

www.koreaaero.com

KAI

하늘에 내일을 담다

KAI가 띄우는 대한민국 하늘의 가치

KAI가 대한민국 항공우주산업의 희망을 띄웁니다

어린 시절, 한 번쯤 날려보았을 종이비행기.

우리는 작은 종이비행기에 저마다의 꿈과 희망을 실어

하늘 높이 날려 보냈습니다.

종이비행기의 기억, KAI가 그 초심부터 다시 시작하겠습니다.

한국항공우주산업(주) 매거진

KAI magazine

2018 March
Vol. 219

Fly Together



서포터이즈 이슈
우리 항공기 수출의 미래,
KAI가 선두에 우뚝 서다

MAIN THEME
나의 작은 아이디어,
기업 성장의 숨은 원동력

kaivetrine.com
반응형 웹진으로 만나는
Fly Together. PC나
스마트폰에 주소를 넣으면
KAI 사보로 연결됩니다





KAI magazine

한국항공우주산업(주) 매거진

2018 MARCH | Vol. 219

CONTENTS

www.koreaaero.com

스페셜 테마

- 04 MAIN THEME_지속가능 경영 10계명
② 제안하라
나의 작은 아이디어, 기업 성장의 숨은
원동력
- 08 KAI 지속가능 경영스토리
우리회사 구성원들의 제안 활동을 통한
업무 성공기

서프라이즈 KAI

- 10 KAI 챌린지
기업투명성은 대외 경쟁력 확보와
지속가능 경영의 핵심
- 12 서프라이즈 이슈
우리 항공기 수출의 미래, KAI가 선두에
우뚝 서다
- 18 트렌드 칼럼
한국항공우주연구원 고정환
한국형발사체개발사업본부장
- 22 KAI 인문학
세계 최고(最古)의 천문대 첨성대와
신라인의 우주

인사이드 KAI

- 24 KAI 현장포커스
신입사원 현장실습, 한 겨울 추위를 녹이다
- 28 마스터의 노하우
후속지원사업팀 유항석 부장
운영지원팀 이재성 부장
- 30 패밀리가 간다
헬기추진계통팀 이기형 선임연구원 가족이
함께 한 키자니아 체험
- 34 나의 여행이야기
기체생산2팀1직 박창준 기술원의
오감만족 호주 여행기
- 39 내 인생 최고의 순간
가슴 먹먹해지는 영화, 그 감동의 순간
- 40 KAI toon
슬기로운 직장생활

위드 KAI

- 42 나눔의 현장
지역 아들과 함께하는 KAI
- 44 KAI 북클럽
최종조립생산팀1직 서준영 기술원이
조립생산팀2직 이광영 기술원에게
- 45 뉴스 브리핑
- 50 독자세상
- 51 KAI가 들려주는 새 이야기③

발행일 2018년 3월 5일(통권 219호·3월호·비매품)

발행인 김조원

발행처 한국항공우주산업(주) 지속경영팀
경상남도 사천시 사남면 공단1로 78

담당자 조연진 과장 055)851-6962

제작대행 군디자인연구소 051)796-6600

정보간행물 등록번호 사천 라 00004

이 책은 한국간행물윤리위원회의 도서잡지윤리강령 및
잡지윤리실천요강을 준수합니다. <Fly Together>에 실
린 외부 필자의 원고는 KAI의 입장과 다를 수 있습니다.
본지에 실린 글과 그림, 사진은 KAI의 승인 없이 무단 복
제, 복사 및 인터넷 공개를 제한하며 본 업무와 관련 없는
자에게 누설을 금합니다.



45



24



30



34



44

나의 작은 아이디어, 기업 성장의 숨은 원동력

혁신은 어디로부터 나오는 것일까? 아무리 훌륭한 기술과 비전을 가지고 있는 기업이나 조직일 지라도 더 발전된 방향으로 이끌어 가려는 문제의식이 없다면 자칫 무너지기 십상이다. 현재 무엇이 문제인지 먼저 생각하고 구성원의 지혜와 아이디어를 도출해내는 것이 혁신의 밑거름일 것이다. 지속가능 경영을 위한 아이디어의 제안과 이를 과감히 실천하는 기업문화 확립을 위한 방안에 대해 알아보자.

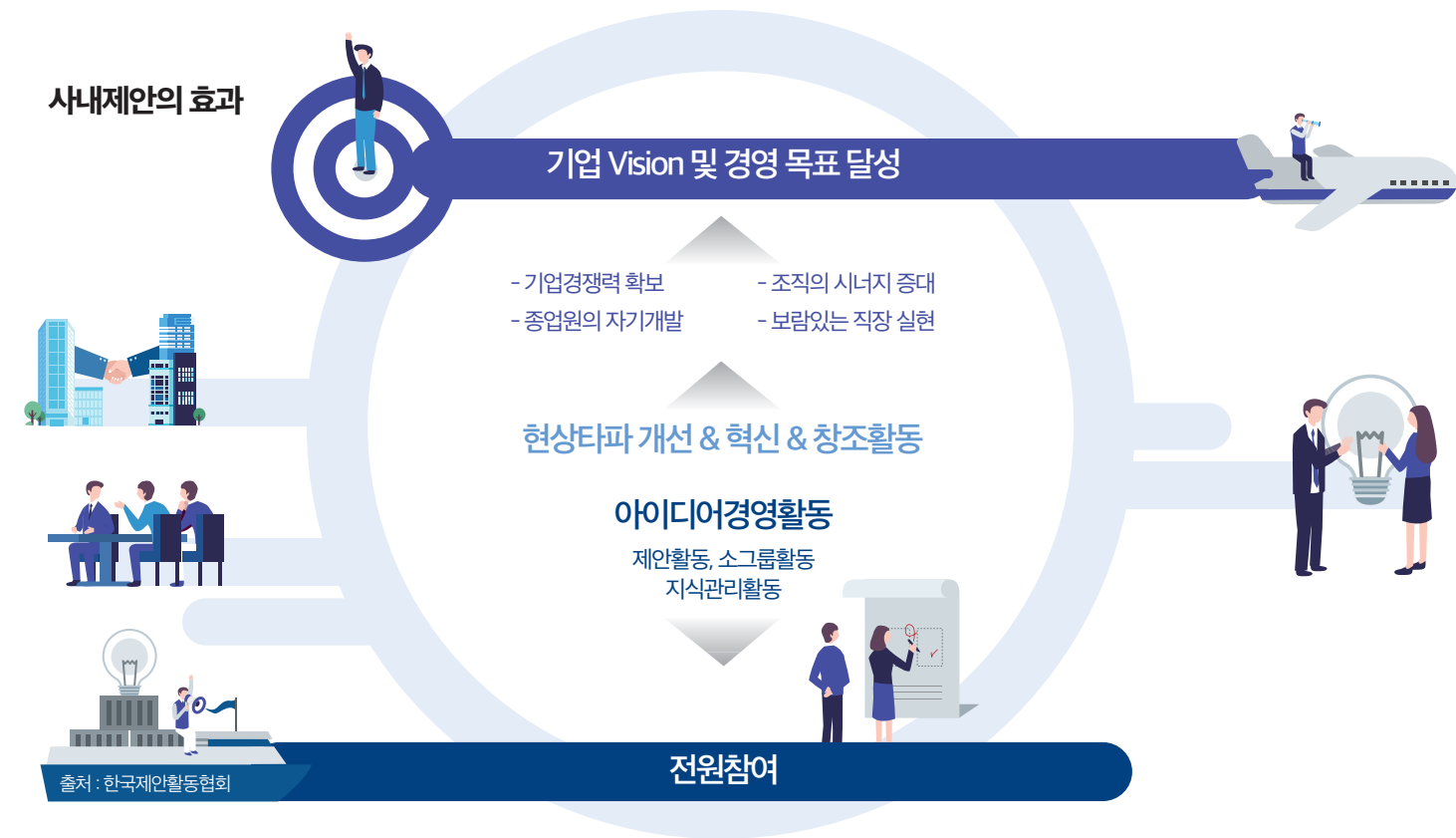


사내제안제도, 직원 참여의 놀라운 위력을 보여주다

'Think Different'
20여 년 전 애플이 전 세계에 내놓은 광고 카피다. 애플이 혁신의 아이콘으로 자리매김한 것은 남들과 다른 생각, 경쟁자들이 생각지도 못하는 과짜 같은 아이디어로부터 혁신에 혁신을 거듭해왔기 때문에 가능했으며 마침내 업계에서 게임의 룰을 바꾸는 게임체인저가 됐다. 애플은 뛰어난 아이디어를 기반으로 한 기업이지, 기술을 개발하는 능력은 있지 않다. 단적인 예로, 애플의 OLED패널은 삼성 디스플레이에서 생산하고 있다는 사실은 모르는 사람이 없을 것이다. 기술력과 생산은 이를 관장하는 전문기업들의 몫일 뿐, 애플은 그저 아이디어로 세계를 제패하는 거대 기업으로 성장했다. 구글이나 아마존, 테슬라 같은 거대 기업 역시 조직 구성원들이 제안한 기상천외한 아이디어를 현실화

시키고 있다. 사내에 획기적인 제안 시스템을 정착시켜 직원의 경영 참여를 활성화시킨 결과다. 최근 글로벌 기업에서부터 스타트업까지 혁신의 한 축으로 자리 잡은 것이 바로 제안시스템의 공고한 확립이다. 기업의 제안제도는 꽤 오랜 역사를 지니고 있다. 세계 최초의 제안제도는 1880년 스코틀랜드의 조선회사인 '윌리엄 데니와 형제들(William Denny and Brothers)'에서 실행됐다. 윌리엄 데니는 1864년 16세부터 아버지가 경영하던 조선소에서 일하다가 21세 되던 생일날 대표사원이라는 직위에 오르자 회사의 경영방식을 개혁하기 시작했다. 그는 작업자들의 발명과 개성에 대한 보상지침으로서의 포상위원회 규정을 만들고 직원들의 창의적인 생각을 자극해 그들의 경험적 지식을 의욕적으로 반영했고 단기간에 성공을 거두었다. 1887년까지 600개 이상의 아이디어가 제출됐고, 그 중 196개가 채

택됐다. 이후 이 제도는 영국과 유럽 전역으로 널리 보급되기 시작했다. 윌리엄 데니가 고안한 제안제도로 가장 성공을 거둔 기업 중 하나가 아메리칸 항공(American Airlines)이다. 텍사스 주 댈러스에 있는 아메리칸 항공 본사에는 매년 수만 건의 제안이 접수되고 채택된 아이디어는 경비절감에 크게 기여했다. 단적인 예로, 1991년 아메리칸 항공이 50번째 보잉 757기를 구매하기 위한 5천30만 달러의 기금을 그동안의 제안프로그램의 운영을 통해 절감한 비용으로 충당하자는 아이디어를 실행에 옮겼는데, 새 항공기를 구매하고도 5천8백만 달러나 남았다고 한다. 이 제안은 직원 참여의 위력을 보여주는 놀라운 결과였다는 평가를 받으며 그해 미국제안협회가 선정한 최고의 제안프로그램이라는 영광을 안았다.



기업문화 속에 녹여내야 활성화가 가능하다

미국은 이미 제2차 세계대전 시기부터 제안제도를 본격적으로 도입했다. 전시 기간 미 국무성 지휘 하에 생산체제 개선을 위해 제안제도를 적극 장려했다. 일본은 패전 후 한 기업의 임원이 미국에 건너가 이러한 경영활동을 보고 제안제도에 눈 뜨기 시작했고 전기·자동차 관련 기업을 중심으로 확산됐다.

우리나라의 경우 1960년대부터 도입됐지만 제대로 정착하지 못했고 1970년대 말 TQC(전사품질관리, Total Quality Control) 운동이 활성화되면서 조금씩 자리 잡아 나갔다. 그러나 임직원의 숨겨진 아이디어를 찾아내고 이를 경영에 참여시켜 업무에 대한 동기를 유발시키자는 취지가 무색하게 운영이 제대로 이루어지지 않은 경우가 많았다. 제안제도에 대한 홍보가 부족하거나, 직원들이 제안 제출을 형식적으로 생각한다가, 또 업무 외적인 부담으로 여기는 경우가 허다했다. 절차와 양식이 복잡하거나 자격에 대한 제약이 뒤따르기도 했다. 직원의 제안을 실행에 옮기는 일도 담당위원회가 심의

하고 평가하는 절차상의 복잡성·신뢰성의 문제로 인해 불신하고 무너지곤 했다.

1980년대 후반 민주화 바람이 불면서 제안제도는 노동자를 힘들게 하는 제도라는 인식이 퍼졌고 실제로 대기업의 생산직 노조는 제안활동 거부운동을 벌이기도 했다. 그러나 2000년대에 들어서 생산현장에서 품질보임조 형태로 이뤄지던 제안제도는 IT기술의 발달과 함께 사내 인트라넷을 통해 빠르게 확산되면서 사내제안제도는 거의 모든 기업에 도입되어 기업마다 다양한 방식으로 사내제안제도를 운영하고 있다.

그러나 사내제안제도가 기업 전반에 정착했다고 하기에는 여전히 부족한 점이 많다. 이를 기업문화 속에 녹여내기가 가장 어렵기 때문이다. 제안한 아이디어를 현장에 적용하는 실행률도 저조하다. 그것은 제도를 지속적으로 추진해나가려는 의지의 부족에서 기인한다. 어느 학자는 “혁신에 실패한 현대 기업의 99%는 혁신 방법을 몰라서가 아니라 이를 실행하지 못해서 그렇다”고 말했다. 다른 기업도 하나까 우리도 하자는 막연한 생각보다, CEO에

서부터 신입사원에 이르기까지 직원 참여에 기반한 혁신적인 제안 문화를 조성해야 한다.

발 빠른 피드백이 제안제도를 성공시킨다

‘2017년 한국아이디어경영대상’ 공기업 부문에서 4년 연속 대상을 수상한 한국서부발전은 2005년부터 사용자 중심의 새로운 제안시스템인 ‘Click & Suggest Now’를 도입해 직원들의 자발적인 참여를 유도하는 이벤트와 성과 보상을 확대하는 혁신적인 기업문화를 정착시켜왔다. 이를 통해 다양한 아이디어를 발굴하고 실시간으로 심사 프로세스를 구축해 모든 직원이 매년 1인당 7건 이상의 아이디어를 제안하고 있으며 지난해까지 15만6천여 건의 제안으로 약 1조3,007억 원의 재무성과를 창출했다.

공기업 부문 대상을 공동 수상한 한국남동발전 역시 직원들의 각종 제안으로 인한 재무성과가 2016년에 비해 36.2% 증가한 775억 원을 달성했으며 혁신 마일리지 보상도 1,790명이 받았다. 한국남동발전의 제안 시스템인 ‘오픈이노베이션’은 해당 부

제안제도 활성화 6단계



서뿐만 아니라 타 부서, 협력사, 고객 등 이해관계자들도 함께 제안할 수 있도록 확대해 나가고 있다. 제조부문 대상을 받은 현대자동차 아산공장은 직원들의 아이디어 제안을 활성화하기 위해 사내 2실 16부에서 제안 추진자 조직을 구성하고 회사 현장 아이디어 도출회의 도입, 우수 제안자 사내강사 육성 프로그램 추진, 현장 개선 우수사례의 공유화 등을 통해 제안제도를 활성화시키고 있다.

이처럼 직원들의 활발한 제안으로 제도를 안착시킬 수 있었던 것은 제안에 대한 경영진의 조속한 평가가 뒤따랐기에 가능했다. 경영 혁신의 동력으로 삼기 위해 각종 포상과 인센티브를 제시하며 아이디어를 낼 것을 독려했지만, ‘아이디어를 내봤자 반영도 안 될 것’이라는 직원들의 냉담한 반응과 단지 제안 건수만 늘려나가기에 급급한 악순환이 반복되고 있다면 그것은 피드백의 부재에 기인한 결과다. 직원들의 제안만으로 1만8천개가 넘는 특허를 보유한 일본 기업 미라이공업에는 시스템 개선에서 신제품 개발까지 연간 1만여 건의 직원 아이디어가 쏟아진다. 그 비결은 발 빠른 대응이다. 미라이공업

직원들이 낸 아이디어는 24시간 안에 접수됐음을 알리고 72시간 안에 심사하도록 해 직원 스스로가 회사에 도움이 되었다는 자긍심을 심어주고 있다. 이처럼 제안제도는 아래에서 위로 올라가는 상향식 의사소통 시스템인 만큼 제안된 아이디어의 적용 유무에 대한 피드백, 업무·생산 능률이 얼마나 좋아졌는지에 대한 평가 등 사후 점검이 반드시 뒤따라야 한다.

평범한 다수가 탁월한 소수보다 현명하다

최근 P&G와 같은 글로벌 기업들이 효율성이 떨어지는 R&D부서를 줄이고 불특정 다수의 사용자로부터 아이디어를 얻어내는 ‘크라우드소싱’을 통해 기술적인 문제를 해결해 나가고 있다. 이른바 ‘집단지성의 활용’이다. 미국의 저명한 경영 전문 컬럼니스트인 제임스 서로위키(James Surowiecki)는 그의 저서 <대중의 지혜>에서 소수의 우수한 개체나 전문가의 능력보다 다양성과 독립성을 가진 집단의 통합된 지성인 집단지성(collective intelligence)이 문제 해결 능력

이 더 낮고, 더 좋은 결과를 낸다는 사실을 실험을 통해 밝혀냈다고 전한다. 불확실한 미래를 예측하고 미래에 대한 최상의 행동 방향을 계획하는 일은 다양한 개인으로 구성된 큰 집단이 우수하고 안정적인 예측 결과를 내놓는다는 말이다. 기업의 경영 성과가 높아지려면 집단지성이라고 할 수 있는 조직 구성원들이 관심을 가지고 경영에 적극적으로 참여해야 한다.

그러나 아무리 좋은 경영 참여시스템이 갖춰지더라도 구성원들의 노력이 없다면 유명무실하다. 내부 임직원들의 의식의 변화는 없는데 제안제도만 고쳐나가는 경우가 다반사다. 말이 마차를 끌고 가는데 말이 가지 않으니 마차만 고치는 격이다. 말이 먼저 움직이도록 조직 구성원들의 의식의 변화를 이끌어내는 것이 무엇보다 선행되어야 할 과제다. 그래서 형식에 그친 제안제도 보다, 누구나 그 취지에 공감하고 적극적인 참여로 구성원의 지혜와 집단지성을 도출해낸다면 기업 혁신과 지속가능한 경영을 위한 탄탄한 밑거름이 될 것이다.

스마트한 제안활동으로 고객만족 실현

우리회사 구성원들의 제안 활동을 통한 업무 성공기

제안활동이 성공을 거두려면 구성원 간 소통을 기반으로 해야 하며, 우리회사는 이를 활성화 하고 있다. 우리회사 임직원들의 제안활동 성공 사례를 알아보았다.

작업효율 높이기 위해 기체생산 레이아웃 개선

기체생산기술2팀 김정희 차장
기체생산2팀 안대원 PS
운영지원팀 전정규 차장

B787 기체 생산의 효율을 상승시키기 위해 그동안의 작업라인을 개선해야 한다는 제안에 의해 업무 구성원간 workshop을 실시하였고, 최선의 개선 아이디어를 도출하여 최적의 공간 확보와 공정라인의 수정작업을 실시했다. B787 Sec.11의 대형 복합재 파트 이동공간을 만들기 위해 복합재 동선을 1-WAY로 구축했으며 Part 물류 및 치공구 보관으로 인한 작업의 비효율성을 타개하기 위한 판금라인 물류(Part 및 치공구/장비 이동) 개선을 통해 생산성을 향상시켰다. 또 판금라인 공정의 물류 혼선과 판금장비를 사용하는 복잡한 동선으로 인한 작업저해 요인을 과감하게 개선해 업무효율을 상승시켰다.

체계적인 TPM 활동 제안해 자동화 라인 안정화

기체생산1팀4직 남상식 전문기술원

A350의 자동화 라인 구축을 위해서는 장비의 고장 예방이 절대적이다. 그러나 기존의 관리방식으로 는 문제점이 있어 새로운 통합 관리시스템 개발의 필요성이 대두되었고, 이에 체계적인 TPM(Total Productive Maintenance) 활동을 제안해 2017년 가시적인 성과를 이루어냈다. 먼저, TPM 화면에서 A350 전체 설비 현황을 알 수 있도록 했고 고장·수리 상황, TPM 진행정도, 장비 별 점검부위·점검방법을 표준화 하여 작업자가 청소, 점검, 개선, 표준화, 수리 등 스텝 별로 진행하도록 체계화했다. 또한 설비의 점검 부위(장비·센서)를 표준화함으로써 작업자의 설비관리 능력을 향상시켰으며, 안전관리 시스템을 통한 지속 예방활동 및 긴급상황 대처방법 등에 대한 표준화로 안정적인 자동화 라인을 구축했다. 현장 중심의 통합관리 시스템 구축을 위해 새롭게 시작하는 작업이라 어려움이 많았지만 현장 개선을 위한 제안활동으로 A350만의 선진화된 시스템을 구축했다는 자부심을 가지게 됐다.



기체생산기술2팀
김정희 차장

기체생산2팀
안대원 PS

운영지원팀
전정규 차장

복합재 동선을 1-WAY로 구축
판금라인 물류 개선
작업성 저해 요인 개선



체계적인 TPM
(Total Productive Maintenance)
활동 제안

기체생산1팀4직
남상식 전문기술원



원제작사(GD-OTS)와의
협의 및 상세 요구도를
입수해 설계 개선안에 포함

센서무장팀
김명수 선임연구원

제품의 오 투입을 방지하기 위한
안전장치로 센서를 이용한
제품 인식방법 제안



기체생산기술1팀
김덕현 부장

지속적 협의 통한 개선안 제안해 신뢰 제고

센서무장팀 김명수 선임연구원

TA-50·FA-50의 양산·운영 중에 발생하는 기총(GUN Port 손상 외) 문제로 인해 사내 T/F와 국방 기술품질원·군수사령부·방위사업청과의 기총 정상화를 위한 외부 T/F를 운영하였는데, 기총 구성품에 전반적인 기술사항과 애로사항이 꾸준히 증가하여 납품 영향성, 가동률 및 기술적인 대응 미흡에 따른 고객 불만이 가중됐다. 기총 개발 담당자로서 복잡하고 난해한 기총 시스템에 대해 검토·분석하면서 고장탐구와 원인분석을 위한 원제작사(GD-OTS)와의 지속적인 협의를 통해 개선안을 제안하고, 원제작사의 기술 대응에서도 활발한 논의를 거쳐 우리회사와 고객의 요구안을 확보하게 됐다. 또한 고객과의 기술 협의 시에도 기술타당성을 논리적으로 제시하여 만족도를 상승시켰다. 현상 확인 및 고장 탐구를 위해 운영기지 출장뿐 아니라 운영기지(F-16)를 조사하면서 조종사, 정비사 등 고객과의 협의 및 상세 요구도를 입수해 설계 개선안에 포함되도록 활동했으며 장·단기 방안 및 임시조치 방법을 고객에게 설명함으로써 신뢰 제고와 가동률 상승에 기여했다.

폴프루프 시스템 적용해 자동화 라인 오류 방지

기체생산기술1팀 김덕현 부장

본 제안 내용은 자동화 라인에서 제품의 오 투입을 방지하기 위한 안전장치를 제안해 고안한 것이다. 작동원리는 2단계로 검증되는데, 1단계는 제품의 물리적인 크기를 인식하는 하드웨어 검증방법으로 센서를 이용해서 제품의 형상과 사이즈를 인식한다. 2단계는 오더 정보의 위치를 인식하는 소프트웨어 검증방법으로 RFID(Radio Frequency Identification)를 이용해 물리적인 실 제품과 논리적인 오더 정보의 위치를 비교한다. 1단계 하드웨어 검증과 2단계 소프트웨어 검증, 두 조건이 만족할 때에만 공정으로 제품이 투입된다. 만약 한쪽에서 만족할 경우 제품 또는 투입시점의 오류로 자동 판단하여 미리 차단하는 자동화된 '폴프루프(Foolproof)' 시스템을 구축하게 됐다. 본 개선방법은 공장 자동화 라인에서 제품의 오 투입을 방지하기 위한 안전장치로 센서를 이용한 제품 인식방법과, RFID를 이용하여 오더 위치를 동시에 확인해 사람의 실수를 근본적으로 해결하고자 하였으며 그 결과 손실로스(품질), 보전로스(장비), 관리로스(생산)를 줄이고, A350공장의 자동화 수준을 향상시켰다.

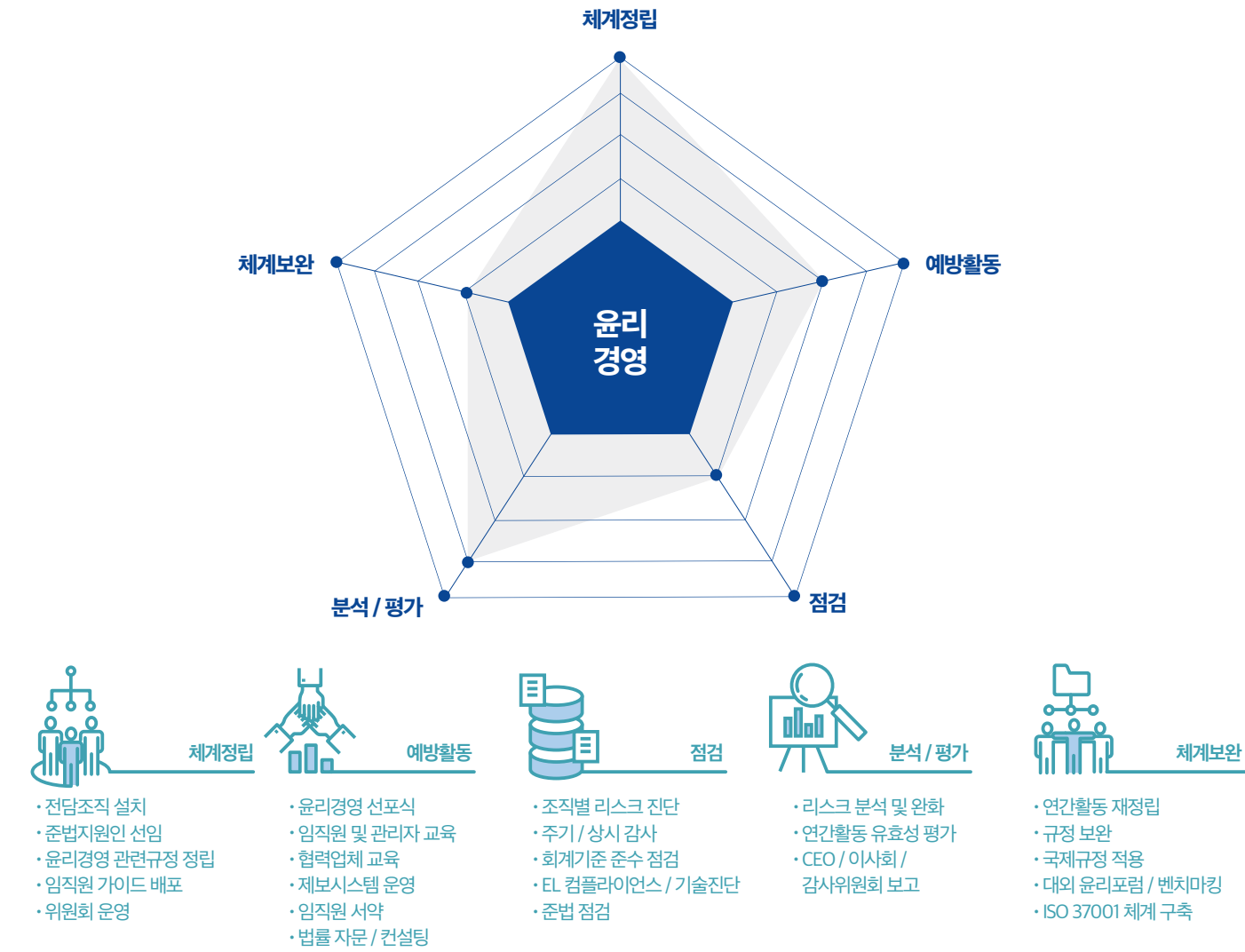
SMART

SUGGESTION ACTIVITY

기업투명성은 대외 경쟁력 확보와 지속가능 경영의 핵심

우리회사 김조원 사장은 지난해 취임 직후 KAI의 고강도 혁신 방안의 하나로 경영투명성을 강조했다. 기업의 무한경쟁이 가속화되는 시점에서 전 세계적으로 기업의 투명성은 경쟁력과 생존의 핵심요소가 되고 있기 때문이다. 범국가적으로도 청렴국가 건설이라는 노력이 널리 펼쳐지고 있는 상황 속에서 민간 부문에서 기업투명성은 어떤 의미를 지니고 있을까.

정리. 법무팀



전담조직 KAI는 글로벌 항공기체계개발 회사로 국제 규정 준수를 위하여 컴플라이언스팀, 사업 리스크 예방을 위한 경영진단팀, 부패예방 및 준법 활동을 위한 법무팀으로 구성된 독립적인 윤리경영지원본부를 설치·운영하고 있다.

KAI의 윤리경영체계

전 세계 부정부패로 인한 손실액 2조 달러

미국의 군수업체인 노스롭 그루만(Northrop Grumman)은 1980년대 초반까지만 해도 각종 군수사업 스캔들에 연루되어 비리의 온상이라는 악명에서 벗어나지 못했다. 급기야 제품의 성능 테스트 결과를 날조해 약 1억2천만 달러의 손실이 발생하는 일까지 벌어지자 노스롭 그루만은 1986년 미국 내 군수산업 윤리경영실천협의회(DII, The Defense Industry Initiative)에 가입하고 지금까지 투명한 윤리경영을 실천해오고 있다.

노스롭 그루만의 경우처럼 기업 투명성의 부재는 경영의 악화와 부실로 이어진다. 국제통화기금(IMF)은 전 세계 부정부패의 경제적 규모를 세계 전체 국내총생산(GDP)의 2%(약 2조 달러) 정도로 추산한다. 드러나지 않은 부정부패와 장기적인 효과까지 감안한다면 이는 빙산의 일각에 불과하다는 예측이다.

더 심각한 문제는 기업에 대한 '신뢰의 상실'이다. 기업에 대한 국민의 불신은 결과적으로 심각한 경영 불안과 제품불신 등의 사회적 개선 비용을 상승시킨다. IMF는 이러한 문제를 해결하기 위해 투명성 제고, 법률의 준수, 경제개혁과 규제개혁, 관련 기관 설립이라는 네 가지 전략을 활용할 것을 권고하고 있다.

투명성의 부재는

글로벌 기업 도약의 걸림돌

국제사회는 그동안 1977년 미국의 해외부패방지법(FCPA), 1997년 OECD 뇌물방지협약, 2003년 유엔 반부패협약, 그리고 2010년 영국의 뇌물수수법(UK Bribery Act)에 이르기까지 부패 척결을 위해 부단한 노력을 해왔다. 그 결과 기업투명성을 제고하기 위한 반부패 경영시스템(Anti-bribery management systems)인 'ISO 37001'을 제정하기에 이르렀고, 국내 기업들도 속속 인증 획득을 해나고 있는 상황이다. 자발적으로 윤리경영을 지켜나 가면 된다는 생각보다 우리 사회나 기업들이 준수해야 하는 국제사회의 요구를 수용하겠다는 의지의 표현인 것이다.

전 세계 118개국을 대상으로 가장 규모가 큰 부패 조사 기관인 국제투명성기구의 세계부패바로미터(GCB, Global Corruption Barometer)는 지난 2017년 발표(조사기간 2016. 9. 12 ~ 11. 3)에서 우리나라는 세계 하위 수준에 머물러 있다. 또 국제투명성기구가 지난해 발표한 '2016년 기준 국가별 부패지수(CPI·국가청렴도)'에서 한국은 100점 만점에 53점으로 전년도보다 3점이 하락하면서, 국가 순위도 176개 전체 조사 대상국 가운데 52위로 15계단이나 추락하는 불명예를 안았다. 또 한국기업은 반부패프로그램 분야에서 취약함을 드러내고 있어서 글로벌 사업영역 확장에 잠재적 리스크가 될 수 있다고 밝히기도 했다. 우리 기업들이 이러한 상황에 대응하기 위해서는 부패가 주는 위협요소가 사업에 미치는 영향을 정확히 판단하고, 현재 반부패 경영수준과 국제사회의 요구사항과의 차이점을 파악한 후 글로벌 수준의 반부패 경영체계 달성을 위한 종합적인 계획 수립이 필수적이다.

KAI의 투명성 제고를 위한 노력

기업투명성 제고는 우선적으로 회사 내·외부 이해관계자들의 기대수준에 부합해야 한다. 최근 들어 주주와 투자자는 당장의 수익률보다 기업의 경영철학, 비전, 사회적 책임의 실천 여부, 투명한 재무관리 등을 중요하게 여기는 경향이 있다. 이는 장기적으로 볼 때 기업의 안정적 수익률을 보장하기 때문이다. 구성원들도 단순히 연간 매출액이나 연봉이 아닌 투명한 경영활동을 통한 미래 발전 가능성을 우선시하고 있다. 승진이나 직접적인 이해관계에 영향을 주는 문제 외에도 법규나 글로벌 스탠다드를 준수하는지 또는 부패 관련 문제가 발생했을 때 이에 대응하는 적절한 시스템이 갖추어졌는지를 더 중요하게 인식하고 있다.

중요한 이해관계자인 정부도 관계규정을 만들고, 기업이 어떤 방식으로 협력사를 선정하고 어떻게 청렴계약을 실천하는지 등 기업 간 신뢰에 대한 기대수준도 높아지고 있다. 지역사회 역시 기업이 반부패 활동을 통해 공익적 가치를 얼마나 지켜나가는지 지켜보고 있다.

지난해 연말 국내 한 증권회사가 우리회사의 기업 가치 상승을 전망한 바 있다. KAI의 CEO 교체 후 경영투명성이 강화되어 투자자들의 신뢰를 회복하고 있으며 안정적인 중장기 전략을 기반으로 사업 정상화가 빠르게 진행되고 있다고 보았기 때문이다. 이처럼 기업투명성은 시장에서 기업의 신뢰를 구축하는 가장 효과적인 경영기법이며 브랜드의 가치를 향상시킬 수 있는 대안이 되고 있다. 앞으로 우리회사는 최고경영자의 의지가 반영된 체계적인 반부패 활동과 마스터플랜을 마련해 기업투명성을 효율적으로 제고해 나갈 것이다.



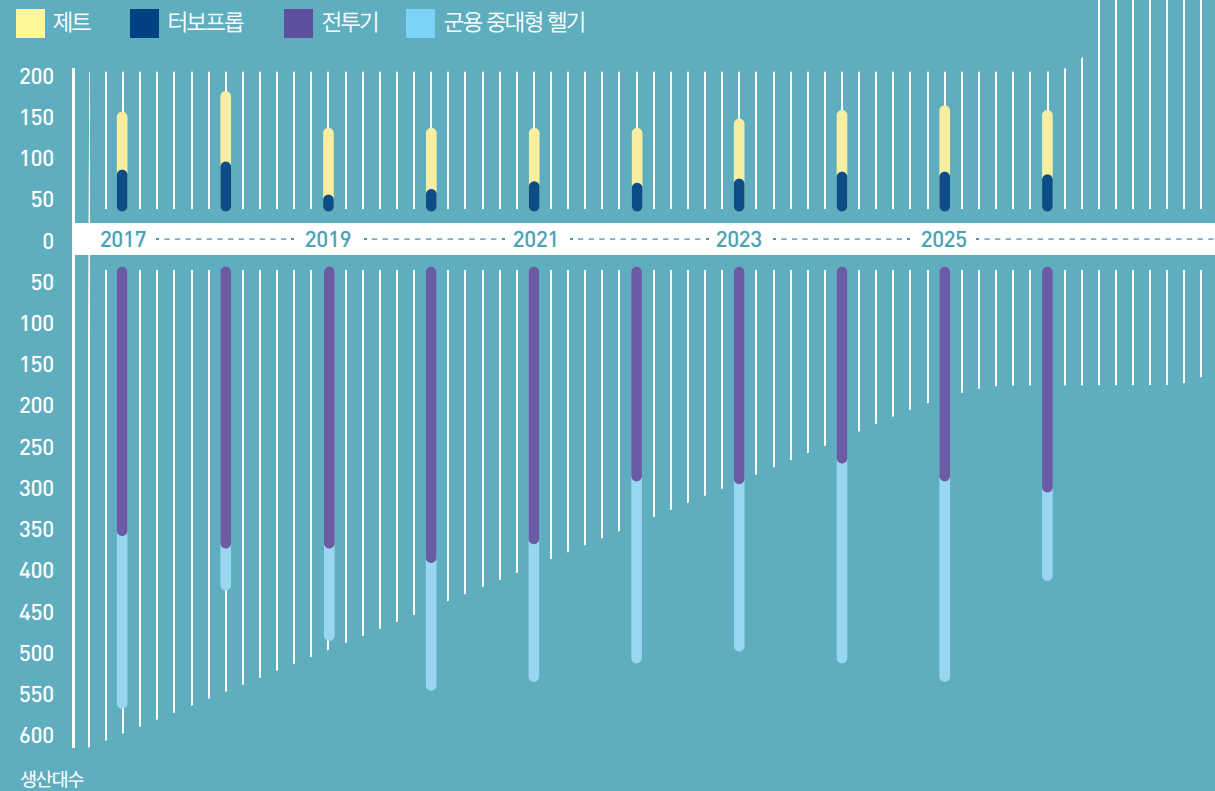
우리회사의 항공기 수출사업 현황과 전망

우리 항공기 수출의 미래, KAI가 선두에 우뚝 서다

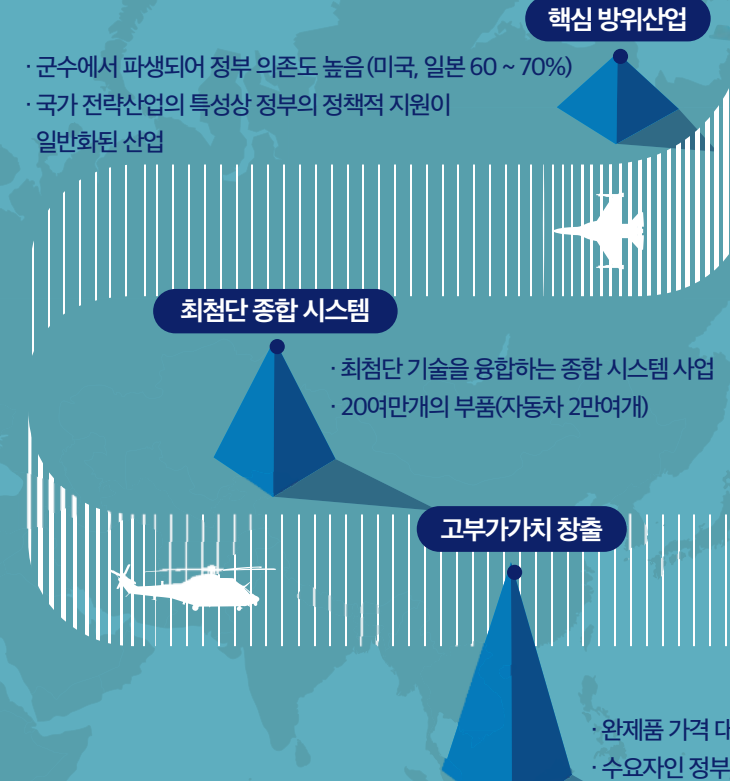
국내 유일의 완제기 개발·제작 기업인 우리회사는 KT-1 기본훈련기를 시작으로 T-50 초음속 고등훈련기, KUH 기동헬기 등을 개발해 국내외에 판매하고 있다. 특히 고정익 완제기의 수출을 통해 한정된 국내 시장을 넘어 세계 속에서 우리 국산 항공 기술력을 널리 알리고 있다. 이러한 개발 역량과 인프라로 미래 민항기 시장 진출의 꿈을 그려나가고 있는 우리회사의 항공기 수출사업의 과거와 현재 그리고 미래를 전망한다.

글. 수출기획팀 안상복 부장

2017~2025 주요 제품군별 생산 전망(출처 : 2017 Forecast International)



항공산업의 특징



제트·프로펠러 훈련기

1,352대 182.5억 달러

향후 10년간 생산 전망

- 제트 훈련기 시장 : 784대(137.6억 달러)
- 프로펠러 훈련기 시장 : 568대(47.6억 달러)
- 미국 APT 사업 승자가 향후 제트 훈련기 시장 주도 예상

전투기

2,996대 2,103억 달러

향후 10년간 생산 전망

- F-35가 시장 주도, 중국·러시아가 추격

군용 중대형 헬기

4,628대 1,183억 달러

향후 10년간 생산 전망

- 중형 시장에는 Sikorsky사, Russian Helicopters사, NHIs사가 주도 예상

항공기 수출시장의 특성

일반적으로 항공기 산업은 다른 산업과 구분되는 여러 가지 복합적 특성을 가지고 있다. 전략적으로 항공기 산업은 핵심 방위산업의 하나로 국방의 중추산업이며, 국가의 위상을 제고하는 등 무형적 국가 브랜드 파워를 상승시키는 효과를 보유하고 있다. 기술적으로는 제조업의 최첨단에 위치하여 각종 시스템이 총망라된 산업적 성격이 두드러진다. 항공기 산업은 타 산업의 기술혁신을 견인하고, 관련 산업군의 신규 사업 기회를 유발하는 파급효과가 큰 민군 겸용기술 산업이며, R&D 집약 및 기술파급 효과가 높은 대표적인 시스템 종합산업이라고 할수 있다.

이러한 항공기 산업의 특성과 더불어 국산 완제기 수출사업에는 몇 가지 특성이 있다.

먼저, 국산 완제기를 수출한다는 것은 우리 국격과 직결되는 큰 의미를 지닌다. 우리회사는 KT-1에 이어 T-50 초음속 항공기를 수출함으로써 대한민국을 전 세계 6번째 초음속기 수출 국가로 이름을 올리게 했다. 둘째, 완제기 수출사업은 마케팅에서부터 계약 체결 및 납품을 완료한 이후에도 제품의 수명주기까지 후속 지원을 해야 하는 최장 30~40년이 소요되는 장기 프로젝트다. 마지막으로, 완제기를 수출하려면 사전에 우리 정부에서 운용하여 성능이 먼저 입증되어야 하며, 수출을 위한 각종 평가 시에 정부가 보유한 항공기나 장비 등의 인프라를 활용해야 한다. 더 나아가 최근 고객들은 정부 대 정부 계약(G2G)을 선호하는 추세가 늘어나는 등 완제기 수출은 일개 기업의 노력으로 되는 것이 아니라 정부의 적극적인 지원이 필수적인 것이 특징이다.

항공기 수출사업 현황

1999년 국가 항공산업 육성을 위한 정부의 정책적 결정에 의해 한국항공우주산업(주)를 출범한 이후, 당사는 T-50 고등훈련기, FA-50 경공격기, KUH-1 헬기 등 주로 한국 정부사업을 통해 주력제품을 개발하고 생산해 왔다. 그러나 국내 방산업체 평균 가동률이 일반 제조업 대비 3분의 2 수준으로 국내 군수물량만으로는 방산업체의 생존과 성장에 한계가 있음이 분명했다. 따라서 우리회사가 장기적·안정적으로 발전하기 위해서는 한국 정부사업을 기반으로 수출을 확대하는 것이 필수적이었다. 또한 수출을 통해 선진업체가 미처 신경 쓰지 못한 틈새시장에 진출하여 시장을 선점하는 기회를 확보하고 항공기 수출사업이 신성장 동력 산업임을 대내외에 확실히 인식시키는 계기를 만들 필요성이 있었다.

기본적으로 항공산업은 진입장벽이 매우 높은 시장임에 불구하고 우리회사는 후발 항공업체로서의 어려움을 극복, 2001년 인도네시아에 KT-1 수출을 시작으로 2011년 세계에서 여섯 번째로 초음속기 수출(인도네시아) 및 경공격기까지 수출(2013년 이라크, 2014년 필리핀, 2015년 태국)하는 등 시장을 지속적으로 확대하는 데 성공하였다. 특히, T-50과 KT-1 뿐만 아니라 2011년부터 KUH-1 수리온 기동헬기까지 추가하여 적극적인 해외 수출 확대를 추진 중이다.

군용 항공기를 타국에 수출하는 것은 단순히 제품의 성능, 품질, 가격만으로 이루어지는 것이 아니라, 우리 정부와 고객국, 고객국과 제3국간의 정치·외교적 관계, 고객국가 내부의 정치·경제적 문제까지 복잡하게 얽혀있으므로 수출을 성사시키기 지극히 어려운 일이다. 실제로 당사가 T-50을 인도네시아에 수출한 이래 수주에 성공한 사업들은 마케팅의 착수 시점부터 수주 성공에 이르기까지 평균적으로 3년3개월 정도가 소요됐다. 물론 수많은 실패도 맛보았지만 이를 밑거름 삼아 오늘의 수주 실적을 만들어낸 성공요인들을 다음과 같이 정리해 보았다.

KAI의 수출 이력





KAI 항공기 해외수출 이력		
수출국	사업명	성공요인
 터키	KT-1T 사업	• 고객 요구도 충족 : XKT-1 수출형 개발 및 전력화 시기 충족 • 평가비행에서의 우수성 입증 • 전략적 수주를 위한 가격 경쟁력 확보(경쟁기종 : T-6, Super Tucano) • 기술이전의 산업협력 요건 적극 수용
 인도네시아	T-50i 사업	• 경쟁기종 대비 성능 탁월 - 최신기술 및 비행안정성, 다양한 전투능력(경쟁기종 : Yak-130, L-159) • 민간 합동으로 통합적 마케팅 활동 - KAI : PTDI 협력 제안 - 지식경제부 : 항공발전 로드맵 제시 - 국방부 : KFX 공동개발, 조종사훈련 제안
 페루	KT-1P 사업	• 고객 요건 선 발굴 및 충족 - 훈련 및 경공격 겸용 항공기 제시 - 현지 산업발전을 위한 기술이전-공동 생산 및 남미 공동 마케팅 제안 • 가격 경쟁력 확보(경쟁기종 : Super Tucano)
 이라크	T-50IQ 사업	• 경쟁기종 대비 성능 탁월 - 다양한 전투능력 및 최신기술 적용 - 경쟁 기종 대비 T-50강점 제시 • 안정적 사업 운영에 대한 신뢰도 제고 - 한국정부가 KAI의 대주주임을 강조 - 한국정부의 지원과 연계
 필리핀	FA-50PH 사업	• 경쟁기종 대비 성능 탁월 • 사업 추진을 위한 고객 Needs 적극 대응 - 필리핀 최초·최대 규모의 국방획득사업 고려 - 사업 추진을 위한 한국 정부의 규정·절차 수립 지원
 태국	T-50TH 사업	• 선제적 마케팅 활동 수행으로 경쟁사 대비 우위 선점 - 공식절차 착수 전 공격능력 요구도 반영 • 부족한 예산에 대한 고객 요구 대응 - 후속사업을 고려한 자체 투자

이상의 성공사례를 되돌아보면 항공기 방산 수출사업의 핵심적인 성공요인은 성능과 납기 등 고객 요구도가 기본적으로 충족이 되어야 하며, 운용 유지비를 포함한 가격 경쟁력 확보도 필수적이다. 또한 고객 국가가 요구하는 자국 산업 발전을 위한 대응 구매 또는 기술이전 등 매력적인 산업협력 제안을 할 수 있어야 하며 고객의 니즈(needs)를 재빨리 인지하고 신속히 대응해야 함도 중요한 요인이 되고 있다.

이외에도 외교부와 국방부 등 관련 기관이 포함된 통합적인 정부의 지원 노력과 인도네시아 및 태국 사업의 경우와 같이 장기적이고 긴밀하게 확립된 고객관계 구축도 빼놓을 수 없는 성공 요인의 하나다.

항공기 수출사업 전망

현재 항공기 수출시장의 추세를 전체적으로 살펴보면 세계 경제의 침체에 따른 국방예산 감축으로 국가별로 획득사업이 축소되거나 지연되고 있다. 국방예산의 감소는 고가의 무기체계 획득, 특히 전투기 획득 소요의 감소로 이어지고 전투기 조종사를 훈련시킬 훈련기 소요를 감소시키는 결과를 낳는다. 항공기 획득비용과 운용비용의 증가 역시 계획 대비 신규 획득 규모를 축소시키는 원인이 되며, 예산 제약에 따라 신규 도입보다는 기존 보유 항공기의 유지 또는 업그레이드를 함으로써 수명을 연장해 사용하는 사례가 증가하고 있다. 또한 기술 발달로 인해 항공기의 가동률이 향상되고 시뮬레이터를 활용한 효과적인 지상교육이 가능해진 것도 훈련기 소요 감소의 이유가 되고 있다.

고객의 요구도 측면에서 최근 추세를 살펴보면, 먼저 국방자산 효율화를 도모하기 위해 다양한 임무수행이 가능한 다목적항공기(Multi-Role Platform)를 요구하고 있다는 점이 눈길을 끈다. 즉, FA-50처럼 하나의 플랫폼으로 훈련기·전술입문기·경공격기까지 다양하게 활용 가능한 제품을 선호하는 추세이다. 경제적으로 취약한 저개발국가의 경우에는 제한된 예산으로 인해 장기 저리의 금융지원 제공을 계약의 요구조건으로 제시하는 경향이 있다. 특히 전 세계적으로 획득사업을 통한 기술이전과 생산참여를 통한 자국의 산업발전과 일자리 창출을 도모하는 산업협력·음셋 요구는 항공기 수출계약을 위한 필수조건이 되고 있다.

산업의 주도권을 잡기 위한 각국의 치열한 경쟁도 만만치 않다. 전 세계의 주요 국가는 자국의 경기침체 극복을 위해 방산수출을 촉진하는 다양한 정책을 시행하고 있다. 예를 들면 자국 방산수출업의 성장을 도모하는 G2G계약, 금융지원, 잉여 방산물자 공여, 산업협력 및 Barter 등 다양한 제안을 정부 차원에서 지원하고 있다. 주요 경쟁업체들도 지속적으로 제품의 업그레이드를 통해 고객의 향상된 요구도를 충족시키기 위해 노력 중이다.

결론적으로 항공기 수출시장 환경은 전반적인 신규 소요 감소와 더불어 고객의 요구사항은 오히려 강화되었고, 작아진 시장규모에 비해 경쟁은 더욱 치열해졌다고 볼 수 있다.

KT-1 및 T-50은 시장 후발주자로서 생산대수 기준으로 아직 훈련기 시장에서 10% 미만의 시장 점유율을 차지하고 있으나, 미 공군 APT 사업의 수주 성공 시 T-50은 약 40%의 시장점유율을 확보하여 세계 1위라는 위치 확보가 가능하다. KUH-1의 경우 선진 업체들이 중형헬기 시장의 90% 이상을 점유하고 있으나, 아시아 지역을 목표시장으로 해외 진출을 추진하고 있다.

우리회사는 2018년에도 아시아·남미·아프리카·중동·유럽 권역별로 활발한 마케팅 활동을 전개하고 있으며 목표 달성을 위해 전사 관련 조직이 일치단결하여 노력하고 있으므로 조만간 추가 수주의 낭보를 전하게 될 것으로 기대하고 있다.

KAI의 해외사업 포트폴리오



또한 고객 맞춤형 수출 전략으로 세계시장 확대를 추진하기 위해 기존의 항공기 수출을 기반으로 파생되는 사업 영역으로서 시장을 점진적으로 확장하고 있다. 예를 들어, 항공기를 수출한 국가에 추가적으로 항공기를 운용하기 위한 인프라 건설사업, 조종사와 정비사에 대한 교육훈련사업, 정비지원, 보험지원 등을 망라한 운영지원 사업을 추가적으로 창출해 낼 수 있다. 실제로 우리회사는 일부 수출 고객국가에 대해 인프라 건설사업 및 조종사에 대한 교육훈련사업 등을 추가 계약하여 이행하고 있다. 이와 같이 우리회사가 현재까지 진행하고 있는 완제기 수출사업과 후속사업 이행의 경험을 바탕으로 항공기 생산·판매 및 교육·인프라·후속지원 등의 사업영역을 꾸준히 확대해 나간다면 미래에는 진정한 'Total Solution Provider' 업체로 성장할 수 있을 것이라 전망된다.

한국형발사체 개발 어디까지 왔나

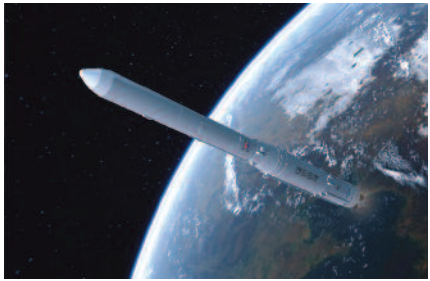
글. 한국항공우주연구원 고정환 한국형발사체개발사업본부장

지난 2월 5일 대한민국의 제3차 우주개발 진
흥 기본계획이 발표되었다. 향후 5년의 대한
민국 우주개발에 대한 구체적 목표와 2040
년까지의 중장기적인 비전과 목표도 제시하
고 있으며, 이를 바탕으로 보다 더 구체적이고
활발한 우주분야 연구개발이 진행될 것으로
기대된다. 이번 우주개발 기본 계획에는 우주
발사체 분야, 인공위성 분야, 달 탐사를 포함
하는 우주탐사 분야, 그리고 한국형 위성항법
시스템 구축에 대한 계획들이 제시되어 있으
며, 우주발사체 분야에서는 현재 한창 진행 중
인 한국형발사체 개발과 그 이후의 기술고도
화 및 발사체 플랫폼 확장 계획까지 제시하여,
보다 장기적인 시각으로 발사체 개발을 추진
할 수 있게 되었다.

첫 우주발사체 나로호 통해 발사체 기술 축적
현재 한국항공우주연구원에서 개발 중인 한국형
발사체는 ‘1.5톤급 실용위성을 태양 동기궤도에 투
입할 수 있는 3단형 발사체 개발과 우주발사체 기
술 확보’를 목표로 하고 있다. 2010년부터 시작된
사업은 현재 9차년도를 진행하고 있으며, 반환점
을 돌아 종착점을 향해 조금씩 다가가고 있다. 한국
형발사체 개발은 총 3단계로 나뉘어 진행되고 있
으며, 현재는 사업 2단계 마지막 연차를 진행 중이
다. 1단계는 2015년 7월에 완료되었으며, 주로 시
스템 예비 설계와 액체 엔진 개발에 필요한 각종 시
험설비 구축을 진행하였고, 2015년 8월부터 시작
된 사업 2단계는 75톤 액체 엔진을 개발하여 시험
발사체를 발사하고 시스템 상세설계를 진행하는
것이 주된 목표로 금년도 말까지 진행될 예정이다.
시험발사체는 3단형인 한국형발사체의 2,3단으로
만 구성된 형상이며, 75톤 엔진 1기를 장착하여 엔
진의 성능을 비행시험으로 검증하는데 목적이 있
다. 나머지 3단계는 최종적으로 3단형 발사체를 완
성하여 두 차례 시험 발사하는 것이 목표이다.
세 번의 도전 끝에 2013년 발사에 성공했던, 우리
나라의 첫 우주발사체 나로호는 러시아와의 국제
공동협력을 통해 개발된 2단형 로켓으로 구성되었
으며, 100kg급의 소형위성을 300km×1,500km의
타원형 궤도에 투입 가능한 성능으로 개발되었다.
나로호 개발을 통하여 우리나라는 우주발사체 시
스템 개발 기술과 우주발사체 발사장 구축, 우주발
사체 발사운영 기술을 습득하였으며, 이를 기반으
로 하여 국내 독자 기술로 한국형발사체 개발에 도
전하게 되었다. 한국형발사체는 600~800km의
태양 동기궤도에 1.5톤의 실용위성을 투입할 수 있
는 성능이 목표이며 이륙중량 200톤 규모로, 전체
적으로 나로호 대비 약 1.5배 정도의 크기이며 길이
가 약 47m, 최대직경은 3.5m이다. 현재 세계적으
로 사용되고 있는 우주발사체들은 몇 가지 조합의
연료와 산화제를 각기 사용하고 있는데, 한국형발



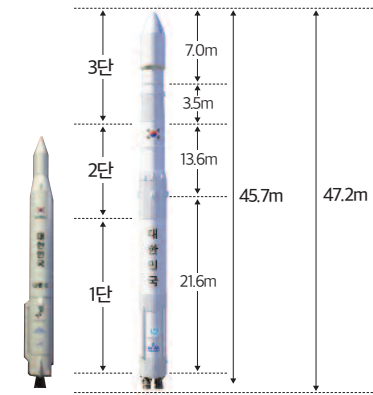
조립완료된 시험발사체 인증 모델



한국형발사체 개발 단계



한국형발사체 제원



길이 / 중량 47.2m/약 200톤
탑재중량 1,500kg
투입궤도 600~800km(태양동기궤도)
최대직경 3.5m
단 구성
-1단 : 75톤급 액체엔진 4기 묶음(Clustering)
-2단 : 75톤급 액체엔진 1기
-3단 : 7톤급 액체 1기

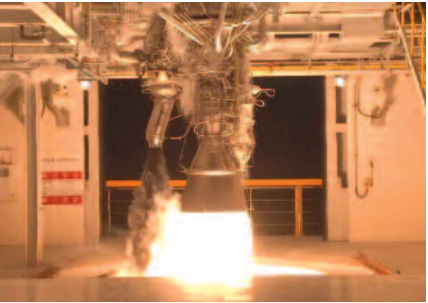
구분	나로호	시험발사체	한국형발사체
탑재중량	100kg	-	1,500kg
투입고도	300km	-	600~800km
총 중량	140t	53t	200t
총 길이	33.5m	26.1m	47.2m
최대직경	2.9m	2.6m	3.5m

사체는 등유를 연료로 사용하며 산화제로는 영하 180도의 액체산소를 사용한다.

엔진 및 추진기관 시험설비 등
국내 기술로 구축

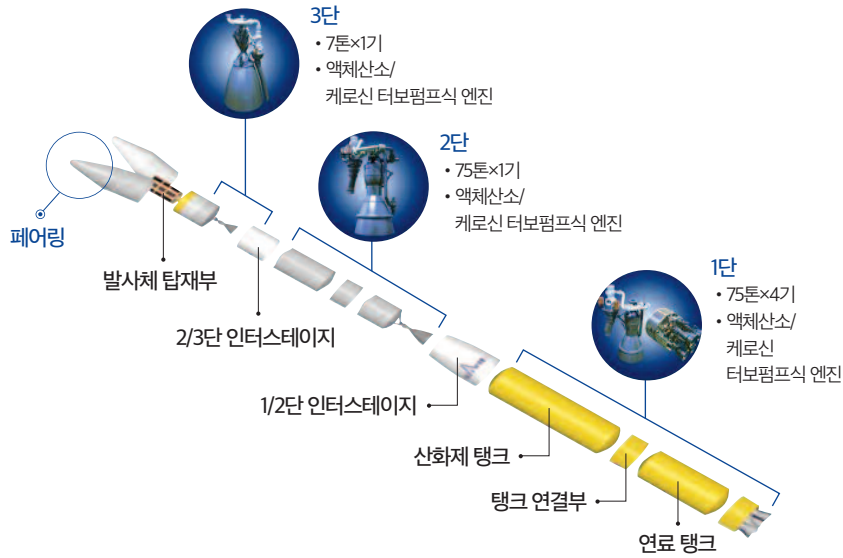
한국형발사체는 3단형으로 구성되며, 1단에는 75톤급 엔진 4기, 2단에는 75톤급 엔진 1기, 3단에는 7톤 엔진 1기가 장착된다. 우주발사체의 개발에 있어서 액체엔진을 포함하는 추진시스템 기술의 확보는 가장 중요한 부분이라 할 수 있으며, 한국형발사체 개발에 있어서도 주력엔진이라 할 수 있는 75톤급 액체 엔진의 개발은 무엇보다도 중요한 일이라 하겠다. 나로호에 사용된 1단의 액체엔진은 국제공동개발로 러시아에서 개발되었고, 한국에서는 상단용 고체엔진을 개발했었기 때문에, 현재 개발 중인 75톤급 액체엔진은 국내 최초로 개발하는 터보펌프 방식의 액체로켓 엔진이며, 국내 기술로 엔진 설계·제작·시험을 진행 중인 독자개발 엔진이다. 액체엔진의 개발 과정에 있어서 시험 설비의 구축은 필수적인데, 나로호 개발과정에서 선행개발로 제작된 엔진 구성품을 시험할 수 있는 설비가 국내에 없어 국외 설비에서 제한적으로만 시험이

가능했었으나, 현재는 한국형발사체 개발에 필요한 엔진 및 추진기관 시험설비 또한 국내 기술로 이미 구축되어 한창 시험을 진행하고 있다. 국내 독자개발로 추진되는 발사체 개발에 있어서, 처음 개발이 시도되는 부분에서의 예상치 못한 기술적 어려움은 흔하게 발생할 수밖에 없으며, 특히 75톤 엔진의 경우, 중대형 엔진 개발에서 흔히 발생하는 연소불안정 문제로 상당기간 어려움을 겪은 바 있다. 연소불안정 현상은 엔진의 폭발을 초래할 수 있어 발사체에 사용하기 위해서는 반드시 극복해야만 하는 문제이며, 수차례의 설계변경과 후속 제작·시험을 통해 2016년 초에 이 문제를 극복했고, 현재는 활발하게 엔진 시험을 진행하고 있다. 다량의 연료(초당 약 100리터의 등유)를 폭발적으로 연소시키는 액체로켓 엔진의 특성상, 연소 과정에서 폭발위험이 존재하기 때문에 연구원들은 언제나 초긴장 상태로 매 시험을 진행하고 있다. 현재 75톤 엔진은 7개째 엔진을 제작하여, 누적 연소시험은 60회를 넘겼으며 총 연소시간은 4,300초를 돌파하였다. 7톤 엔진 또한 현재까지 3개의 엔진을 제작하여 30회 이상 2,500여초에 걸친 연소시험을 수행하였다. 발사체에 사용되는 엔



▲ 한국형발사체용 75톤 엔진
▼ 한국형발사체 75톤급 엔진 연소시험 장면

한국형발사체 구성



진은 신뢰성 확보를 위해 다양한 조건에서의 장시간에 걸친 시험이 필수적이며, 한국형발사체가 완성될 때까지 향후 지속적으로 시험을 수행하게 된다. 한편, 올해 시험발사체 비행시험에 사용될 엔진은 작년 말에 제작 완료되어 현재 기체와의 조립을 기다리고 있다.

우리 위성 싣고 우주로 날아가는 꿈
현실로 ‘성큼’

금년 10월에 발사 예정인 한국형발사체의 시험발사체는 현재 체계시험용 기체 1기를 처음으로 제작하여 기체 공급계통 시험을 완료한 상태이며, 지난 1월에는 인증용 기체를 조립완료 하였다. 조립 완료된 인증용 기체를 이용하여 3월부터 인증 시험에 착수할 예정인데, 인증용 기체를 이용한 연소시험이 모두 성공적으로 완료되면, 발사대 검증을 수행한 후, 시험발사체 발사에 착수하게 된다. 시험발사에 사용하게 될 비행용 기체는 구성품 납품이 완료되어 1월부터 조립이 시작되었으며, 금년 7월경에 조립이 완료될 것으로 예상된다. 시험발사체의 비행시험이 성공적으로 완수되면, 이후는 한국형발사체의 1,3단에 해당하는 기체에 대한 제작, 조

립, 시험이 본격적으로 진행된다. 이렇게 각각의 인증시험을 성공적으로 완료하면, 한국형발사체용으로 새롭게 구축된 발사대의 검증 시험을 거친 후, 3단형 한국형발사체의 비행시험에 도전하게 된다. 3단형 발사체가 우리의 위성을 싣고 우주로 날아가기까지는 아직까지 적지 않은 과정이 남아있지만, 한발 한발 조금씩 다가가고 있다고 할 수 있겠다. 한국형발사체의 개발이 성공적으로 완료되면, 우리의 위성을 우리 땅에서 우주로 발사하기 위한 우주발사체를 확보했다는 측면도 있지만, 우주발사체 설계, 제작, 시험, 발사운영에 필요한 모든 기술을 국내에 확보했다는 의미 또한 매우 크며, 이러한 기술을 바탕으로 향후의 우주개발을 가속화할 수 있을 것이다. 특히, 금번 우주개발 기본 계획에 제시된 바와 같이, 한국형발사체 개발 이후에는 지속적인 한국형발사체를 이용한 위성발사를 통해 국내의 발사서비스 생태계를 육성하고 동시에 기술적 신뢰도 확보를 통한 경쟁력 확보가 추구될 것이다. 또한 확보된 기술을 향상시켜 향후의 위성 개발 수요 등을 감안한 소형발사체 및 대형발사체 개발을 진행하여 한국형발사체 플랫폼을 확장하게 될 것이다.

361개의 돌, 하늘과 인간을 이어준다

세계 최고(最古)의 천문대
첨성대와 신라인의 우주



우리 문화재의 보고 경주의 대표적인 석조물인 첨성대는
그 원형을 잘 보존하고 있는 소중한 보물이며 우리 민족의 우주관을 오롯이 간직한 유산이다.
고대인들은 밤하늘의 별을 어떻게 바라보았고 인간의 삶에 어떤 영향을 미쳤을까.
첨성대의 내밀한 이야기를 통해 신라인들의 우주관을 엿보자.

고대사회 천체관측의 징표

평창 동계올림픽 개막식의 밤하늘에 증강현실로 수놓은 '천상열차분야지도'는 이날 하이라이트 중 한 장면으로 손꼽힌다. 국보 228호 천상열차분야지도는 1395년 제작한 세계에서 두번째 오래된 석각천문도로, 고구려의 천문도를 바탕으로 정교하게 돌에 새긴 것이다. <동국여지승람>이나 <세종실록>에는 당시 평양에 고구려의 첨성대가 남아 있다고 기록해 놓아 고대인들의 천문지식 수준이 매우 뛰어났던 것으로 추측되고 있다. 고려시대에도 개성 만월대 서쪽에 첨성대라고 전해 내려오는 석조물이 남아 있고, 조선시대 천문과 기상을 관측하는 관상감의 관천대가 서울 종로에 또한 남아 있다.

현존하는 천문대 중 세계에서 가장 오래된 경주 첨성대는 학창시절 학생들이 경주로 수학여행을 가면 반드시 인증샷 하나는 남겨야 했던 필수코스, 우리 한국인에게는 친숙한 문화재다. 첨성대는 신라 선덕여왕(재위 632~647년)에 건립되었을 것으로 추정되고 있으며 오랜 세월을 지나왔음에도 원형의 모습을 그대로 보존하고 있다. <삼국유사>에서 서라벌(경주)의 분위기를 묘사하기를, 절이 하늘의 별처럼 많았고 탑이 기러기처럼 줄지어 있었다고 했을 만큼 신라인들의 건축·석조기술은 동아시아에서 최고 수준이었다. 최근 경주와 포항에서 일어났던 대규모 지진에도 끄떡없는 첨성대만 보아도 그렇다.

논란의 중심에 섰던 첨성대

첨성대의 '첨성'은 별을 관측한다는 뜻이지만, 구체적으로 그 방법에 대한 기록이 남아 있지 않아 한때 논란이 되기도 했다. 기우제와 같은 왕실 행사 때 쓰였던 제사의 기능, 27단의 몸통은 27대 선덕여왕을 상징하고 정자석을 포함한 28단은 동양의 기본 별자리인 28수(宿), 361개의 몸통 돌 숫자는 음력 1년을 의미하는 상징적 구조물이라는 주장 등 첨성대의 기능에 대한 새로운 가능성이 다

양하게 쏟아져 나왔지만, 기존의 천문시설이라는 논거를 뒤엎을만한 구체적인 증거는 제시되지 못했다.

이런 의문의 시작은 '9m나 되는 첨성대에서 별을 보기 위해 어떻게 오를 수 있었을까였다. 별의 관측은 첨성대 맨 위에 우물 정(井)자 모양의 정상부에서 이뤄졌다는 것이 정설이다. 외부에 사다리를 대서 첨성대의 창문으로 오르고 거기에서 내부로 들어가 다시 사다리를 이용해 맨 윗부분에서 천문관측을 했다는 것이다. 첨성대는 그것을 증명하듯 사다리를 댄 흔적이 고스란히 남아 있다.

우리가 흔히 천문대라고 하면 산 정상 즈음에 있어야 하는 것이 상식적이었지만, 첨성대는 경주라는 도심의 평지 가운데에 자리하고 있다. 당시 천체를 관측한다는 것은 미래를 예측하는 일이었던 만큼 국가적으로 매우 중요한 일이었다. 만약 하늘로부터의 괴변이 예상되면 즉시 국왕에게 보고해야만 했으므로 첨성대는 경주를 떠나지 못했다. 그런 이유로 조선시대 관측소도 궁궐 내부에 있었다.

하늘의 움직임에 대한 갈증 해소

당시 천문학은 왕가의 학문이었다. 고대사회에서 하늘의 별을 관측하는 것은 국가의 길흉을 점치기 위하여 별의 움직임이나 특별한 현상을 관측하고 시간과 날짜를 정하는 역법을 만들거나 그 오차를 줄이기 위함이었다. 북극성을 중심으로 매일 회전하는 별자리를 관측해 시간과 방위를 측정하고 태양을 중심으로 공전하는 행성의 움직임, 주기적으로 출현하는 혜성, 지구로 떨어지는 별뿔별, 태양의 흑점 변화 등 한 국가의 지배자는 하늘의 움직임을 해석할 수 있어야 했다. 또 하늘의 일을 꼼꼼하게 기록해 백성들의 생활에 불편이 없도록 하고 천체운동의 규칙을 알아내 달력을 만드는 것도 무엇보다 중요했다. <삼국사기>를 보면 법흥왕 23년 처음으로 연호를 건원 원년이라고 했다는 내용이 나온다. 연호를 썼다는 것은 어떤 기준을 가지고 달력을 만들었다는 증거이다.

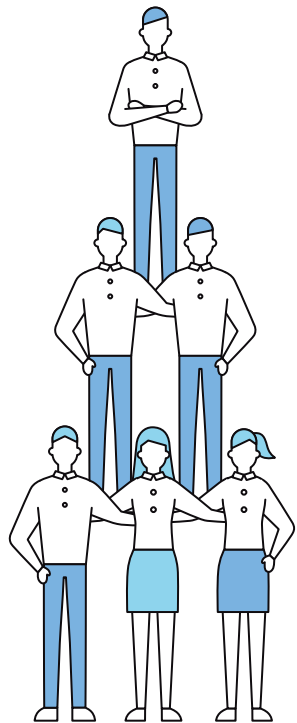
심지어 신라는 별에 대한 제사도 지냈다. <삼국사기>에는 신라가 해와 달에 대한 제사와 오행성에 대한 제사를 언제 어디서 지냈다는 기록이 전한다. 이처럼 신라인들은 천체에 관한 관심이 각별했고 첨성대가 그 갈증을 해소하는 구실을 했다. 첨성대가 만들어지기 전 신라의 천문관측 기록은 100년 당 평균 7건의 기록을 남긴 반면, 첨성대 축조 후부터 신라가 멸망할 때까지 100년 당 평균 33건의 기록을 남기고 있다는 사실이 이를 증명한다.

이미 첨성대가 천문대였음이 밝혀진 이후에도 풀리지 않은 미스터리라는 여전히 남아 있다. 그럼에도 불구하고 첨성대는 하늘과 땅, 하늘과 사람을 이어주는 허브 역할을 했음이 분명해 보인다. 어쩌면 우리회사의 역할도 첨성대의 그것과 같지 않을까.

기본적인 교육을 마친 우리회사 신입사원이 본격적인 업무역량을 한 단계 끌어올리기 위해 작업현장을 찾았다. 업무의 완벽한 습득을 위해 우리회사를 하나씩 알아가는 그들의 행보를 쫓아가보고, 선배와 후배들의 소감을 들어보자.

2018년 공통직 신입사원 현장실습

신입사원 현장실습, 한 겨울 추위를 녹이다

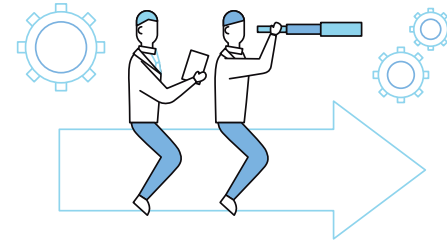


1개월여의 신입사원 기본 교육이 막바지로 치달았다. 우리회사의 2018년 제15기 공채 대졸 신입사원들은 지난 1월부터 이어진 입문교육과 기본역량교육을 마치고 1월 22일부터 2월 2일까지 현장실습에 투입됐다. 총 47명의 새내기 사원이 참여한 이번 교육은 생산현장 소개 및 근무를 통한 현장이해도를 제고함으로써 업무관계 구축과 신입사원의 조기 역량을 발휘하도록 지원하는데 그 목적이 있다.

사내 항공기동, 조립동, 부품동에서 이루어진 이번 현장실습 교육은 3개조로 편성해 차질 없는 교육일정이 진행됐다.

이날 신입사원들은 하나라도 놓치지 않기 위해 선배님의 친절한 설명에 남다른 집중력을 발휘하고, 선배들은 후배들이 궁금해 하는 사항을 현장에서 즉답해 주는 등 각 현장마다 배움과 가르침에 대한 뜨거운 열기가 한 겨울 추위를 녹였다.

신입사원들은 2월 2일 우리회사 산청사업장 견학을 끝으로 교육 일정을 마친 뒤 예비에이션센터에서 입문 교육수료 기념식을 끝으로 우리회사의 새로운 가족으로서 본격적인 업무를 보게 된다.



“훌륭한 선배와 자신의 열정을 믿어라!”

구조조립생산팀1직 최중두 직장



항공기동

“우리회사에 대한 자부심과 긍지 느껴”

KF-X 연료환경팀 엄성용 신입사원

부품동과 조립동에서 만들어진 부품과 각 파트들이 조립되어 T-50과 KUH 같은 완제가 만들어지는 과정과 함께 F-15의 주익과 전방동체가 만들어지는 과정에 대한 교육을 받았습니다. 보통 생산현장이라고 한다면 수많은 로봇들이 사람을 대신하여 움직이면서 생산활동을 해나갈 것이라고 생각했지만, 항공기 제작에는 사람들이 해야만 하는 직접적인 수작업을 필요로 한다는 점을 알게 됐습니다. 또 품질검사가 모든 조립과정에서 이루어진다



MINI INTERVIEW ①

저는 이곳에서 2012년 1월 1일부터 업무를 수행해 오고 있으며 담당 업무는 T-50 계열 동체, 주익 & KUH 계열 전방 동체를 담당하고 있습니다. 이번 신입사원 교육 시 우리가 만들고 있는 항공기의 특성에 따라 무엇을 중요하게 생각하고 업무를 수행해야 하는 지에 대해 중점을 두고 교육했습니다. 30년 전 제가 처음 일을 할 때에는 항공 기계산업의 초창기 시절이라 좌충우돌하며 지냈고 기계구조물을 개발하며 여러 날 밤샘 근무했던 기억이 납니다. 이번 15기 신입사원들의 모습을 보면서 선배들이 개발한 기술의 토대가 있기 때문에 한편으로

는 행복한 후배님들이란 생각도 들지만, 조직문화와 항공기 개발업무에 적응을 잘 할 수 있을까하는 걱정도 앞섭니다.

그러나 후배님들을 믿기에 조금한 마음을 갖지 말고 조금 더 넓고 길게 보면서 기초적인 것부터 착실히 습득한다면, 언젠가 여러분들이 주체가 되어 개발한 항공기는 내·외부 고객에게 현안이 발생하지 않는 우수한 항공기가 될 것이라고 기대합니다. 각 부서마다 훌륭한 선배님들이 계시고, 또 여러분들은 누구보다 열정적인 후배님들이니까요. 15기 파이팅!

는 것도 평소 생각했던 현장과는 가장 큰 차이점이었습니다.

이번 교육에서 실제 항공기 제작 과정에 참여하여 제작 현장에서 일어나는 일들에 공감할 수 있었던 점이 저에게 특별한 경험으로 다가왔고, 교육에 참여하신 모든 선배님들이 우리회사와 항공산업에 대한 자부심을 가지고 설명을 해주시는 점이 가장 인상이 깊었습니다. 현장의 바쁜 일정에도 열정적으로 교육해주신 모든 선배님들께 감사합니다.





“초심을 잃지 않는 KAI인 되길”

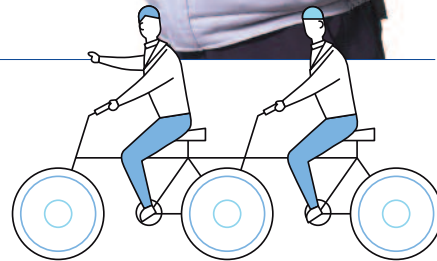
기체생산2팀4직 박재수 조장

1992년 1월, 누구나 부러워하는 비행기를 만드는 회사에 입사했다는 생각에 아주 즐거워했던 기억이 납니다. 당시 입문교육 후 부서 배치를 받은 뒤 아침 일찍 출근해서 작업준비를 하고, 업무가 서둘러 선배님들께 꾸지람도 듣곤 했었는데 15기 신입사원들을 보니 그때의 기억이 하나 둘씩 납니다.

저는 이곳에서 2010년 8월부터 마스크잉이란 업무를 하고 있습니다. 마스크잉은 제품 표면처리 전, 원래 상태의 표면을 유지시킴과 동시에 표면처리 용액이 침투하지 못하게 테이퍼, 플러그 등을 이용해 막아주거나 접착시켜 주는 작업입니다.

이번 교육은 항공기 부품 즉, 기본에 대한 내용이었습니 다. 누구나 부품동에 들어오는 순간 ‘여기가 항공기를 제작하는 회사가 맞나?’ 하는 생각이 들 것 입니 다. 번듯한 비행기 한 대 없기 때문이죠. 부품동은 항공기의 기본 또는 기초가 되는 부품을 생산하는 곳이므로 부품이 정확하게 만들어지지 않으면 어떤 항공기도 제대로 만들 수 없다는 생각과 사명감을 가져야 합니다.

앞으로 신입사원들은 ‘초심을 잃지 말자’라는 문구를 마음 깊이 새겨 주면 좋겠습니다. 시간의 흐름에 따라 처음 간직했던 생각이 차츰 퇴색되기 마련인데, 그때마다 초심을 잃지 않고 노력한다면 개인과 조직의 발전까지 이룰 수 있을 것이라 생각합니다.



부품동

“처음 본 항공기 복합재, 인상적”

KFX구조해석팀 윤성진 신입사원

고품질의 제품을 소량만 생산하기에 수작업이 많다는 이야기를 미리 들었지만, 조립공정의 대부분은 수작업이고 부품가공에도 손이 가는 작업이 예상보다 훨씬 많아 놀라웠습니 다.

부품동에서 저는 항공기를 구성하는 여러 단품들이 제작되는 과정에 대해 교육받았습니 다. 거대한 기계를 이용한 기계가공과 판금, 수작업으로 최종 치수를 맞추는 라우팅, 복합재의 적층과 성형, 화학처리와 페인팅 등 각각의 공정을 2~4시간씩 짧게 견학했습니 다. 블록이나 시트 형태의 원자재가 설계한 대로 각각의 역할에 맞는 형상을 갖추어 가는

과정이 흥미로웠습니 다.

특히 개인적으로 이곳에서 복합재 부품을 본 것은 처음입니 다. 복합재 부품은 의외로 두꺼웠고, 그럼에도 불구하고 생각보다 훨씬 가벼웠습니 다. 그리고 적층과정이나 오토클레이브, 라우팅 과정 등 정말 많은 손을 거쳐 제품이 만들어진다는 것을 알았습니 다.

끝으로 어려운 시간 내주시고, 친절하고 상세하게 설명해 주신 선배님들께 감사드립니다. 도면으로부터 항공기가 제작되는 일련의 과정을 간단하게나마 알아볼 수 있는 좋은 기회가 되었습니다.

“긍정적 마인드의 프로로 성장하길”

조립생산팀3직 박상철 주임기술원



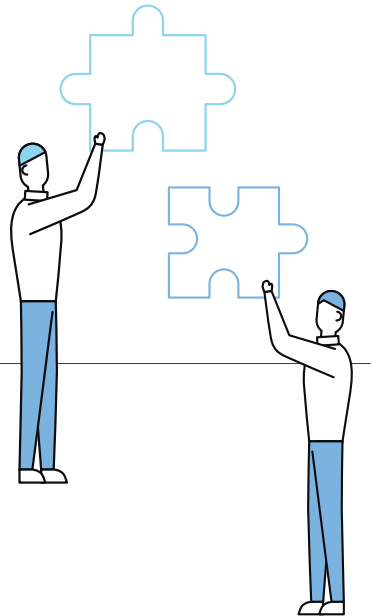
조립동



이번 신입사원들 모두 인사를 참 잘하는 후배들이 것 같습니다. 처음 마주하는 선배님들이 다 알지 못하므로 각자의 모습을 보여줄 수 있는 방법 중의 하나였던 것 같습니다. 비록 생소한 현장이지만 밝은 모습으로 인사하고 적극적으로 제품에 대해 이해하려고 노력하는 모습이 보기 좋았습니 다.

이번 신입사원 현장실습에서 저는 T-50 SUB 제품 제작을 위한 기본적인 업무교육(DWG, SHOP ORDER) 및 생산현장의 조립공정에 대한 전반적인 교육을 실시했으며, 신입사원들의 생산현장 공정 진행의 기본적인 이해를 돕고 차기 본인의 업무에 도움을 주기 위해 교육을 진행했는데 신입사원들이 잘 따라와 주었습니다.

앞으로 KAI인이라는 자부심을 가지고 적극적이고 능동적인 자세로 맡은 업무에 최선을 다한다면 동료들에게 인정받는 사람이 될 것 같습니다. 늘 긍정적인 마인드로 실패를 두려워하지 말고 아마추어가 아닌 프로가 되어 회사발전을 위해 끊임없이 도전해주시길 바랍니다.



“선배님들의 높은 책임감에 큰 감명”

위성전자팀 남태형 신입사원

먼저 바쁜 시간에도 불구하고 직접 교육을 해주신 선배님들께 감사의 말씀을 드리고 싶습니다. 조립동에서 저는 치공구 및 아파치 중앙동체를 조립하는 공정에 관한 교육을 받았습니다. 아파치 중앙동체가 조립되기 전에 왼쪽 사이드와 오른쪽 사이드를 하나로 통합 및 조립하는 곳이었고, 현장 분들과 업무를 나누어 함께 수행하기도 하였습니다.

제가 생각했던 현장은 수작업이 대다수라고 생각했는데, 내부에 자동화 라인이 많았고 공장의 생산

성이 생각했던 것보다 높았던 것이 저에게 크게 다가왔습니다. 그리고 각자 맡은 일을 수행함에 있어서 책임감을 가지고 임한다는 모습이 눈에 띄었습니다. 가장 인상적이었던 것은 하루에 8,000개의 리벳을 수행하는 데 있어서 1개의 불량도 허용하지 않으려고 선배님들이 꼼꼼히 확인하는 부분이었습니다. 앞으로 이러한 선배님들과 같이 KAI의 일원으로서 맡은 일에 최선을 다하는 연구원이 되겠습니다.

MASTER ①

항공산업에서 후속지원 부문은 제작업체의 신뢰도를 제고하는 필수불가결한 요소 중 하나다.
그러나 우리에게는 항공기 개발에 몰두하다 보니 후속지원에 대한 개념이 모호했던 시절이 있었다.
그 시대를 관통해 이제 후속지원 최고의 마스터로 우뚝 선 후속지원사업팀 유항석 부장을 만나보았다.



척박했던 항공기 후속지원 체계를 개척하다

후속지원사업팀 유항석 부장

후속지원 개념 정립 위해 동분서주

우리회사 후속지원사업팀은 크게 두 가지 분야의 업무를 맡고 있다. 국내외 창정비 사업과 납품항공기에 대해 운영지원을 하는 PBL사업이 그것이다. 현재 우리회사 후속지원사업팀의 베테랑, 유항석 부장은 P-3CK 해상초계기의 기체 창정비 업무를 맡고 있다. 그는 21년간 공군 보급장교로 근무했으며 항공사업단에서 자재담당장교로 2년을 근무한 인연으로 항공산업의 후속지원 업무에 발을 들이게 됐다.

“입사 시절 T-50은 개발 중이었고 KT-1은 한창 군에 납품되고 있던 시기에 저는 운영에 필요한 수리부속을 지원하는 일을 했습니다. 그러나 당시만 해도 실무자부터 경영진까지 항공기 개발과 양산에 모든 신경을 쏟을 뿐, 군에 납품한 항공기 운영지원에 대한 관심이 크게 없었습니다. 그러다 보니 ILS(종합군수지원) 업무는 우선순위에서 제일 마지막으로 처리되곤 했습니다.”

2003년 유항석 부장이 우리회사에 입사할 당시에는 후속지원에 대한 개념이 제대로 자리 잡혀 있지 않았다고 한다. 그러나 납품 후 요구되는 부품 확보나 고장 및 결함 이후의 정비를 위해서는 반드시 후속지원체계가 마련돼 있어야 한다. 유항석 부장은 후속지원 문제의 완벽한 해결을 위해 동분서주해야만 했다.

납품 항공기 유지운영의 숨은 공로자

“그동안 일어난 에피소드가 정말 많습니다. 납기에 맞춰 운영유지 수리부속을 납품해야 하는데 곤란한 상황이 생겨 납기문제를 해결하기 위해 이리저리 뛰어다닌 결과 납기지체 없이 마무리 한 일부터, CSP 및 장비 납품 시기가 다 되어도 장비 입고가 되지 않다가 납기 마지막 날 인천공항에 도착한 장비를 직접 수령해 도로가에 차를 세워놓고 물품상자를 꺼내 우리회사 라벨을 하나 하나 붙여 겨우 납품한 적도 있었죠.”

납품을 정상적으로 하지 못하는 상황이 비일비재 했지만 유항석 부장은 15년간 ILS부서와 사업관리부서에서 근무하면서 단 한 번도 납품지체나 업무일정에 차질을 발생시킨 적이 없다. 특히 현재 그가 맡고 있는 P-3CK 기체 창정비 사업은 이번 MRO사업자 선정에 큰 역할을 했다고 자부하고 있다.

“후속지원사업이 지금은 중요도가 커졌고 회사도 그 역할에 대해 확실히 인식하고 있습니다. 해외의 항공산업에서도 후속지원이 큰 비중을 차지하고 있습니다. 바로 항공기 운영이나 가동률에 큰 영향을 미치고 고객 창출과도 연결되기 때문이죠. 그래서 많은 보람을 느끼며 일해 왔습니다.”

이제 정년을 앞두고 있는 유항석 부장은 우리 후속지원 분야의 개척자로서 오늘 KAI를 있게 한 숨은 공로자임에 틀림없다.

MASTER ②

사내 경영혁신 전문가인 운영지원팀 이재성 부장은 누가 보아도 점잖고 예의 바른 사람이지만, 1982년부터 항공산업에 투신해 힘들었던 산업환경을 헤치고 나온 마스터다. 지금은 우리회사에서 단 1년의 시간만을 남겨놓았지만, 그의 가슴은 미래로 도약하는 KAI를 만들기 위한 열정이 아직 식지 않고 있다.



사내 혁신활동의 선두주자로 자리매김하다

운영지원팀 이재성 부장

열악했던 경험, 완제기 제작 위한 바탕

운영본부의 사업관리·지원 및 혁신업무 등 매우 광범위한 업무를 하고 있는 운영지원팀에 소속된 이재성 부장은 부드러운 카리스마로 협력회사의 혁신활동과 후진 양성을 맡고 있다.

“1982년 공군초급간부로 의무복무기간을 마치고 항공 부문에 뛰어들었을 때 공구나 장비가 제대로 된 것이 없을 정도로 열악했습니다. 80년대 중반, 90년대 초반 들어 우리 비행기를 만들려는 시도가 있기 전까지 우리가 가진 기술이라곤 노후 항공기나 정비하는 것뿐이었죠.”

80년대 중반 한국 최초로 조립 생산한 전투기인 제공호 엔진을 각고의 노력 끝에 개발했지만, 엔진의 핵심부품을 생산하기 위해서는 고가의 CNC 장비가 필요했다. 당시 이재성 부장과 엔지니어들은 고민 끝에 장비를 직접 제작하기로 하고, 이를 통해 핵심부품 양산에 성공함으로써 끝내 납기를 만족시켰다고 한다.

항공기 제작환경이 이처럼 척박했던 때였지만 이재성 부장은 그때의 경험과 자신감이 지금의 완제기 제작과 설계 능력까지 확보할 수 있었던 바탕이 된 것이라 생각한다.

‘자원유한 지식무한’의 정신 이어가길

개발업무에서 잔뼈가 굵어갈 즈음, 그는 사내의 경영혁신 전문가로 발탁되어 각종 프로젝트를 수행하며 좋은 성과를 거두어 나갔다. 그 중 가장 기억에 남는 것은 2~3년 전 우리회사 현장에서 빈번하게 일어났던 고가의 원자재 낭비를 성공적으로 절감했던 일이다.

“항공기 구조물의 알루미늄 소재는 같은 무게의 자동차 구조물 가격의 6배이고 고강도 소재인 티타늄은 알루미늄 소재 가격의 6배로 고가의 수입 원자재입니다. 그런데 그동안 고정적인 사각형 절단방식에 의해 원자재의 3분1 가량이 버려지는 것을 보고 반드시 원가 절감을 해야 된다는 생각을 가지게 됐죠.”

원자재를 다양한 모양으로 절단해도 기계가공을 가능하게끔 한다면 자재의 수율을 크게 개선할 수 있을 것이라고 생각한 이재성 부장은 해당 실무자들을 설득했지만 쉽게 받아들여지지 않았다. 그러나 포기하지 않고 1년여 동안 끈기 있게 개선한 결과 기업혁신의 대표적인 성공사례가 됐다. 그런 그가 바라보는 KAI의 미래가능성은 어떨까.

“혁신활동 하는 사람들은 ‘자원유한 지식무한’이라는 말을 곧잘 합니다. 옛날과 달리 지금 우리회사에 우수한 인재들이 얼마나 많습니까? 이들의 무한지식으로 회사 일을 내 일처럼 한다면 밝은 미래를 향해 성장할 수밖에 없지 않을까요?”



KIDZANIA

- 1. 진지한 모습으로 경찰체험 중인 남매
- 2. 요즘 들어 부쩍 아빠 직업에 관심이 많다는 유빈이
- 3. 동생을 꼼꼼히 챙기는 누나

직업체험테마파크 키자니아로 떠난 여행!

“아빠 엄마는 너희들의 꿈을 응원한다!”

헬기추진계통팀
이기형 선임연구원 가족의 ‘꿈을 그린 하루’

늘 아빠 엄마에게 자신의 꿈에 대해 조잘조잘 이야기하길 좋아한다는 첫째 유빈이와 둘째 관영이. 특히 하고 싶은 것도, 되고 싶은 것도 많을 나이의 두 아이는 아빠가 하고 있는 일에 대해서도 무척이나 관심이 많다. 꿈과 호기심 많은 아이들을 위해 아빠 엄마가 나섰다. 이기형 선임연구원 가족이 다함께 ‘키자니아(KidZania)’에 출동한 것이다. 현실세계의 직업을 체험하며 하루 동안 진짜 어른이 되어 본 아이들과 그런 아이들의 모습을 지켜보며, 아빠와 엄마는 꿈 많던 어린 시절의 추억에 잠겨본다. 어른과 아이가 함께 꿈을 꾸는 그 어느 때보다 달콤했던 가족의 그날로 함께 가보자.



아이들의 꿈을 위한 아빠의 이벤트

최근 초등학생이나 중학생들에게 꿈을 물어보면 돌아오는 대답이 심상치 않다. 예전에는 ‘과학자’, ‘선생님’, ‘화가’ 같은 직업을 대답했다면, 요즘은 ‘00과학고등학교 입학’, ‘건물주’, ‘아이돌 가수’처럼 빠른 성공과 돈에 관련된 직업에 대한 답변이 대부분이다. 물론 돈을 잘 벌고 싶다는 생각을 할 수는 있지만, 대부분 부모들은 내 아이가 돈보다는 그 시절에만 가질 수 있는 순수한 마음으로 세상을 바라보고 꿈꾸길 바란다.

헬기추진계통팀에서 일하는 이기형 선임연구원과 그의 아내 김순희 씨도 같은 마음이다. “요즘 아이들이 돈과 관련된 직업들을 선호하는 걸 보면서 저희 아이들만은 그렇게 키우지 말자고 아내와 다짐했었습니다.”

이기형 선임에게는 이제 초등학교 2학년이 되는 딸과 내년엔 초등학교 입학을 앞둔 아들이 있다. 한창 꿈을 가질 나이의 아이들이다보니 자연스레 꿈을 묻게 되었다고 첫째 유빈이는 ‘요리사’가 꿈이라ندا. 지금 남자친구와 결혼해서 식당을 차리고 싶다는 귀여운 꿈을 가지고 있다. 둘째 관영이는 아침에는 소방관 점심에는 경찰, 저녁에는 요리사가 되고 싶다고 말할 정도로 꿈 많은 장난꾸러기다.

“격정 반, 기대 반으로 한 질문에 ‘요리사’, ‘경찰관’, ‘소방관’이 되고 싶다는 아이들의 대답에 그나마 안심이 되더군요. 지금 이 순수한 마음과 꿈을 지켜주고 싶다는 생각이 이번 사보 체험도 신중하게 되었습니다.”

새삼 아이들의 성장을 느낀 시간

사천에서 1시간 반 가량을 달려 키자니아 부산에 도착하자 아이들은 들뜬 기분을 감추지 못했다. 키자니아에 들어서자 들려오는 “카이!”라는 인사말에 아빠와 엄마는 깜짝 놀란다. 키자니아와 영어 ‘하이(Hi)’가 합쳐진 키자니아만의 독특한 인사에 오늘 직업체험이 더욱 기대된다.

이기형 선임 가족이 가장 먼저 달려간 곳은 ‘소방관 체험’. 아이들이 가장 하고 싶어 한 소방관 체험은 화재진압 교육과 화재 진압법을 익힌 후 현장에 출동해 직접 불을 끌 수 있어 가장 인기가 많다. 현장에 출동하기 전, 꼭 불을 끄겠다는 아이들의 당찬 모습이 엄마 아빠 눈에는 그저 귀여워 보인다. 하지만 현장에서 진지하게 불을 끄고, 임무 완수 후에 즐거워하는 아이들의 모습을 보며 ‘언제 저렇게 컸나’하는 뿌듯함도 밀려온다.

이어 초콜릿 공장에서 좋아하는 초콜릿을 직접 만들어보고, 항공 테스트 센터에서 모형 비행기를 조립하며, 날려보는 시간을 가졌다. 그 중에서도 항공 테스트 센터는 아빠가 하는 일과 연관이 있기 때문인지 유빈이는 특별히 더 집중하는 모습이다. 평소 하늘 위를 날아가는 비행기나 헬리콥터만 봐도 모두 아빠가 만든 거라고, 아이들이 너무 좋아한다고 엄마는 흐뭇한 모습으로 딸을 바라본다.

“몇년 전 어린이날에 카이에서 직원들이 일하는 공간을 가족들에게 공개한 적이 있어요. 그때 아이들을 데리고 가서 아빠가 하는 일을 보여주고, 이야기해 줬

- 4. 누나가 있어 늘 든든한
관영이
- 5. 관영이에게 친구같은
아빠가 되어주는
이기형 선임연구원
- 6. 아이들이 가장 하고 싶어
했던 소방관 체험
- 7. 엄마 껌딱지! 애교 많은
막내 아들
- 8. 달콤한 초콜릿 만들기에
앞서 주의사항을 듣는
아이들
- 9. 하늘을 나는 승무원 체험



더니 그 이후로 비행기라면 더 관심을 보이네요.”
경찰 체험을 마친 관영이는 더욱 씩씩해진 모습으로 “엄마를 지켜줄 거야”라
며 제법 남자다운 모습을 보이기도 한다. 두 아이가 마지막으로 함께한 체험은
‘승무원 교육센터’. 유빈이는 승무원이 되어 고객들을 응대하는 법을 배우고,
관영이는 커다란 비행기를 날아오르게 하는 조종사가 되어 하늘 위에 꿈을 펼
친다.

친구에서 연인으로, 두 사람의 러브 스토리

체험은 오롯이 아이들만 참여해, 모든 일을 아이들 스스로 해내야 하기 때문에
부모님은 일체 관여할 수 없다. 그저 밖에서 지켜볼 따름. 아빠 엄마 없이도 말
은 일을 척척 해내는 아이들을 보며 이기형 선임은 아내에게 고마운 마음을 전
한다. “내가 일이 바빠서 아이들을 잘 봐주지 못하는데, 혼자서 저렇게 예쁘고
착한 아이들로 키워줘서 정말 고마워. 당신 배려가 있었기에 내 일도, 우리 아이
들도 지금처럼 순조롭게 올 수 있었어.”
아내 역시, 남편에 대한 칭찬과 고마움을 빼놓지 않는다. “늘 변함없이 나와 아
이들 사랑해주고, 주변 사람들에게도 잘 해줘서 너무 고마워.”
대화에 빠지지 않는 아이들 대신, 이번엔 둘 만의 이야기가 궁금해진다. 첫 만남
을 묻는 질문에 쑥스러웠는지, 이기형 선임은 장난스럽게 아내를 놀린다.
“여보, 우리 처음 만났을 때 기억나? 당신 엄청 멧 부리고 나왔잖아. 치킨은 어
찌나 많이 먹던 지.(하하)”
두 사람은 강원도 태백, 고향 친구였다. 2004년 이기형 선임이 대학 3학년일



무렵, 두 사람은 고향 친구들의 모임을 통해 처음 만났다. 처음엔 그저 동갑내기
고향친구였다. 하지만 이기형 선임이 대학 어학연수를 다녀온 후 둘은 친구에
서 연인이 되었다. “한국에 들어와서 얼굴이나 보자하고 아내를 만났어요. 저는
아직 학생이었고, 아내는 멋진 커리어우먼이 되어 있었죠. 둘이 밥을 먹고 같이
지하철을 타고 가는데, 맞은 편 창문에 비친 아내 얼굴이 너무 예쁜 거예요. 진
심으로 그때 정말 엄청화 같았어요.”
아내 역시 친구가 남자로 보이기 시작했던 상황, 이후 이기형 선임의 고백으로
두 사람은 연인이 되었다. 2년여의 연애 후, 이기형 선임이 KAI에 입사하면서
둘은 바로 결혼을 하고, 지금의 가정을 이루게 되었다.

두 아이 모두 꿈을 가진, 따뜻한 아이로 자랐으면

말 잘 듣는 모범생 딸과 어디로 튈지 모르는 장난꾸러기 아들. 두 아이의 성향
은 달라도 엄마 아빠의 바람은 한 가지, 꿈을 가진 아이로 자랐으면 하는 마음
이다. “처음부터 아내와 아이들을 공부에 대한 압박 없이 키우자고 말했어요.
막상 아이들이 커 가면 생각이 달라질지도 모르지만요. 그래도 아직은 공부보
다 꿈에 대한 이야기를 많이 해주고 싶습니다.”
아내 김순희 씨도 같은 생각이다. “제가 딸 일곱 중에 여섯째로 태어났어요. 내
가 하고 싶은 걸 찾기 보단 꿈도 없이 그냥 상황에 맞춰 살았던 것 같아요. 아이
들은 그렇게 살지 않았으면 해요. 좋아하는 꿈도 찾고, 하고 싶은 일을 하면서
살았으면 좋겠습니다.”
김순희 씨 역시 결혼 전에는 일을 했지만, 결혼 후 아이들을 돌보게 되면서



전업주부로서의 삶을 살고 있다. 그래서인지 혹시 집에서 살림만 하는 엄마
가 아이들에게 어떻게 비칠까 걱정도 많이 했다고 한다. 하지만 지금의 엄
마를 너무나도 자랑스러워하는 아이들을 보면서 무엇을 크게 바라기보다
는 아이들처럼 ‘지금 그대로’의 모습을 더 사랑해주기로 했다. “사실 자존감
도 많이 떨어졌었는데, 어떤 사람이 되고 싶냐 물어봤을 때 ‘엄마 같은 사람
이 되고 싶다’고 말하는 아이를 보면서 고맙기도 하고, 자신감도 많이 생겼
어요.”
모든 체험을 마치고 유빈이는 요리사가 꿈인 아이답게 초콜릿 공장에서의
체험을 최고로 꼽았고, 관영이는 커서 능률한 경찰이 되고 싶다며 시종일관
엄마의 손을 놓지 않는다.
아직 못해본 체험이 많다면, 엄마를 안고 “내일 다시 오자”고 조르는 유빈이
와 관영이를 보며 부부는 아이가 꿈을 떠나 하고 싶다는 마음, 열정이 가슴에
생겼다는 것에 행복함을 느낀다.
꿈은 꼭 거창하거나 특별하지 않아도 된다. 나를 기쁘게 하는 것 사랑하고 살
아갈 힘을 주는 것이면 충분하다. 지금 내 위치에서 최선을 다할 수 있는 것
또한 꿈이 될 수 있다는 사실을 이기형 선임 가족은 이미 충분히 알고 있다.

70여 개의 실제 직업을 놀면서 배운다!
키자니아 부산

1999년 멕시코에서 첫 선을 보인 키자니아는 2018년 1월 현재, 대한민국을 비롯한 일본, 영
국, 브라질, 러시아 등 전 세계 19개 나라 24개 도시에 설립된 글로벌 직업체험 테마파크다.
2016년에 오픈한 키자니아 부산은 전 세계 22번째이자 국내 2호로 승무원부터 소방관, 경찰
관, 패션모델, 연예인, 요리사 등 70여 개의 실제 직업을 마음껏 체험해 볼 수 있다. 단순한 직
업 체험이 아닌 실제 기업들의 참여로 이루어지기 때문에 더욱더 현실감과 생동감 넘치는 직
업체험이 가능하다. 또한 레이스트랙, 스포츠 방송 센터, 보트 조종스쿨, 열차공학연구소, 3D
홀로그램 스튜디오 등 서늘과는 차별화된 프로그램을 제공한다.
매 시즌마다 직업 종류가 리뉴얼되기 때문에 시대변화에 맞는 유망직종들도 발맞춰 체험이
가능하다. 작년 12월 말 키자니아 부산은 미래 유망 산업으로 꼽히는 항공 분야를 체험해볼
수 있는 ‘항공 테스트 센터’를 오픈했다. 이곳에서는 최적의 항공기를 만드는 항공 테스터 직
업 체험과 함께 비행기가 나는 원리를 배울 수 있다.
다양한 프로그램과 프로모션을 통해서도 보다 짝 찬 즐거움을 선사한다. 가장 인기 있는 프로
그램은 ‘생일을 부탁해’. 키자니아 파티룸에서 생일파티와 나홀로 키자니아(엄마가 아닌 전문
수퍼바이저 인솔로 체험), 도시락까지 포함하는 상품으로 엄마와 아이 모두에게 반응이 좋다.
보다 많은 정보는 홈페이지(www.kidzania.co.kr) 또는 모바일 어플(키자니아 모바일), ‘키자니
아 네이버 공식카페(cafe.naver.com/gokidzania)’에서 확인 가능하다.

입장요금 [아동] 4만 원(1부), 3만6천원(2부) / [성인] 1만8천원(1부), 1만6천원(2부)
운영시간 1부 10:00 ~15:00 / 2부 15:00~19:30
주소 부산 해운대구 센텀4로 15 문의 1544-5110





AUSTRALIA

천혜 자연환경과 다이내믹 액티비티의 공존
오감만족 호주 여행기

남반구에 위치한 섬나라이자 세계에서 가장 작은 대륙에 속하는 이곳. 사계절 언제나 온화한 기후를 품고 있는 오스트레일리아는 언제나 나의 로망 여행지 중 한 군데로 손꼽히던 곳이었다. 면면이 다른 얼굴을 지닌 산악지대와 사막, 정글, 아웃백 등 눈부신 자연 환경을 오롯이 보존 중인 호주는 유럽과 미주 대륙 못잖게 수많은 관광지를 보유하고 있다. 평소 직장 내에서 형님, 동생 하면서 친하게 지내왔던 사람들과 함께 그 아름다운 땅으로 떠나기 위한 야심찬 계획을 세웠다.

글. 기체생산2팀1직 박창준 기술원





거대한 국가 규모에 비해 ‘여백의 미’가 많은 호주

햇수로 벌써 2년 전 일이지만 아직도 기억 한 편에 선연한 호주 여행기. 그 찬란했던 날들에 대해 사보의 지면을 빌려 이야기해보려 한다. 때는 2016년 7월 30일, 평소 코드가 비슷하고 통하는 점이 많았던 형님, 동생과 4명으로 짝을 이루어 이심전심 호주로 8박9일간 떠나게 되었다.

호주는 광활한 국가 면적(남한의 80배, 유럽의 0.8배, 영국의 32배, 미국 대륙과 비슷한 크기)에 비해 가용대지의 비율이 현저히 낮아 인구수 역시 우리나라의 절반가량에 지나지 않는다. 따라서 인구 밀집 지역인 뉴사우스웨일스주와 빅토리아주를 제외한 곳곳에서 호주 원시 자연의 풍광을 목도할 수 있다. 떠나기 전부터 우리는 TV와 영화 속에서 봐왔던 호주의 아름다운 이미지에 매료된 채 디데이만을 손꼽아 기다렸다.



처음 만나는 호주 in 유럽, 멜버른 거리

무려 10시간이 넘는 비행 끝에 홍콩을 경유하여 도착한 호주의 첫 관문은 호주 안의 작은 유럽, 멜버른이었다. 관광 책자에서 무수히 많이 스쳤던 그 황홀한 이미지들의 향연을 직접 눈앞에서 보니 바로 실감이 들진 않았다. 호주 안의 유럽이라는 대명사에 걸맞게 한편의 건물들은 중세풍의 중후한 분위기를 간직하면서도 한편으로는 최첨단 빌딩들이 들어서 있었다.

멜버른에 도착하자마자 드라마 ‘미안하다 사랑한다’로 잘 알려진 호시어레인으로 향했다. 당시 극중 남자주인공 소지섭(차우혁)의 파격적인 레게머리와 합한 스타일, 그리고 여자주인공 임수정(송은채)의 청순한 어그부츠 스타일링으로 각인된 그 거리. 화려한 그래피티로 온 벽을 컬러풀하게 물들인 호시어레인의 거리에서는 자유분방한 사람들의 개성을 한껏 느낄 수 있었다. 멜버른의 명소답게 곳곳이 핫한 포토존인 데다가, 한켠에서는 웨딩 촬영까지 진행되고 있었



다. 참고로 호시어레인은 낮과 밤이 야누스의 얼굴처럼 다른 매력을 뽐내내고 하니, 시간적 여유가 된다면 낮과 밤의 모습을 모두 보는 것도 좋을 듯했다. 우리는 일정상 호시어레인의 저녁 풍경까지 보진 못하고 저물어가는 호주의 노을과 함께 숙소로 귀가했다.

죽기 전 꼭 가봐야 할 호주 관광지 NO.1

이튿날은 ‘죽기 전 꼭 가봐야 할 관광지 10곳’에서 1위로 선정된 그레이트 오션 로드로 향했다. 빅토리아주 토키에서 워넬볼까지 약 300km에 이르는 지역 전체를 일컫는데 파도에 의해 침식된 바위들과 절벽이 하모니를 이루는 기암 절경이 눈길을 사로잡는 곳이다. 춤을 추는 듯한 유연한 굴곡으로 이어진 해안선과 헬기 타고 항공에서 내려다 본 예수 그리스도의 열두 제자를 의인화한 12제자 바위의 모습은 그 자체로 장관이 아닐 수 없었다. 뿐만 아니라 투어 도중 오션로드의 유명한 지점이 나올 때마다 정차하여 사진도 찍고 호주의 심볼마크인 코알라와 캥거루를 곳곳에서 볼 수 있어, 정말이지 지루할 틈 없이 풍성한 볼거리가 계속 펼쳐졌다. 투어를 끝내고 숙소로 돌아와 맛본 와규 스테이크와 쉬라즈 와인의 풍미는 우리를 숙면의 세계로 이끌어 줬다.

퍼핑빌리에서 토마스 기차를 만나다

셋째 날, 첫 일정은 멜버른의 또 다른 관광명소인 퍼핑빌리. 멜버른 시티의 플린더스 스트리트 역에서 벨그라브 역까지 약 1시간가량 이동하면 만날 수 있는 단데농 퍼핑빌리는 100년 전의 증기기관차를 탈 수 있다는 메리트 하나로 단숨에 관광명소로 등극한 곳이다. 굽이친 구릉과 산지 사이로 칙칙폭폭, 연기를 뿜으며 달리는 기관차라니! 어린 시절, 내 마음을 사로잡았던 ‘토마스 기차’의 실제 모델을 볼 수 있다는 생각에 설렘을 감출 수 없었다.

소문대로 퍼핑빌리의 증기 기관차에는 창문이 없었다. 탑승자들은 무언의 약속이라도 한 듯, 기관차의 창가에 걸터앉아 파노라마처럼 펼쳐지는 자연 풍경을 카메라에 담기 바빴다. 이렇듯 퍼핑빌리 증기 기관차의 묘미는 기차 창가에 무심하게 앉아 아름다운 풍광을 카메라 속에 갈무리하는 것이다.

이 날의 저녁에는 사무치도록 그리운 고국의 음식, 한식을 부려 찾았다. 호주 땅을 밟은 지 72시간이 흘러가도록 한식 냄새도 맡지 못한 채, 현지 식으로 식사를 이어갔더니 정통 한국인의 위장이 한식을 향한 그리움으로 몸부림쳤다. 호주에서는 특히 금값이라는 김치찌개와 삼겹살을 거금에 사 먹었더니, 지친 영혼을 위로 받는 느낌마저 들었다. 멜버른의 마지막 밤은 멜버른 시티의 카지노에서 시원하게 그날의 여행경비를 기부(?)하는 것으로 마무리했다.

1. 그레이트 오션로드에서
2. 퍼핑빌리의 진풍경을 볼 수 있는 기차 창가뷰
3. 호주 멜버른 시티 중심의 플린더즈 스트리트 역



4. 케언즈의 창공을 나는 스카이다이빙 체험
5. 그레이트배리어리프 스킨스쿠버 체험

이카로스가 되어 케언즈의 창공을 날다

다음 날은 대망의 하이라이트 케언즈로 향했다. 멜버른에서는 겨울이 한창이라 옷을 두껍게 입고 다녔는데 케언즈는 웬걸, 동남아 같은 여름 날씨 덕에 곧바로 여름 옷으로 갈아입어야 했다. 여장을 풀자마자 케언즈 여행의 꽃이라 불리는 스카이다이빙에 도전했다. 사실 호주 여행이 결정되던 그 날부터 나는 호주의 창공을 유평하는 스카이다이빙만을 꿈꿔왔다. 고도 1만4,000피트(약 4,267미터)의 푸른 창공에서 몸을 내던지는 그 짜릿한 느낌은 글로 설명하기 힘들 정도로 벅차올랐다. 지상의 맨땅으로 온몸이 내던져지는 듯했다가, 이내 수천 미터 창공에서 하늘을 유평하는 것은 전에 없던 완전히 새로운 감각의 체험이었다. 혹시라도 호주 여행을 준비하는 사람들이 있다면, 스카이다이빙을 강력하게 추천하는 바다.

전 세계인들을 모두 만날 수 있다는 케언즈의 또 다른 명물, 라군수영장은 이쉽게도 가지 못했다. 펄 대신 닭이라고 수영장에 가지 못한 마음이 한이 되어, 아쉬운 대로 바다수영이라도 해보려 인근의 바다를 탐색했는데 이상하게 사람의 모습이라고는 코빼기도 보이지 않았다. 이 좋은 날 아무도 바다에 뛰어들지 않는 것이 이상해, 지나가는 행인에게 물었더니 글썽 악어가 자주 출몰하는 지역이란단다. 묻지도 따지지도 않고 바다에 뛰어들었다면 정말 큰일 날 뻔했다. 이윽고 어스름 저녁이 찾아와, 다소 아쉬웠던 마음을 해변가의 맥주로 달랬다. 주변의 시선에 아랑곳 하지 않고 노래를 부르거나 춤추는 사람들, 그 한가로운 여유와 행복이 참 부러웠다.

스킨스쿠버의 천국, 그레이트배리어리프

케언즈에서의 이틀날은 그레이트배리어리프에서의 스쿠버다이빙으로 시작했 다. 이곳은 호주의 북동해안을 따라 발달한 세계 최대의 산호초 지대로, 1981년 유네스코에서 세계자연유산으로 지정했다. 케언즈에서 뱃길로 1시간 거리에 있는 이곳은 영화 '니모를 찾아서'의 배경이자 스노클링과 스킨스쿠버의 천국 으로 불린다.

섬에 도착해서 배를 정박한 다음, 지정 구역에서 자유롭게 스노클링을 즐기다 가 특정 시간이 되면 스쿠버다이빙과 잠수함 등을 체험해볼 수 있다. 우리팀은 오픈워터 자격증을 보유하고 있어 더욱 더 자유롭게 바닷 속을 누비며 알찬 시 간을 보낼 수 있었다. 스킨스쿠버 도중 만난 '나폴레옹 피시'는 웅장함 그 자체 이자, 해양 생명체의 신비로움을 온몸으로 나타내고 있었다. 스쿠버 강사의 부 름을 들었는지 갑자기 한 마리의 나폴레옹 피시가 우리 곁으로 다가오더니, 우 리 주위를 한참 맴돌다가 유유히 사라지는 것이었다. 우리는 이때, 그의 모습을 마음껏 사진 속에 담았다. 물놀이 후 잔뜩 주린 배는 호화로운 선상 뷔페에서 채 울 수 있었다.



Tip. 서핑마니아들의 성지, 벨스비치

그레이트 오션로드는 크게 질풍오토웨이, 싹렉 코스트, 디스커 버리 코스트로 나뉘는데 각 지역에는 서핑을 즐기기에 좋은 해 변이 많아 서핑마니아들의 성지로 불린다. 그 중에서도 최고의 서핑 컨디션을 자랑하는 벨스비치에서 매년 열리는 '부활절 서 핑 클래식 대회'가 유명하다.

여행의 마침표, 시드니에서의 이틀

호주 여행의 마침표는 시드니에서 보내는 이틀로 찍게 됐다. 호주 여행의 유일 한 자유 일정이어서 더 천금 같았던 이틀은 그저 조금이라도 더 열심히 놀아야 겠다는 생각뿐이었다. 이 날만큼은 형식과 규칙에 얽매이지 않고 발길 닿는 대 로 자유롭게 흘러 다녔던 것 같다. 오히려 많이 알려진 시드니의 명소보다는 히 든 스페이스 위주로 살뜰히 구경했다.

마지막 날은 시드니의 랜드마크인 오페라하우스와 하버브리지를 찾았다. 봐왔 던 대로, 들어왔던 대로 정말 우아하게 조형된 건축물이 아닐 수 없었다. 걸작 중 걸작, 수작 중 수작은 이런 것을 두고 하는 말이 아닐까. 항구의 풍경을 지배 하며 상징적으로 펼쳐져 있던 하버브리지는 주간보다는 야경이 더 인상적인 곳이었다. 이곳에서 틸툼이 사먹었던 맥주와 햄버거의 맛을 죽을 때까지 잊지 못할 것 같다.

돌아오는 비행기 안은 피곤함보다는 아쉬움이 더 컸다. 호주에서의 일주일은 '죽기 전에 꼭 가봐야 할 관광지'에 선정된 명성만큼 찬란하고 아름다웠다. 지금 여행을 준비하고 있는 당신에게 관광과 휴양을 동시에 느낄 수 있는 이곳, 잘 보 존된 자연환경과 다이나믹한 액티비티가 가득한 곳, 호주를 강력 추천한다!

한국인은 1년에 영화를 4~5번 관 랐하는데, 이는 세계 최고 수준이 라고 한다.

수많은 영화들 중 자신의 가슴 속 에 자리한 감동적인 영화이야기 를 우리회사 임직원들에게 물어 보았다.

가슴
먹먹해지는
영화
그 감동의
순간



가족과 친구의 소중함 일깨워준
<원더>

<원더(wonder)>는 안면기형으로 태어난 아이 기어와 가족들의 삶을 담은 영화로 사랑 스런 여인 줄리아 로버츠의 모성애가 물씬 풍기는 영화다. 자녀를 둔 엄마들에게 부부관 계 및 자녀와의 관계에 있어 본보기가 되리라 확신한다. 아내랑 새벽까지 함께 감상하며 서로 부둥켜안고 울게 만들었고 부부금슬을 좋게 만들어 준 영화로, 날 인정해주는 사람 이 없다고 느끼거나 외로울 때 이 영화가 큰 힘이 되리라 믿는다.

생산지원직 강성곤 전문기술원

나에게 던지는 묵직한 질문
<내일을 위한 시간>

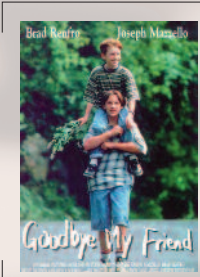
1,000 유로의 돈이 꼭 필요한 회사의 직원들이 있습니다. 그리고 회사는 '인건비 절감을 위해 당신 팀원 한 명을 해고하는 투표에 동의해주면 남은 팀원 모두에게 1,000 유로씩 지급하겠다'라는 제안을 해옵니다. 영화 <내일을 위한 시간>이 던지는 '무엇이 우리를 인간답게 만드는 선택인가?'라는 질문은 큰 절벽을 마주하듯 제게 다가왔습니다. 과연 팀원은 어떤 결정을 할까요. 그리고 주인공인 워킹맘 산드라의 운명은 어떻게 될까요.

KFX제어체계팀 류진훈 수석연구원

눈물샘을 자극하는 감동
<굿바이 마이 프렌드>

<굿바이 마이 프렌드>는 수혈로 에이즈에 감염된 어린 소년과 그 소년과 친구가 된 형뻐 소년이 치료약을 구하기 위해 길을 떠나는 이야기이다. 영화를 보다가 창피함도 모르고 정말 엉엉 울던 기억이 난다. 특히 영화 마지막 장면은 20여 년이 지난 지금까지도 내 기 억 한 구석에 너무 애뜻하게 남아있다. 이번 주말에 꼭 다시 한 번 봐야겠다. 그런데 아이 들이 보면 또 놀릴 것 같다. "아빠 영화 보고 또 울어?"

미방산체계구축팀 조인태 차장



내 마음을 깨끗이 정화해준
<그린 파파야 향기>

영화 포스터를 인테리어 소품으로 많이 쓰던 시절, 인기 있는 포스터였던 <그린 파파야 향기>는 머리가 복잡할 때 보고 나면 미세먼지가 빗물에 씻겨 내려가듯 개운한 기분이 든다. 극의 내용은 단순하지만 절제된 대사와 더불어 비 내리는 소리, 초록빛 화초들이 화면을 가득 채우는데 영화를 다 보고나면 한결 마음이 안정된다. 영화 곳곳에 쓰인 클 래식 음악도 아주 잘 어울려 선물 같은 귀 호강도 보너스!

홍보팀 한정은 과장



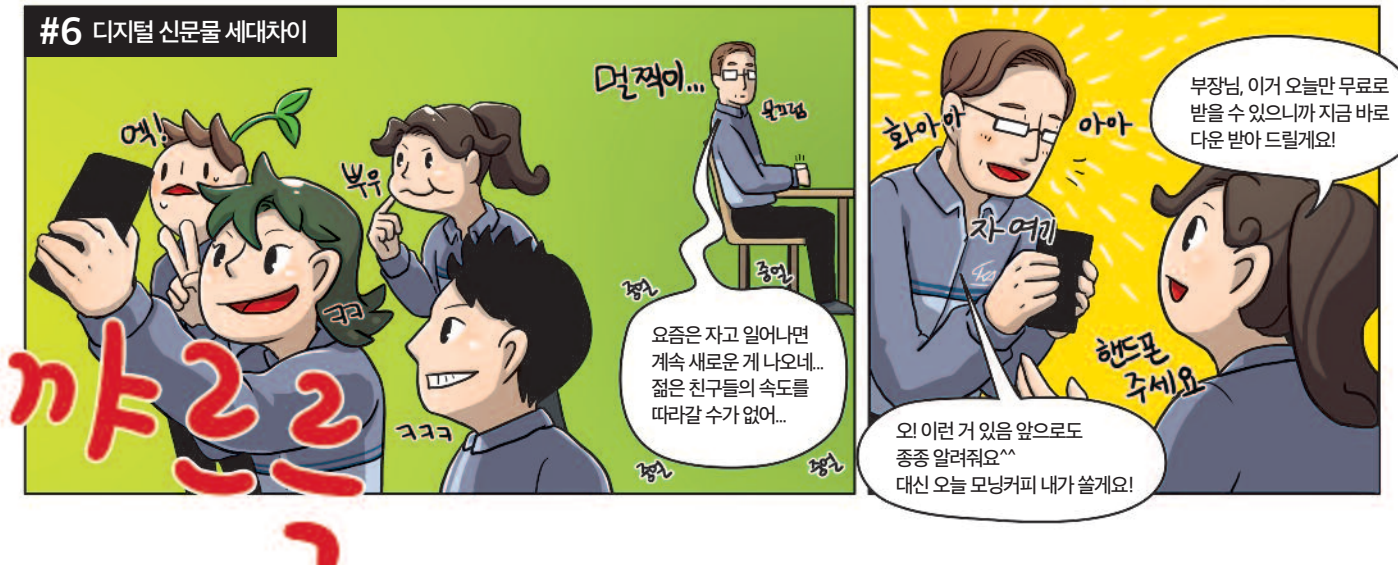
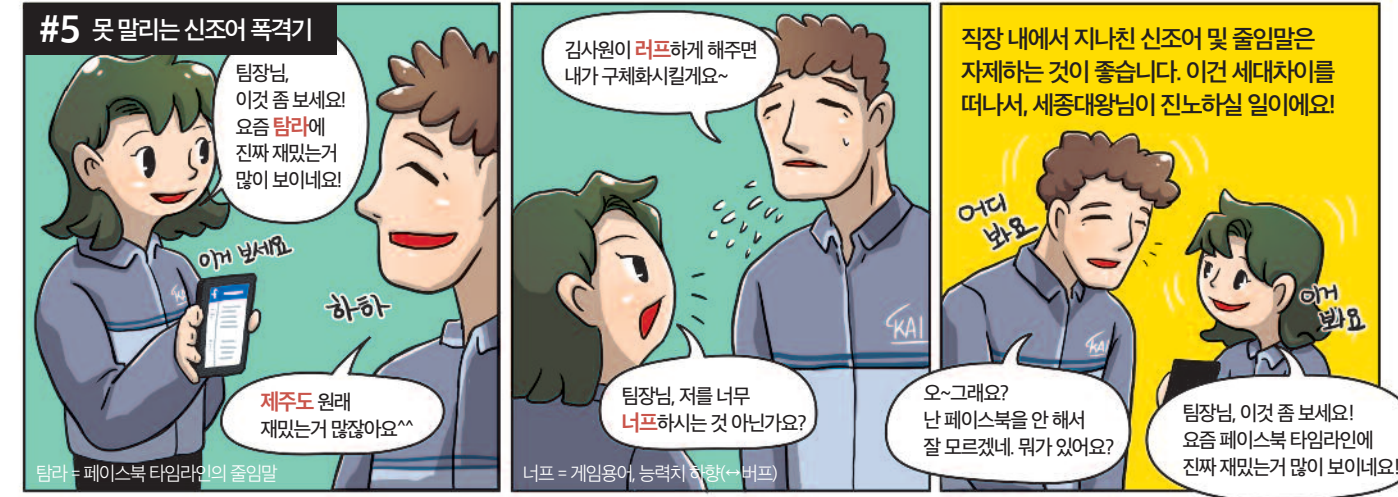
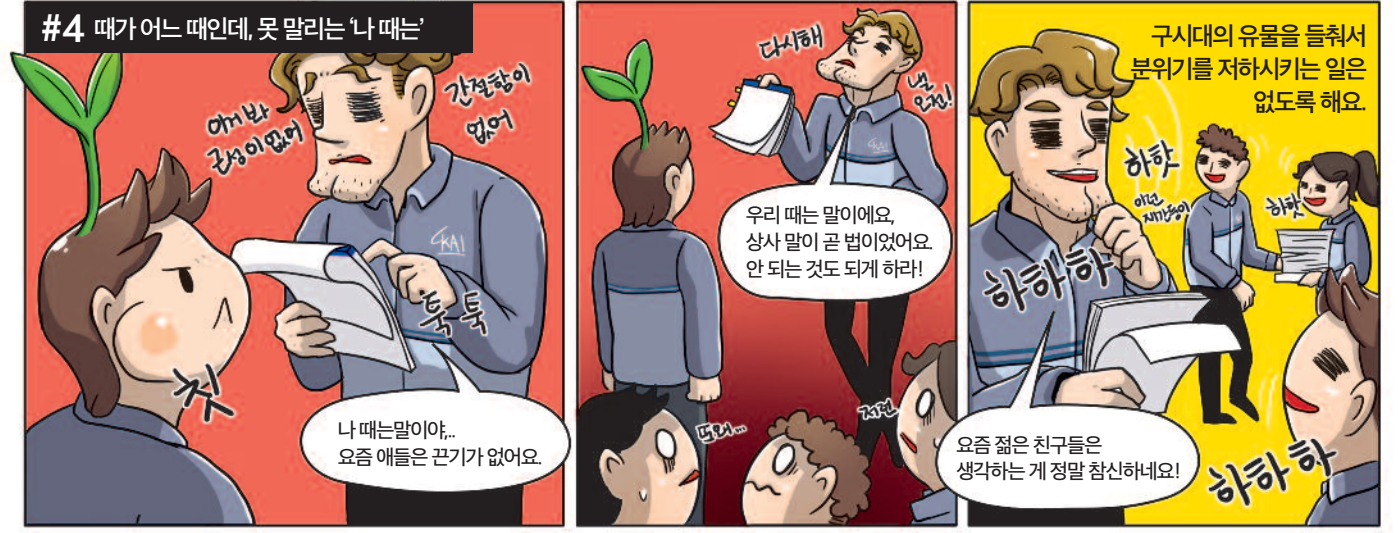
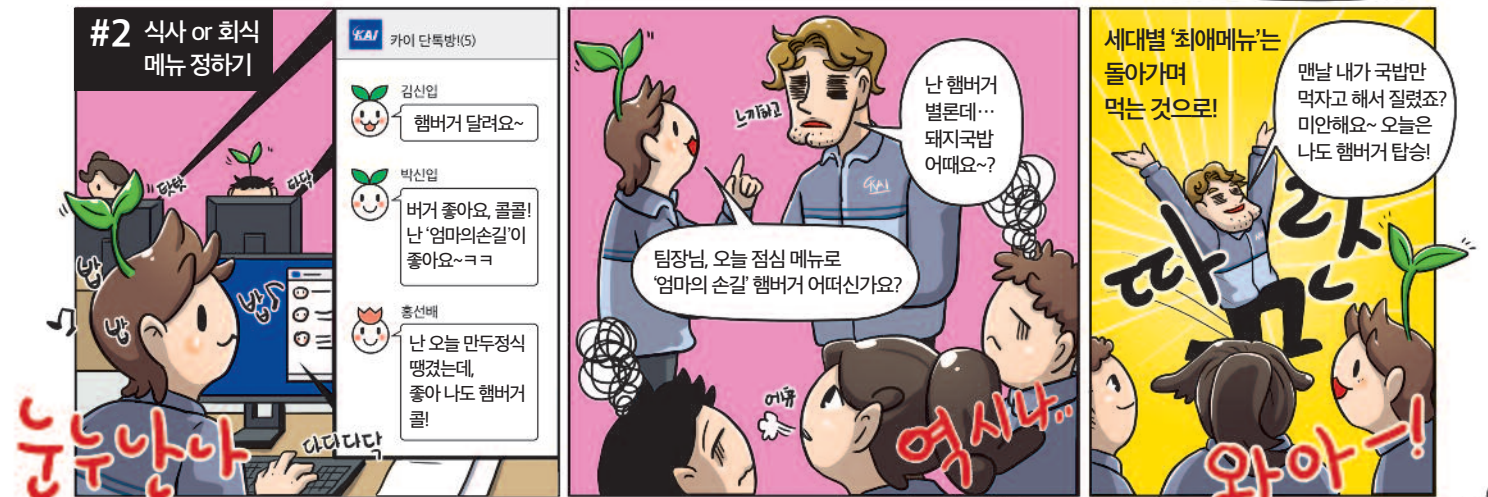
가족의 사랑이 뭉클하게 다가온
<그것만이 내 세상>

<그것만이 내 세상>은 어린시절 아버지의 가정 폭력으로 주인공은 따로 떨어져 살다가 우연치 않게 엄마와 만나게 되면서 여러 가지 일들이 일어나는 영화다. 그중 영화 말미 에 서번트증후군이 있는 동생이 유명한 오케스트라와 협연하는 씬이 있는데, 시한부 병 에 걸린 어머니가 주인공의 도움으로 동생의 연주를 지켜보는 장면은 가족의 사랑이 된 지를 다시 한 번 느끼게 해주는 장면이다.

총무팀 홍현민 차장



즐거로운 직장생활



KAI는 항공 우주 분야의 전문가들이 모인 곳인 만큼 다양한 세대들로 구성되어 있습니다. 좁게는 한 집안 안에서도 부모님 세대와 자식 세대가 나뉠 정도로 세대 간의 차이는 필연적으로 생기게 됩니다. 더욱이 수천 명이 모여 다양한 팀과 포지션을 구성하고 있는 KAI 안에서는 더 극명하게 나타날 수 있겠죠. 한 취업포털의 설문조사에 따르면 직장인 10명 중 9명이 직장 내에서 다양한 이유(커뮤니케이션 방식 53.2%, 친목 도모 방식 32.6%, 직장생활 방식 6.3%)로 세대차이를 느낀다고 답변했다고 합니다. 이번 KAI toon에서는 직장 내에서 느낄 법한 세대차이 사례와 즐거운 세대차이 극복 방법을 알려드리려 합니다.

어려운 사람을 물질적으로 도와주는 것도 나
눔이지만, 주위를 둘러보면 나눔 수 있는 것
은 훨씬 많다. 맛있는 음식을 나눠먹는 일, 즐
거운 마음을 나누는 것, 지식을 나누는 것 등
나눔은 주위 사람들에게 대한 관심과 넉넉한 마
음만 있다면 누구나, 무엇이든 가능하다.
우리회사 나눔봉사단은 사천 지역 아동들에
게 문화적 감성을 나누고 있다. 매년 2회 아동
들을 초청해 진행하는 ‘영화관람 프로그램’이
그것이다.



자라나는 세대에 선물하는 문화 감성

지역 아동과 함께하는 KAI

나눔봉사단, 지역 아동 초청 단체영화관람

나눔봉사단은 지난 2월 23일 오후 2시 사천 메가박스에서 사천 관내 10개 아동센터(두레, 두량,
하늘, 꿈샘, 창대, CMS, 방주, 신애원, 호산나, 까치, 동지) 아동 254명을 대상으로 단체 영화관람
을 진행했다. 상영관 2개를 대관하여 콜라와 팝콘도 함께 제공한 이날 행사에는 초등 1학년부터
5학년까지 저학년 115명, 초등 6학년부터 중고생 포함 고학년 139명, 인솔교사와 담당자 27명
까지 총 281명이 참가해 영화를 관람하며 즐거운 시간을 보냈다.
매년 여름방학·겨울방학 2회에 걸쳐 운영하는 ‘영화관람’은 아동들에게 문화혜택을 부여하고,
자라나는 세대를 향한 사랑을 나누고자 기획된 행사다. 영화는 ‘명탐정 코난 : 감벽의 관’과 ‘블
랙팬서’ 중 나이와 취향을 고려하여 선택 관람할 수 있도록 배려했다.
영화 관람에 앞서 나눔봉사단은 사천 관내 아동센터장들과 어린이재단 본부장이 참석한 가운
데 사천 아동복지시설에 기증하는 보드와 180매 영화자유티켓을 추가 기증했다.



INTERVIEW

“KAI는 아동들의 미래를 지원하는 든든한 후원자입니다”

사천시지역아동센터연합회 백운균 회장



KAI는 사천의 기둥이라고 할 정도로 지역 내에서 다양한 역할을 해주고 있
습니다. 특히 지역 성장의 밑거름이 되는 아동들의 복지와 지원에 많은 관심을
쏟고 있습니다. 타 지역에서 부러워할 만큼 다방면으로 지원을 아끼지 않는 든든한 후원자입니다.
매년 진행하는 영화관람 프로그램은 특히나 아이들에게 인기가 많습니다. 이 프로그램을 통해 아
이들의 문화적 시각이 넓어지고, 어른들과의 소통 기회도 많아졌으면 하는 바람입니다.
KAI가 지원하는 사천시지역아동센터의 ‘하늘사랑합창단’은 작년 12월 말, KAI의 김치나누기행사
에서 공연하는 등 굉장히 활발히 활동을 하고 있습니다. 합창단은 KAI에게 단순히 지원받는 단체
를 넘어 두 기관이 동반성장할 수 있는 원동력으로서 ‘나눔’의 또 다른 패러다임을 보여주는 상징
이기도 합니다. 앞으로도 아동센터와 KAI가 단기적인 지원과 협력이 아닌, 보다 장기적으로 상생
해나갈 수 있는 동반자의 관계로 발전해 나갔으면 좋겠습니다.

“KAI가 지역의 자랑이듯, 저도 사천의 자랑스러운 인재가 되고 싶습니다”

삼천포중앙고등학교 2학년 배민석 학생



행사 때마다 항상 신청해 참석할 정도로 정말 좋아하는 프로그램입니다.
사실 사천에는 극장이 하나뿐이라 영화 보는 일이 그리 쉬운 건 아닙니다.
그런데 KAI에서 늘 햄버거부터 팝콘, 영화까지 지원해줘서 늘 즐거운 마음으로
참여합니다. 다양한 영화를 보면서 문화적 수준과 식견도 넓힐 수 있어 매우 좋은 기회라고 생각하
니다.
또한 우리나라를 대표하는 KAI 같은 방위산업체가 사천에 있다는 것도 자랑스러운데, 지역 사람들
에게 관심과 애정을 쏟고 있어 사천에 살고 있다는 사실에 자부심이 생깁니다.
KAI가 지역 성장을 위해 많은 도움을 준 것처럼, 저 또한 훗날 국어교사가 되어 사천의 미래를 빛내
는데 조금이라도 보탬이 되고 싶습니다.



나눔수록 커지는 기쁨

나눔봉사단, 서부경남 지역 사회공헌 확대

지역사회에 대한 꾸준한 봉사를 해오며 지역사랑
을 실천하고 있는 나눔봉사단이 올해부터 새로운
변화에 나선다. 그간 사천 중심으로 펼쳐던 사회
공헌활동을 서부경남까지 확대해 서부경남 최대
기업인 우리회사의 사회적 책임을 충실히 해 나
가기로 한 것이다.

사천을 기준으로 남해군부터 하동군, 고성군, 산
청군, 함양군, 거창군, 통영시, 진주시까지 총 8개
시군으로 추진범위를 확대할 계획이다. 각 시군
별로 연간 1,000만 원 규모의 사회복지를 지원하
게 되는데, 그 중 진주시는 인구규모 및 우리회사
구성원의 다수가 거주하는 지역임을 고려해 연
간 1,500만 원으로 복지 지원을 확대 실시할 예
정이다.

우리회사는 시군별로 복지사업계획서를 접수하
여 계획 타당성에 따라 지원 여부를 결정할 것이
며, 3월 중 시군별 기증식을 수행한다는 방침이다.
기증식에서는 지자체 복지운영 계획을 발표해 사
회봉사와 복지, 그리고 나눔에 대한 의의를 시민들
에게 전달하게 된다. 우리회사 출범 후 처음 시행
되는 사천 외 서부경남 지역 사회공헌 추진으로, 주
변 시군에 대한 우리회사 이미지 제고 및 우호 증
진에 큰 도움을 줄 것으로 기대하고 있다.

지자체별 복지계획

남해군	반딧불 Angel(빛길로) LED 조명등 설치(200개) '18. 4월 ~ 6월
하동군	취약계층 주거환경 개선(7세대) '18. 3월 ~ 11월
고성군	취약계층 전기배선 외 교체사업(50세대) '18. 3월 ~ 5월
산청군	저소득층 주거환경 개선(10세대) '18. 3월 ~ 11월
함양군	노인활동 보행기/자판기 지원(50명) '18. 3월 ~ 12월
거창군	거동불편자 불항기 밥상 후원 외(5개 마을) '18. 3월 ~ 10월
통영시	저소득 가정 집수리 개선(5세대) '18. 3월 ~ 10월
진주시	저소득 노인 실버카 후원(135대) '18. 3월 ~ 4월

* 2018년 11월 중 시군 합동 안료 보고 및 2019년
수행계획 발표 예정

최종조립생산팀1직 서준영 기술원이 조립생산팀2직 이광영 기술원에게

<내 몸에 똥보균이 산다>
후지타 고이치로 글/옥당 펴냄

회사에서 서로 의지가 되는 동기만큼 소중한 존재가 있을까. 입사동기인 최종조립생산팀1직 서준영 기술원과 조립생산팀2직 이광영 기술원은 둘도 없는 친구이며 서로 아끼는 마음이 각별한 사이다. 뜻밖의 책 선물을 계기로 그들의 우정이야기를 들어볼 수 있었다.

“친구야, 우리 우정 영원히 변치 않을 거지?”

성격은 다르지만 서로를 믿는 마음은 하나

강원도 원주에서 내려온 차분한 청년인 최종조립생산팀1직의 서준영 기술원과 화끈한 대구사나이 조립생산팀2직 이광영 기술원은 24살 동갑내기 친구다. 둘은 19살 고등학교 3학년 때 우리회사로 실습을 나와 처음 만났고 기숙사를 배정받으면서 친구가 되기로 했다. 그리고 2014년 1월 1일, 서준영 기술원과 이광영 기술원은 우리회사에 정식으로 입사하게 된다.

“광영이는 남들보다 활발하고 불임성이 좋습니다. 저에게 먼저 친근하게 말을 걸어온 것도 광영이였고 배울 점이 많은 친구입니다.”

“저는 준영이한테 더 배울 것이 많아요. 자신이 세운 목표를 위해 꾸준히 실천하는 것을 보면 대단하다 싶기도 하고요. 특히 버킷리스트도 만들어서 하나하나 이뤄가는 것을 보면 저도 따라 하곤 합니다.”

어찌 보면 둘의 성격이 맞지 않는 듯 보이지만, 가만히 이들의 이야기를 듣다 보면 대화 내내 웃음이 떠나지 않을 만큼 서로에 대한 믿음과 20대 만의 장난기가 묻어난다. 둘의 성격이 다르지만, 이렇게 시너지가 넘치는 것은 긍정적인 사고와 상대방을 잘 이해하는 배려가 몸에 배어있기 때문이 아닐까.

불어난 체중에 고민 많은 친구를 위한 선물

서준영 기술원이 이광영 기술원에게 선물한 <내 몸에 똥보균이 산다>는 인체 장기 중 하나인 장(腸)에 관한 책이다. 올해 80살인 도쿄의과치과대학교 명예교수인 저자는 이 책에서 장내 유해균 중 조금만 먹어도 살찌게 하고 식욕을 늘게 하는 일명 ‘똥보균’의 존재를 밝히고 음식과 습관을 통해 유해균을 줄일 수 있는 방법을 소개한 책이다.

“평소 건강에 관심이 많았는데 도서관에서 이 책을 발견하고 장에 대해 알기 쉽게 서술한 것에 매력을 느껴 바로 집으로 빌려와 정독했는데 문득 광영이가 생각났습니다. 친구에게 도움이 되지 않을까 해서 이렇게 선물까지 하게 됐습니다.”

마침 이광영 기술원은 평소 장 건강이 좋지 않아 장염에 잘 걸리는 체질이었다. 더구나 이번 겨울 내내 체중도 부쩍 늘어나 고민하던 차, 서준영 기술원에게 유익한 정보를 담은 책 선물을 받게 돼 자신을 걱정해준 그 마음에 감사할 따름이다. 기쁜 일이 생겼을 때 함께 기뻐해주고 어려운 일에는 서로 의지하는 소중한 동기에 대한 사랑이 앞으로 우리회사에서 영원히길 기원한다.

* KAI 북클럽은 우리회사 임직원이 인상 깊게 읽었던 책을 소개하고 동료직원에게 선물하는 칼럼입니다. 많은 신청을 기다립니다.

KAI News Briefing

2018 MARCH

CEO 동정

싱가포르 에어쇼 참가해 마케팅 활동 펼쳐

우리회사의 대외 협력과 사업수주를 위한 김조원 사장의 행보가 바빠지기 시작했다. 지난 1월 22일 김조원 사장은 미국 공군의 차기 고등훈련기(APT) 사업과 관련, 록히드 마틴과 막바지 협의를 하기 위해 미국을 방문한 데 이어, ‘싱가포르 에어쇼 2018’에도 참가해 우리회사 제품 홍보에 나섰다.

2월 6일부터 11일까지 싱가포르 ‘창이 전시센터’에서 열린 이번 에어쇼는 프랑스 ‘파리 에어쇼’, 영국 ‘판버러 에어쇼’와 함께 세계 3대 에어쇼이자 아시아 최대의 항공 전시회다. 40여 개국 1,000여 개 이상의 업체가 참가한 에어쇼에서 우리회사는 기본훈련기 ‘KT-1’, 초음속 고등훈련기 ‘T-50’, 경공격기 ‘FA-50’, 다목적 헬기 ‘수리온’ 등 지금까지 개발된 국산 항공기를 모두 전시했다. 특히 인도네시아, 필리핀, 태국 등에 64대(29억 달러 규모)가 수출된 T-50과 다양한 파생형으로 개조·개발되고 있는 수리온 헬기가 관람객들의 큰 관심을 받았다.

김조원 사장은 전문 관람 기간인 9일까지 현지에 머물며 각국의 군 관계자, 록히드마틴, 에어버스/사프란 등 주요 항공업체 대표 등과의 면담을 통해 국산 항공기 수출과 민수 신규물량 수주 등을 위한 마케팅 활동을 가졌으며, 아시아 최대의 항공정비(MRO) 강국으로 꼽히는 싱가포르의 주요 MRO 회사를 찾아 사업동향을 파악하고 협력방안도 논의했다.

김조원 사장의 이번 에어쇼 방문은 국산 항공기의 우수성과 우리나라의 항공 기술력을 널리 알리고 해외 고객 및 협력사와 협력을 강화하는 좋은 계기를 만들 것으로 전망된다.



MAIN ISSUE

KAI, ‘차세대중형위성 2호’ 개발 돌입

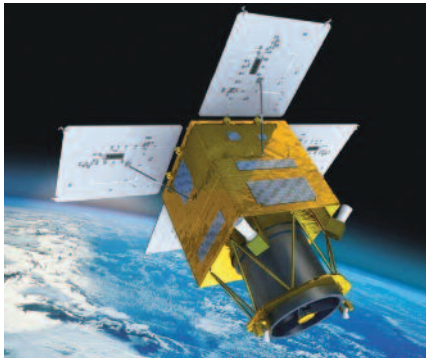


우리회사가 2020년 발사될 ‘차세대중형위성 2호’ 개발에 착수한다. 우리회사는 과학기술정보통신부(이하 과기정통부) 산하 한국연구재단과 ‘차세대중형위성 2호 개발 협약’을 체결함으로써 차세대중형위성 2호 개발 총괄주관이 되어 위성 시스템과 본체 개발, 조립·시험 등을 수행하며, 개발 예산은 8225억 원이고, 사업기간은 2018년 2월부터 2020년 10월까지이다. 과기정통부가 주관하는 차세대중형위성 개발사업은 지상관측위성, 기상위성, 환경위성, 우주과학위성 등 총 6기의 위성을 개발해 2025년까지 발사하는 것을 목표로 하고 있으며 1·2호기를 개발하는 1단계 사업과 3~6호기를 개발하는 2단계 사업으로 추진된다. 1단계 사업에는 2,400여억 원, 2단계 사업에는 5,000여억 원의 예산이 투입될 예정이다. 현재 500kg급 중형위성의 표준 플랫폼 확보를 위한 1단계 사업이 진행 중이며 독자 개발한 정밀 지상관측용(해상도 : 흑백 0.5m, 컬러 2m급) 중형위성 2기를 2020년까지 발사한다는 계획이다.

우리회사는 ‘차세대중형위성 1호 개발 공동 설계팀’으로 참여하고 있으며, 2016년 9월 한국항공우주연구원과 ‘차세대중형위성 1호의 시스템과 본체 개발에 대한 기술이전 계약’을 체결하고 기술을 이전 받았다. 이번 협약으로 국내 최초 민간기업 주관의 위성 개발이 추진되면서 위성 개발기술 향상은 물론 우주산업 일자리 창출, 해외시장 개척 등 국내 우주산업 활성화에 크게 기여할 것으로 전망된다.

이와 관련 김조원 사장은 “정부가 우주산업 발전의 큰 밑그림을 그리고 적극 지원하는 만큼 국내 우주산업 중추업체로서 우주기술 향상, 일자리 창출, 산업 생태계 조성에 기여할 수 있도록 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

한편 우리회사는 90년대 말부터 다목적실용위성 전 사업에 참여해왔으며, 정지궤도복합위성, 차세대중형위성으로 그 영역을 넓혀 왔다. 또한 우리회사는 ‘한국형발사체(KSLVⅡ) 개발사업’의 총 조립을 주관하고 있어, 위성을 넘어 우주산업 전반의 기술을 축적해 나가고 있으며 향후 국내외 중·대형 위성 및 수출형 위성모델 개발, 상용위성 발사서비스 시장 진출 등을 목표로 우주사업을 지속적으로 강화해 나갈 계획이다.



NEWS PANORAMA

01

PACAF F-16 창정비 사업 초도기 입고

1월 26일 PACAF(Pacific Air Forces) F-16 창정비 사업 초도기가 우리회사에 입고되었다. 본 사업은 2017년 10월 계약하여 PACAF 제5·제7 공군이 보유한 F-16 Block 40·50 항공기 90여 대를 2022년 9월까지 창정비 및 기골보강을 수행하는 것으로, 신규 MRO 전문업체의 군수정비사업 참여와 군·민수 시너지를 위해 2019년 하반기까지 사내에서 수행 예정이다.

02

해군참모차장 예방, 바다사랑 장학기금 전달

1월 31일 우리회사 사업본부장(김형준 전무) 및 관련 임원은 해군본부를 방문해 해군참모차장(김판규 중장)을 초도 예방하는 자리에서 바다사랑 장학기금을 전달했다. 바다사랑 장학기금은 해군본부에서 운영하며, 순직 해군 장병의 자녀를 대상으로 나라를 사랑하는 마음과 해군의 자긍심 고취를 위해 장학금을 지급하고 있다. 당사는 2012년부터 육군본부의 나라사랑보급자리기금, 해군본부의 바다사랑 장학기금, 공군본부의 하늘사랑장학기금 등을 전달해 왔으며, 이번 장학기금 전달을 통해 해군과의 소통을 활성화함으로써 고객의 니즈를 정확하게 파악하고 대응할 수 있는 계기를 마련하였다.

03

공군본부 연구분석평가단장 일행 본사 내방

2월 2일 공군본부 연구분석평가단장(준장 전진곤·공사35기) 일행이 우리회사를 방문하여 KF-X사업 추진현황, 시험평가 계획 및 사천에어쇼 지원방안에 대한 설명을 듣고, 개발센터 지하 VR Room에서 KF-X사업 C108 형상설계 진행현황에 대해 VR(Virtual Reality, 가상현실) 시험을 통해 브리핑을 받았다. KF-X체계개발사업은 노후 전투기(F-4·F-5)를 대체하기 위해 KF-16+α급, 4.5세대 최신 전투기를 개발하는 사업이다. KF-X 시험평가는 2021년 후반기부터 지상시험을 시작으로 초도 및 후속 시험평가를 포함하여 2026년 전반기까지 수행할 예정이다. 한편, 공군이 주관하는 ‘공군과 함께하는 2018 사천에어쇼’는 오는 10월 25일부터 28일까지 4일간 공군 제3훈련비행단 일원에서 개최될 예정이다. 이번 방문은 주요 관심사항에 대한 상호의견 청취와 현안을 해결해 나갈 수 있는 공감대 형성의 좋은 기회가 됐다. 이날 연구분석평가단장은 공군전력 증강을 위한 KF-X사업 성공과 사천에어쇼의 성공적인 개최를 위해 공군과 우리회사 간 긴밀한 협조도 당부하였다.

04

국방품질경영시스템 사후·변경 심사

2월 6일부터 9일까지 4일 동안 우리회사는 국방기술품질원이 주관하는 ‘국방품질경영체제 사후·변경 심사’를 성공적으로 수검하였다. 국방품질경영체제 인증제도는 방산물자나 서비스를 공급하는 조직의 품질경영시스템과 프로세스가 국방품질경영체제 요구조건에 적합한지를 객관적으로 검증하고 인증하는 제도이다. 이번 심사는 사후관리심사이자 2016년 12월 개정된 국방품질경영체제 요구서(KDS 0050-9000-4)의 인증규격에 따른 변경심사를 겸한 것으로, 개정 인증규격의 요구사항을 조기 정착할 수 있는 기반을 마련하는 계기가 되었다.





05

LCH 3차년도 연차평가위원회 수검

2월 9일 우리회사는 한국산업기술평가관리원(KEIT) 주관으로 소형민수헬기(LCH) 3차년도(’17. 4 ~ ’18. 1) 연차평가를 서울 더케이호텔에서 수행하였다. KEIT 과제 담당자 및 외부위원으로 구성된 연차평가위원회는 3차년도 계획대비 실적 및 4차년도(’18. 2 ~ ’18. 12) 개발계획에 대한 적절성을 평가, 차년도 사업계획을 심의하였다. 연차평가 결과에 따라 4차년도 사업계획을 보완하여 3월 중 차년도 협약을 체결할 예정이며, 올해 계획된 1호기 초도비행 및 2호기 최종조립을 차질 없이 수행할 수 있도록 만전을 기할 것이다.

06

2017년도 동반성장지수 평가 준비 착수

우리회사는 동반성장위원회 주관, 2018년 6월 시행될 2017년도 동반성장지수 평가 준비에 착수하였다. 동반성장지수는 대·중소기업간 동반성장 촉진을 목적으로 대기업의 동반성장 수준을 평가해 계량화한 지표로, 우리회사는 2013년도 동반성장지수 평가 대상 기업으로 선정된 후, 3년 연속 ‘우수등급’을 획득하여 모범적으로 동반성장 및 상생협력을 지원하고 있다. 향후 일정은 2018년 3월 초까지 공정거래위원회에 실적 자료를 제출하고, 4월 말 현장실사를 받을 예정이다.

07

2월 전사 경영회의의 실시

2월 20일 김조원 사장을 비롯한 전사 실장 이상 조직 관리자들이 참석하는 경영회의를 개발센터 대회의실에서 실시했다. 경영기획실에서는 전사 업무계획 및 성과관리 개선계획을, 재경실에서는 2017년 경영실적과 2018년 경영계획을 발표했다. 이날 김조원 사장은 “금년 한해는 회사의 분위기를 다잡고, 조직이 문제없이 운영될 수 있도록 체계적인 시스템을 구축하는 것이 목표”임을 밝히고, 이를 이루기 위해 세 가지 사항을 당부했다. 먼저 업무 누락이나 공백이 없도록 업무계획서를 철저히 수립하고, 사소한 리스크도 반드시 사전에 보고하여 문제를 예방해야 하며, 건강한 조직과 유기적인 업무환경 구축을 위해 무엇보다 구성원들의 건강관리가 중요하니 조직 관리자들이 휴가 활성화에 솔선수범할 것을 주문했다.

08

고객지원실, 공군 군수사 국산기관리처장 감사패 수여

2월 21일 한국 공군이 운영 중인 국산항공기 생산현장 방문을 위해 공군 군수사 신임 국산기관리처장 진준호 대령 일행이 우리회사를 방문했다. 이날 군수사 방문 일행은 고객지원실장 주관으로 당사 2사업장 KT-100 구조시험장 및 본사 항공기동 수출기 생산현장을 견학하였으며, 관련 팀장들이 함께 참석한 가운데 오찬을 가졌다. 특히 이날에는 우리회사의 적극적인 후속지원 및 T-50 항공기 수리복구에 대해 신속하게 지원해준 점을 치하하고자 국산기관리처장으로부터 감사패를 수여 받았으며, 고객지원실장은 앞으로도 납품 항공기의 후속지원과 고객만족 실현을 위하여 최선을 다할 것을 약속했다.



01



관내 복지시설에 설맞이 사랑의 물품 후원

2월 8일·9일 양일간 우리회사 나눔봉사단은 민족의 명절 설날을 맞아 지역관내 복지시설을 방문하여 시설에 꼭 필요한 물품을 후원하는 맞춤형 물품후원을 실시하였다. 요양원 어르신을 위한 전동침대, 보호시설 생활인을 위한 튀김기·생필품, 가정폭력 피해 여성 및 아동을 위한 소독기 및 생필품 등 다양한 사랑의 물품을 지역의 20여 개 복지시설에 후원하였다. 나눔봉사단은 설날·추석 등 우리 고유의 명절에 필요한 생필품을 정기적으로 후원하여 지역사회를 펼쳐나가고 있다.

02

지역 아동 위한 도서 기증식 개최

2월 21일 지역 아동센터연합회 아동들을 위해 임직원들이 기증한 아동도서를 전달하는 기증식을 개발센터 1층에서 관내 각 아동센터장들이 참석한 가운데 실시하였다. 이번에 기증받아 후원한 물품은 임직원들이 자발적으로 기증한 약 1,500여 권의 아동도서로 지역 아동들의 독서 욕구를 채워줄 것으로 기대하고 있다. 이날 기증식에 참석한 아동센터연합회 백운균 회장은 “항상 아동들을 위한 체험 프로그램비 후원을 해주는 KAI가 이번에는 아이들에게 좋은 선물이 될 도서를 기증해 주어 매우 감사하다”라며 고마움을 표했다.

03

어르신 위한 장수사진 봉사활동 실시

2월 24일 나눔봉사단은 한미음노인요양원에서 어르신을 위한 ‘장수사진 재능기부 풀뿌리 봉사활동’을 펼쳤다. 이번 봉사활동은 사진에 재능이 있는 봉사단원이 중심으로 수행하는 재능기부 봉사로서, 지역을 순회하면서 격월로 실시되었다. 요양원의 박동신 원장은 “어르신들이 행복해 하는 모습을 볼 수 있어 너무 좋았고, KAI 나눔봉사단에게 감사를 드린다”라고 소감을 전했다.





독자 여러분의
소감을 담은 목소리를
보내주세요.



<Fly Together>를 읽고 난 소감과 독자 퍼즐의
정답을 엽서 또는 이메일(wowdan@koreaero.
com)로 보내주세요. 5명을 추첨해 고급 손목시
계를 증정합니다.

• <Fly Together> 구독자로 KAI의 2017년은 정말 다
사다난했던 언론보도가 유난히 많았던 한 해였던
것 같습니다. 그런 와중에도 LAH, KFX 상세설계 검
토회의 등 굵직한 사업을 수행하는 직원 분들의 흔
들림 없는 모습에 아낌없는 찬사를 드립니다. 추운
겨울이 지나면 따뜻한 봄이 오고 불같이 뜨거운 여
름이 오는 것이 자연의 섭리이듯 KAI의 발전해 나
가는 모습은 체계중합업체로 손색이 없을 것으로
믿습니다. 봄이 멀지 않았습니다. 항공산업은 현재
와 미래 대한민국 산업의 중추입니다. KAI가 앞장
서 나갈 수 있기를 기원합니다. 사보를 보고 직원
분들의 노고에 인사를 드리고 싶어 두서없이 적었
습니다.

엄영종 님(서울시 가산동)

• MRO사업에 대한 이해가 부족했는데 이번 사보에
실린 내용으로 우리회사가 MRO를 통해 추진하고
자 하는 방향성에 대하여 명확히 이해할 수 있는 기
회가 되었습니다. 또한, 15기 신입사원들의 당찬 포
부가 담긴 다짐들을 보며 저의 신입시절을 떠올려
볼 수 있는 기회가 되어 좋았습니다.

오진근 선임연구원(헬기비행제어팀)

• 협업 성공기를 캐리커처로 표현한 것이 좋았습니
다. 몇몇 분들은 실제로는 아주 미남 미녀이신데,
살짝 나이 들게 보여서 아쉬웠어요. 다음엔 조명빨,
화장빨, 센스빨 짝짝 쳐서 예쁘게 해주시면 더 좋을
것 같아요.

홍금석 부장(신사업기술팀)

• 모처럼 표지가 항공기 사진이 아니라 신선했습니
다. 신입사원들의 의지를 느낄 수 있어서 좋았습니
다. 또 우리나라 땅 독도와 울릉도를 가보진 못했지
만 사원들의 탐방기를 보고 만족할 수 있었습니다.
앞으로 사보에서 세계 항공전자 동향을 다루었으
면 합니다.

현중수 선임연구원(항공전자팀)

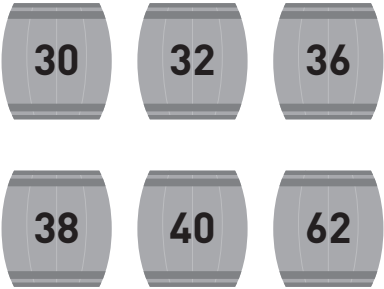
• 해외 및 국내 MRO사업에 대한 현황 및 필요성을 알
게 되는 시간이었습니다. 향후 국내 MRO는 물론 세
계 MRO 시장을 선점하는 KAI가 되기를 기원합니다.

조영진 PS(기체생산1팀)



PUZZLE.
KAI 독자 여러분 중 뇌섹남, 뇌섹녀를 찾습니다!

Q 와인과 맥주가 각각 30갤런, 32갤런, 36
갤런, 38갤런, 40갤런, 62갤런 들어 있는
술통 6개를 가지고 있는 주류 상인이 있습니다.
다섯 통에는 와인이 가득 들어 있고, 나머지 한
통에는 맥주가 가득 들어 있습니다. 맨 처음에
온 손님이 와인 두 통을 사갔습니다. 두 번째 손
님은 첫 번째 손님이 사간 와인의 두 배를 사갔
습니다. 맥주는 어느 통에 들어 있을까요?



지난호 정답 : 3번



본부별 사내 기자단

- 개발본부 개발지원팀 **이현정** 과장
055)851-2799
- KFX사업부 KFX사업관리팀 **김미영** 과장
055)851-1578
- 운영본부 운영지원팀 **장재완** 부장
055)851-9353
- 사업본부 사업기획팀 **이경태** 과장
055)851-9024
- 관리본부 경영기획팀 **백재환** 사원
055)851-9767

KAI가 들려주는 새 이야기 ㉢

현존하는
세계 최고령 새
67세 위즈덤

새의 평균수명은 종에 따라 제각각이다. 고작 1년 정도 사는 새가 있는가 하면 오스트리아 빈의 샌브론
동물원의 이집트독수리는 118세까지 살았다는 기록도 있다. 또 런던동물원에서 사육된 ‘기바탄’이라는
앵무새는 1982년 80살의 나이로 죽었다고 한다. 그러면 현존하는 야생 조류 중 가장 나이가 많은 새는
무엇일까.

<내셔널 지오그래픽>에 따르면 세계에서 가장 오래 살고 있는 새는 하와이 미드웨이 환초에 서식하는
레이산 알바트로스(Laysan Albatross)로 무려 67세라고 한다. ‘위즈덤’이라고 불리는 이 새는 1956년 미
국의 생물학자인 챌들러 로빈스(Chandler Robbins)가 이곳에서 발견해 다리에 보조밴드를 부착했다.
발견 당시 위즈덤은 이미 새끼를 기르고 있었으며 이를 근거로 나이를 67세로 추정하고 있다(알바트로
스는 만 5살이 되어야 알을 낳을 수 있다.). 알바트로스의 평균수명은 약 12년에서 길게는 40년이지만
위즈덤처럼 오랜 수명을 지닌 알바트로스는 아직 발견되지 않았다. 워낙 오래 살다보니 그간 다리에 부
착한 보조밴드만 여섯 번 교체해야 했다고.

더욱 놀라운 것은 위즈덤이 지금도 알을 낳고 있다는 사실이다. 미 국립야생보호소에 따르면 최근까지
위즈덤은 자기 남편인 ‘아케아카마이(Akeakamai)’ 사이에서 부화한 알을 품고 있는 것을 발견했으며 1
년에 하나의 알만 낳는 알바트로스의 특성상 지금까지 낳은 알이 40개로 추정된다고 밝힌 바 있다. 알
바트로스는 짝이 먼저 죽을 때까지 평생 일부일처제를 유지하는데, 위즈덤과 아케아카마이는 2006년
이후 9마리의 새끼를 성공적으로 키워냈다고 한다.



* 레오나르도 다빈치는 인간이 하늘을 날고 싶은 욕망을 실현하기 위해 새의 날개를 세심하게 관찰하고 첫 비행 이론
을 만들었습니다. 새는 인류에게 하늘을 날고자 하는 원초적인 영감을 주었죠. 2018년에는 초심으로 돌아가자는
의미에서 재미있는 새 이야기를 하나씩 풀어보고자 합니다.