





# DAFTAR ISI

- 02 **Prolog** : Memahami Pentingnya HIRAM Rightsizing
- 03 **Persuasi** : Mengelola Rightsizing Organization dengan Safety Risk Management
- 04 **Komunitas** : Peranan Cabin Maintenance dalam Penerbangan "New Normal"
- 06 **Selisik** : Akibat Inisiatif Personil tanpa Otorisasi, Escape Slide Deploy
- 07 **Best IOR** : Improper Packaging Part/Component NLG
- 07 **Opini** : Dukungan Persiapan Rightsizing Organisasi
- 08 **Pojok K3** : 7 Faktor Penentu Keberhasilan Budaya K3
- 09 **Interpretasi** : Empat Bagian Utama Safety Risk Management
- 10 **Safety Quiz** : Teka-Teki Safety



## Memahami Pentingnya HIRAM Rightsizing

Di tengah kondisi pandemi COVID-19, aviation industry menjadi salah satu industri yang sangat terdampak. GMF AeroAsia sebagai salah satunya terus menjaga stabilitas bisnis perusahaan. Untuk menjaga visi GMF Aeroasia sebagai worldclass MRO, diperlukan gerak cepat dari organisasi sehingga perusahaan melakukan penyesuaian organisasi yang paling pas dengan bisnis proses perusahaan (Rightsizing Organization).

Perubahan organisasi secara besar-besaran ditambah dengan penyesuaian jam kerja dan serta pengurangan tenaga ahli daya efek pandemi menimbulkan hazard dan resiko yang cukup signifikan. Industri MRO mengenal HIRAM sebagai metode identifikasi hazard, resiko, serta mitigasinya. Metode ini harus dilakukan sejak awal agar hazard dan resiko bisa dimitigasi sehingga tidak menjadi gangguan operasional dan membahayakan keselamatan.

Oleh karena itu, proses HIRAM dalam Rightsizing Organization ini menjadi tema utama dalam Penity Edisi Juli 2020 agar setiap personel GMF AeroAsia memiliki pemahaman yang sama terhadap perubahan organisasi yang terjadi dan mendukung implementasi HIRAM yang dibuat. Selamat membaca!

Salam,  
Redaksi Penity

## Understanding the Importance of HIRAM Rightsizing

PROLOG

*In the midst of the COVID-19 pandemic conditions, the aviation industry is one of the industries that is badly affected. GMF AeroAsia as one of them continues to maintain the stability of the company's business. To maintain the vision of GMF Aeroasia as a world class MRO, it requires fast movement from the organization so that the company makes organizational adjustments that best fit the company's business processes (Rightsizing Organization).*

*Massive organizational changes coupled with adjustments in working hours and a reduction in the power of the pandemic effects creates significant hazards and risks. The MRO industry recognizes HIRAM as a method of hazard identification, risk, and mitigation. This method must be done from the start so that hazards and risks can be mitigated so that they do not become operational disruptions and endanger safety.*

*Therefore, the HIRAM process in the Rightsizing Organization is the main theme in Penity July 2020 edition so that every GMF AeroAsia personnel have the same understanding of the organizational changes that have occurred and support the implementation of the HIRAM that was made. Happy reading!*

Regards,  
Penity Editor



# MENGELOLA RIGHTSIZING ORGANIZATION DENGAN SAFETY RISK MANAGEMENT

## MANAGING RIGHTSIZING ORGANIZATION WITH SAFETY RISK MANAGEMENT

Ganis Kristanto

Vice President of Quality Assurance & Safety



Akibat COVID-19, industri penerbangan terimbas lockdown yang menyebabkan economic impact pada industri perawatan pesawat. GMF AeroAsia merasakan dampaknya dari penurunan jumlah penerbangan yang berpengaruh dengan menurunnya utilisasi kapasitas dan kapabilitas perusahaan yang berpengaruh pada aspek revenue perusahaan. Menanggapi hal tersebut, perusahaan segera berbenah dengan melakukan rightsizing organisasi dengan menggabungkan unit yang memiliki model bisnis yang tipikal.

Menurut [www.businessdictionary.com](http://www.businessdictionary.com), "Rightsizing is the process of a corporation reorganizing or restructuring their business by cost-cutting, reduction of workforce, or reorganizing upper-level management. The goal is to get the company molded properly to achieve the maximum profit." Agar product quality tetap terjaga, maka rencana rightsizing organisasi harus memenuhi regulasi agar airworthiness pesawat-pesawat customer yang dirawat tetap terjaga. Sebelum melakukan rightsizing organisasi, seyogyanya manajemen harus melakukan HIRAM (Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation), yakni proses identifikasi bahaya dan penilaian risiko serta cara mitigasinya. HIRAM telah diatur di dalam SMM, AMOM, dan QP terkait setelah adanya hazard dari fasilitas baru, operasi keselamatan baru, business process baru, dan organisasi baru.

HIRAM rightsizing organisasi bertujuan untuk mengidentifikasi, mengklarifikasi, dan mengendalikan risiko dari perubahan organisasi terhadap kegiatan operasional yang bersifat rutin dan non-rutin. Potensi resiko ini dianalisis untuk dicari probability dan severity yang berdampak pada bisnis proses untuk meminimalisir potensi resiko. Dari penilaian ini kita dapat menentukan apakah suatu risiko bisa diterima (acceptable risk) atau tidak (unacceptable risk). Jika risiko tidak dapat diterima, manajemen harus menetapkan metode penanganan hingga level risiko itu menjadi lebih kecil dan bisa diterima. Tujuannya supaya risiko itu tidak memicu terjadinya incident/accident. Untuk menentukan suatu risiko dapat diterima, tentu tergantung pada penilaian risk matrix sesuai tindakan pengendalian yang ada, ketersediaan sumber daya, regulasi yang berlaku.

Dengan mengenali proses identifikasi bahaya, mengelompokkan tingkat bahaya dan membuat mitigasi, diharapkan proses HIRAM rightsizing organisasi, dapat tetap menjaga bisnis proses comply terhadap quality dan safety, walaupun terpengaruh oleh pandemi COVID-19.

*As an impact of COVID-19, the aviation industry is going through lockdowns resulting in an economic impact on the MRO industry. GMF AeroAsia feels the impact of the decreasing number of flights which directly influences the decrease of capacity utilization and corporate capability which impacted corporate revenue. In response to this matter, corporate immediately began to "clean-up" by rightsizing the organization by combining units with similar and typical business models.*

*According to [www.businessdictionary.com](http://www.businessdictionary.com), "Rightsizing is the process of a corporation reorganizing or restructuring their business by cost-cutting, reduction of workforce, or reorganizing upper-level management. The goal is to get the company molded properly to achieve the maximum profit. To ensure product quality is maintained, the rightsizing plan must comply with the regulations so the airworthiness of the customer's aircraft is well maintained. Before rightsizing the organization, management should do HIRAM (Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation), which is the process of identifying the hazard and risk assessment and how to mitigate it. HIRAM has been regulated in SMM, AMOM, and QP after the hazard from the new facility, new safety operations, new business processes, and new organization.*

*HIRAM in organization rightsizing is intended to identify, clarify, and control the risks from an organizational change towards operational activities (routine and non-routine). Those risk potentials are analyzed to find the probability and severity which impact to business process to minimize risk potentials. From this assessment, we can determine whether a risk is acceptable or unacceptable. If the risk is unacceptable, management should establish a mitigation method so that the level of risk becomes lower and acceptable. The goal is so that the risk does not trigger any incident/accident. To determine acceptable risk, it depends on the risk assessment matrix according to existing control measures, resource availability, and the applicable regulation. By understanding the process of identifying the hazard, grouping hazard level, and developing a mitigation plan, it is hoped that the organization rightsizing HIRAM process can continue to maintain the business process compliance with quality and safety, even it is affected by the COVID-19 Pandemic.*



# PERANAN CABIN MAINTENANCE DALAM PENERBANGAN “NEW NORMAL”

THE ROLE OF CABIN MAINTENANCE IN “NEW NORMAL” FLIGHT

by: SAG Cabin Maintenance Services

Awal Maret 2020 adalah titik dimulainya pandemi COVID-19 di Indonesia, dimana pandemi ini membawa dampak yang luar biasa bagi industri penerbangan, namun berdiam diri dan menyesali nasib tidak akan merubah keadaan.

Cabin Maintenance Services sebagai dinas yang bertanggung jawab terhadap kenyamanan penumpang selama penerbangan berlangsung merasa perlu melakukan suatu tindakan “*new normal*” untuk mendukung kembali berlangsungnya penerbangan dalam era *new normal* ini. Tidak bisa dipungkiri bahwa kebutuhan untuk melakukan perjalanan demi kepentingan dan kelangsungan hidup harus tetap berjalan.

Tidak hanya berhenti pada penerapan protocol COVID-19 seperti menggunakan *personal protective equipment* seperti masker, *face shield*, sarung tangan dan *hand sanitizer* atau melakukan improvisasi dengan menggandeng team *engineering* yang mencetuskan ide mengganti *chemical cleaning* dengan *chemical* yang mampu menghalau virus COVID-19, Cabin Maintenance Services juga bekerja sama dengan team Aircraft Support & Power Services untuk menciptakan suatu alat disinfeksi yang efisien, efektif dan handal untuk melakukan disinfeksi dengan waktu cepat.

Alat ini dinamakan GSpartant (GMF Spraying Disinfectant) yang lahir dari kreativitas dan kepedulian rekan-rekan GMF atas pandemi yang melanda dunia penerbangan. GSpartant saat ini telah mendisinfeksi puluhan pesawat *narrow body* di saat transit. Alat ini mampu mendisinfeksi seluruh area *cabin* pesawat dengan waktu kurang dari 10 menit.

Semoga segala usaha dan upaya yang dilakukan Cabin Maintenance Services ini tidak hanya mampu meyakinkan para penumpang akan kebersihan dan higienitas ruang *cabin* pesawat tetapi juga diikuti oleh pelaku industri penerbangan lainnya untuk bersama-sama memastikan penerbangan yang aman, bersih dan higienis di era *new normal* ini.



*Early March of 2020 marked as the starting point for the Covid-19 pandemic in Indonesia, where this pandemic has brought a tremendous impact on the aviation industry but being silent and regretting fate will not change the situation.*

*Cabin Maintenance Services as the responsible department for passenger comfort during flights, feels the urge to take a “new normal” action to support the resumption of flights in this new normal era. It cannot be denied that people still need to travel for the sustainability of their lives.*

*Not only the application of the Covid-19 protocol, such as using personal protective equipment e.g masks, face shields, gloves and hand sanitizers, or improvising by collaborating with the engineering team which sparked the idea of replacing cleaning chemical with another chemical capable of dispelling the Covid-19 virus, Cabin Maintenance Services also work closely with the Aircraft Support & Power Services team to create an efficient, effective, and reliable disinfection tool for fast disinfection.*

*GSpartant (GMF Spraying Disinfectant) was born from the creativity and concern of GMF colleagues for the pandemic that has hit the world of aviation. GSpartant has disinfected dozens of narrow body planes during transit. This tool is able to disinfect the entire aircraft cabin area in less than 10 minutes.*

*It is hoped that all the efforts and efforts made by Cabin Maintenance Services will not only be able to convince passengers of the aircraft cabin cleanliness and hygiene but also be followed by other aviation industry players to take part in ensuring safe, clean and hygienic flights in this new normal era.*



*Hazard  
identification  
and risk  
assessment  
will be wasteful  
without  
controlled  
mitigation.*







Source: [www.trelleborg.com](http://www.trelleborg.com)

# AKIBAT INISIATIF PERSONIL TANPA OTORISASI, ESCAPE SLIDE DEPLOY

by: Aviecenna Zulpareano

Di saat senja yang tenang di sebuah bandara, pihak maskapai penerbangan maupun petugas teknik dikejutkan dengan *escape slide deployed* di pesawat A320. Ketika ditelusuri lebih lanjut, diketahui *aircraft cleaner* yang saat itu bertugas mencoba membuka *aft service door* untuk memudahkan akses pengambilan sampah di dalam *waste box* saat melaksanakan *daily interior cleaning*. Namun sial baginya, kondisi *service door* masih dalam keadaan "armed" sehingga *escape slide deployed*.

Ibarat teori Swiss Cheese, di dalam proses investigasi ditemukan beberapa faktor yang berkontribusi dan defenses yang terlewat. Pertama, *distraction* terhadap *aircrew in-charge* menyebabkan *awareness* menurun, dimana *cockpit crew* tidak melaksanakan *Parking Normal Procedure* sesuai dengan *Quick Reference Handbook*. *Cabin crew* tidak melaksanakan prosedur *crew deplaning* sebelum meninggalkan pesawat yang menyebabkan seluruh *door* tidak dilakukan "disarmed".

Kemudian terdapat *complacency* dilakukan oleh *Aircraft Cleaner* karena pengalamannya dengan bermodal ingatan saat melihat aktivitas tersebut dilakukan oleh *Engineer* sehingga memberanikan diri untuk membuka pintu pesawat. Di lain itu, kondisi kantor petugas teknik dengan jarak yang cukup jauh membuat *Supervisor Aircraft Cleaner* tidak menginformasikan aktivitas pekerjaannya. Hal ini membuktikan adanya kelemahan terkait faktor komunikasi yang seharusnya terjadi antar *department*, yakni *Aircraft Cleaning* harus menghubungi *Engineer* untuk melakukan pekerjaan yang spesifik bersentuhan dengan sistem pesawat.

Yang harus menjadi perhatian dari *active failure* adalah *complacency Aircraft Cleaner*. Sesaat setelah tim *aircraft cleaning* berhasil masuk kedalam *cabin* pesawat, proses *interior cleaning* mulai dilaksanakan sesuai dengan area yang telah ditentukan. Karena mendapatkan kesulitan saat hendak melakukan pengambilan sampah di *waste box* dikarenakan aksesnya terhalang oleh *cover* dari *escape slide door*, tanpa berkompromi *Aircraft Cleaner* membuka *service door* dengan tujuan agar akses *waste box* dapat terbuka. Alhasil dari tindakan tersebut secara tidak langsung menyebabkan *escape slide door deploy*.

Menarik untuk dibahas, sebelum memulai aktivitas *cleaning*, *briefing* tim telah dilaksanakan dan dipimpin langsung oleh *Leader/Supervisor*. Salah satu hal yang disampaikan adalah larangan bekerja diluar otorisasi yang diberikan, diantaranya tidak boleh membuka *pax/service door* pesawat. Namun hal ini justru dilanggar oleh *Aircraft Cleaning Leader* yang secara tidak langsung juga membangun persepsi anggota tim bahwa hal ini diperbolehkan. Bak pepatah mengatakan "Guru kencing berdiri, murid kencing berlari".

Dari beberapa faktor-faktor yang berkontribusi diatas tentunya harus dapat dijadikan sebagai pembelajaran kedepannya agar dikemudian hari kejadian serupa tidak terulang kembali. Tentunya tidak bosan-bosannya setiap personil harus saling mengingatkan agar selalu bekerja sesuai dengan prosedur yang ada serta aturan yang telah ditentukan oleh perusahaan.

## Improper Packaging Part/Component NLG

IOR No: 022/07/2020



**Herman Susilo**  
529540/TCW-5

### Occurrence

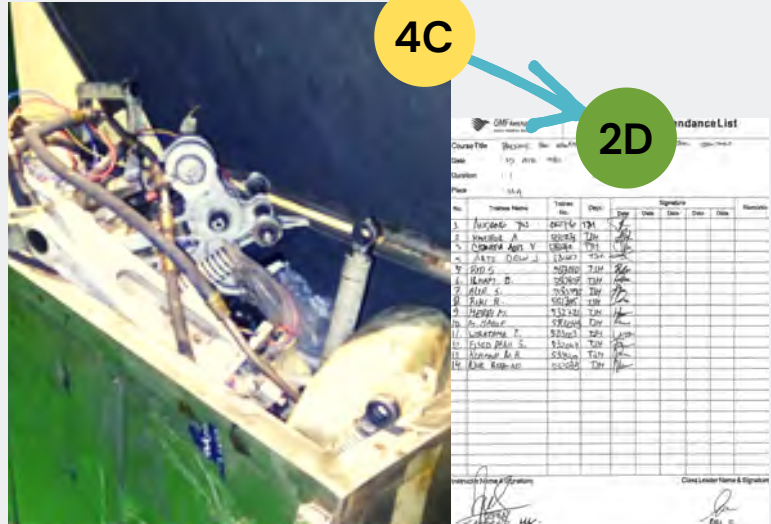
Ditemukan beberapa part LLP dan Component NLG B737-800 di-remove dari pesawat dan dikirim ke landing gear shop dalam kondisi improper packaging dan handling yang dapat menyebabkan damage pada komponen dan Cost of Poor Quality.

### Mitigation Action

Responsible unit telah melakukan corrective action dengan melakukan briefing kepada personnel di unit tersebut agar selalu melakukan packaging, dan handling secara proper sehingga part yang dikirimkan diterima dalam kondisi baik.

### Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terimakasih kepada saudara Herman Susilo yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.



**Eizora Izazaya**  
S.M. Strategy Management Office

Untuk dapat menghasilkan kinerja yang baik, setiap perusahaan dituntut untuk selalu beradaptasi dengan perubahan yang terjadi dan melakukan penyesuaian strategi bisnis dengan cepat yang biasanya dikenal dengan *adaptive strategy*. Upaya tersebut bertujuan untuk peningkatan efektivitas perusahaan, dengan tujuan mengupayakan perbaikan berkelanjutan dalam menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan eksternal maupun internal.

Sebagai salah satu bentuk penyesuaian strategi perusahaan, PT GMF AeroAsia Tbk telah melakukan reorganisasi perusahaan yang sering kita dengar dengan sebutan *rightsizing* organisasi. Istilah *rightsizing* digunakan karena perusahaan mencoba mencari bentuk organisasi yang sesuai

### OPINI

## DUKUNGAN PERSIAPAN RIGHTSIZING ORGANISASI

dengan kondisi bisnis saat ini dan rencana bisnis ke depannya.

Dalam industri aviasi yang sarat dengan regulasi, melakukan perubahan organisasi ini dapat menjadi salah satu sumber *hazard* baru sehingga peran HIRAM sangat membantu untuk dapat mengidentifikasi risiko yang mungkin terjadi dan menyusun mitigasi yang tepat. Dalam penyusunan HIRAM itu sendiri, berbagai faktor dipertimbangkan, seperti perubahan bisnis proses, kesiapan *manpower*, kesiapan dukungan fasilitas dan IT, *compliance* terhadap regulasi, kesiapan operasional, dan lain sebagainya.

Namun sebaik apa pun kesiapan perencanaan dan mitigasi risiko yang disusun, tidak akan berjalan efektif apabila tidak diimplementasikan dengan tepat dan cepat, agar dapat segera beradaptasi dengan perubahan yang terjadi. Disinilah pentingnya peran dari setiap personel untuk memiliki pemahaman yang sama terhadap perubahan organisasi tersebut dan dapat mendukung implementasi HIRAM.

Dengan demikian, seluruh personel GMF dapat membantu perusahaan dalam mengembangkan bisnis dan menjalankan kegiatan dengan efektif dan efisien sehingga dapat menjadi perusahaan yang selalu tumbuh berkelanjutan.



# 7 Faktor Penentu Keberhasilan Budaya K3

*Keberhasilan budaya K3 tidak terjadi begitu saja. Beberapa faktor menentukan kesuksesan implementasinya hingga pencapaian tertinggi yaitu budaya K3 yang melekat, baik secara individu maupun organisasi.*

**By :** Ibrahim Rendra

## Prinsip Manajemen pada Keselamatan Kerja

Prinsip manajemen diwujudkan dalam bentuk kebijakan yang tercatat, jelas, mudah dipahami serta diketahui oleh semua pekerja. Dukungan serta usaha riil dari manajemen juga diperlukan untuk menunjukkan jika perusahaan benar-benar memiliki komitmen pada keselamatan kerja.

## Komunikasi

Buat komunikasi dengan terbuka (transparan) serta jangan ragu minta saran pada pekerja. Sediakan wadah komunikasi antara top manajemen dengan pekerja. Wadah komunikasi ini mendukung semua pekerja untuk memberi masukan mengenai peningkatan keselamatan di perusahaan.

## Lingkungan Sosial Pekerja

Budaya keselamatan di perusahaan bisa dikatakan baik bila tidak ada budaya saling menyalahkan diantara antar pekerja ataupun pekerja dengan atasan saat terjadi kecelakaan kerja.

## Perilaku Keselamatan Kerja

Dalam K3, perilaku lebih difokuskan pada unsafe act. Hal ini dikarenakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan kerja dikarenakan perilaku tidak aman yang berupa kesalahan atau kelalaian yang dibuat oleh manusia.

## Ketentuan dan Prosedur Keselamatan Kerja

Tujuannya untuk mengendalikan bahaya yang ada di tempat kerja, melindungi pekerja dari kemungkinan terjadi kecelakaan dan untuk mengatur perilaku pekerja sehingga tercipta budaya keselamatan yang baik.

## Keterlibatan Pekerja

Dengan melibatkan, memberdayakan dan mendorong pekerja dalam penerapan K3 ternyata dapat menimbulkan rasa tanggung jawab pekerja untuk selalu mengutamakan K3 dalam pekerjaannya. Para pekerja merasa dihargai dengan keterlibatan mereka dalam membangun budaya keselamatan di perusahaan.

## Kepemimpinan Keselamatan

Pemimpin keselamatan harus menjadi role model bagi para pekerja. Pemimpin memiliki pengaruh dalam mengubah persepsi pekerja, bagaimana cara mereka berpikir, bersikap dan berperilaku untuk membangun budaya keselamatan.



# EMPAT BAGIAN UTAMA SAFETY RISK MANAGEMENT

by: Teguh Rahmadani Pamungkas

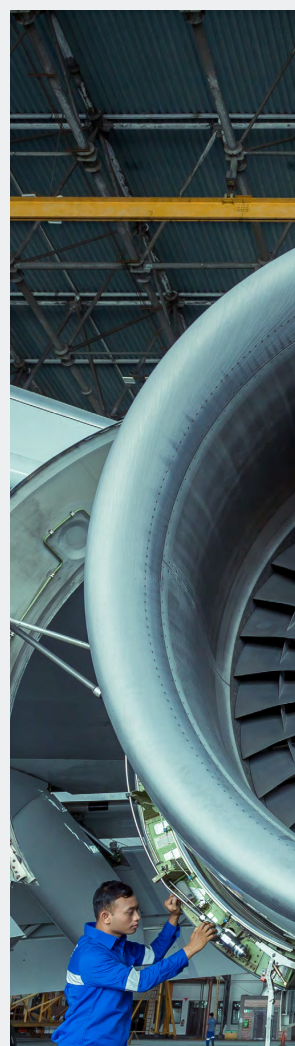
Dunia sedang mengalami ujian yang berat dengan adanya pandemi COVID-19, tak terkecuali Indonesia. Manajemen GMF Aeroasia melakukan serangkaian upaya dalam meresponse dampak dari pandemi COVID-19, salah satunya dengan melakukan *Rightsizing Organization* untuk mencari bentuk organisasi yang fit dengan proses bisnis perusahaan saat ini. Tentunya dengan adanya *Rightsizing Organization* bukan tanpa kendala dan resiko, dan itu perlu ditekankan untuk para *Safety Action Group* (SAG) dan *Safety Inspection department* dimana hal tersebut sangat kritikal dimana hal ini merupakan suatu *trigger* dalam mengelola resiko agar *Rightsizing Organization* dapat berjalan dengan baik.

Untuk mengawal perubahan kapasitas, organisasi dan kapabilitas ini, *Safety Management Manual* (SMM) Part 2, *Safety Risk Management* telah memberikan *guidance* dan prosedurnya. Bagaimana mengidentifikasi *hazard*, melakukan *risk analysis*, juga *risk assessment*-nya dan sekaligus bagaimana memitigasi resiko tersebut atau dalam satu kata yang singkat dinamakan HIRAM (*Hazard Identification, Risk Assessment & Mitigation*).

Dalam SMM Section 2.2, *Hazard Identification* dapat dilakukan dengan melihat pengalaman organisasi lain, *safety trend data*, maupun *brainstorming* untuk memprediksi bagaimana jika suatu sistem, *project* atau perubahan seperti *Rightsizing Organization* tersebut dilakukan. Salah satu tips untuk mempermudah dalam melakukan *hazard identification* adalah dengan mempertimbangkan kesiapan organisasi melalui pendekatan 5M (*Manpower, Method, Machine, Material, Measurement*).

Peran serta tanggung jawab pihak yang melakukan *Risk Assessment* diatur dalam SMM Section 2.3. Secara garis besar, kegiatan penilaian risiko mencakup analisa kemungkinan terjadinya *hazard* serta tingkat keparahannya kalau bahaya itu sampai menimpa personel, fasilitas, lingkungan dan produknya. Untuk memberikan panduan mitigasi, prosedur *Safety Risk Mitigation* ditentukan secara jelas dalam SMM Section 2.4. Mitigasi risiko yang terkait dengan *basic safety defense* diatur secara lebih jelas di *Quality Procedure QP 107-03 Aircraft Maintenance Safety*. Untuk memberikan panduan yang lebih detail terkait *Safety Risk Management*, GMF AeroAsia telah menyiapkan QP 225-02 untuk mengawal perubahan di area masing-masing sehingga setiap risiko dapat dimitigasi dengan tepat.

Proses *follow up* dari HIRAM yang terdaftar dalam langkah mitigasi perlu dikontrol untuk pelaksanaannya. Sangat disayangkan apabila proses identifikasi *hazard* dan langkah mitigasi telah direncanakan namun pelaksanaan *follow up* dari mitigasi tersebut tidak lakukan dengan baik dan konsisten, artinya resiko tersebut berpotensi yang timbul didalam rencana perubahan, *management of change*, sistem atau *project*. Sehingga komitmen dari *management of change* di GMF Aeroasia menjadi perhatian didalam perkembangan perusahaan kedepannya.





# Teka-Teki Safety

V I O L A T I O N D M  
 A S U B R I A A R G Z  
 E P R R K G S A D G N  
 R B Q D T A Z Y Y E P  
 O E T N F A T W D J M  
 A D R E H M D R Z W L  
 S P T R D D G T I W R  
 I Y B B O L J N B S B  
 A N K M D R Q X K L K

**INSTRUCTION:**

Temukan 8 kata yang berhubungan dengan safety pada kotak di samping. Jawaban dapat dicari secara horizontal, vertical, ataupun diagonal.



GMF ...  
 Keselamatan  
 Potensi bahaya  
 Investigasi

Kesalahan  
 Pelanggaran  
 Risiko  
 Pabrik pesawat

Nama / No. Peg:

Unit:

No. Telp:

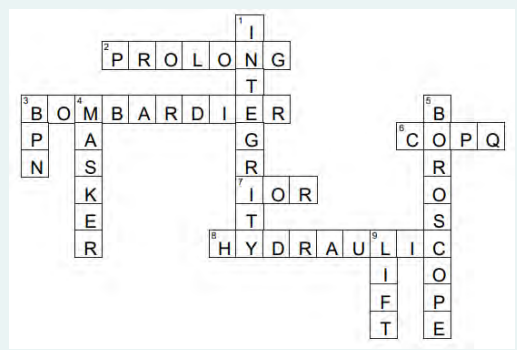
Saran untuk PENITY:

Jawaban dapat dikirimkan melalui email Penity ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id)).  
 Jawaban ditunggu paling akhir 31 Oktober 2020. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah.  
 Silahkan kirimkan saran atau kritik Anda mengenai majalah Penity melalui email kami.

**Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Juni 2020:**

**RIKI RIZKI / 581812 / TER-4**

**Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Juni 2020:**



**Ketentuan Pemenang:**

1. Batas pengambilan hadiah 31 Oktober 2020 Unit TQY Hangar 2 Lt.1 R.13 dengan menghubungi Bpk. Triawan Ramadhan setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB.
2. Pemenang menunjukkan ID-Card pegawai.
3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan

Do No.9: "Supervisor / Manager memastikan setiap anggotanya mengikuti training dan memahami instruksi kerja yang akan dilaksanakan"

