



GMF AeroAsia

GARUDA INDONESIA GROUP



#164/XIV 2022

PENITTY

Pengetahuan dan Informasi Safety

**Sambut Peak Season dan Peluang Bisnis
dengan Semangat Baru**

*Welcoming Peak Season and Business Opportunities
with New Spirit*

DAFTAR ISI

- 02 Prolog :** Hadapi Peak Season dengan berbagai Bekal!
- 03 Persuasi :** Sambut Peak Season dan Peluang Bisnis dengan Semangat Baru
- 04 Komunitas :** Program Kerja SAG TJ dalam Mempersiapkan Peak Season
- 06 Selisik :** Checklist di abaikan, AFT Cargo Door tidak Tertutup
- 07 Opini :** Pulih Bersama, Pulih Lebih Kuat Menjadi Semangat Peak Season 2022
Best IOR : November 2022
- 08 Pojok K3 :** Manajemen Stress di Tempat Kerja
- 09 Interpretasi :** Menjaga Pesawat Tetap Airworthy dan Serviceable
- 10 Kognisi :** ATC Transponder
- 11 Safety Quiz :** Teka-Teki Safety



PROLOG

Hadapi Peak Season dengan berbagai Bekal!

Setelah 2 tahun dunia di hebohkan dengan adanya pandemi Covid-19, saat ini ekonomi global tengah melakukan *recovery* pasca pandemi tersebut. Salah satu industri yang sedang melakukan pemulihan adalah industri penerbangan. Diprediksi oleh pihak bandara, jumlah penumpang angkutan udara akan meningkat hingga 16 juta pada bulan Oktober hingga Desember 2022. Peluang yang sangat menarik tentunya untuk industri aviasi.

Kondisi *peak season* sejalan dengan momentum Natal dan tahun baru hingga akhir bulan Desember mendatang tentunya akan menjadi tantangan tersendiri untuk GMF. Perlunya berbagai persiapan agar peluang di depan mata tidak terlewat begitu saja. Dalam edisi kali ini PENITY akan membahas terkait dengan langkah GMF untuk menghadapi *peak season* di tahun 2022 ini. serta tidak lupa untuk kembali mengingatkan untuk terus menjaga *awareness* agar terhindar dari *human error* saat melakukan aktivitas *maintenance*.

Selamat membaca!

Salam,
Penity Editor

Face the Peak Season with Various Preparations!

After 2 years the world was shocked by the COVID-19 pandemic, currently, the global economy is recovering after the pandemic. One of the industries that are currently recovering in the aviation industry. It is predicted by the airports, the number of air transport passengers will increase to 16 million from October to December 2022. Of course, this is a very interesting opportunity for the aviation industry.

Peak season conditions in line with Christmas and New Year events until the end of December will be a challenge for GMF. We need various preparations so that opportunities are not missed. In this edition, PENITY will discuss GMF's steps to face the peak season in 2022. And don't forget to continue to maintain awareness to avoid human error when carrying out maintenance activities.

Happy reading!

*Regards,
Penity Editor*



MUKHTARIS
DIRECTOR OF LINE MAINTENANCE



SAMBUT PEAK SEASON DAN PELUANG BISNIS DENGAN SEMANGAT BARU

WELCOMING PEAK SEASON AND BUSINESS OPPORTUNITIES WITH NEW SPIRIT

Talking about GMF's business opportunities, especially Line Maintenance, the start of Garuda Indonesia and Citilink aircraft reactivation program in mid-2022 with target of 60 GA and 41 Citilink aircraft by the end of year will potentially increase aircraft utilization. In addition, along with the increasing frequency of domestic and international flights, there have been several offers of cooperation for line maintenance technical handling with several airlines, including Pelita Air, Indonesia Air Asia, Indonesian Airways, Malaysia Air Berhad, Firefly Malaysia, as well as from several MROs from Bangladesh and Uzbekistan.

In welcoming business opportunities at the end of this year, several strategic steps have been taken by management by developing capability more aggressively in accordance with existing market potential for line operation areas, both in terms of technical handling, engineering services and Parts Manufacturing Approval (PMA) development.

To face Christmas and New Year peak season which will start in mid-December 2022 until early January 2023, several things need to be prepared, including the provision of allotment materials in accordance with customer requirements, including the placement of fast-moving materials in apron and fulfillment of spare critical component needs in the central store. From the manpower perspective, there will be a mapping of the adequacy of the number of personnel and the required qualifications at each station as well as setting the management surveillance schedule from Directors to the Senior Manager level during peak season. From the aircraft side, apart from carrying out regular tasks, maintenance activities will be focused on solving Hold Item List (HIL) items, repetitive problems, and other highlight issues. In addition, there will be intensive checking of validity, serviceability, and availability of tools and equipment as well as existing maintenance facilities.

Therefore, GMF Heroes, it is necessary to make creative efforts in order to increase awareness of safety and quality aspects, always work in accordance with applicable rules and procedures, carry out careful and accurate inspections, and increase awareness when seeing a hazard and immediately report it to avoid worse impact. Keep the spirit and keep safe!

Berbicara mengenai peluang bisnis GMF khususnya Line Maintenance, dimulainya program reaktivasi pesawat Garuda Indonesia dan Citilink di pertengahan tahun 2022 dengan target 60 pesawat GA dan 41 pesawat Citilink di akhir tahun akan berpotensi meningkatkan utilisasi pesawat. Selain itu, seiring dengan meningkatnya frekuensi penerbangan domestik maupun internasional, sudah ada beberapa tawaran kerja sama untuk line maintenance technical handling dengan beberapa airline antara lain Pelita Air, Indonesia Air Asia, Indonesian Airways, Malaysia Air Berhad, Firefly Malaysia, serta dari beberapa MRO dari Bangladesh dan Uzbekistan.

Dalam menyambut peluang bisnis di akhir tahun ini, beberapa langkah strategis yang dilakukan management adalah melakukan development capability secara lebih agresif sesuai dengan potensi pasar yang ada untuk area line operation, baik dari sisi technical handling, engineering services dan Parts Manufacturing Approval (PMA) development.

Untuk menghadapi peak season Nataru yang akan dimulai pertengahan Desember 2022 hingga awal Januari 2023, beberapa hal perlu dipersiapkan antara lain penyediaan allotment material sesuai dengan requirement customer, termasuk penempatan fast moving material di area apron dan pemenuhan kebutuhan spare critical component di central store. Dari sisi manpower akan dilakukan mapping kecukupan jumlah personil dan kualifikasi yang diperlukan di tiap station serta pengaturan jadwal piket management dari level direksi hingga level senior manager selama peak season berlangsung. Dari sisi pesawat, selain pelaksanaan regular task, aktivitas maintenance akan difokuskan pada penyelesaian item-item Hold Item List (HIL), repetitive problem, serta highlight issue lainnya. Selain itu, akan dilakukan pengecekan atas validity, serviceability, dan availability tools equipment serta fasilitas maintenance yang ada secara intensif.

GMF Heroes, maka dari itu perlu dilakukan upaya-upaya kreatif dalam rangka meningkatkan awareness terhadap aspek safety dan quality, selalu bekerja sesuai dengan aturan dan prosedur yang berlaku, melakukan inspeksi dengan cermat dan akurat, serta meningkatkan kepedulian apabila melihat hazard dan segera melapor untuk menghindari dampak yang lebih buruk. Tetap semangat dan Salam safety!

Program Kerja SAG TJ dalam Mempersiapkan Peak Season

SAG TJ Work Program in Preparing of Peak Season

by SAG Narrow Body base Maintenance (TJ)

Safety Culture sebagai refleksi komitmen nyata organisasi di semua level yang mendeskripsikan integritas tentang bagaimana sikap sebuah organisasi ketika tiada yang mengawasi. Sesuai dengan arahan strategis *Safety Committee* pada level korporat, SAG TJ (*Narrow Body Base Maintenance*) yang bertanggung jawab melaksanakan arahan yang diberikan dengan membuat program kerja untuk mengimplementasikan *Safety Management System* serta memonitor, mengontrol, dan meningkatkan *awareness* terkait *safety* di area kerja Hangar 4. Sesuai dengan SMM, SAG TJ dipimpin langsung oleh VP TJ dan berisikan tim inti yang diharapkan bisa aktif berpartisipasi sebagai *safety agent* di unit masing-masing area Dinas TJ.

Dalam proses *Hazard Identification*, SAG TJ concern terhadap potensi *hazard* yang sering ditemukan seperti perihal pengisian *tagging*, pengisian *handover book*, penggunaan dan penempatan tangga kerja, serta kondisi *drawer* setelah digunakan untuk aktivitas *maintenance*. Kesalahan yang terjadi dapat menjadi potensi *Foreign Object Damage* (FOD) maupun *Cost of Poor Quality* (COPQ). Untuk mencegah temuan serta meningkatkan kepedulian personil, SAG TJ memiliki beberapa program kerja antara lain:

1. *Safety Briefing* sebelum dan sesudah bekerja oleh *Maintenance Shift Manager* (MSM)
2. *Safety Surveillance* oleh MSM di akhir *shift*
3. *Weekly Surveillance* oleh struktural Dinas TJ dan anggota SAG TJ
4. Pembuatan dan pemasangan *Safety Poster* di papan kerja setiap *line*
5. Pembuatan *Safety Video* yang dibagikan di grup media sosial serta diputar di layar monitor setiap *line*
6. Pemutaran *Safety Voice* pada jam-jam tertentu di area Hangar 4

Beberapa program tersebut diharapkan mampu membuat *Safety Culture* semakin kental di lingkungan kerja TJ dalam mempersiapkan *peak season*. Dalam implementasi aktualnya, tantangan SAG pasti ada karena anggota SAG juga bertanggung jawab dalam menyelesaikan *maintenance*, tetapi dengan komunikasi, teamwork, dan komitmen SAG TJ program tersebut tetap maksimal berjalan agar CoPQ tidak terjadi. Salam Safety!



Safety Culture as a reflection of the real commitment of the organization at all levels which describes the integrity of how an organization behaves when no one is watching. In accordance with the strategic direction of the Safety Committee at the corporate level, SAG TJ (Narrow Body Base Maintenance) as the team responsible for carrying out the instructions given has created a work program to implement the Safety Management System as well as monitor, control and increase awareness regarding safety in the Hangar 4 area. In accordance with SMM, SAG TJ is led directly by VP TJ and consists of a core team that is expected to be able to actively participate as safety agents in the respective units of the TJ Department area.

In the Hazard Identification process, SAG TJ is concerned with the potential hazards that are often found, such as tagging, handover book, using and placing maintenance stairs, and drawer conditions after being used for maintenance activities. Errors that occur can be potential Foreign Object Damage (FOD) and Cost of Poor Quality (COPQ). To prevent findings and increase personnel awareness, SAG TJ has several work programs including:

1. *Safety Briefing* before and after work by the *Maintenance Shift Manager* (MSM)
2. *Safety Surveillance* by MSM at the end of the *shift*
3. *Weekly Surveillance* by the structural TJ Department and SAG TJ members
4. *Make and post safety posters* on work boards for each *line*
5. *Make Safety Video* which is shared on social media groups and played on the monitor screen for each *line*
6. *Play Safety Voice* at certain hours in the Hangar 4 area

These programs are expected to be able to strengthen the Safety Culture in TJ's work environment for the peak season. In its actual implementation, SAG challenges are bound to exist because SAG members are also responsible for completing maintenance, but with SAG TJ's communication, teamwork, and commitment the program is kept running optimally so that CoPQ doesn't happen. Keep Safe!



“

**CHECK YOURSELF BEFORE
YOU WRECK YOURSELF**

”

Checklist

diabaikan, AFT Cargo Door tidak Tertutup

by Indra Adi W



ilustrasi: Freepik.com

Kejadian bermula ketika sebuah pesawat B737-800 *pushback* dan Engineer mendapatkan *report* dari pilot bahwa AFT cargo indicator light become illuminate. Engineer berasumsi bahwa AFT cargo door sudah closed, sehingga Engineer menyampaikan kepada Pilot bahwa ada kemungkinan *relay* pada AFT cargo door on bad condition. Namun setelah Engineer memeriksa ke belakang pesawat ternyata benar kondisi AFT cargo door dalam posisi terbuka, yang kemudian ground handling menutup AFT cargo door tersebut.

Untuk mengungkap penyebab utama dari peristiwa tersebut maka dilakukan proses investigasi. Setelah dilakukan penelusuran dari proses *handling transit* pesawat tersebut, ditemukan bahwa Engineer tidak melakukan *final walk around check* karena berasumsi Loading Master akan menutup cargo door ketika proses *loading* selesai.

Di dalam *checklist* terdapat *task* yang mengharuskan Engineer melakukan *final walk around check* untuk memastikan *all doors and service panel are properly and closed*. Namun, *task* ini tidak dilakukan Engineer sebelum pesawat *pushback*.

Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa tugas dan tanggung jawab seorang Engineer memang tidak ringan. Tanggung jawab itu antara lain memastikan pesawat dalam kondisi laik mengudara dan *safe for flight*. Engineer harus memastikan setiap *step* pada *checklist* harus dilaksanakan secara lengkap dan sesuai. Disamping itu, sebagai Engineer juga harus dapat berkoordinasi dengan semua pihak yang bekerja pada pesawat dengan tetap mengutamakan aspek *safety*.

Do's & Don't

Laksanakan tiap langkah kerja dgn benar & akurat sesuai Maint. Instruct & Approved data/Maint. Data(Do:6)



Pulih Bersama, Pulih Lebih Kuat Jadi Semangat Peak Season 2022



Zarul Fuziono

VP Narrow Body Base Maintenance

Dunia semakin pulih dari COVID-19, salah satunya ditandai dengan semakin terbukanya arus mobilisasi manusia, termasuk dengan moda transportasi udara. Intensitas aktivitas penerbangan pun meningkat cukup tajam selama 2022. Airbus memprediksi bahwa pemulihan dunia aviasi hingga ke tingkat sebelum pandemi akan terjadi pada tahun 2023, serta nilainya dua kali lipat dalam 20 tahun ke depan dari USD 95 miliar menjadi di atas USD 230 miliar pada tahun 2041 (Airbus Global Service Forecast 2022-2041). Sebagai MRO, GMF AeroAsia bertugas untuk memastikan pesawat yang dirawat sudah memiliki kelaikan terbang agar dapat membawa penumpang dengan aman ke tempat tujuan masing-masing.

Tantangan peak season akhir tahun 2022 dan prediksi geliat aviasi 2023 adalah hal yang harus kita hadapi dan syukuri bersama sebagai kesempatan kita untuk recover together, recover stronger. Kondisi peak season menjadikan Technician atau Engineer dituntut untuk bisa menyiapkan pesawat dalam kondisi laik terbang dalam jumlah yang lebih banyak dari biasanya dan dalam waktu yang lebih cepat, sehingga hal ini menyebabkan adanya Time Pressure yang menyebabkan menurunnya fokus atau kesalahan dalam pengambilan keputusan sehingga dapat menimbulkan incident, accident atau CoPQ.

Untuk mencegah terjadinya error, selalu ikuti prosedur dan manual yang berlaku. Jika diperlukan, gunakan checklist sebagai panduan agar tidak ada pekerjaan yang terlewat. Mari kita hadirkan rasa aman dan nyaman dengan safety & quality yang terjamin kepada seluruh penumpang pesawat sebagai Ultimate Customer kita. Yuk, kita sambut healing dunia aviasi Indonesia & dunia melalui perusahaan tercinta, GMF AeroAsia. Salam hangat penuh semangat!



BEST IOR

IOR No: .024/11/2022

[IRA] KESALAHAN SET MATERIAL GROUP



DIANIKA FACHRUR HARRYS S.
581281 / TED-4

Occurrence

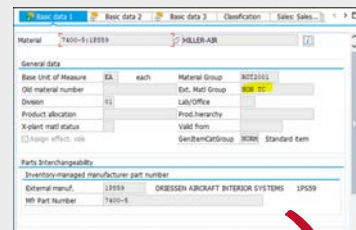
Terjadi kesalahan dalam pendefinisian Material Group, di mana seharusnya PN 7400-5:1PS59 CHILLER-AIR merupakan komponen TC, akan tetapi di set ke NON-TC sehingga ketika menarik report Sgap tidak tertarik

Mitigation Action

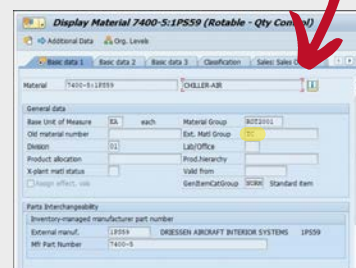
Unit in charge telah melakukan perbaikan pendefinisian material group pada material master PN 7400-5.

Tanggapan Redaksi

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



BEFORE



AFTER



STRESSED OUT?



Manajemen Stress di Tempat Kerja

by M. Miftah Farid

World Federation for Mental Health (WFMH) menetapkan setiap tanggal 10 Oktober sebagai Hari Kesehatan Mental Sedunia dengan tujuan untuk meningkatkan kesadaran pentingnya isu kesehatan mental yang bagi sebagian orang masih dianggap sebagai masalah sepele. Kenyataannya, kesehatan mental sangat mempengaruhi kehidupan sosial serta produktivitas kerja seseorang. Tentunya akan sulit bagi seseorang untuk tetap tenang, fokus dalam berkomunikasi dan melakukan aktivitas saat mengalami stres apalagi ditambah dengan beban kerja berlebih.

Stres merupakan reaksi mental dan fisik untuk menyesuaikan diri/mengatasi tekanan baik dari internal maupun eksternal. Stres dibedakan menjadi *eustress* dan *distress*. *Eustress* adalah jenis stres yang positif, karena saat mengalami *eustress* seseorang akan lebih produktif dan banyak melakukan hal positif.

Sementara itu *distress* merupakan stres yang bersifat negatif, seseorang akan merasa kesulitan terhadap suatu hal, yang akhirnya berdampak pada kesehatan mentalnya. Dampak dari *distress* yang akan muncul yaitu seseorang akan mudah lelah dan lesu; menjadi emosional dan lebih sensitif; jam tidur yang tidak teratur; merasa bersalah dan mudah putus asa; dan kinerja menurun.

Untuk mengurangi stres ketika menghadapi *peak season* di penghujung tahun ini perlu dihadapi dengan strategi khusus, di antara lain:

- Komunikasikan keluhan atau permasalahan yang dialami kepada orang yang dipercaya (pasangan, sahabat atau psikolog)
- Lakukan aktivitas / hobi yang Anda sukai dan membuat Anda bersemangat
- Dekatkan diri kepada Tuhan dengan meningkatkan ibadah dan bersedekah
- Berolahraga secara teratur, makan bergizi, istirahat yang cukup dan menerapkan gaya hidup bersih dan sehat
- Berpikir positif dan menenangkan pikiran dengan relaksasi

Menjaga Pesawat Tetap Airworthy dan Serviceable

by Marsia Yuliananda

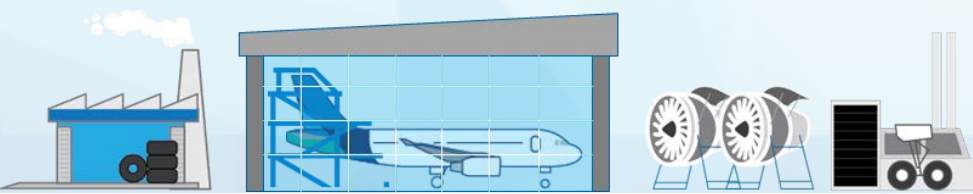
“
Dalam kondisi bagaimanapun, GMF harus mampu mendeliver pesawat dalam kondisi airworthy”

Dalam beberapa pekan ke depan, industri penerbangan akan menghadapi *peak season*. GMF sebagai MRO tentunya berperan untuk memenuhi permintaan *customer* dengan menjaga pesawat agar tetap *airworthy* dan *serviceable*. AMO Manual Section 2.10 menyebutkan bahwa: “*The objectives of the operator maintenance program is to bring the aircraft or aircraft component to an airworthy condition respecting to the work requested by the customer/operator within the agreed timetable and such work to be in accordance with the Authority of aircraft registration regulation which describe in AMO Manual Section 6*”.

Agar pesawat tetap *airworthy* dan *serviceable*, ada dua hal yang perlu GMF lakukan yaitu: Pertama, memastikan pesawat siap untuk *Return-to-Service*. Ketika pesawat diterbangkan secara regular, *airworthiness* dari pesawat selalu terjamin. Pilot memantau dari *cockpit*, sedangkan Teknisi melakukan *preventive maintenance*, *inspection*, dan *repair* sesuai jadwal atau intervalnya. Selama parkir, perawatan pesawat tetap dilakukan sesuai *maintenance procedure*. Masalah yang berpotensi muncul diantaranya: berkurangnya *component lubrication*, *battery discharge*, kontaminasi pada *fuel tanks* dan berkurangnya *pressure* pada *hydraulic systems* atau *tire*.

Kedua, memastikan teknisi siap menghadapi tuntutan *Return-to-Service*. Tantangan dalam memastikan kesiapan operasional pesawat adalah *human factor*. Selama operasional normal, jadwal kerja *maintenance crew* cukup teratur dan kerja lembur cukup terbatas. Sehingga perlu dilakukan pengaturan terhadap ketersediaan *manpower* seperti yang tercantum pada AMO Manual Section 2.28.3, *Manpower Planning - Pre-Execution Phase*, “*This chapter gives instructions for considering human factors performance and limitations when the production managers and planning function managers plan the maintenance tasks and organize the shifts for the execution of maintenance*”. Jika kebutuhan *manpower* tidak dapat dipenuhi, maka akan berakibat timbulnya *fatigue* pada *manpower* dan muncul *human error* lainnya.

Tentunya peran dari *maintenance crew* sangat menentukan sehingga penting untuk selalu menyampaikan masalah yang ditemukan selama melaksanakan pekerjaan. Komunikasi terbuka antara *maintenance crew* dengan supervisor, dapat menjadi cara yang tepat untuk mengurangi tekanan atau *pressure*.



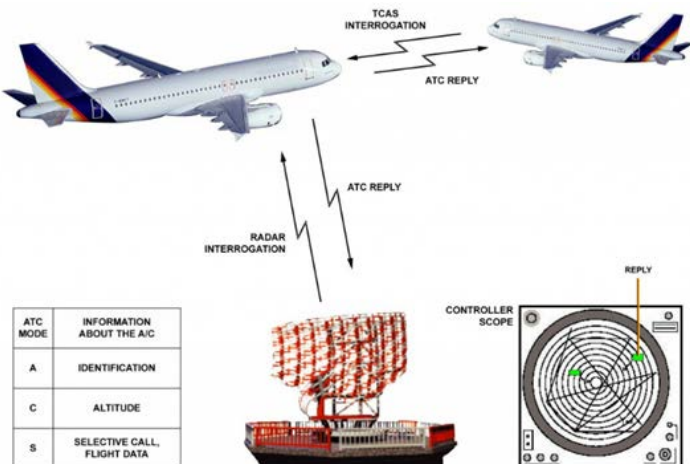
ATC TRANSPONDER

by Jumarianto

Untuk menjaga jarak aman antar pesawat selama di darat dan di udara, maka diperlukan suatu sistem pengatur lalu lintas udara yaitu ATC System (Air Traffic Control). Ada dua jenis tipe radar yaitu Radar Primer (Primary Radar) dan Radar Sekunder (Secondary Radar). Radar primer mengirimkan gelombang ke obyek dan gelombang pantulannya diterima balik oleh radar pengawas, sedangkan pada radar sekunder gelombang yang diterima akan diproses lebih dahulu baru kemudian dikirimkan kembali ke radar pengawas.

Sistem ATC beroperasi dengan menggunakan dua frekuensi gelombang radar L-band, yaitu gelombang pembawa 1030 MHz untuk interogasi dan gelombang pembawa 1090 MHz untuk merespon atau memberikan jawaban.

Sistem transponder akan mengalokasikan kode empat digit unik yang digunakan untuk mengidentifikasi setiap pesawat secara berbeda dan ditampilkan secara rapi pada layar pengontrol. Dengan layar yang rapi dan setiap pesawat dengan mudah diidentifikasi, maka akan lebih banyak pesawat yang dapat diizinkan masuk ke wilayah udara suatu bandar udara. Diagram blok dasar sistem ATC gabungan PSR-SSR diilustrasikan di bawah ini.



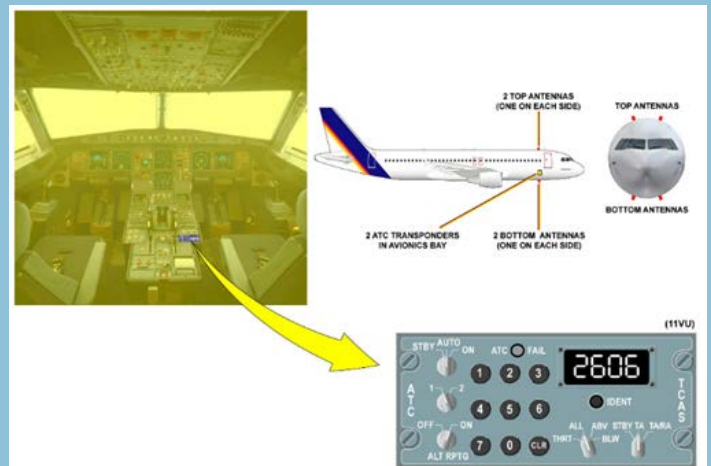
Perkembangan lebih baru, sistem transponder ATC dapat menyediakan informasi tambahan yaitu nomor penerbangan dan ketinggian yang ditampilkan di layar pengontrol.

Kode darurat dapat dikirimkan ke petugas pengontrol jika terjadi kondisi emergensi atau pembajakan. Sistem ATC terdiri dari PSR/SSR Radar dan layar pengontrol di darat dan ATC Transponder yang ada di pesawat membuat pengaturan lalu lintas udara menjadi lebih aman dan efisien, yang memungkinkan pengoperasian lalu lintas udara yang lebih padat.

ATC system sekunder dapat dioperasikan dalam tiga mode, yaitu Mode A, Mode C dan Mode S.

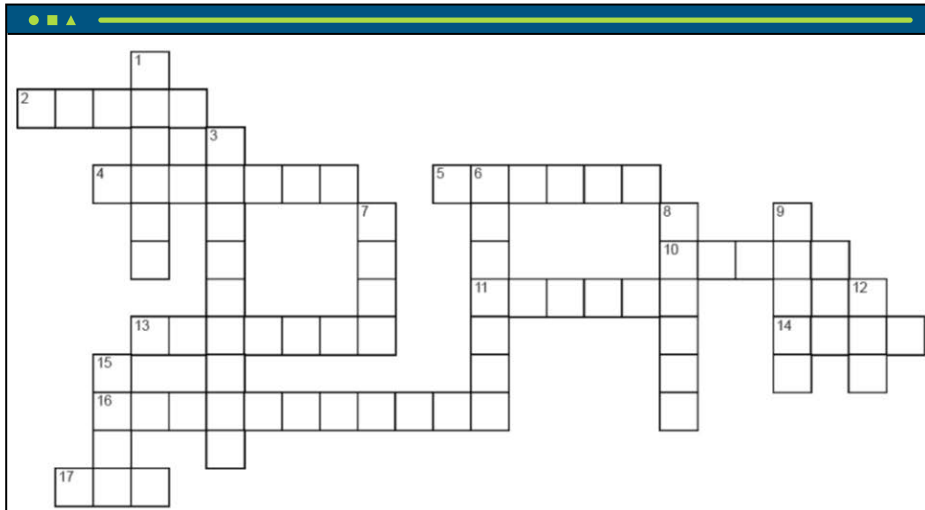
Sistem ATC terdiri dari:

- Dua antena ATC
- Panel kontrol
- Dua transponder



Untuk mengoperasikan dan merawat system ATC, terutama yang terpasang di pesawat otoritas Penerbangan mengaturnya dalam CASR Part 91, yaitu pada part 91.413 tentang ATC Transponder Tests and Inspections, dimana operator harus melakukan test dan inspeksi secara berkala yaitu dengan interval 24 bulan. MRO harus melakukan test dan inspeksi untuk memastikan komponen ATC transponder dalam kondisi airworthy.

Teka-Teki Safety



INSTRUCTION:

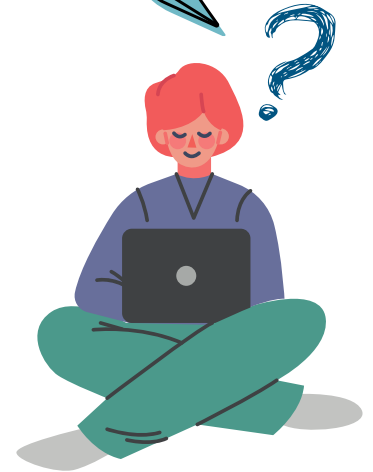
Cobalah untuk menggunakan kata dalam daftar kotak untuk mengisi teka-teki safety

ACROSS

- 2 Management of Change
4 Dirty Dozen - Lelah
5 Risk index 4D, 3C, 2B
10 Kesalahan (Inggris)
11 Nama lain Swiss Cheese model
13 Maskapai yang sempat menghiasi langit Indonesia
14 Prosedur Level 1 GMF
16 Yang menandatangani Safety & Quality Policy (....Manager)
17 Grup Safety yang diketuai oleh VP atau SM

DOWN

- 1Identification, Risk Assessment, and Mitigation
3 Pelanggaran (Inggris)
6 Risk index 5A
7 Proses investigasi yang ada di GMF
8 Majalah kebanggaan GMF
9 Pabrikasi pesawat negeri tirai bambu
12 QP 218-01
15 Otoritas penerbangan sipil negeri kanguru



Nama / No. Peg:

Unit:

No. Telp:

Saran untuk PENITY:

Jawaban dapat dikirimkan melalui email Penity (penity@gmf-aeroasia.co.id) atau klik link: bit.ly/PENITYNOV2022
Jawaban ditunggu paling akhir 14 Desember 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 Sept 2022:

 Wahyu Prihandoko/581488/ TPR

Jawaban TeKa-Teki Safety Edisi Sept 2022:

R = G



DIA



.N..



CEGAH INSIDEN

Ketentuan Pemenang:

- Batas pengambilan hadiah 14 Desember 2022 Unit TQY Hangar 2 Lt.1 R.13 dengan menghubungi Bpk. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00 - 15.00 WIB.
- Pemenang menunjukkan ID-Card pegawai.
- Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan.

Do No. 20: "Catat dan laporkan setiap kerusakan, penyimpangan & kondisi yang dapat mengganggu / membahayakan safety / quality terhadap produk maupun personil"

