



**GMF AeroAsia**  
GARUDA INDONESIA GROUP



#160/XIII Maret 2022

# PENITTY

Pengetahuan dan Informasi Safety

**Peran Performansi Safety Dalam  
Menjaga Kinerja Perusahaan**

*The Role of Safety Performance in Maintaining Company  
Performance*

# DAFTAR ISI

- 02 Prolog :** Mengetahui Lebih Dalam *Safety Performance Indicator*
- 03 Persuasi :** Peran Performansi *Safety* dalam menjaga Kinerja Perusahaan
- 04 Komunitas :** Estafet Harus Tetap Berjalan
- 06 Selisik :** *Safety Pin* Tertinggal, Landing Gear Akhirnya Gagal Retract
- 07 Opini :** Upaya Meningkatkan *Safety & Quality* Melalui *Continuous Effort* Tanpa Henti
- 08 Pojok K3 :** Kenali 'PELAKOR' di Tempat Kerja Anda
- 09 Interpretasi :** Pentingnya *Safety Performance Indicator* Bagi Perusahaan
- 10 Safety Quiz :** Teka-Teki *Safety*



## PROLOG

### Mengenal Lebih Dalam *Safety Performance Indicator*

Dalam *Safety Management System (SMS)*, *Safety Performance Indicator (SPI)* menjadi parameter berbasis data yang penting dalam memantau dan mengevaluasi tingkat keberhasilan implementasi *SMS* di industri aviasi. Panduannya telah dituangkan dalam *ICAO Document 9859 Safety Management Manual 4th Edition* mengenai parameter perhitungan *SPI*, target minimum ukuran keberhasilan *safety*, waktu pelaporan *SPI*.

Agar semua personel dapat mengenal lebih dalam serta aware terhadap parameter keberhasilan implementasi *safety*, *Penity* edisi Maret 2022 akan membahas lebih terperinci mengenai *Safety Performance Indicator* di *GMF*. Harapan kita semua *GMF* dapat mencapai tujuan akhir yaitu risiko yang seminimal mungkin.

**Selamat membaca!**

**Salam,  
Penity Editor**

### Understand more about the *Safety Performance Indicator*

*In the Safety Management System (SMS), the Safety Performance Indicator (SPI) becomes an important data-based parameter in monitoring and evaluating the performance rate of SMS implementation in the aviation industry. The guidelines have been stated in ICAO Document 9859 Safety Management Manual 4th Edition regarding SPI calculation parameters, minimum targets for safety performance measures, SPI control, and SPI reporting forms.*

*In order to understand more deeply about SPI and aware of the parameters for the performance of safety implementation, the March 2022 edition of Penity will discuss in detail the Safety Performance Indicators at GMF. We hope that GMF can achieve the ultimate goal of minimizing risk.*

**Happy reading!**

**Regards,  
Penity Editor**



**Dimas Prabowo Rizkillah**  
SM. Safety Inspection

## PERAN PERFORMANSI SAFETY DALAM MENJAGA KINERJA PERUSAHAAN

### *The Role of Safety Performance in Maintaining Company Performance*

*Safety Performance Indicator (SPI) sangat penting untuk mengevaluasi keberhasilan Safety Management System dalam Aviation Industry. International Civil Aviation Association (ICAO) mendefinisikan SPI sebagai parameter keselamatan berbasis data, yang digunakan untuk memantau dan menilai kinerja keselamatan. Nilai SPI dapat membantu organisasi dalam menentukan penerapan Safety Management System lebih fokus.*

*SPI pada umumnya dinyatakan dalam frekuensi terjadinya peristiwa yang menyebabkan kerugian, misalnya: jumlah incident/accident, in compliance behaviour dan human performance error. SPI juga harus mencakup adanya Leading Indicator dan Lagging Indicator.*

*Pada tahun 2021, GMF telah mengukur nilai SPI yang hasilnya diformulasikan dalam bentuk Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP) dengan nilai pencapaian 75%. Hasil pengukuran menunjukkan adanya beberapa aspek yang belum mencapai target, yaitu Maintenance Complacency Event Rate yang terjadi karena berulangnya faktor complacency saat maintenance, kemudian Maintenance Work Procedure Not Follow Event Rate yang dikarenakan ketidakpatuhan mengikuti prosedur-prosedur kerja yang menyebabkan maintenance error. Dan yang terakhir terkait Audit & Surveillance Rate dimana tidak konsisten dalam melakukan improvement sehingga masih terdapat repetitive findings.*

*Oleh karena itu, mengacu pada "AMOM 1.1.2 Continuous Improvement Process. All Management and other personnel are responsible to initiate continuous improvement plans. Improvement plans will be properly monitored, evaluated and controlled by Vice Presidents to ensure that they are followed, and they can meet the objectives". Sehingga diperlukan komitmen dari seluruh GMF Heroes untuk mengawal setiap perbaikan agar penerapan Safety Management System dapat terimplementasi pada setiap proses pekerjaan yang dilakukan.*

*Safety Performance Indicator (SPI) is very important to evaluate the achievement of Safety Management System in Aviation Industry. The International Civil Aviation Association (ICAO) defines SPI as a data-based safety parameter, which is used to monitor and assess safety performance. The value of the SPI can help organizations determine the implementation of safety management system become more focused.*

*SPI is generally expressed in terms of the frequency of events which occur that cause losses, for example: the number of incidents/accidents, in compliance behaviour and human performance errors. The SPI must also include the existence of a Leading Indicator and a Lagging Indicator.*

*In 2021, GMF has measured the values of the Safety Performance Indicator with results formulated in the form of an Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP) with an achievement of 75%. The measurement results show that there are several aspects that have not reached the target, which is the Maintenance Complacency Event Rate that occurs due to the repetition of the complacency factor during maintenance, the Maintenance Work Procedure Not Follow Event Rate due to non-compliance with work procedures that cause maintenance errors and the last one is related to the Audit & Surveillance Rate which is inconsistent in making improvements so that there are still repetitive findings.*

*Therefore, referring to "AMOM 1.1.2 Continuous Improvement Process. All Management and other personnel are responsible for initiating continuous improvement plans. Improvement plans will be properly monitored, evaluated, and controlled by Vice Presidents to ensure that they are followed, and they can meet the objectives". So, it takes a commitment from all GMF Heroes to oversee every improvement so that the implementation of the Safety Management System can be implemented in every work process carried out.*

# ESTAFET HARUS TETAP BERJALAN

## THE RELAY MUST KEEP GOING

SAG TB (Wide Body Base Maintenance)



Kondisi demografi perusahaan kita saat ini sebagian besar terdiri dari para pemuda pemudi rentang usia 22-30 tahun. Jika kita bisa melakukan pengembangan dengan baik, hal ini merupakan modal yang sangat besar karena nasib perusahaan kedepannya akan ditentukan oleh para *youngster* ini.

Pengembangan ini juga sangat penting dalam aspek *safety* guna melanjutkan proses dan pengembangan *safety aspect* kepada para anak muda.

Pada dinas TB, *safety aspect* di kelola dalam organisasi SAG TB, dimana salah satu program adalah melakukan transfer ilmu dari para senior yang sudah lama berkecimpung dalam urusan *safety* kepada para generasi muda di TB. Adapun salah satu cara yang paling efektif adalah melibatkan mereka dalam kegiatan *safety* seperti menjadi anggota SAG dan serta mengikuti *event-event safety*, seperti:

- Melakukan MLOSA
- Ikut serta dalam proses *audit internal*
- Melakukan proses *follow up* NCR
- Melaksanakan dan *follow up surveillance*
- Dan aktivitas lainnya

Semua kegiatan ini dilakukan bersama dengan para senior di bidang *safety* dinas TB. Hasil dari kegiatan ini yaitu membuat mereka lebih memahami akan pentingnya *safety* karena mengetahui dampak dari ketidaksesuaian serta resiko maupun akibat yang dapat terjadi.

*The current demographic condition of our company mostly consists of young people in the age range between 22 -30 years. If we develop them well, this is a very big capital of human resource because the future of our company will be determined by these young generation.*

*This development is also very important in the safety aspect in order to continue the process and develop the safety aspect for young people.*

*In TB department (Wide Body Base Maintenance), the safety aspect is managed within the SAG TB organization, which one of the programs is to transfer knowledge from seniors who have experience in safety matters for a long time to the younger generation in TB department. One of the most effective ways is to involve them in safety activities such as becoming a member of SAG and involving them in safety events such as:*

- *Performing M LOSA*
- *Participate in the internal audit process*
- *Carry out the NCR follow-up process*
- *Implement and follow-up surveillance and others*

*All these activities were carried out together between seniors and junior at TB Department. The result of this activity is to make them understand more about the importance of safety because they know the impact of non-compliance and the risks and consequences that can occur.*



“  
*Be Aware, Take Care, Never  
Give Safety a Day Off*  
-Ananta Widjaja-  
”

# Safety Pin Tertinggal, Landing Gear Akhirnya Gagal Retract

by: Yasmin Puspitarani

Pada pertengahan 2021 kemarin, terdapat salah satu maskapai pesawat komersil dijadwalkan terbang menggunakan pesawat jenis B787 dari Sydney menuju Perth. Pesawat dipindahkan dari zona parkir menuju Gate oleh satu personil LAME, satu personil AME yang berada di cockpit, dan satu PIC yang bertugas untuk berkomunikasi antara Ground Crew dengan cockpit, serta dua personil Wingman.

Setelah pesawat berada di Gate, terlihat hanya ada tiga "Remove Before Flight" Warning Steamer yang menggantung, yakni di Nose Landing Gear (NLG) dan kedua Main Landing Gear (MLG). PIC mencabut Pin pada NLG dan MLG sebelah kanan, sedangkan Wingman mencabut Pin dari MLG sebelah kiri. PIC dan Wingman tersebut menaruh 3 pin pada Stow Area yang terletak di EEC sebelum meninggalkan pesawat. AME melakukan Walk-Around Inspection dan menginformasikan kepada LAME bahwa seluruh pin sudah tercabut dan berada di Stow Area. Selanjutnya, LAME dan Flight Crew melakukan Walk-Around Inspection dengan status nil finding. Setelah seluruh kegiatan Ground Services selesai, pesawat pun take-off.

Beberapa saat setelah take-off, flight crew memosisikan landing gear selector ke posisi "UP" namun terdapat indikasi Gear Disagree Caution pada EICAS. NLG berhasil retracted tapi kedua MLG tetap dalam keadaan downlock. Flight crew menghubungi ATC dan kembali ke Bandara Sydney setelah empat jam di udara.



Hasil investigasi dari Badan Investigasi Transportasi Negara setempat menunjukkan dua dari lima Downlock Pin masih berada di kedua MLG pesawat. Penyebabnya adalah PIC dan Wingman yang melakukan pencabutan Pin ternyata baru pertama kali meng-handling pesawat tipe ini sehingga tidak mengetahui bahwa pesawat B787 memiliki lima pin dan hanya mengandalkan "REMOVE BEFORE FLIGHT" Warning streamer yang hanya berjumlah tiga. LAME juga tidak memeriksa jumlah pin yang berada di Stow Area. Kejadian ini mengajarkan kita bahwa Supervisory Personnel seperti LAME harus melakukan double check dan supervisi untuk memastikan semua pekerjaan sesuai prosedur dan standar yang ada.

# Upaya Meningkatkan *Safety & Quality* Melalui *Continuous Effort* Tanpa Henti

Berdasarkan ALoSP 2019-2021, *safety performance* GMF tidak terlalu banyak berubah yaitu berada di kisaran 75%. Namun patut menjadi perhatian kita, kecelakaan kerja pada Oktober 2021 telah menghapus jam kerja aman GMF yang dikumpulkan selama enam tahun terakhir. Awal 2022 juga diwarnai dengan event penyebab COPQ yang berpengaruh terhadap kondisi keuangan GMF. Hal ini menunjukkan performansi *safety* dan *quality* GMF tidak sedang baik-baik saja serta perlu perbaikan. Setelah ditelaah, root cause dari kejadian didominasi oleh aspek basic seperti *lack of knowledge*, *complacency*, dan tidak membaca AMM secara teliti.

*Safety culture* tidak dibangun sesaat melalui satu dua inisiatif saja, melainkan hasil dari *continuous effort* tanpa henti. Seluruh entitas dari semua level harus berperan dan terlibat dalam membentuk mature *safety culture*. Untuk mengembalikan nilai-nilai kepedulian insan GMF pada lingkungan kerja, rekan kerja, keamanan serta kenyamanan kerja, saat ini management tengah menggalakkan training *Basic Aviation Workmanship* di jajaran produksi dan nantinya akan dikembangkan ke *level management*. Selain itu, *development plan* di setiap level struktur organisasi sedang dipersiapkan, sehingga potensi dan kompetensi personnel dapat diraih tidak berhenti pada proses *assessment* saja.

Apabila setiap personnel di GMF *aware* dan peduli serta berinisiatif saling memperbaiki, saya yakin GMF *safety culture* akan menjadi yang terbaik. Harapan saya di saat *airlines* dan MRO lain melihat GMF, mereka teringat kualitas pekerjaan *top class* GMF. Visi GMF untuk menjadi *Most Valuable MRO Company* sangat erat dengan aspek *quality and safety*. Oleh karena itu, mari dengan semangat tanpa henti tingkatkan *quality and safety performance* kita. *Be Aware, Take Care, Never Give Safety a Day Off!*



**Ananta Widjaja**  
DIRECTOR OF BUSINESS & BASE OPERATION

## MATERIAL CERTIFICATE WITHOUT TRUE COPY STAMP

**BEST IOR** 

IOR No.: 066/02/2022



**Agus Rakhman Gunawan**  
527620/TVE-3

### Occurrence

Some Material Certificate received by Production coming from GAEM1000 without True Copy stamp (see attachment), please follow QP-203-02 Warehouse & Internal Distribution Process (3.2.2.1), Check the documents completeness.

### Mitigation Action

Unit in charge telah melakukan *briefing* dan sosialisasi QP QP-203-02 Warehouse & Internal Distribution Process kepada personil GADC agar berikutnya melampirkan MRT dan Sertifikat dengan *True Copy stamp*.

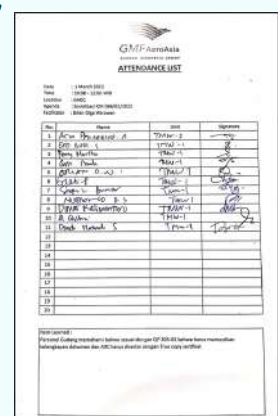
### Tanggapan Redaksi

Redaksi PENITY mengucapkan terima kasih kepada unit terkait dalam melakukan mitigasi, serta kepada Bapak Agus Rakhman yang telah melaporkan *hazard* tersebut melalui IOR, sehingga dapat termitigasi dengan baik.

**BEFORE**



**AFTER**

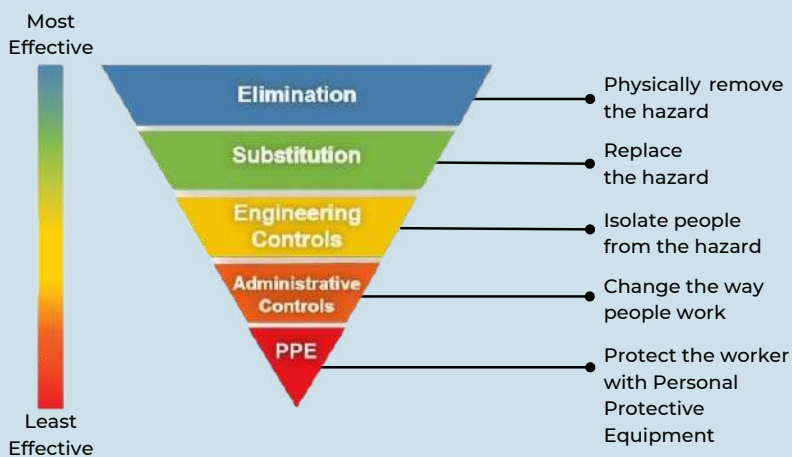


# KENALI 'PELAKOR' DI TEMPAT KERJA ANDA

Istilah "PELAKOR" seringkali kita dengar di media sosial maupun media informasi lainnya. Namun, yang akan dibahas dalam rubrik ini adalah "PELAKOR" yang bersifat merugikan dan dapat mengancam keselamatan karyawan di tempat kerja. Istilah PELAKOR pada rubrik ini merupakan akronim dari *PE*nsebab *LA*hirnya *KOR*ban atau potensi bahaya dan risiko dari pekerjaan di tempat kerja. Berbeda tempat kerja tentunya berbeda pula "PELAKOR" nya.

Area produksi pastinya memiliki potensi bahaya yang lebih kompleks jika dibandingkan dengan *area supporting*. Oleh karena itu, identifikasi potensi bahaya dan penilaian risiko pada setiap proses kerja dalam suatu perusahaan perlu dilakukan untuk menentukan jenis pengendalian dari risiko yang dapat terjadi agar menurunkan nilai risiko sehingga risiko tersebut dapat diterima. Berikut terdapat lima hierarki dalam menentukan pengendalian risiko dari yang paling efektif sampai yang kurang efektif:

Setelah melakukan identifikasi bahaya, penilaian risiko dan menentukan pengendaliannya, bahaya dan risiko yang telah diidentifikasi harus dikomunikasikan kepada karyawan yang bekerja di area tersebut. Metode komunikasi dapat berupa *briefing* sebelum bekerja maupun dengan pemasangan simbol atau *signage*, dapat berupa simbol larangan, mandatori dan simbol bahaya yang dipasang di tempat yang mudah terlihat. Pekerja juga harus mengetahui arti dan tujuan dari simbol yang terpasang sehingga dapat mengerti bahaya dan risiko di tempat kerjanya, serta Alat Pelindung Diri (APD) apa saja yang wajib digunakan saat bekerja.



	<p><b>Prohibition</b></p> <p><b>Shape &amp; Colour:</b> Red circle with diagonal line</p> <p><b>Meaning:</b> You must not/Do not do/Stop</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Black symbols are added inside the circle and these are recognised in all EC countries</li> <li>Supplementary text may be added if necessary to convey a clearer message</li> </ul>	
	<p><b>Mandatory</b></p> <p><b>Shape &amp; Colour:</b> Solid blue circle</p> <p><b>Meaning:</b> You must do/Carry out the action given by the sign</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>White symbols are added inside the circle and these are recognised in all EC countries</li> <li>Supplementary text may be added if necessary to convey a clearer message</li> </ul>	
	<p><b>Safe Condition</b></p> <p><b>Shape &amp; Colour:</b> Green rectangle or square</p> <p><b>Meaning:</b> The safe way/Where to go in an emergency</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>White symbols are added inside the shape and these are recognised in all EC countries</li> <li>Supplementary text may be added if necessary to convey a clearer message</li> <li>"Text Only" signs no longer comply, they MUST contain a symbol</li> </ul>	
	<p><b>Fire Signs</b></p> <p><b>Shape &amp; Colour:</b> Red rectangle or square</p> <p><b>Meaning:</b> Locates fire equipment or personnel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>White text and symbols on a red background</li> <li>Complies to Health &amp; Safety (Safety Sign and Signals) Regulations 1996</li> <li>Supplementary text may be added if necessary to convey a clearer message</li> </ul>	
	<p><b>Hazard Identification</b></p> <p><b>Shape &amp; Colour:</b> Yellow triangle with black border</p> <p><b>Meaning:</b> Potential hazard within a designated area. Caution/Risk of Danger/Hazard ahead</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Black symbols are added inside the circle and these are recognised in all EC countries</li> <li>Supplementary text may be added if necessary to convey a clearer message</li> </ul>	
<b>Danger</b>	<b>Warning</b>	<b>Caution</b>
To indicate an immediately hazardous situation, which if not avoided will result in death or serious injury. To be limited to the most extreme situations.	To indicate an immediately hazardous situation, which if not avoided could result in death or serious injury.	To indicate an immediately hazardous situation, which if not avoided could result in minor or moderate injury.



# Pentingnya *Safety Performance Indicator* Bagi Perusahaan

by Danang Wahyu Lisdiantoro

Berbicara tentang penerapan *Safety Management System* (SMS), tentu tidak lepas dari 4 komponen penting dalam SMS yaitu *Safety Policy and Objective*, *Safety Risk Management*, *Safety Assurance* dan *Safety Promotion*. Dalam prosesnya, 4 komponen tersebut dijalankan secara sinergi agar proses SMS pada suatu organisasi dapat sesuai dengan rencana dan mencapai tujuan tertinggi dalam penerapan SMS yaitu *Minimum Risk*.

Untuk mencapai tujuan tersebut, organisasi harus memiliki indikator yang terukur dan metode yang tepat untuk memastikan SMS berjalan sesuai dengan fungsinya. Berdasarkan referensi dari *Safety Management Manual Part 3.2.1 Safety Performance Indicators* menyebutkan bahwa "*Safety performance indicators generally are data based expressions of the frequency of occurrence of some safety and quality related events, incidents or reports.*" Hal tersebut dapat diartikan bahwa SPI merupakan cerminan kondisi *top safety risk* suatu perusahaan yang pada saat itu sedang dihadapi. GMF sebagai organisasi yang menerapkan SMS, secara wajib harus memiliki pengelolaan *Safety Performance* yang di representasikan pada *Safety Performance Indicator* (SPI) sesuai dengan objektif dari organisasi. Pada *ICAO Document 9859 4th Edition Chapter 4* terkait dengan *Safety Performance Management* dijelaskan juga bahwa performansi *Safety* yang dikelola dengan baik merupakan suatu hal yang paling krusial dalam fungsi SMS

Penentuan SPI sama dengan penentuan indikator performansi organisasi dalam aspek bisnis, finansial maupun aspek lainnya. SPI pada umumnya berorientasi pada 2 kategori indikator yaitu *Lagging Indicator* dan *Leading Indicator*. Pengukuran pencapaian *Safety Performance* dilakukan setiap periode tertentu agar dapat dimonitor dan diketahui level kesesuaian performa safety dari organisasi atau dikenal dengan *Acceptable Level of Safety Performance* (ALoSP).

Saat ini GMF memiliki 8 item SPI yang terbagi menjadi 2 kategori indikator :

## I. *Lagging Indicator*

1. *Line Maintenance Incident Rate*
2. *Base Maintenance Incident Rate*
3. *Corporate Risk Value*
4. *Safety Reporting Rate related Facility and Information rate*

## II. *Leading Indicator*

1. *Safety Promotion focused on Information, Individual and Organizational Factors*
2. *HIRAM Performance related Org. Factor*
3. *Safety Surveillance*
4. *MLOSA Performance*

Dengan mengukur dan menerapkan SMS menggunakan SPI, tentu dapat membantu organisasi dalam menentukan *level Safety* dan Risiko. Sehingga segala keputusan yang bersifat krusial dapat diambil secara tepat oleh manajemen berdasarkan indikator *safety* yang dicapai setiap periode.

# Teka-Teki Safety

**INSTRUCTION:**  
Tebaklah susunan gambar disamping agar menjadi sebuah kalimat *safety quotes*!



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)) atau klik link: [bit.ly/PENITYMAR2022](https://bit.ly/PENITYMAR2022)  
Jawaban ditunggu paling akhir 25 Mei 2022. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah.  
Silahkan kirimkan saran atau kritik Anda mengenai majalah Penity melalui email kami.

**Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Januari 2022:**

**Herdian Rachmat P/ TCD-3 / 581082**

**Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Januari 2022:**

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

Don't No. 8: "Jangan membuat catatan/pernyataan palsu/ mengubah/menghilangkan catatan dengan maksud memalsukan maintenance record"



- Ketentuan Pemenang:**
1. Batas pengambilan hadiah 25 Mei 2022 Unit TQY Hangar 2 Lt.1 R.13 dengan menghubungi Bpk. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00 - 15.00 WIB.
  2. Pemenang menunjukkan ID-Card pegawai.
  3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan.