Order* yang sudah dibuat kemudian tersimpan di dalam sistem dan dicetak untuk diberikan kepada *unit Hangar*.

12. Setelah memberikan *job order*, *unit planner* juga akan membuat daftar *material* apa saja yang dibutuhkan pada saat eksekusi dan diberikan kepada *unit local store*.
13. *Unit local store* menerima permintaan *material* dari *planner*, kemudian *Local Store* akan melihat ketersediaan *material* yang dibutuhkan pada gudang 1000, karena *material* yang dibutuhkan tersebut harus bersifat siap pakai. Jika tersedia, maka *material* langsung dikirimkan ke *Hangar*.
14. Jika *material* yang dibutuhkan tidak tersedia pada *Local Store*, maka akan dicari lagi di *Workshop*. Apabila tersedia, maka *unit workshop* akan memberikan *material* tersebut ke *Local Store*.
15. Jika *material* yang dibutuhkan tidak tersedia juga pada *workshop*, maka akan dilakukan permintaan barang kepada gudang sentral GMF AeroAsia yaitu GADC (GMF AeroAsia Distribution Center).
16. *Material* yang dikirimkan oleh GADC akan langsung dimasukkan ke Gudang 1000 *Local Store*. Kemudian, *material* tersebut siap pakai untuk eksekusi *Hangar*.
17. Setelah menerima *material* dan *job order*, maka *unit Hangar (Base Maintenance)* akan melakukan *release project* dan *network* dan juga *release order* pada sistem sebagai tanda bahwa eksekusi akan segera dilakukan.
18. *Unit Hangar* akan melakukan eksekusi servis pesawat.
19. Pada saat eksekusi, terkadang ditemukan ada salah satu komponen pesawat yang rusak dan kerusakan tersebut dapat membahayakan

pesawat tersebut, hal tersebut disebut *finding*. *Finding* merupakan kejadian *unplanned* atau yang tidak direncanakan dan diluar kesepakatan dalam melakukan servis.

20. Apabila terjadi *finding*, maka akan dibuat *Maintenance Discrepancy and Retification* (MDR) yang merupakan dokumen *finding* dimana di dalamnya terdapat reservasi *material* yang dibutuhkan untuk penggantian *material*. Pembuatan MDR dilakukan dengan memasukkan kerusakan yang ditemui seperti kerusakan pada sayap atau komponen pesawat lainnya, jenis kerusakan yang dihadapi seperti rusak, bocor, atau lainnya, dan juga durasi perbaikan yang akan dilakukan. setelah MDR dibuat, maka dokumen akan tersimpan dan juga akan muncul *job order* baru.
21. Setelah membuat MDR, maka akan dilakukan pelepasan sebuah komponen di dalam pesawat yang disebut proses *removal*. Proses *removal* akan dicatat di dalam sistem dengan memasukkan komponen apa yang dicatat beserta nomor *material* dan *serial number*-nya, dan juga dimana pelepasan komponen tersebut dilakukan. pencatatan pelepasan komponen atau *removal* akan tersimpan di dalam sistem. Kemudian, komponen yang rusak tersebut akan diletakkan di gudang 3000 *Hangar Line* (tempat sebuah *maintenance* dilakukan) yang menandakan bahwa komponen tersebut *unserviceable* atau tidak siap pakai (rusak).
22. Kemudian, komponen *unserviceable* tersebut dipindahkan ke gudang 3000 *Local Store*, untuk ditentukan langkah perbaikan selanjutnya.

23. Apabila barang pengganti komponen yang rusak tersebut tersedia di Local Store maka akan dilakukan ditukar (*exchange*) komponen, namun apabila *material* pengganti tidak tersedia, maka akan diperbaiki (*repair*) di *Workshop*.
24. Jika *material* yang rusak tersebut dapat diperbaiki di *workshop*, maka akan langsung dilakukan perbaikan, namun apabila komponen tersebut tidak dapat diperbaiki maka akan dibawa ke GADC untuk ditindaklanjuti.
25. *Material* yang sudah siap diperbaiki (*repair*) atau ditukar (*exchange*) akan dikirimkan ke Gudang 1000 *Local Store* karena sudah menjadi komponen *serviceable*.
26. Komponen yang sudah *serviceable* tersebut kemudian di-*install* atau dipasang ke dalam pesawat. Proses instalasi komponen dicatat di dalam sistem untuk memastikan bahwa dalam pesawat tersebut sudah terpasang sebuah komponen. Pencatatan instalasi komponen dilakukan dengan memasukkan nomor komponen yang di-*install*.
27. Jika eksekusi sudah selesai, maka langkah selanjutnya adalah menutup *order* dan mengkonfirmasi bahwa pekerjaan telah dilakukan. Menutup dan mengkonfirmasi *order* dilakukan dengan memasukkan nomor *order* yang dilakukan pada saat pengerjaan *maintenance*, dilakukan sesuai dengan jumlah *order* yang dilakukan. Kemudian penutupan dan pengkonfirmasi *order* akan tersimpan di dalam sistem.

28. Setelah pekerjaan sudah dikonfirmasi telah dilakukan, maka pesawat siap *di-release*.
29. Setelah proses eksekusi dan pesawat sudah *di-release*, maka *unit planner* akan membuat *progress*, *configuration check*, dan *compliance Review* berdasarkan yang terdapat di sistem.
  - *Progress Review* merupakan evaluasi terhadap progress dalam pelaksanaan *maintenance* servis pesawat, menggambarkan perkembangan setiap *order* yang dilakukan.
  - *Configuration Check Review* merupakan evaluasi terhadap pemasangan atau konfigurasi komponen pesawat, apakah pada saat pemasangan terdapat pengaruh atau dampak terhadap pesawat.
  - *Compliance Review* merupakan evaluasi terhadap kepatuhan dalam pengerjaan servis, apakah pengerjaan servis dilakukan sesuai standar.
30. Selain proses pembuatan review, *unit finance* juga akan membuat tagihan setelah adanya pemberitahuan pesawat telah *di-release*.
31. Tagihan atau *invoice* yang sudah dibuat akan diberikan kepada *customer* untuk memberitahukan biaya jasa tersebut.
32. Sesudah menerima tagihan, *customer* akan melakukan pembayaran.
33. Setelah menerima pembayaran, maka *unit finance* akan membuat *profit analysis* pada sistem SAP SWIFT GMF AeroAsia.

### 3.3. Penelitian Terdahulu

Sebelum memulai analisis dan perancangan *plant Hangar* ini, penulis menemukan beberapa penelitian terdahulu yang juga menggunakan metodologi ASAP. Berikut ini beberapa penelitian terdahulu yang telah akan dijabarkan pada tabel 3.1:

**Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu**

No.	<i>Author</i>	<i>Problems</i>	<i>Solutions</i>
1.	Yahana Yusuf, A. Gunasekaran, dan Mark S. Abthrope	Ingin beralih dari sistem yang lama dikarenakan biaya yang mahal, dan pengelolaannya sulit.	Membangun sistem baru dengan menggunakan SAP.
2.	Kirti Rajhans Mona N. Shah	Nitish membutuhkan manajemen proyek yang tersistemkan agar dapat dikomunikasikan dengan baik.	Dibangunlah sebuah sistem manajemen proyek dengan aplikasi SAP agar semua proyek dapat tersistem dan terkomunikasikan dengan baik.

Penelitian pertama yang berjudul “Enterprise Information Systems Project Implementation: A Case Study of ERP in Rolls-Royce” volume 87 (Yahana Yusuf, A. Gunasekaran, Mark S. Abthrope, 2004: p.251-266). Penelitian ini dilakukan untuk beralih dari sistem yang lama dimana sistem yang lama tersebut biaya pengoperasian yang mahal, dan sulit untuk dikembangkan dan dikelola. Sistem yang dimiliki oleh Rolls-Royce tidak menyediakan data yang akurat, konsisten, serta data tersebut tidak mudah diakses. Dalam penelitian ini, mereka menggunakan metodologi ASAP yang bertujuan untuk mengimplementasikan ERP pada perusahaan Rolls-Royce.

Penelitian kedua yang berjudul “*Use of Effective Project Communication Principles in an Overseas IT Project: A Case of Wipro Technologies*” volume 9 (Kirti Rajhans dan Mona N. Shah, 2012). Penelitian ini dilakukan untuk membuat sebuah sistem pengelolaan manajemen proyek sehingga dapat dikomunikasikan dengan baik sehingga dirancanglah sebuah sistem dengan menerapkan sistem SAP dan penerapan tersebut dilakukan dengan menggunakan metodologi ASAP.

### **3.4. Metode Penelitian**

Untuk mendukung pelaksanaan perancangan SAP *plant* ini, penulis memerlukan beberapa metode dalam pengerjaan analisa dan perancangan, seperti cara untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan dan cara untuk melakukan perancangan itu sendiri. Berikut ini akan dijelaskan metode yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis:

#### **3.4.1. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk mendukung proses perancangan *plant Hangar* PT GMF AeroAsia cabang Surabaya, penulis membutuhkan data-data yang terkait dengan PT GMF AeroAsia. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan cara dokumentasi.

Alasan penulis memilih cara dokumentasi dikarenakan perancangan *plant* ini dilakukan guna untuk kepentingan perusahaan secara keseluruhan yang dimana pengerjaannya ini dilakukan di *unit Base Maintenance*. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan diskusi atau rapat antar anggota tim yang berasal dari berbagai *unit* untuk merancang *plant Hangar* PT

GMF AeroAsia cabang Surabaya. Dokumentasi yang dilakukan berupa catatan notulen rapat yang dapat dilihat pada lampiran A.

#### **3.4.2. Teknik Perancangan**

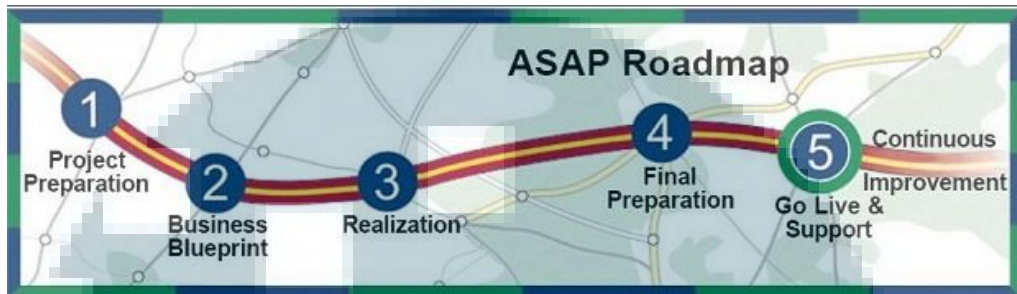
Setelah mendapatkan data-data yang diperlukan, langkah berikutnya adalah melakukan perancangan. Untuk melakukan sebuah perancangan, penulis menentukan metode yang akan dilakukan agar perancangan dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Penulis menggunakan metodologi ASAP atau disebut *Accelerated SAP*.

Seperti yang sudah dikutip pada 2.11, metode ASAP merupakan metode yang dikeluarkan oleh SAP. Metode ASAP merupakan struktur implementasi yang dapat membantu manager untuk mencapai implementasi yang lebih cepat dengan persetujuan pengguna, penjelasan tahapan implementasi yang jelas, dan efisiensi dokumentasi dalam fase-fase implementasi.

Alasan penulis menggunakan metodologi ASAP selain dikarenakan metodologi ASAP ini merupakan metode yang dikeluarkan oleh SAP, yaitu karena metodologi ASAP sendiri ini menggunakan metode yang terstruktur sehingga proyek yang dikerjakan mempunyai strukturnya tersendiri dengan jangka waktu yang sudah ditentukan pada setiap fasenya. Tahap-tahap pada



metodologi ASAP dapat dilihat pada gambar 3.2. berikut penjelasan pada di bawah gambar.



Gambar 3.2 ASAP Methodology Roadmap

Seperti yang sudah disebutkan penulis sebelumnya pada batasan masalah, penulis tidak terlibat di dalam proses *realization*, dikarenakan kegiatan tersebut dilakukan oleh internal perusahaan. Oleh sebab itu, penulis melakukan empat dari lima tahap yang terdapat di dalam metodologi ASAP yaitu sebagai berikut:

#### 3.4.2.1. Project Preparation

Pada tahap ini, mulai dilakukan *kick-off meeting* untuk membicarakan apa saja yang akan dilakukan dalam proyek ini, seperti tujuan yang akan dicapai pada proyek perancangan *plant* ini. Setelah itu, membicarakan ruang lingkup implementasi yaitu apa saja yang akan dilakukan pada proyek ini.

Setiap proyek yang akan dijalankan harus memiliki struktur organisasi, hal tersebut dilakukan agar pembagian tanggung jawab menjadi lebih transparan sehingga pekerjaan juga menjadi lebih cepat selesai dengan

adanya pembagian tugas yang jelas. Kemudian, setelah membuat struktur organisasi proyek, langkah berikutnya adalah membuat *timeline* atau jadwal. Penjadwalan dilakukan untuk menentukan lama setiap kegiatan sehingga setiap prosesnya dapat berjalan secara sistematis dan sesuai dengan keputusan kebutuhan tersebut akan digunakan. Lalu, langkah yang terakhir adalah membuat rincian biaya yang akan dikeluarkan dalam pengerjaan perancangan ini.

#### **3.4.2.2. Business Blueprint**

Setelah mempersiapkan kebutuhan perancangan *plant*, penulis membuat dokumentasi *blueprint*. Sesuai dengan tujuan tahap *business blueprint* yang telah dijelaskan pada subbab 2.11.2, berikut ini tahapan yang dilakukan penulis pada fase *business blueprint*:

a. *Scope Document*

Pada tahap ini penulis akan mengidentifikasi proses bisnis yang berjalan saat ini di perusahaan. Kemudian dari identifikasi itu akan didapatkan kebutuhan apa saja yang akan dimasukkan ke dalam proses bisnis untuk sistem baru.

b. Proses Bisnis *As-Is*

Setelah melakukan identifikasi, penulis mempelajari dan kemudian menggambarkan proses bisnis yang berjalan saat ini atau yang sebelumnya terjadi di perusahaan ke dalam sebuah *flowchart*. Proses bisnis yang berjalan saat ini menjadi acuan untuk merancang proses bisnis pada sistem yang baru.

c. Proses Bisnis *To-Be*

Setelah menggambarkan proses bisnis *As-Is*, maka penulis merancang proses bisnis yang akan digunakan untuk sistem yang baru. Di dalam proses bisnis *To-Be* ini penulis menggambarkan dalam bentuk *flowchart*. Selain itu, penulis juga mengidentifikasi kebutuhan SAP apa saja yang dibutuhkan dalam sistem yang baru yang disebut struktur organisasi SAP untuk *plant Hangar* ini. Setelah itu mengidentifikasi proses mana saja yang dapat dilakukan di dalam sistem.

d. *Fit/Gap Analysis*

Pada tahap ini, penulis akan menjelaskan rancangan solusi dalam bentuk tabel *fit/gap analysis*. Hal tersebut dilakukan untuk mencari perbedaan antara sistem yang lama dengan sistem yang baru sehingga membantu mengidentifikasi apa yang seharusnya dilakukan untuk mencapai yang diinginkan.

e. *Sign Off*

Setelah semua dokumentasi *business blueprint* sudah dibuat, maka dokumentasi tersebut akan dilihat apakah sudah lengkap dan sesuai dengan yang memang dibutuhkan dan diinginkan. Apabila semua sudah sesuai, maka *business blueprint* sudah dinyatakan dapat digunakan untuk perancangan.

### **3.4.2.3. Final Preparation**

Penulis melakukan pengujian apakah kesalahan pada *plant* tersebut. Penulis pertama kali melakukan pengujian di *server quality* karena *server* ini merupakan sebuah tempat tersendiri yang disediakan oleh PT GMF AeroAsia untuk melakukan pengujian tanpa mengganggu sistem produksi *real-time* yang digunakan oleh karyawan.

### **3.4.2.4. Go-Live and Support**

Apabila proses *final preparation* sudah selesai dan dinyatakan layak pakai, *plant* sudah dapat diaktifkan di *server* produksi karyawan PT GMF AeroAsia. Penulis juga membuat *user manual* untuk membantu karyawan dalam menggunakan *plant Hangar* PT GMF AeroAsia Cabang Surabaya. Ketika *user* sudah menggunakan *plant* tersebut, maka penulis juga memantau apakah *plant* sudah dapat digunakan dengan baik atau belum.

## **3.5. Project Timeline**

Pelaksanaan perancangan *plant* ini dimulai sejak 1 November 2016 sampai 3 Maret 2017. Pelaksanaan perancangan *plant* dilakukan pada setiap hari kerja yaitu hari Senin-Jumat. Pelaksanaan perancangan *plant* dilaksanakan sesuai tahapan implementasi metodologi ASAP dimana pada setiap tahap terdapat sub tahap yang dilakukan. Jadwal proyek dapat dilihat pada tabel 3.2 berikut ini:

Tabel 3.2 Project Timeline

No	Main Task	Detail Task	Durations	Start Date	End Date
1.	Project Preparation	Determining Project's objectives.	1 day	Nov, 1 <sup>st</sup> 2016	Nov, 1 <sup>st</sup> 2016
		Define implementation scope.	2 days	Nov, 2 <sup>nd</sup> 2016	Nov, 3 <sup>rd</sup> 2016
		Define Project's organization.	1 day	Nov, 4 <sup>th</sup> 2016	Nov, 4 <sup>th</sup> 2016
		Define Project's timeline and cost.	5 days	Nov, 7 <sup>th</sup> 2016	Nov, 11 <sup>th</sup> 2016
<b>Total Project Preparation's Durations</b>			<b>9 days</b>		
2.	Business blueprint	Scope Documentation	2 days	Nov, 14 <sup>th</sup> 2016	Nov, 15 <sup>th</sup> 2016
		Business Process As-Is Drawing	15 days	Nov, 16 <sup>th</sup> 2016	Dec, 2 <sup>nd</sup> 2016
		Business Process To-Be Drawing	15 days	Dec, 5 <sup>th</sup> 2016	Dec, 23 <sup>rd</sup> 2016
		Fit/Gap Analysis	8 days	Dec, 26 <sup>th</sup> 2016	Jan, 4 <sup>th</sup> 2017
		Sign-Off	2 days	Jan, 5 <sup>th</sup> 2017	Jan, 6 <sup>th</sup> 2017
<b>Total Business Blueprint's Durations</b>			<b>42 days</b>		
3.	Final Preparation	User Acceptance Testing	36 days	Jan, 9 <sup>th</sup> 2017	Feb, 15 <sup>th</sup> 2017
<b>Total Final Preparation's Durations</b>			<b>36 days</b>		
4.	Go-Live and Support	Activating plant	9 days	Feb, 16 <sup>th</sup> 2017	Feb, 24 <sup>th</sup> 2017
		Monitoring Plant	5 days	Feb, 27 <sup>th</sup> 2017	Mar, 3 <sup>rd</sup> 2017
<b>Total Go Live and Support's Durations</b>			<b>14 days</b>		

### 3.6. Project Goal

Sebuah pengerjaan proyek pasti diharapkan mendapatkan hasil yang sesuai dengan harapan serta maksimal. Pada perancangan *plant Hangar* cabang Surabaya ini diharapkan dengan adanya *plant* dapat terintegrasi antara PT GMF AeroAsia cabang Surabaya dengan PT GMF AeroAsia pusat agar PT GMF AeroAsia pusat

dapat mengetahui proses bisnis yang terdapat di cabang pada sistem SAP SWIFT PT GMF AeroAsia dan juga menjadi wadah dalam pencatatan proses bisnis ke dalam sistem sehingga proses bisnis yang terjadi di cabang Surabaya dapat tercatat dengan baik.

