

누구도 가지 않은
그 길을 우리는
걸어갑니다.

Fly Together

2017 NOVEMBER Vol.215 www.koreaaero.com



Monthly Issue

김조원 신임 대표이사
사장 취임

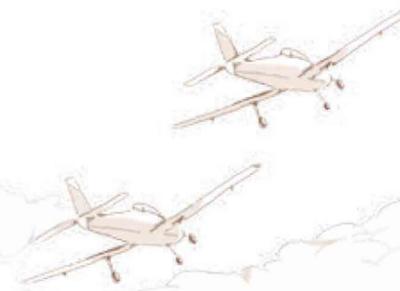


사회공헌

즐거워 캄보디아에
따뜻한 정을 담아내다

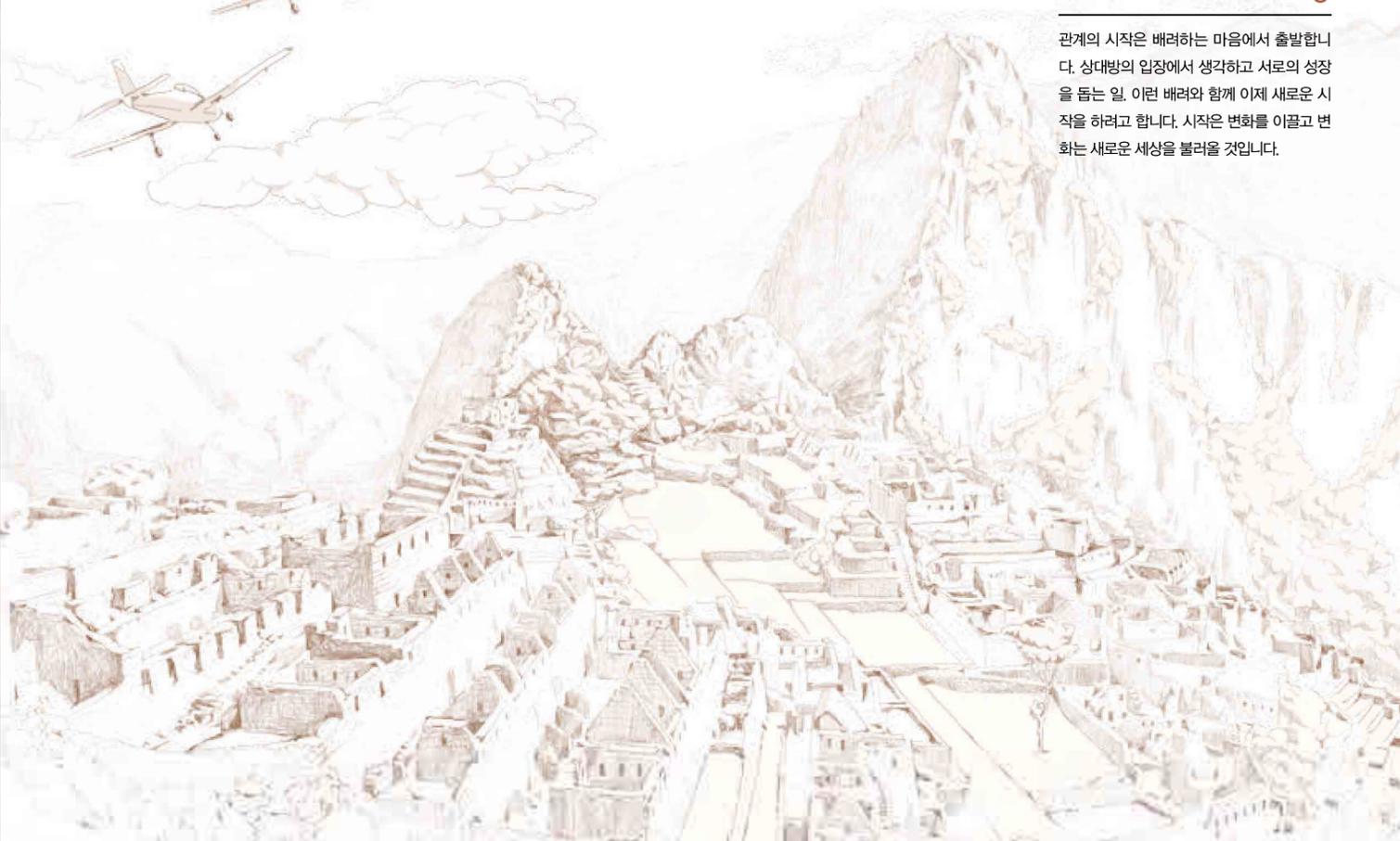
kaiwebzine.com

반응형 웹진으로 만나는 <Fly Together>, PC나 스마트폰에
위의 주소를 넣으면 KAI 사보로 연결됩니다.



GWP Idea 11 Caring

관계의 시작은 배려하는 마음에서 출발합니다. 상대방의 입장에서 생각하고 서로의 성장을 돕는 일. 이런 배려와 함께 이제 새로운 시작을 하려고 합니다. 시작은 변화를 이끌고 변화는 새로운 세상을 불러올 것입니다.



기회와 희망을 찾으며 새로운 출발을 기대하는 시간



표지 일러스트 정대웅

한 해를 마무리하는 시간이 다가옵니다. 순간처럼 짧은 시간이었지만 그 순간 속에 점철되었던 수많은 일이 하나둘 떠오릅니다.

입가에 미소가 번지는 일도 많았지만 아쉬웠던 순간도 자꾸만 머릿속에서 맴돌곤 합니다. 조금만 더 용기를 내어볼걸, 조금만 더 힘을 내어볼걸, 조금만 더 이해하고 배려할걸...

그래도 얼마나 다행인지 모릅니다. 우리에게는 달력 두 장이 남아 있고, 그 시간이 지나면 새로운 날이 우리를 기다리고 있으니 말입니다.

후회는 잠시 접어두고 새로운 출발에 대한 기대로 마음을 채워보는 건 어떨까요. 2014년, 페루 하늘에 우리의 KT-1P가 힘차게 날아오르며 중남미 시장을 향한 희망의 길을 터준 것처럼 우리의 지금 생각과 기대가 훗날 더 큰 기쁨과 결실로 가는 지름길이 될 것이라는 확신.

후회보다는 기회를 아쉬움보다는 희망을 찾으며 함께 마음을 모을 때입니다. 우리는 분명, 새로운 시간 그리고 더 큰 출발을 향한 한 걸음씩 나아가고 있는 것입니다.



Contents

www.koreaaero.com
NOVEMBER 2017 / Vol. 215



웹진 (Fly Together) QR코드



더 강한 KAI 04

04 Monthly Issue
김조원 신임 대표이사 사장 취임

05 News Focus
문재인 대통령 서울 ADEX 2017 기간 중 우리 회사 부스 방문 외

07 KAI 컬처코드
새로운 시작, 새로운 도전

08 CEO 취임사
자랑스러운 KAI를 위해 함께 노력합시다

10 임직원 메시지
성공적인 미래가 펼쳐질 것입니다

12 10월 사회공헌
소외학교 벽화 그리기 봉사활동 외

14 KAI 히스토리
우리의 날개로 세계를 날다

18 KAI 특집
Part 3 - 동종업계 사업 전략 및 기업문화② 안전 중시와 환경에 따른 시스템 구축을 하는 에어버스

22 역사 속 항공인
프랑스 항공 역사를 이끈 위대한 엔지니어 마르셀 다스

24 Fly News
중국, 스텔스 전투기 젠-20 실전 배치 첫 공식 확인 외



하나 된 KAI 28

28 함께 생각해요
나눔과 베품으로 만드는 마음을 여는 열쇠 CARING

30 KAI 특독
상대방을 배려하는 나만의 비결은 무엇인가요?

32 글로벌 스토리
화합으로 모든 위기 극복하며 성장 일본전산

34 KAI 캠페인
배우는 사람이 되기 위한 노력



행복한 KAI 36

36 사회공헌
즐거워 칼국수에 따뜻한 정을 담아내다

38 나의 여행 이야기
좋니? 좋아! 매력 터진 나라, 요르단

42 세대공감 KAI
그건 아마 전쟁 같은 입시

46 이야기 한마당
Andrews Air Show 미 공군 최대의 축제

48 문화 광장
마음을 잠시 내려놓는 시간

발행일 2017년 11월 6일(통권 215호 · 11월호 · 비매품)
발행인 김조원
발행처 한국항공우주산업(주) 기업문화팀
경상남도 사천시 사남면 공단로 78
담당자 배화윤 차장(055-851-9485)
제작대행 디자인사회(02-324-6852)
인쇄 심화인쇄(02-850-0850)
정보간행물 등록번호 사천 라00004

이 책은 한국간행물윤리위원회의 도서집지윤리강령 및 집지윤리실천요강을 준수합니다. (Fly Together)에 실린 외부 필자의 원고는 KAI의 입장과 다를 수 있습니다. 본지에 실린 글과 그림, 사진은 KAI의 승인 없이 무단 복제, 복사 및 인터넷 공개를 제한하며 본 업무와 관련 없는 자에게 누설을 금합니다.

Monthly Issue



김조원 신임 대표이사 사장 취임



10월 26일 전 임직원이 참석한 가운데 김조원 신임 대표이사 사장의 취임식을 본사 대운동장에서 가졌다. 취임식은 국민의례, 약력 소개, 취임사, 임원 기념사진 촬영 순으로 진행했다. 이 자리에서 김조원 신임 사장은 취임사를 통해 회사의 경영 투명성과 대외 신뢰도 제고, 2030년까지 매출 20조 원 달성을 위한 우리의 노력, 지역 사회와 함께하기, 자부심과 겸손함 등을 강조했다. 더불어 우리 회사를 세계적인 항공우주체계종합업체로 키우기 위해 혼신의 힘을 다할 것이라는 말도 덧붙였다.

김조원 신임 사장은 1978년 행정고시에 합격했으며, 총무처·교통부 행정사무관을 거쳐 1985년부터 20년가량 감사원에서 근무했다. 2005년 청와대 공직기강비서관과 2006~2008년 감사원 사무총장을 지냈다. 이후 진주산업대 총장, 경남과학기술대학교 총장, 건국대 경영전문대학원 석좌교수 등을 역임하며 학계에 몸담았다.

News Focus

문재인 대통령 서울 ADEX 2017 기간 중 우리 회사 부스 방문



10월 17일 서울 ADEX 2017 개막식에 참석한 문재인 대통령이 우리 회사 부스를 찾았다. 장성섭 부사장에게 미 공군훈련기사업에 참여하는 T-50에 대한 설명을 들은 문재인 대통령은 "열심히 해서 수출에 꼭 성공해달라"는 당부를 격려와 함께 전했다. 또한 대통령은 T-50A 시물레이션 비행에 직접 참여해 이·착륙을 시행, 성공하기도 했다. 이후 의무후송전용헬기에 탑승해 관련 설명을 듣고 국내 의무후송전용헬기의 운용 대수와 유사시 장비 후송에 도움이 되는 정도 등을 물으며 관심을 표했다.

서울 ADEX 2017 참가해 시범비행 및 항공우주산학위원회 전문가 포럼



10월 17일부터 22일까지 6일간 서울공항에서 열린 서울 ADEX(서울 국제 항공우주 및 방위산업 전시회) 2017에 우리 회사가 참가했다. 34개국 405개 업체가 참여한 이번 행사의 개막식에서 수리온 상륙기동헬기가 다양한 고난도 시범비행을 선보였다. 수리온을 기반으로 개발한 해병대 상륙기동헬기의 시범비행은 이번에 처음으로 민간에 공개한 것이다. 또한 행사 기간에는 T-50A 조종석 시현 장비와 T-50A 실물 모형, 의무장비를 장착한 헬기를 전시했다. 해외에서 초청된 관계자들은 T-50 고등훈련기와 KT-1 기본훈련기에 탑승해 비행성능을 경험했다. 아울러 T-50, 블랙이글(T-50B), KT-1, TA-50 등이 곡예비행과 시범비행을 진행해 많은 관람객의 눈길을 사로잡았다. 한편 10월 19일에는 ADEX 미디어컨퍼런스룸에서 항공우주산학위원회 전문가 포럼을 진행했다. 이 포럼은 대한민국의 항공산업 현주소를 진단하고 미래 신성장동력이 될 수 있도록 항공산업의 발전, 개선 방안을 도출하기 위해 열었다. 항공우주산학위원회 위원과 임직원 등 80여 명이 참석해 발표와 토론 형식으로 의견을 교환했다. 항공우주산학위원장 조진수 교수는 '국내 방위산업 육성을 위한 정책/제도 개선', 건국대 김창주 교수는 '수출 경쟁력 확보를 위한 정책/제도 개선', 인하대 최기영 교수는 '수리온 사례로 본 항공기 개발과정 이해'를 주제로 발표했다.

미 공군 F-16 창정비사업 수주



10월 27일 미 공군과 4,800만 달러 규모의 F-16 계열 항공기 창정비 및 기골보강 사업 계약을 체결했다. 이 사업은 올 10월부터 2022년 9월까지 5년간 미 태평양 제5 및 7공군이 보유한 F-16 항공기 약 90대 대해 창정비와 기골보강을 진행할 예정이다. 기술력과 품질 관리 능력이 필요한 창정비 및 기골보강은 항공기의 완벽한 성능 발휘를 위해 정비교에 입고한 후 기체 주요 부위의 상태 검사와 비파괴 검사에서 발견한 결함을 수리, 보강, 성능 개선하는 작업이다. 정비 사업권을 획득으로 앞으로 태평양 지역에서 미국이 운영하는 항공기에 대한 MRO사업 수주 확대에 기대해 볼 수 있게 되었다. 또한 APT사업과 사천항공 MRO단지사업에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망된다.



2017년 수질오염사고 방제훈련

9월 26일 연료 차량 전복으로 인한 항공유 누출사고를 가상해 만관군 합동으로 수질오염사고 방제 훈련을 2사업장 후문 웅비교에서 했다. 참여자는 우리 회사와 사천시청, 사천소방서, 3훈비 총 50명이다. 이번 훈련은 수질오염사고 발생 시 사고 신고부터 방제 완료까지 관계 기관과의 역할 분담에 따른 공동 대처 능력을 향상함으로써 신속하고 효과적으로 수습해 피해 규모를 최소화하는 데 집중했다.



Materials & Processes Lab. 개소식

9월 29일 Materials & Processes Lab.(재료 및 공정실) 개소식을 항공기 개발센터 지하 1층에서 열렸다. 개발사업관리본부장 주관하에 고정익개발본부장, 구조설계실장, 록히드마틴 KFX사업이사, PTDI 소속 개발 직원 등이 참석했다. 재료 및 공정실은 2016년 11월 복합재 열분석 시험 장비 도입을 시작으로 2017년 8월까지 총 14종의 장비를 도입했다. 구축한 장비는 KF-X 구조물 설계에 적용할 재료 허용값 개발 시험을 비롯해 신규 재료 규격과 신규 공정 개발을 위한 시험 및 부품 품질 보증을 위한 시험 등에 활용될 예정이다.



KF-X 몰입형 엔지니어링 센터 개소식

9월 29일 KF-X 몰입형 엔지니어링 센터(VR Room) 개소식을 개발사업관리본부장 및 임직원 20여 명이 참석한 가운데 진행했다. 올 6월부터 개발센터 지하 KF-X VR Room에 몰입형 엔지니어링 센터 구축 공사를 진행해 지난 9월 7일 최종 완료했다. 휴먼 트래킹 시스템을 활용한 정비성 및 제작성 사전 검토로 대고객 요청 사항에 대한 적극적인 대응 및 보고 환경이 조성됨에 따라 KF-X의 성공적인 개발에 한 걸음 더 나갈 수 있는 차세대 항공기 개발 기반을 구축하게 되었다.



최신 규격 기반 군수지원분석 시스템 구축 완료

10월 12일 항공기 수출을 위해 최신 규격 기반의 군수지원분석 시스템(EAGLE LSAR)을 국내 최초로 구축했다. 이 시스템은 미국 레이시언에서 개발한 군수지원분석 시스템으로 MIL-STD-1388-2B, GEIA-STD-0007-B, DEF STAN 00-60(UK) 등 규격 적용이 가능하며 F-35, F-22, F-18 등 개발사업에도 적용되었다. 이번 시스템 구축은 APT사업 및 수출 사업에서의 선제적 대응 및 한국의 종합군수지원 발전에 도움이 될 것으로 기대된다.



'KAI 체력왕' 실시

10월 19일, 20일 이틀간 사내 건강 증진과 체력 증진을 위한 프로그램 'KAI 체력왕'을 복지동 휘트니스센터에서 진행했다. 체성분 검사, 악력, 유연성, 윗몸 일으키기, 제자리멀리뛰기, 10m 왕복 달리기, 20m 구간 오래달리기 총 7개 측정 항목으로 체력 상태를 과학적으로 측정하고 평가해 각자에게 맞는 운동을 처방하는 프로그램으로 참가자에게는 소정의 선물을 증정하고, 각 항목 우수자에게는 인증서와 메달을 증정했다. 우수자는 전국 체력 왕중왕전에 참가할 예정이다.

KAI 컬처코드

우리에게 필요한 의식 변화와 나아갈 방향을 설정하는 캠페인,
KAI 컬처코드의 이번 주제는 '새로운 시작, 새로운 도전'입니다.
변화를 앞둔 KAI 여러분은 위기를 기회로 삼아 성공하기 위한 준비를 하시길 바랍니다.

正心 正行

정심 정행

새로운 시작

국민의 신뢰를 회복하여
사랑받는 기업으로 거듭나겠습니다

同心 同行

동심 동행

새로운 도전

한마음으로 단결하여
새로운 도약의 토대를 만들어 가겠습니다



친애하는 한국항공우주산업주식회사 구성원 여러분!
그리고 우리 회사를 사랑해주시는 관계자 여러분!
반갑습니다. 새로 대표이사 사장으로 취임하게 된
김조원입니다. 인사드립니다.

저는 이곳 진주에서 태어나 자랐고, 수년 전 경남과학기술대학교
총장으로 재직 시 우리나라 항공우주산업을 선도해온 여러분과 함께
좋은 인연을 맺었던 기억이 있습니다. 오늘 이렇게 여러분과 다시 만나
함께 일하게 되어 진심으로 기쁘게 생각합니다. 또한 부족함이 많은
저를 동료로 맞아주시는 한국항공우주산업 구성원 모두에게 감사의
말씀을 드립니다.

자랑스러운 한국항공우주산업 구성원 여러분!

우리 회사는 1999년 10월 설립 이후에 이 자리에 계신 여러분의 피땀
어린 노력으로 우리나라 항공우주산업을 선도하는 세계적인 기업으로
성장하고 있으며, 고등훈련기, 헬기 등 다양한 분야에서 세계 속에 우뚝
선 종합 항공기 업체로 발전하고 있습니다. 그간의 노고에 진심으로
찬사와 경의를 표합니다. 참으로 수고하셨습니다. 우리 회사는 근간에
예기치 못한 다소의 어려움을 겪고 있습니다. 사람이 하는 일은 언제나
부침이 있어, 좋은 일이 계속되다가도 불편한 일이 생기기도 하고,
어려운 시기가 있어도 좋은 시절이 오기 마련입니다.

지금 우리 회사는 국민으로부터 더욱 분발하라는 걱정을 듣고 있습니다.
이러한 국민의 목소리는 우리 구성원 모두가 더 열심히 노력해 더욱 좋은
회사를 만들라는 격려라고 생각하며, 우리 모두가 한국항공우주산업을
다시 창업한다는 각오로 각자의 임무를 충실히 수행한다면 짧은 기간
내에 다시 국민들로부터 신뢰와 사랑을 받는 기업이 될 것이라 믿습니다.
이를 위해 우리 모두가 뜻과 힘을 모아야 할 몇 가지 사항을
말씀드리고자 합니다.

먼저, 우리 회사의 경영 투명성과 대외 신뢰도를 높일 수
있도록 경영 시스템을 국제 기준에 맞게 정비하고, 모든
업무를 법규에 맞게 공개적으로 처리해야 할 것입니다.

우리 회사의 경영 투명성을 높이는 방안으로 금년 11월 초 가칭 '경영
혁신 T/F'를 구성해 세계와 경쟁하는 새로운 경영 환경에 적합한 경영
시스템을 구축하고자 합니다. 특히, 인사, 재무, 회계, 구매, 영업 등 경영
지원업무 전반의 공정성과 객관성을 높이는 데 중점을 둘 것입니다.
더불어 미래전략사업과 연구 및 기술 개발 업무의 성과를 높일 수 있는
체계를 마련하도록 하겠습니다. 이제 우리 회사는 세계의 우수한
항공업체들과 경쟁해야 합니다. 글로벌 기업으로서의 위상에 부합하고,
새로운 경영 환경에 잘 적응할 수 있도록 금년 말까지 경영 시스템을
국제 기준에 맞게 정비하도록 하겠습니다. 이러한 우리의 노력을 통해
고객과 국민들로부터 믿음과 사랑을 받는 기업이 되고자 합니다.

둘째, 우리 회사를 아시아를 대표하는 종합 항공우주
기업으로 육성하기 위한 기초를 충실히 마련해
2030년까지 연간 매출 20조 원을 달성할 수 있도록
해야 합니다.

우리 회사가 국민에게 약속한 비전을 실현하기 위해서는 다양한 신규
사업을 발굴하는 한편 이를 구현할 수 있는 핵심역량을 확보해야
합니다. 우선 군수 완제기 개발·생산 경험을 바탕으로 후속 지원 및
항공기 정비 분야로 업무 영역을 확대하고, 민수용 항공기 개발에도
적극적으로 노력해야 합니다. 우리 회사가 이러한 분야에서 경쟁 우위를
확보하기 위해서는 정부사업을 충실히 수행하는 한편 국내외 선진
업체와의 전략적 제휴를 통해 미래 핵심역량을 높여나가야 합니다.
더불어 연구 및 기술 개발 업무가 창의적이고 역동적으로 이루어질 수
있도록 관련 체계를 정비하고, 미래를 위해 선제적이고 적극적인 투자를
해나가야 할 것입니다. 이러한 우리의 노력이 결실을 맺는다면 가까운
시일에 세계 최고 수준의 종합 항공우주 업체로 도약할 수 있을 것이라
확신합니다.

셋째, 우리 회사는 지역 및 지역민과 함께하는 기업이
되어야 합니다. 이곳 남해안 지역이 아시아 최고의
항공우주산업단지로 성장하는 데 선도적인 역할을
해야 합니다.

우리 회사는 단순히 항공우주산업을 대표하는 회사를 넘어 국가
전략산업의 미래를 이끌어야 할 중차대한 위치에 있습니다. 우리 회사와
관계있는 모든 협력업체가 지속적으로 성장할 수 있도록 경영, 기술 등

자랑스러운 KAI를 위해 함께 노력합시다

다방면에서 적극 지원하는 등 상호 발전적으로 협력할 수 있는 상생
모델을 만들어가야 하며, 우리는 지역사회 및 지역민들과의 관계를 더욱
공고히 해 지역사회가 함께 발전할 수 있도록 해야 할 역할과 책임이
있습니다. 이러한 노력을 통해 회사가 자리하고 있는 서부경남 지역을
비롯한 남해안 지역이 아시아 최고의 항공우주산업단지로 성장해나갈
것이라 굳게 믿습니다.

마지막으로, 우리 구성원 모두는 회사의 최대 주주는
국가이며, 국가를 위해 일하고 있다는 점을 늘
인식하고 자부심과 겸손함을 마음속에 가져야 합니다.

우리 회사는 이윤의 극대화를 위해 노력하는 주식회사이기도 하지만,
또 다른 측면에서는 국가의 주요 정책에 부응하는 공적 기관으로서의
역할도 가지고 있기 때문입니다. 이를 위해 주식회사의 장점을 잘 살려
창의적이고 도전적으로 직무를 수행해야 함은 물론, 우리 구성원 모두가
대한민국 자주국방의 수호자이며, 그 선두에서 일하고 있다는 자긍심을
가질 수 있도록 관련 제도를 정착시키고 새로운 기업문화를
조성해나가야 합니다. 또한 우리 회사의 특수한 위상에 걸맞은 새로운
기업문화를 만들어가는 데 다 함께 노력하고 지혜를 모아야 할 것입니다.

사랑하는 한국항공우주산업주식회사 구성원 여러분!

지금은 우리 모두가 그 어느 때보다 잘할 수 있다는 자신감을 갖고
각고의 노력을 해야 할 때입니다. 저와 여러분이 서로를 믿으며 '잘 할
수 있다'는 자신감을 갖고 각자의 업무에 충실히 매진한다면 우리 회사는
조속한 시일 내에 우리의 아들이 가장 취업하고 싶어 하는 기업으로
성장할 것입니다. 저는 대표이사로서 한국항공우주산업주식회사가

세계적인 항공우주체계종합업체로 성장할 수 있는 기반을 마련하는 데
혼신의 힘을 다하겠습니다. 여러분께서도 아들이 '우리 아버지,
어머니가 한국항공우주산업을 다니는 것이 자랑스럽다'라고 여길 수
있도록 최선을 다해 노력해주시길 것을 당부드립니다.

한국항공우주산업주식회사 구성원과 우리 회사를 응원해주시는
모든 분께 늘 행운이 함께하시길 기원합니다.
감사합니다.

2017년 10월 26일
한국항공우주산업(주)
대표이사 사장 김조원

김 조 원



우리의 각오, 우리의 다짐

성공적인 미래가 펼쳐질 것입니다

많은 일이 일어났지만, 우리는 극복할 수 있습니다. 이제는 실행입니다. 더 나은 내일을 위해 어느 한 사람 빠지지 않고 행동으로 옮길 때입니다. 우리의 손으로 일구어온 시간이 있었기에 지금까지 성장할 수 있었습니다. 마찬가지로 우리의 미래 역시 우리의 손으로 만들 수 있습니다. 미래의 발판은 바로 오늘입니다. 그리고 지금 바로 움직여야 합니다. 한마음 한뜻으로 뭉쳐 우리의 미래를 함께 만들어갑시다.

KFX항전HW팀 박경대 책임연구원

항상 끊임없는 노력과 열정으로 달려왔습니다. 잠시 시련이 있었지만 과거에 그랬던 것처럼 정상을 향해 더욱더 힘차게 뛰어갈 순간이 찾아왔습니다. 더 단단한 열정으로 정상을 향해 뛰어간다면 우리의 목표를 다시 이룰 수 있습니다.

APT기술팀 박성훈 차장

KAI의 미래를 위해서, APT사업은 무조건 수주해야만 합니다. 힘든 순간도 있었지만 우리의 미래는 더 찬란하게 빛날 것입니다. 그 어느 때보다 힘을 모아야 합니다. 목표를 향해 더 집중해야 할 때임을 잊지 말고 힘차게 파이팅합시다!

조립생산팀1직 김상규 조장

“과거는 지나간 구름과 같으나 다가올 미래는 무지개와 같다”는 말이 있습니다. 바람이 불면 구름은 걷히게 마련입니다. 새로운 바람을 통해 구름이 걷히고 아름다운 무지개가 뜨기를 기대하는 요즘입니다. 힘든 시기가 지나 우리 임직원이 이제 다시금 하나 되어 앞으로 나갑시다. 무지개처럼 찬란한 내일을 향해!

경영혁신팀 황성철 차장

애국하는 마음으로, 가족을 지키는 마음으로, 임직원 모두 하나 되는 마음으로 열심히 다시 뛰어봅시다!!

GSE개발팀 이대경 수석연구원

위기를 극복하는 과정에서 우리의 더 큰 가치를 발견할 수 있으리라 생각합니다. 어려움을 이겨내는 인고의 노력으로, 이번에 퇴색한 회사의 이미지를 더 멋지게 개선할 수 있다고 믿습니다. 위기는 기회입니다. 기회를 놓치지 않도록 모두 힘내서 가시죠. 모두 함께 파이팅!!!

생산계획팀 장재완 부장

우리 회사가 힘든 순간임에는 분명하지만 이는 우리 회사가 겪고 있는 제2의 성장통이라 생각합니다. 이 순간이 지나면 우리는 더 크고 성숙한 모습으로 성장할 것입니다. 지금보다 더 나은 우리, 회사를 위해 다시 함께 뛰어봅시다. KAI 파이팅!!!

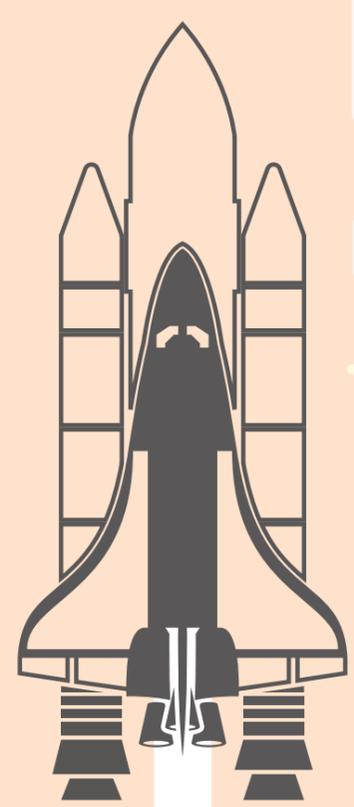
KFX제어SW팀 임영우 연구원

동트기 전 새벽이 가장 어둡다고 합니다. 끝날 것 같지 않은 어둠을 지나 동이 트면 다시 밝고 환한 세상이 찾아오지요. 아마 지금이 그럴 때가 아닌가 싶습니다. 어둠의 터널을 지났으니 이제는 새로운 출발과 동시에 다시 정상을 향해 도전할 때입니다. 항상 초심을 잃지 않고 도전하겠습니다.

생산관리팀 김선옥 사원

11월, 새로운 출발선에 서 있습니다. 출발에 앞서 우리 스스로 어떻게 일하며 성장할 것인가 고민하게 됩니다. 생각해보면 실천하는 마음가짐과 행동이 가장 중요한 것 같습니다. 다시 목표를 향해 달릴 수 있도록 마음을 단단히 잡아야 할 때입니다. 11월, 힘차게 달려봅시다!

새로운 시작 새로운 도전



10월 KAI 사회공헌활동

나눔봉사단 / 예비에이션 캠프



소외학교 벽화 그리기 봉사활동

10월 14일 나눔봉사단이 사천 지역의 소외학교인 서포초등학교의 벽면에 아름다운 벽화 그리기 봉사활동을 했다. 이 봉사에는 임직원 및 가족 90여 명이 기쁜 마음으로 참여했다. 이번 벽화 그리기 봉사는 소외 지역 학교 학생들의 교육 환경 개선을 위해 사천교육지원청 봉사단, 경상대 미술교육과, 초록우산 어린이재단이 함께 진행했다. 나눔봉사단은 앞으로도 관내 소외 학교 및 마을을 위한 가족 참여형 벽화 그리기 봉사활동을 지속해 나갈 예정이다.



사천아동센터연합회 아동 학예발표회 참석

10월 20일 나눔봉사단에서 후원하는 사천아동센터연합회의 아동 정기 학예발표회 행사가 사천시문화예술회관에서 열렸다. 나눔봉사단은 연합회의 초청받아 참석했다. 사천시민 및 아동센터 아동 300여 명이 모인 이번 행사는 사천아동센터연합회의 정기적인 발표회 행사다. 참여한 아동들은 지난 1년 동안 준비한 율동, 태권도 무술, 합창 등 다양한 공연을 펼쳐 큰 박수를 받았다. 이날 참석한 나눔봉사단은 아동센터의 아동 10명에게 모범상을 주었다. 이 상은 꿈과 희망을 품고 훌륭한 인재로 성장하라는 격려의 의미를 담은 것이라 더욱 뜻깊다.



가정폭력 피해여성 및 아동 심리치료 봉사

10월 28일 임직원 및 가족 봉사자는 가정폭력 피해여성·아동 쉼터인 내일을 여는 집에서 아로마 비누 만들기 심리치료 봉사활동을 진행했다. 경남 지역에서 가정폭력 피해를 본 여성이 긴급하게 피신하는 쉼터인 내일을 여는 집은 여성 및 아동 30여 명이 생활하는 시설이다. 내일을 여는 집 권진영 원장은 "매년 정기적인 비누 만들기 봉사 및 생필품·의류 등을 기증해주셔서 매우 감사합니다"라고 밝혔다.



예비에이션 캠프 소식

10월에는 삼천포제일중학교, 영주제일고등학교, 진안 지역 학생, 창원대 산중학교, 오수고등학교, 단성중학교, 백석고등학교, 서포중학교 학생들이 예비에이션 캠프를 방문해 항공기 생산 현장을 돌아보고 다양한 체험을 경험했다. 오수고등학교 국상환 학생은 "시뮬레이터를 처음 탔습니다. 조종사를 보면 멋있어서 잠시 꿈꾸기도 했는데 착륙에 실패한 데다 조정하기도 쉽지 않아 빠르게 포기했습니다. 다양한 체험과 꿈에 대해서도 생각해볼 수 있어서 좋았습니다"라는 후기를 전했다.



14

KAI 히스토리
우리의 날개로
세계를 날다



18

KAI 특집
Part 3 동종업계 사업 전략
및 기업문화②
안전 중시와 환경에
따른 시스템 구축을 하는
에어버스



22

역사 속 항공인
프랑스 항공 역사를 이끈
위대한 엔지니어
마르셀 다스



24

Fly News
중국, 스텔스 전투기 쟈-20
실전 배치 첫 공식 확인 외

Section 1 더 강한 KAI

찬란한 역사가 있기에
내일의 태양이 더 밝게 떠오릅니다.
어제보다 오늘, 오늘보다 내일
KAI는 더 강해질 것입니다.



T-50 계열 국산 첫 공격기 FA-50의 필리핀 수출 계약이 2014년에 체결되었다.

FA-50. ‘파이팅 이글(Fighting Eagle)’이라는 이름을 지닌 우리나라의 공격기다. 노후한 F-5E/F, A-37의 자리를 이어받아 우리나라의 항공을 지키는 공격기이자, 우리의 기술로 개발한 첫 국산 전투기라는 점에서 의미가 크다. 2014년 FA-50은 우리의 푸른 하늘에 날개를 펼쳤다. 그뿐만 아니라 필리핀에 수출되어 우리나라 항공기의 수출산업화를 이끌었고, 나아가 한국형전투기 프로젝트의 든든한 밑거름이 되었다. 또 하나, 중남미 시장의 교두보 역할을 할 페루에의 KT-1P 초도 납품도 KAI의 기상을 다시금 세계에 알린 일이었다.

기획 배화윤 차장 글 서승범

우리의 날개로 세계를 날다

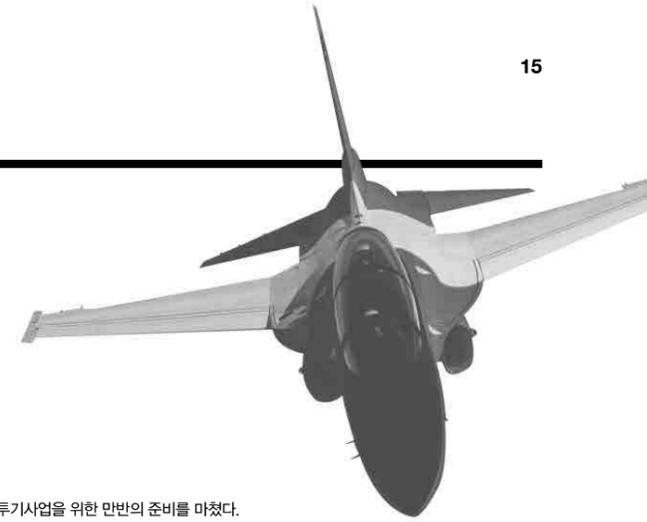
연재 순서

- ① 2000년 _ KAI, 새롭게 비상하다
- ② 2001년 _ 세계를 향한 희망의 발견
- ③ 2002년 _ 자부심의 기적 그리고 희망
- ④ 2003년~2004년 _ 국산 고등훈련기 개발의 태동
- ⑤ 2005년~2006년 _ 대한민국 공군력에 날개를 달다
- ⑥ 2007년~2009년 _ KAI, 세계를 호령하다
- ⑦ 2010년 _ 수리온, 대한민국의 자부심이 되다
- ⑧ 2011년 _ 도약의 시기, 비상하는 KAI
- ⑨ 2012년 _ 항공우주산업을 이끈다
- ⑩ 2013년 _ 수리온 시대의 개막
- ⑪ 2014년 _ 새로운 기회, 페루를 만나다
- ⑫ 2015년~2016년 _ 희망의 결실, 또 다른 시작

설레는 마음으로 시작한 한 해

나로호와 수리온으로 바빴던 한 해를 보내고 새로운 해를 준비하던 2013년 12월 12일, 기쁜 소식이 KAI로 날아들었다. T-50IQ를 이라크에 수출하게 된 것이다. 항공기 24대와 조종사 훈련 등이 포함되었을 뿐 아니라 향후 수리 부속 등의 후속 지원사업도 예정되어 있어 사업 규모가 2억 달러 이상 되는, 말하자면 창사 이래 유례없이 큰 규모의 수출 계약이었다. 물론 더 중요한 것은 훈련기와 경공격기를 겸한 T-50으로 세계 로우급 전투기 시장의 물꼬를 텃다는 점이다.

불과 1주일 뒤 낭보가 또 들려왔다. 우리가 방위사업청과 수리온 60여 대, 종합군수지원, 체계개발투자 환급 등을 포함해 약 1조7,200억 원 규모의 수리온 2차 양산사업 계약을 체결한 것이다. 수리온은 2012년 실전 배치를 시작으로 2013년 전력화되었으며, 이 계약은 이런 일련의 과정을 통해 수리온의 우수한 성능과 안전성이 입증된 데 따른 것이다.



한국형전투기사업을 위한 만반의 준비를 마쳤다.

새로운 미래의 시작, KF-X

기쁜 소식에 즐거운 마음으로 2014년을 시작했지만 우리에게 더 중요하게 다가온 건 과거의 영광이 아니라 미래를 향한 도전이었다. KF-X, ‘보라매사업’으로 불리는 한국형전투기 개발, 건국 이래 최대 규모의 국산 무기 개발 사업인 이 프로젝트는 2014년에 본격적으로 시작되었다. 우리나라 항공산업 발전에 한 획을 그을 프로젝트이자 자주국방의 꿈에 한 걸음 다가갈 수 있는 촉매 역할을 할 것이었기에, 우리에게 KF-X는 무척 중요한 과제이자 도전이었다.

KFX사업은 우리 군의 오랜 염원인 자주국방의 토대를 이루는 사업이다. 현대 군사력의 상징인 공군을 국산 전투기로 무장해 영공을 수호하기 때문이다. 우리 군은 과거에는 국산 전투기 개발에 다소 소극적이었지만 KT-1과 T-50 등 국산 항공기의 실전 운용과 수출을 보며 항공기 개발 능력을 인정하게 되었다.

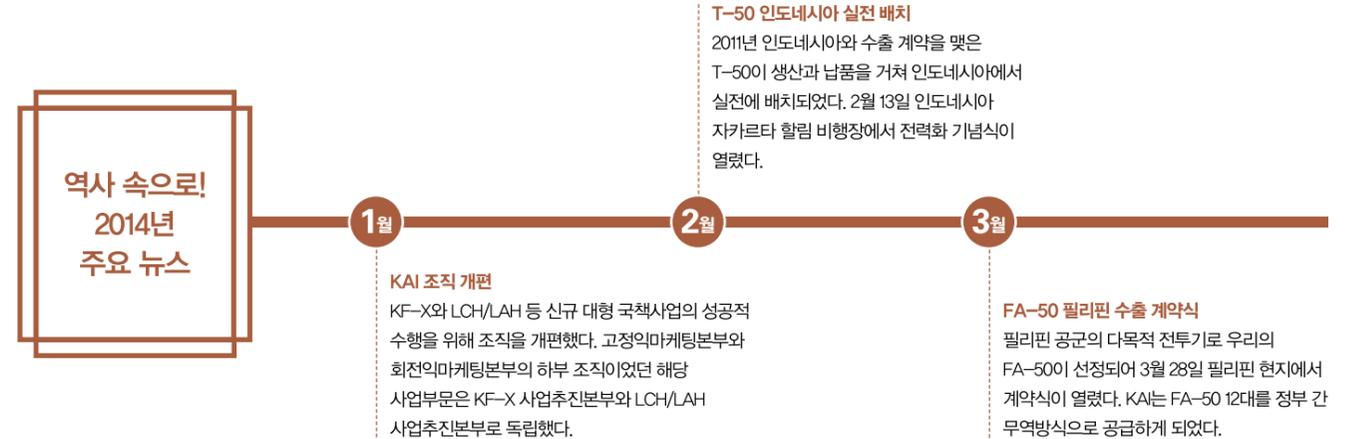
KFX사업의 시작은 1997년으로 거슬러 올라간다. 사업의 필요성은 인정받았지만 여러 문제로 진척을 이루지 못하다가 2009년에 이르러서야 본격적인 탐색개발이 시작되었다. 탐색개발이란 연구 개발의 첫째 단계로 개념을 구상한 후 이뤄지는 실험적 개발이다. 주로 주요 구성품에 대한 위험 분석, 기술 분석, 공학적 해석을 통해 체계 개발 단계로 전환할 가능성을 확인하는 단계다. 당시 인도네시아는 총 550억 원 규모의 탐색개발비 중 20%를 투자하며 사업에 참여하기도 했다. 탐색개발을 마친 건 2012년, 타당성 검토가 진행되며 사업 여부가 불투명해졌지만 국산 전투기 개발 추진에 대한 국민적 공감대가 형성되면서 2013년 국회에서 예산이 통과되어 본격적인 개발의 막을 올렸다.

사업의 목표는 명확하지만 실제 개발하는 과정은 어렵고 불투명한 난관으로 점철되어 있다. 이를 극복하기 위해 무수한 논의와 토론, 도전을 거듭하

고 이 과정을 통해 꿈과 이상을 현실화하는 것은 결국 KAI 구성원들의 땀, 당시 KF-X 체계개발실 이일우 실장의 말은 이를 실감하게 한다.

“KFX사업은 ‘한국형 중급 전투기를 만들자’는 커다랗고 명확한 목표로 시작되었지만 이를 실현하는 과정은 고민하고 해결해야 할 세부적인 옵션이 매우 많습니다. 형상과 기능뿐 아니라 비용과 시간도 최적화해야만 하니까요, 우리 실에는 항공기 개발에 필요한 모든 분야의 전문가가 모여 있습니다. 이들이 주요 이슈들을 공유하고 유기적으로 협조하면서 미래 운용 환경에 부합하는 전투기 개발에 최선을 다하고 있습니다.”

KFX사업은 하이급 전투기와는 차별화된 고효율 중급 전투기를 국내 기술로 만든다. 이 사업의 주요 이슈는 단발형상과 쌍발형상으로, 한국국방연구원 분석에 따르면 모두 우리 공군의 요구 성능을 충족하는 것으로 평가되었다. 기존 F-16 대비 단발형상은 약 130%, 쌍발형상은 약 150%의 성능을 나타냈다. 전투기의 주요 성능 지표가 저피탐(Low Observable) 기술인데, 형상을 결정하는 데 이 기술 적용 가능성을 염두에 두었다. 개발 단계부터 스텔스의 외형을 반영하는 등 국내 스텔스 기술 발전 정도에 따라 단계적으로 진화시켜나갈 계획이다.



FA-50, 필리핀의 하늘을 날다

남쪽 지방에 봄소식이 완연하던 3월 28일 KAI는 필리핀 현지에서 FA-50 12대를 필리핀에 수출하는 계약을 성취했다. FA-50 필리핀 수출은 우리나라와 필리핀 정부 간 G2G 무역 방식으로 이루어졌는데, 이는 필리핀 최초의 정부 간 거래이자 필리핀 국방사업 사상 최대 규모의 사업이었다. FA-50은 KAI가 록히드마틴과 공동 개발한 T-50 계열 항공기로 T-50은 최첨단 차세대 전투기 조종사 훈련부터 공격기 활용까지 가능한 다목적 항공기다. 특히 FA-50은 국산 첫 공격기일 뿐 아니라 고성능 저비용의 공격기로 그 우수성을 세계 시장에서 인정받았다. T-50 계열 항공기 수출은 2011년 인도네시아(16대), 2013년 이라크(24대)에 이어 필리핀 수출이 세 번째다.

이번 수출 계약이 이뤄지기까지는 많은 난관이 있었다. 특히 필리핀에서 발생한 대규모 자연재해로 사업이 지연되는 일도 있었다. 하지만 KAI는 중거리 공대공 전투 능력을 지닌 전투기를 필요로 하는 필리핀 측의 필요와 이해를 파악하고 FA-50이 필리핀 환경에 맞는 최적의 항공기임을 설득하고, 필리핀 정부의 작은 요구 사항에도 전문 인력을 현지에 파견해 해법을 찾아 난관을 헤치고 계약 성사를 이끌었다. 물론 FA-50의 품질을 보증한 국방 기술품질원과 방위사업청을 비롯해 실전 운용 경험을 살려 T-50 계열 항공기의 특징점을 부각하고, 필리핀 공군에 필요한 조종사와 정비사 교육훈련을 약속한 우리 공군, 그리고 필리핀 정부와 우리나라 민관군을 조율해 합의점을 끌어낸 주필리핀 한국대사관의 협력도 큰 힘을 발휘했다.

2014년 해외에서 거둔 성과 중 또 하나 빼놓을 수 없는 것이 KT-1P 페루 수출이다. KT-1P는 순수 국내 기술로 개발한 첫 국산 독자 모델 항공기 KT-1을 기본 모델로 삼아 1,000억 원 이상의 추가 개발비를 투입, 해외의 요구

사항들을 반영해 업그레이드한 모델이다. KT-1P는 공군이 운용하고 있던 EMB-312, MB-339 등 노후 모델을 대체하는 역할을 맡았다. 20대 규모, 2억 달러 수준의 이 수출이 의미가 있는 이유는 해당 항공기들이 페루 공동 생산기지에서 생산되기 때문이다. 2013년 11월 페루에 준공된 공동생산기지는 계약 체결 당시 10여 명의 KAI 사수가 생산과 관리를 맡고 있었다.



2월 18일 페루 수출형 다목적 항공기 KT-1P가 초도비행에 성공했다.

또 하나의 메인 프로젝트, LCH/LAH

KFX사업과 더불어 또 하나의 특급 프로젝트가 있었으니 바로 LCH/LAH사업이다. 2014년 하반기의 핫 이슈는 LCH/LAH사업이었다. 7월 22일 본 사업의 우선협상대상업체로 선정되었는데 이는 군의 노후한 공격 헬기를 교체하기 위한 소형무장헬기와 향후 잠재개발 가능성이 거대한 것으로 평가되는 민수 헬기 시장 진출을 위한 소형민수헬기를 통한 개발하는 사업이다. 민/군 헬기를 하나의 플랫폼으로 개발하는 이유는 부품 공통성을 극대화하고 개발비와 양산비 및 운영유지비를 절감하며 나아가 국내 헬리콥터 산업의 기반을 다지고 세계 시장에 진입하기 위함이다.

LCH사업은 현재 우리나라에서 운용 중인 외국산 헬기를 대체해 응급의료,

해상 감시, 승객 운송 등의 용도로 활용할 헬기 개발이 목표다. 개발의 효율성과 사업비 절감 등을 고려해 LAH보다 먼저 추진되어 2020년에 개발 완료할 예정이다. LAH는 현재 군에서 운용하고 있는 500MD와 AH-1S를 대체할 헬기를 개발하는 것으로 2022년 개발 완료를 목표로 하고 있다. LAH는 LCH 개발 과정에서 확보한 구성품을 활용하고 국제 기술 협력을 통해 무장 및 사격 통제 체계 능력을 확보할 계획이다. 소형무장헬기 개발 계획은 지난 2009년 육군 항공 전력을 하이급 대형공격헬기와 로우급 소형무장헬기로 운용하는 방안을 확정된 데 따른 것이다.

LCH/LAH사업은 어떤 경제적 효과를 거둘 수 있을까? KAI는 600여 대의 수출을 포함해 향후 총 1,000여 대의 LCH/LAH 판매를 목표로 하고 있다. 이는 33조 원의 생산 규모이고 50조 원의 산업 및 기술 파급 효과가 있는 것으로 평가되었다. 아울러 LCH/LAH사업과 KFX사업을 통해 조선, 자동차, 반도체산업에 이어 항공산업이 신성장동력산업으로 도약할 수 있을 것으로 기대한다. KAI의 노력으로 맺은 결실은 단순히 항공우주산업에만 머물지 않는다.



LCH/LAH 개발업체로 KAI가 선정된 일은 KAI의 또 다른 미래로 가는 밑거름이 되었다.



FA-50가 실전 배치되어 우리나라 영공에 날아올랐다.

드디어 실전 배치된 FA-50

2014년 10월 30일 FA-50 2대가 비상출격하는 일이 있었다. 강원도 원주 공군 제8전투비행단에서다. 이날은 국산 첫 전투기 FA-50의 전력화 기념 행사가 있었던 날이다. 오랜 시간 개발과 테스트에 공을 들였던 KAI의 작품 FA-50이 조국의 푸른 하늘을 방위하기 위해 실전에 배치된 것이다. 행사에 참석한 대통령은 “우리 기술로 만든 첫 국산 전투기 FA-50이 영공 방위의 막중한 임무를 부여받은 역사적인 날”이라면서 “FA-50의 전력화는 한국형 전투기 개발의 첫걸음을 내딛는 것”이라고 평가했다.

이날 날아오른 두 대의 전투기에는 KAI인들의 담과 열정, 희망과 도전정신이 담겨 있다. 물론 이것이 KAI의 끝은 아니다. KAI의 꿈과 도전은 여전히 진행형이므로.

*본 칼럼에 소개된 내용은 2014년 사보 <Fly Together>에서 발췌했습니다.

4월 A320 날개 하부 구조물 초도 개발

에어버스의 날개 하부 구조물에 대한 초도 개발을 완료하고 기념행사를 열었다. 이는 2012년 에어버스와 체결한 12억 달러 규모의 A320 WBP 독점 공급 계약에 따른 것이다.

4월

5월

민군기술협력박람회 참가

5월 말에 열린 민군기술협력박람회에 참가했다. 첨단 무기와 군사장비, 첨단 로봇 등이 대거 출품된 이번 박람회에서 우리는 필리핀에 수출한 FA-50과 수리온, 수출형 고등훈련기 등을 전시했다.

6월

아파치헬기 동체 제작 및 공급 계약

6월 3일 보잉과 870억 원 규모의 아파치헬기(AH064E) 동체 제작 및 공급 연장 계약 체결했다. 이는 2013년 체결한 계약을 1년 연장한 것이다.

7월

LCH/LAH 개발 업체 선정

7월 22일 LCH/LAH 개발업체로 선정되었다. LCH와 LAH 체계를 개발하는 우선협상대상업체가 되었고 계약은 11월에 체결되었다. 총 개발비는 국내 투자 1조 원 이상이다.

8월 의무후송전용헬기 체계 개발 계약

8월 4일 방위사업청과 의무후송전용헬기사업 계약을 체결했다. 개발 비용 약 320억 원, 양산 비용 2,600억 원 규모로 2018년 전력화를 하고 2019년에 완료할 계획이다.

8월

9월

KF-X, LCH/LAH 개발 센터 착공

한국형전투기와 LCH/LAH개발사업을 본격적으로 추진하기 위해 9월 24일 1,000여 명의 연구개발 인력을 채용한 데 이어 KF-X, LCH/LAH 개발 센터를 착공했다.

10월

페루에 KT-1P 초도납품

10월 21일 페루에서 KT-1P 1, 2호기의 성공적인 인도와 전략화를 축하하기 위한 행사가 열렸다.

11월

(KF-16 모의비행 훈련장비 전력화)

12월 23~24일 우리나라 공군 (KF-16 조종사들의 비행전술 및 비상대처 훈련을 위한 시뮬레이터 전력화 행사가 열렸다.

12월

복합재 일체형 수직미익 구성품 개발사업 착수

산업통상자원부가 제안한 '오븐성형공정을 이용한 초음속 항공기 일체형 복합재 미익 구성품 개발' 과제에 선정되어 11월 26일 사업 협약을 맺었다.



© Airbus SAS 2017 - All rights reserved.

BelugaXL

안전 중시와 환경에 따른 시스템 구축을 하는 에어버스

에어버스는 회사의 이름 자체가 표상하듯이 버스처럼 항공기를 쉽게 이용하는 시대를 열어가려는 야심 찬 목적으로 설립된 유럽연합 항공회사들의 컨소시엄으로 시작했다. 항공산업을 독점하던 보잉보다 54년 늦게 출발했지만 차별화한 가치와 전략으로 괄목할 만한 속도로 성장해 보잉과 시장점유율을 다투고 있으며, 범유럽항공우주방위산업체인 EADS 산하에서 유럽의 방어에도 크게 이바지하고 있다. 2017년 기준 13만 명이 넘는 직원을 거느린 글로벌 우주항공 및 방위업체로 보잉과 어깨를 나란히 하면서 항공산업을 이끌어가고 있다.

글 강석진 한국항공대학교 경영학부 교수

경계를 넘어서는 상상력을 토대로 한 미래의 로드맵

에어버스는 상업용 항공기(Commercial Aircraft), 헬리콥터(Helicopters), 방산과 우주(Defence and Space) 총 세 개 단위로 운영하고 있다. 이 중 상업용 비행기가 가장 큰 사업 단위이며, 방산과 우주, 헬리콥터 순으로 사업의 규모가 크다. 에어버스는 '항공의 미래를 디자인한다(Designing the Future of

Flight)'는 슬로건 아래 혁신을 통해 하늘과 우주를 우리의 삶 일부로 만드는 작업에 선도적인 역할을 하고 있다. 특히 산업 4.0 시대 도시와 도시, 교통의 허브와 허브를 연결 짓는 유인기와 무인기, 하이브리드 전자 추진 시스템 개발을 통해 환경을 생각하는 상상력을 강조하고 있다. 또한 경계를 넘어서는 상상력을 바탕으로 미래의 새로운 시대를 열어가는 문화를 창출하는 것을 추구한다. 미래 시대 전기 비행체의 로드맵으로 불리는 E-FAN 2.0(하이브리드 항공기) 버전에서 엿볼 수 있듯이 에어버스는 인간의 상상력을 토대로 미래를 개척하는 강한 열정이 있는 문화를 구축하고 있다.

포용과 다양성 지향

에어버스는 130여 개 국가의 노동력을 토대로 사업을 수행하고 있다. 생산 시스템에서 다국적 기지 형태를 띠고 있으며, 여러 공장에서 분할 생산한 항공체를 프랑스 툴루즈와 독일 함부르크 지역에서 최종 조립해 완성한다. 에어버스는 보잉과 대조적으로 제작 공정과 기체 내부 시설 또한 비표준화를 지향한다. 이와 같은 생산 형태는 필연적으로 포용과 다양성으로 가득 찬 기업 문화를 만들어냈다. 여성 인력에 대한 투자와 고용 또한 활발히 진행해 2020년까지 여성 근로자를 25% 수준으로 올릴 예정이다. 또 '함께하면 더 많은 것들을 할 수 있습니다(Together, We can do more)'라는 슬로건 아래 미래의 도전을 준비하는 젊은이들에게 인도적인 차원의 지원을 아끼지 않고 있다. 남녀 노소 인종의 차별 없이 서로 포용하고 다양성을 추구하는 문화는 에어버스의 성장과 발전의 큰 원동력이라 할 수 있다.

강한 인본주의와 미래지향적 문화 구축

1912년 에어버스 청소년 개발 프로그램(Youth Development)을 시작한 이래 세계 곳곳의 청소년 8,000여 명이 항공과 우주의 미래 세계를 위해 도전했으며, 에어버스에는 파트너십과 인재 양성을 통해 미래를 대비하는 문화가 잘 정착되어 있다. 이들은 2008년에 신설한 에어버스 재단(Airbus Foundation)을 통해 50여 차례 인도적인 목적의 비행으로 약 700여 명의 목자를 재난으로 고통 받는 세계 각지의 지구인에게 전달하는 사업을 수행했다. 2016년에도 아이티, 에콰도르, 피지, 캐나다 등지에서 발생한 허리케인, 대형 산불, 지진 등 각종 재해에 에어버스는 적극적인 구조와 재난 수습 활동을 전개했으며, 100시간 이상의 헬리콥터를 사용하는 규약을 설정해두고 있다. 에어버스는 전 세계에서 가장 믿을 만한 헬리콥터 제조사로서의 강한 자부심을 가지고 있으며, 헬리콥터를 통해 인간의 삶을 보호하는 데 앞장서는 한편 안전하게 승객들을 운송하는 서비스를 제공하고 있다. 긴급 상황 시 응급조치를 취할 수 있는 의사와 간호사를 지원하고 훈련시키는 프로젝트인 응급의료 서비스도 제공한다. 인본주의와 미래 지향성은 에어버스 활동의 근간을 이루는 핵심 원리이자 가치다. 에어버스는 최고의 완성도와 서비스를 제공하는 플랫폼을 구축하겠다는 야심 찬 목표 아래 ACJ(Airbus Corporate Jets)에 이어 ACH(Airbus Corporate Helicopters)를 통해 개인용, 상업용 헬리콥터를 제작해 사용자들의 한층 더 높은 라이프스타일을 만들어내는 데 기여하고 있다. 특히 최우선적 가치를 안전에 두고 다른 항공기 제작사와 차별화된 전략을 구사하고 있다.

<Fly Together>에서는 새로운 비전을 달성하기 위한 KAI 여러분의 열망을 모아 특집 기사를 연재합니다. 다양한 기업의 스토리를 통해 KAI가 나아가야 할 방향에 대해 함께 생각하는 시간을 가져봅니다.

연재 순서

Part 1 新 가치체계 정립 위기관리 시리즈

- ① KAI 중장기 비전 4.0과 新 가치체계
- ② 위기관리 경영에 성공/실패한 기업사례(기술 집약 부문) I
- ③ 위기관리 경영에 성공/실패한 기업사례(마인드/의식 부문) II

Part 2 신세대 시너지 제고 시리즈

- ① 기업사례 I - 젊은 직원이 기업을 성공으로 이끈다
- ② 기업사례 II - 신규 세대가 성공적으로 융합한 기업
- ③ 기업사례 III - 책임감과 오너십이 기업의 성공을 결정한다

Part 3 동종업계 사업 전략 및 기업문화

- ① 항공우주산업 세계 1위 보잉
- ② 항공우주산업 세계 2위 에어버스
- ③ 항공우주산업 세계 3위 록히드마틴



© Airbus SAS 2017 - All rights reserved.

H135.

안전 우선주의와 열린 문화

에어버스는 안전 비전을 만들어서 비행체의 디자인과 제작, 유지, 트레이닝과 파트너십 구축 등 항공산업과 연관된 모든 행위에서 안전을 우선으로 하는 문화를 정착시켰다. 특히 SMS(Safety Management System)를 통해 위험을 미리 감지하는 사전적 조치에서 사고 발생 후 적극적 대처까지 일련의 모듈을 통해 안전 문화를 확산시키는 일에 초점을 맞추어 운영하고 있다. 수많은 시뮬레이션을 바탕으로 에어버스는 모든 생산 라인을 대상으로 상황에 맞는 안전 운행을 지속할 수 있도록 설계한 트레이닝을 실시한다. 또한 안전을 주제로 한 세미나와 워크숍을 실시해 항공에서 안전의 중요성을 강조하는 문화를 정착시켰다. 멕시코, 브라질, 칠레, 미국, 뉴질랜드, 러시아, 인도, 인도네시아, 중국 등 세계 전역에서 안전 로드쇼를 실시해 자사의 안전 문화를 항공산업 전체로 확산시키려는 노력을 기울이고 있다. 2015년 멕시코에서 로드쇼를 가진 뒤 고객들의 사고 건수가 급감하자 에어버스는 이벤트를 전 세계적으로 확산시켰다. 로드쇼는 '항공 안전에 관한 개방된 문화'를 구축하는 데 큰 역할을 하는 전략적 장치로 정착되었다.

유럽의 방위를 넘어 우주로

에어버스는 방산과 우주 영역에서 유럽우주기구 ESA(European Space

Agency)의 공급자로 최초의 레이더 위성인 ERS-1으로부터 시작해 최근 기상 운영 실용위성(MetOp-SG)에 이르기까지 25년 이상 지구를 관찰하는 도전적인 임무를 수행하고 있다. 또한 유럽 최고의 상업용 위성 장비 생산업체이고, 전 세계 최고의 지구 탐사 인공위성 시스템 수출업체이자 상업용 추진체 생산업체다. 기상 일기 예보를 위한 데이터 자료 확보와 최상 화질의 이미징 확보를 위한 지구 관측 인공위성 부분에서도 지속해서 탁월한 성과를 내고 있으며, 정교한 위성 장치 개발로 데이터 관리와 더불어 지상 인프라 장비 개발에도 전문성을 보인다.

에어버스는 유로스타(Eurostar) 시리즈 통신 위성 제작과 발사, 운영을 통해 가장 믿을 만한 텔레커뮤니케이션을 제공하면서 인공위성 시스템 구축에 박차를 가하고 있다. 또한 프랑스군 방어망의 공식 공급자로서 범세계적으로 군사용 우주 텔레커뮤니케이션 자산을 공급하고 있다. 항공우주 텔레커뮤니케이션 분야에서 규모로 두 번째인 에어버스는 NASA 우주비행체의 주요 공급자이며 Columbus Program, Airbus Protopspace 등 일련의 프로그램과 프로젝트를 통해 신세대 항공우주를 개척할 혁신적인 개념과 기술을 발전시키고 있다. 아울러 DI(Defence Intelligence)를 구축해 유럽, 더 나아가 전 지구를 위협하는 테러와 군사적 위협에 대한 방어의 임무를 수행하고 있다. 에어버스는 유럽에서 방산업체 1순위이고, 세계적으로도 방위산업 10위권에 들어가는 규모다. 또한 정부, 군대, 주요 국가 기관의 사이버 공격에 탐지 대응하는 역할을 하고 있다. 군용기 생산과 사이버보안은 에어버스의 중요한 축을 담당한다. 테러를 억제하고 항공보안뿐 아니라 환경을 매핑하고 위험 관리 지역을 설정하며, 산림자원 황폐화, 유해 물질 폐기 등을 감시하는 프로그램을 개발 운영하고 있다.

에어버스의 서비스 파트는 통합된 항공 서비스를 제공하는 것을 목표로 관리(Maintenance), 업그레이드(Upgrades), 운항운영(Flight Operations), 트레이닝(Training)이라는 네 개 단위의 통합된 서비스로 조직되어 있다. 전 세계적



A340.

© Airbus SAS 2017 - All rights reserved.

으로 강한 파트너십을 구축하고 있으며, Skywise라는 디지털 플랫폼을 통한 디지털 혁명으로 항공기 서비스 산업의 잠재력을 구현하려 노력하고 있다. 안전과 신뢰성, 지속 가능성을 지원하기 위해 에어버스는 다양한 시도를 했다. Going Digital, Performance based Navigation Service, FlySmart on iOS 등 새로운 항공 기술을 적용한 다양한 디지털 프로젝트를 시도했다. 2016년 6월부터는 '항공을 디지털 시대로 이끈다(Lead aviation into the digital age)'라는 미션으로 NAVBLUE를 만들었다. 디지털 항공 운항과 항공 교통 관리를 위해 NAVBLUE를 통해 운항을 지원하고 있으며, ELISE(Instrument Exact Landing Interference Simulation Environment) 시뮬레이션 소프트웨어로 정확성과 안정성을 확보하려고 노력했다. 또한 GNSS 모니터링을 바탕으로 한 시간 관리와 운항 수행 능력 관리, ROPS를 통한 안전 경보 시스템 구축, Airspace by NAVBLUE를 통한 연료 소모, 워크로드의 감소, 공간 사용의 최적화, 이산화탄소 배출 최소화를 추구하면서, 에어버스의 개척 정신을 현실에서 구현하고 있다.

환경을 생각하는 글로벌 기업으로

에어버스는 지구의 환경을 보호하는 데 꾸준한 관심과 투자를 아끼지 않고 있다. 에어버스는 SETWA(Single Engine Taxi Without APU)를 통해 환경 문제에 대한 해결책을 제시한 바 있다. SETWA는 다른 부가적인 파워 없이 싱글 엔진으로 비행기를 지상에서 진행시키는 시스템으로서 환경적이면서 경제적이기도 하다. 이 시스템의 도입으로 연간 기체당 1만5,000달러를 절약할

수 있기 때문이다. 또한 전 지구적인 규모의 산림 손실과 재생을 포함한 지구 살리기 Living Planet 프로그램의 일환으로 제작 개발 중인 바이오매스(Biomass) 위성체를 비롯해 지구의 환경을 감시하고 보호하는 역할을 수행하고 있다. 에어버스의 노력은 지구 환경을 개선하고 보호하는 데 지속적인 영향력을 발휘할 것이다. 보잉보다 늦게 출발한 이유로 에어버스는 우주항공산업의 절대 강자였던 보잉에 대해 전략적으로 차별화된 확실한 우위가 필요했다. 에어버스는 기술 혁신으로 더 효율적이고 경제적이며 친환경적인 기체를 만들어 차별화된 가치를 제공하는 것을 목표로 삼았으며, 이와 같은 차별을 통해 보잉과 어깨를 나란히 하는 글로벌 기업으로 성장할 수 있었다. 확고한 가치와 비전을 토대로 자사에 맞는 전략을 구사하는 에어버스는 21세기에도 꾸준히 항공우주산업의 리더로 자리매김할 것이다.

설립연도 : 1970년
설립 : 유럽 항공회사들의 컨소시엄
매출액 : 665억6,000만 유로(2016년)
본사 : 프랑스 툴루즈
주요 생산품 : 상업용 항공기, 군용 헬리콥터, 전투기, 통신위성, 탐사선 등

에어버스의 역사

*에어버스 홈페이지 역사 참고(상업용 항공기 부분 위주).

1960~70	1980	1990	2000	2010
<p>1967 영국, 프랑스, 독일 정부 A300 개발 위한 양해각서 합의.</p> <p>1970 에어버스 인터스트리 설립, 광폭동체 항공기(Twin Aisle) A300 개발 착수.</p> <p>1972 A300 최초 비행.</p> <p>1974 A300B2 최초 비행.</p> <p>1975 대한항공 A300B4 기종 국내 도입, 유럽우주기구 ESA 설립.</p>	<p>1982 A310-200 최초 비행.</p> <p>1985 A310-300 최초 비행.</p> <p>1988 A320 최초 출하.</p> <p>1989 500대의 비행기 출하.</p>	<p>1992 A330 최초 비행, 유로콥터 그룹 설립.</p> <p>1993 A321, A340 최초 비행.</p> <p>1994 수송기 A300-600ST 출고 및 최초 비행.</p> <p>1995 협폭동체 항공기(Single Aisle) A319 출시, A340-300 최초 비행.</p> <p>1997 A330-200 최초 비행.</p> <p>1999 에어버스 밀리터리 SAS 설립.</p>	<p>2000 유럽 각국의 방위산업청 합병해 EADS(유럽항공방위우주산업) 설립.</p> <p>2001 A340-600 최초 출고 및 최초 비행.</p> <p>2002 A318 최초 비행, A380 제작 착수.</p> <p>2003 A318, A340-500 최초 출고.</p> <p>2005 광폭동체 항공기 2층 구조(Double Deck) A380 최초 비행.</p>	<p>2013 EADS에서 에어버스 그룹으로 재출범.</p> <p>2014 A350 최초 출하, 개인 비즈니스 제트인 Aeron AS2 설계, EADS 산하의 유로콥터가 에어버스 헬리콥터사로 사명 교체 후 에어버스 그룹 산하 회사사로 편입, A320neo 최초 시험 비행 성공.</p> <p>2017 에어버스는 모회사 에어버스 SE로 합병.</p>



AIRBUS

프랑스 항공 역사를 이끈 위대한 엔지니어 마르셀 다소

(1892. 1. 22. ~ 1986. 4. 17.)

이번 달 '역사 속 항공사'는 프랑스 최초의 실용 제트전투기 '우라강'과 가장 성공한 유럽산 전투기이자 베스트셀러인 '미라지' 등을 개발하며 프랑스 항공 역사를 이끈 엔지니어 마르셀 다소(Marcel Dassault)입니다.

글 조문곤 항공전문기자



옥되었어요. 수첩도 뺏기고요. 그렇게 전쟁 내내 여러 수용소를 전전했는데, 전쟁이 끝나자 거짓 말처럼 수첩이 다시 제 수중에 들어왔어요. 다시는 경험하고 싶지 않은 시기가 끝나자 네임클로버가 저를 다시 찾아온 거죠. 네임클로버는 프랑스의 패배와 힘든 수용소 생활을 반복하지 않겠다고 다짐받으러 돌아온 듯했습니다. 로고 속 네임클로버는 행운을 의미하기보다 과거에 대한 반성과 더 나은 미래를 만들어나가겠다는 의지를 뜻합니다.

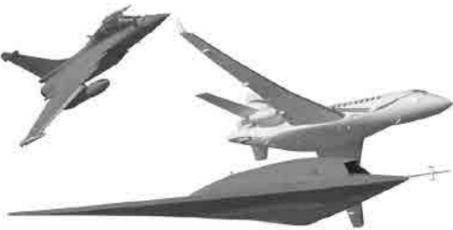
Q. 다소는 프랑스 항공력의 상징과도 같은 이름이 되었습니다. 하지만 다소 씨의 본명은 마르셀 블로(Marcel Bloch)였는데 제2차 세계대전이 끝나고 개명하셨습니다. 개명 이유가 궁금합니다.

A. 제가 레지스탕스 운동을 할 때 레지스탕스의 지도자가 제 친형이었습니다. 형은 신분을 숨기기 위해 가명을 썼는데, 형이 쓰던 가명이 바로 '돌격'이라는 뜻의 '다소'였지요. 종전 후 회사를 재건하면서 형의 레지스탕스 정신을 기리기 위해 제 성을 다소로 바꿨고, 회사 이름도 다소 항공으로 이름 지었죠.

억울한 논란에서 확실히 자유롭고 싶다는 생각도 있었어요. 종전 후 저와 회사가 독일 공군 항공기들을 개발하는 데에 도움을 줬다는 오해를 받았었지요. 참을 수 없는 오해였고 터무니없는 풍문이 저를 힘들게 했어요. 나치의 부역자라는 오명을 제 인생에 아로새길 수 없어서 그토록 고통스러웠던 수용소 생활도 감내했으니까요.

Q. 다소 씨의 한 마디 한 마디에서 오늘날까지 이어진 프랑스 항공력의 자존심이 느껴지는 듯합니다. 항공기 엔지니어로서 다소 씨가 걸어온 길이 더 궁금해지는군요.

A. 항공기 엔지니어로서 경력을 시작한 곳은 '칼레 외동' 항공연구소였습니다. 프랑스 최초의 항공 전문 연구소인 칼레 외동에 1913년에 들어갔어요. 하지만 자유분방한 연구가 체질이었던 제게 딱딱한 연구 위주의 이곳은 맞지 않았어요. 결국 실력을 좀 더 갈고 닦은 뒤 저 스스로 항공기를 만들어야겠다는 생각에 1930년에 제 첫 회사를 만들었죠. 회사를 만드는 데에는 제가 '에클레르'라 이름 붙여 개발한 프로펠러들의 힘이 컸습니다. 관련 특허를 많이 취득해 군에 납품할 수



다소는 군용기뿐만 아니라 비즈니스 제트와 드론에 이르기까지 거의 모든 항공기를 독자적으로 만들 수 있는 세계적 기업이다.

Q. 다소 씨가 세운 다소는 설립 초기부터 지금까지 프랑스 항공 기술을 이끌어왔습니다. 그런데 로고의 네임클로버가 참으로 흥미롭습니다. 최첨단의 항공기와 얼핏 어울리지 않아 보이는데 어떤 의미가 있을까요?

A. 제2차 세계대전이 한창이던 1940년이었죠. 조국 프랑스는 독일에 점령당해 항복하는 치욕을 맛봤습니다. 시름 가득한 마음으로 산책하던 중 우연히 네임클로버를 발견했어요. 그땐 별생각 없이 네임클로버를 제 수첩에 꽂아두었습니다. 독일은 저에게 항공기 개발에 협조하라고 강요했지만 조국을 짓밟은 히틀러를 도울 수는 없었습니다. 오히려 프랑스 독립을 위한 저항 활동인 레지스탕스 운동에 참가했죠. 결국 저는 수용소에 투



첫 실용 미라지이자 미라지 시리즈를 대표하는 미라지 III. 중동 전쟁에서 이스라엘 공군의 미라지 III 대활약은 미라지 시리즈의 성공을 이끌었다.

있었지요. 가슴 아프게도 제2차 세계대전에서 프랑스가 독일에 패배하면서 회사도, 저도 경력의 쓰라린 단절을 맛보긴 했지만요.

Q. 전쟁 직후 황폐해진 국토와 어려운 경제 상황에서 회사를 다시 만드셨는데, 키워나가는 과정이 쉽지 않았을 듯합니다.

A. 전쟁이 끝나고 회사 이름을 다소 항공으로 바꾸면서 진정 오늘날의 다소 역사가 시작되었습니다. 결국 프랑스와 제가 겪었던 고초는 군사력이 약했기 때문이고 저의 재능을 살릴 수 있는 항공기 개발에 매달려야겠다는 생각을 했습니다. 그저 그런 항공기가 아니라 아주 강력한 성능을 가진 항공기여야 했죠. 동맹에 기대어서 안 되었어요. 독일이 프랑스에 쳐들어올 때 동맹이 독일군을 막아주진 못했거든요.

전쟁에서 자존심을 구졌기 때문에 정부 차원의 의지도 강했어요. 저의 노력과 정부의 의지가 결합하면서 강력한 전투기가 등장할 수 있는 여건이 조성된 거죠. 그렇게 해서 1949년 프랑스 최초의 실용 제트 전투기 '우라강'을 개발했고, 1954년에는 최초의 초음속 전투기 '미스테르IV'를 만들었습니다. 그리고 1956년 마침내 진정한 의미로 세계 전투기 시장에서 주목을 받을 수 있었던 '미라지 III'가 세상에 나왔지요. 미라지 III는 이스라엘 공군에서 운용되면서 중동전쟁에서 맹위를 떨쳤습니다. 이를 발판으로 1,500대 가까이 생산됐고 20여 개국에 수출됐습니다. 상업적으로 큰 성공을 거둔 미라지 III는 오늘날 다소 항공을 만든 1등 공신이 되었습니다.

Q. 미라지가 성공한 전투기라는 점에는 이견이 없을 듯합니다. 많은 수가 생산되었던 만큼 다양한 파생형이 있는데요. 그중에서도 전략폭격기로 만들어진 '미라지 IV'가 눈에 가장 띄네요.

A. 제2차 세계대전이 끝난 뒤 프랑스의 경제는 힘든 시기를 보냈습니다. 항공기 개발비 역시 넉넉지 못해 미국에서 부품을 사서 썼어요. 미국제 부품에 맞는 설계를 반영하지 않을 수 없었고, 부품 수급도 원활하지 못할 때가 많았어요. 특히 중동 및 이스라엘 문제로 미국과 정치적으로 틀어지면서 부품 수급에 막대한 차질이 빚어졌죠. 너무 안타깝고 속상해서 힘든 나날을 보냈습니다. 그러다 다행히 샤를 드골 대통령이 핵 보유를 통한 군사적·정치적 독자노선을 걸기로 하면서 상황이 반전되었죠. 부품까지 모조리 우리 프랑스가 스스로 만들고, 이를 넘어서 항공기에 핵무기를 탑재하자는 의지를 천명한 것입니다. 조국이 핵무기를 탑재할 수 있는 항공기를 필요로 하게 되자 제게는 마치 운명처럼 받아들여졌습니다.

우리가 만든 핵무기를 제가 만든 항공기에 탑재해야겠다고 말이죠. 실제로 아직 제2차 세계대전의 폐허의 흔적이 채 가시지 않은 그때 핵무기를 탑재하는 폭격기를 만들 수 있는 능력을 갖춘 회사 자체가 다소 항공을 제외하고는 없었지요. 그렇게 만든 기체가 바로 미라지 IV입니다.

Q. 첫 전략폭격기여서 어려움이 많았을 것 같은데요. 드골 대통령의 높은 기대도 부담감이 되었을 것 같습니다.

A. 미라지 IV는 리스크를 줄이고 개발 프로그램을 안정적으로 끌고 나가기 위해 기존 미라지를

확대해서 기체 설계를 진행했습니다. 가장 큰 어려움은 엔진이었어요. 기존 미라지의 엔진으로는 훨씬 커진 미라지 IV에서 공군이 원하는 성능을 내기 어려웠거든요. 미국제 엔진을 가져다 쓰는 방안도 검토했지만 모든 부품을 독자적으로 만들어 독자적인 핵 억제력을 구축한다는 취지와 맞지 않았죠. 그래서 성능이 다소 떨어지더라도 우리 손으로 만든 '아타르' 엔진을 넣기로 했습니다. 미라지 IV가 첫 비행에 성공한 1959년 6월 17일은 개인적으로나 국가적으로나 기념비적인 날이 되었습니다.

미라지 IV의 가장 큰 지지자였던 드골 대통령에게도 미라지 IV를 보여주고 싶었죠. 첫 비행이 있고 나서 얼마 지나지 않아 열린 파리 에어쇼에서 미라지 IV는 드골 대통령이 지켜보는 가운데 행사장을 초음속으로 통과하는 비행을 선보였습니다. 굳이 표현하지 않더라도 드골 대통령이나 저나 그때 느꼈던 기쁨과 자부심은 이루 말할 수 없었지요.

Q. 마지막으로 사우들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A. "저는 위대한 발명가이자 과학자, 기업인이 된 신문배달원 에디슨의 삶의 영향을 많이 받았습니 다. 여건이 어렵든 어렵지 않든 상상력이 고갈되지 않도록 노력했고, 제가 모은 팀과 정말 열심히 일했죠"*) 우리의 삶은 여건에 의해 좌지우지되는 것처럼 보이지만 자신의 삶에 가장 큰 영향을 미치는 것은 스스로 열심히 할 수 있게 하는 동력인 영감이라고 생각합니다. 저의 삶이 사우들에게 영감을 줄 수 있기를 바랍니다.

*) 1970년 펄먼 자서전 <부적> 중.



1964년부터 1996년까지 운용된 미라지 IV. 운용 대수는 불과 62대에 불과했지만 간격이 넓은 분산 배치를 통해 30여 년간 프랑스의 효과적인 핵 억제 전력으로 활약했다.

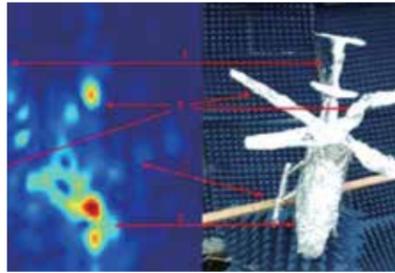
Fly News



①

중국, 스텔스 전투기 쟈-20 실전 배치 첫 공식 확인

“현재 쟈(殲)-20은 이미 부대에 배치했다. 테스트와 시험 비행은 계획에 따라 순조롭게 추진 중이다.” 우첸(吳謙) 중국 국방부 대변인은 지난 9월 28일 국방부 월례 기자회견에서 중국의 자국산 스텔스 전투기 쟈-20 실전 배치 사실을 처음으로 공식 확인했다. <홍콩어> 매체는 “중국중앙(CC)TV 군사 채널이 올해 3월 9일 이미 쟈-20의 공군 배치 소식을 보도한 적이 있지만 국방부 기자회견은 국방부 차원의 첫 배치 사실 확인”이라고 보도했다. 특히 잔허우순(戰厚順) 서부전구 공군 사령관은 최근 중국-파키스탄 공군의 ‘송잉(雄鷹·독수리)-VI’ 연합 훈련 폐막식에서 “쟈-20은 이미 ‘중국심(中國心)’을 실현했다”고 발언했다. 이는 쟈-20이 이미 러시아산 제트엔진을 중국산 엔진으로 대체했다는 의미다. 또한 <중국어시보>에서는 “길이 21.9m, 전폭 13.88m, 전고 4.5m, 최대속도 마하 2.5, 순항속도 마하 1.83, 작전반경 2,000km의 쟈-20은 이미 서부 전구와 동부 전구 공군부대에서 운영 중”이라고 보도했다.



②

중국, 스텔스기 무력화할 레이더 시험했다

미국과 중국의 무기 개발 경쟁이 치열한 가운데 중국이 미국의 스텔스 전투기를 무력화할 레이더를 시험했다는 보도가 나와 시선을 끈다. 지난 9월 28일 홍콩 <사우치아이나닝포스트(SCMP)>와 중국 <과기일보>에 따르면 중국 최대 방위산업체인 노린코(Norinco·北方工業)는 최근 쓰촨성 청두시의 군사연구시설에서 테라헤르츠 방사선 생성기를 시험했다. ‘T-레이(T-ray)’라 부르는 테라헤르츠 방사선은 주파수 대역이 300GHz에서 3THz 사이에 있어 전자파의 투과성과 빛의 직진성을 동시에 가진다. 이에 플라스틱, 나무 등 비(非)이온화 물질은 투과하고, 금속 물질은 반사한다. F-22, F-35 등 미국의 스텔스 전투기는 특수 도료를 표면에 칠해 적의 레이더파를 흡수한다. 그런데 T-레이는 이 특수 도료를 투과해 전투기 금속 표면에 반사되어 나오으로써 스텔스 기능을 무력화한다. 노린코는 T-레이가 미국의 스텔스기를 무력화할 중요한 기술이라고 판단해 그 실용화에 박차를 가하고 있다.



③

머스크 신형 우주여행선 “뉴욕-파리 30분 비행 가능”

전기차 회사 테슬라 최고경영자(CEO) 일론 머스크가 이끄는 민간 우주탐사업체 스페이스X가 신형 로켓과 우주선으로 지구 상 모든 곳을 1시간 내로 여행한다는 야심 찬 계획을 밝혔다. 스페이스X는 지난 9월 29일(현지시각) 호주 애들레이드에서 개최된 국제우주대회(IAAC)에서 기존 팰컨 9과 팰컨 헤비, 그리고 드래건 우주선 등을 대체할 신형 로켓 ‘BFR(Big Falcon Rocket)’의 구상을 발표했다. 신형 로켓은 기존 로켓보다 더 강력한 엔진 31개를 탑재해 100여 명이 탑승할 수 있는 거대 우주선을 수송해 달이나 화성 여행 같은 우주 탐사 여행뿐만 아니라 지구 상의 주요 지역을 30분 내, 그리고 모든 지역을 1시간 내로 이동 가능하게 구현한다는 게 스페이스X의 계획이다. 예를 들어 스페이스X의 BFR을 타고 이용하면 미국 뉴욕에서 프랑스 파리까지 30분 안에 갈 수 있다. 총 길이 106m에 달하는 BFR은 팰컨 9과 같이 재사용 가능한 로켓 1단과 우주선으로 구성된다. 우주선의 길이는 48m, 지름은 9m, 무게는 85t으로 적재량은 150t에 달한다.

Fly News



④

조종사 없는 무인여객기 시대 도래한다

자율주행차를 넘어 자율비행여객기 시대가 임박했다. 지난 10월 5일(현지시각) 미국 IT 전문 매체 <테크 크런치>에 따르면 보잉은 최근 미국 로보틱스 공기 개발사 오로라 플라이트 사이언스를 인수했다. 보잉은 “이 업체 인수를 통해 군용 및 상업용 자율비행여객기 개발에 대한 노력을 지속할 것”이라고 밝혔다. 보잉은 앞서 지난 6월 무인여객기 개발 의지를 밝힌 바 있다. 당시 마이크 시넛 보잉 상용기 항공기 개발담당 부사장은 “무인 드론을 보면 무인 여객기가 불가능한 것은 아니다”고 말했다. 오로라 플라이트 사이언스 인수는 이러한 자율주행여객기 개발 의지가 반영된 결정으로 보인다. 조종사 없이 조종 가능한 무인여객기를 개발한다면 운항 비용 감소 등 여객기 시장에 큰 변화가 일 것으로 예측된다. 시넛 부사장은 관건은 안전이라고 강조했다. 예를 들어 세 때 충돌 등 다양한 비상 상황에 무인여객기가 제대로 대처할 수 있을지가 숙제다.



⑤

미국, 캐나다 볼바디어에 반덤핑 보복관세 추가

미국 상무부가 지난 10월 6일(현지시각) 캐나다 항공기 제작사 볼바디어에 반덤핑 관세 80%를 부과하도록 예비판정을 내렸다. 이는 지난번 상계관세 220%에 이어 총 300%의 ‘관세 폭탄’을 예고한 것이다. 미 상무부는 이날 보잉사가 볼바디어를 상대로 낸 반덤핑 제소를 받아들여 이같이 판정했다고 현지 언론이 전했다. 보잉사는 볼바디어가 시장에 선보인 100~150인승 신형 중형 항공기 C시리즈가 미화 25억 달러(약 2조9,000억 원) 규모의 정부 보조금에 힘입어 제작 원가를 밀도는 저가 판매 전략으로 미국 시장에 진입해 피해를 보았으며 지난 4월 상무부에 조사를 요청했다. 미국 정부의 최종 결정은 오는 12월 9일로 예정이며 캐나다 측은 상무부 결정에 불복, 미국 국제 무역법원(CIT), 나프타, 세계무역기구(WTO) 등 가능한 모든 기구와 절차를 통해 반격에 나선다는 방침이다.



⑥

영국 BAE, 유로파이터 전투기 생산부진으로 1,000명 감원

영국 방산업체 BAE(BAE Systems)가 1,000명을 넘는 감원을 계획한다고 영국 뉴스 채널 스카이 뉴스가 내부 소식통들의 말을 인용해 지난 10월 9일(현지시각) 보도했다. BAE는 이런 계획을 공개하면서 많은 인력 감원이 영국 중부 도시 프레스턴에 있는 워튼공장에 영향을 미칠 것이라고 덧붙였다. 3만4,600여 명의 직원을 둔 BAE는 영국 내 최대 방산업체다. 스카이뉴스는 BAE의 이런 대규모 감원 발표는 브렉시트(영국의 유럽연합 탈퇴) 협상을 둘러싼 불확실성이 커진 가운데 나오는 만큼 정치권에 논쟁을 촉발할 것으로 내다봤다. 다만 워튼공장 감원은 유로파이터 타이푼 전투기 생산의 지속적 감소가 주된 원인으로 보인다고 스카이뉴스는 보도했다. 또 BAE가 사우디아라비아와 타이푼 전투기 대량 판매 계약을 추진하고 있지만, 계약 체결 시기는 여전히 불투명하다고 전했다.

Fly News



7

미국 허니웰, 항공우주 사업 중심으로 조직 개편

미국 자동 제어기기 장비 제조업체 허니웰(Honeywell International Inc.)이 내년 말까지 주택 및 ADI 글로벌 유통사업과 운송시스템사업을 각각 독립적인 상장기업으로 분사할 계획이라고 지난 10월 10일(현지시각) 발표했다. 항공우주사업 성장에 집중하는 방향으로 조직을 개편하는 것이다. 허니웰은 독립할 두 사업의 연간 매출이 약 75억 달러에 이른다고 설명했다.

허니웰은 터보과급기(Turbocharger)와 도난경보기에서부터 어업 분야에서 흔히 사용하는 고무 부츠까지 각기 성격이 상이한 사업을 수행하고 있다. 이에 따라 허니웰은 포트폴리오를 분리해야 한다는 압력을 받았다. 지난 4월 행동주의 헤지 펀드이자 허니웰의 주주인 서드포인트(Third Point)는 허니웰에 항공우주사업을 분사할 것을 요청했다. 하지만 허니웰은 이와 반대로 항공우주 사업을 계속 보유하고 다른 사업들을 떼어내기로 한 것이다. 한편 지난해 기준 항공우주사업은 허니웰 전체 매출의 36%를 차지했다.



8

미국, 차세대 스텔스 폭격기 B-21 관련 시제기 공개

미국에서 차세대 전략폭격기 B-21 '레이더'와 연관된 시제기가 공개되어 주목받고 있다. 지난 10월 11일(현지시각) 미국 군사 전문 매체 <디펜스 뉴스> 등에 따르면 이날 노스롭그루먼의 자회사인 스케일드 콤포짓은 새로운 시제기 모델 401(Model 401)이 최근 첫 시험비행에 성공했다고 발표했다.

스케일드 콤포짓은 보도자료를 통해 "비공개 고객을 위해 2대의 모델 401을 제작했다"면서 "이는 산업 파트너와 미국 정부를 위해 선진적인 저비용 제작 기술을 입증하기 위한 것"이라고 밝혔다. 모델 401의 기체 길이와 폭은 각각 11.6m이고 중량은 4,000파운드(약 1,814kg)로 알려졌다. 프랫 앤 휘트니 JTD15D-5D 엔진을 장착했고, 최대 마하 0.6 속도로 최대 3시간 체공할 수 있으며 최대 이륙중량은 8,000파운드다. 미 공군이 지난 2015년 10월 노스롭그루먼을 차세대 전략폭격기 개발 주관업체로 선정했기 때문에 모델 401의 발표는 업계의 주목을 받고 있다.



9

캐나다, 미국과 무역분쟁으로 보잉 일자리 수만 개 없애

미국과 항공기 무역 분쟁을 벌이는 캐나다가 노후 공군 주력기의 대체기로 미 보잉이 아닌 호주 공군의 중고기를 구매하는 방안을 검토 중이다. 캐나다 CBC방송은 지난 10월 11일(현지시각) 캐나다 공공조달부가 호주 공군이 운용 중인 F/A-18기를 캐나다에 판매할 여력이 있는지를 묻는 공식 서한을 호주 정부에 보냈다고 보도했다. 공공조달부는 호주 측에 보낸 서한에서 F/A-18기의 구체적인 구매 규모나 일정 등을 제시하지는 않았으나 "기체 및 부품의 가격과 판매 여력 등 상세 사항에 대해 올해 내 화신받기를 기대한다"고 밝혔다. 이어 "미 보잉사와 별도로 진행하던 슈퍼호넷기 구매 논의는 중단되었다"고 덧붙였다.

애초 캐나다 정부는 노후 공군기의 잠정 대체 기종으로 보잉사의 슈퍼호넷기 18대를 구매하려 했으나, 봄바디어의 C시리즈 기종의 미국 수출과 보잉사의 제소에 따른 미국과의 무역 분쟁으로 구매 계획을 백지화한 상태다.



28

함께 생각해요
나눔과 배움으로 만드는
마음을 여는 열쇠
CARING



30

KAI 특목
상대방을 배려하는
나만의 비결은
무엇인가요?



32

글로벌 스토리
화합으로 모든 위기
극복하며 성장
일본전산



34

KAI 캠페인
배우는 사람이
되기 위한 노력

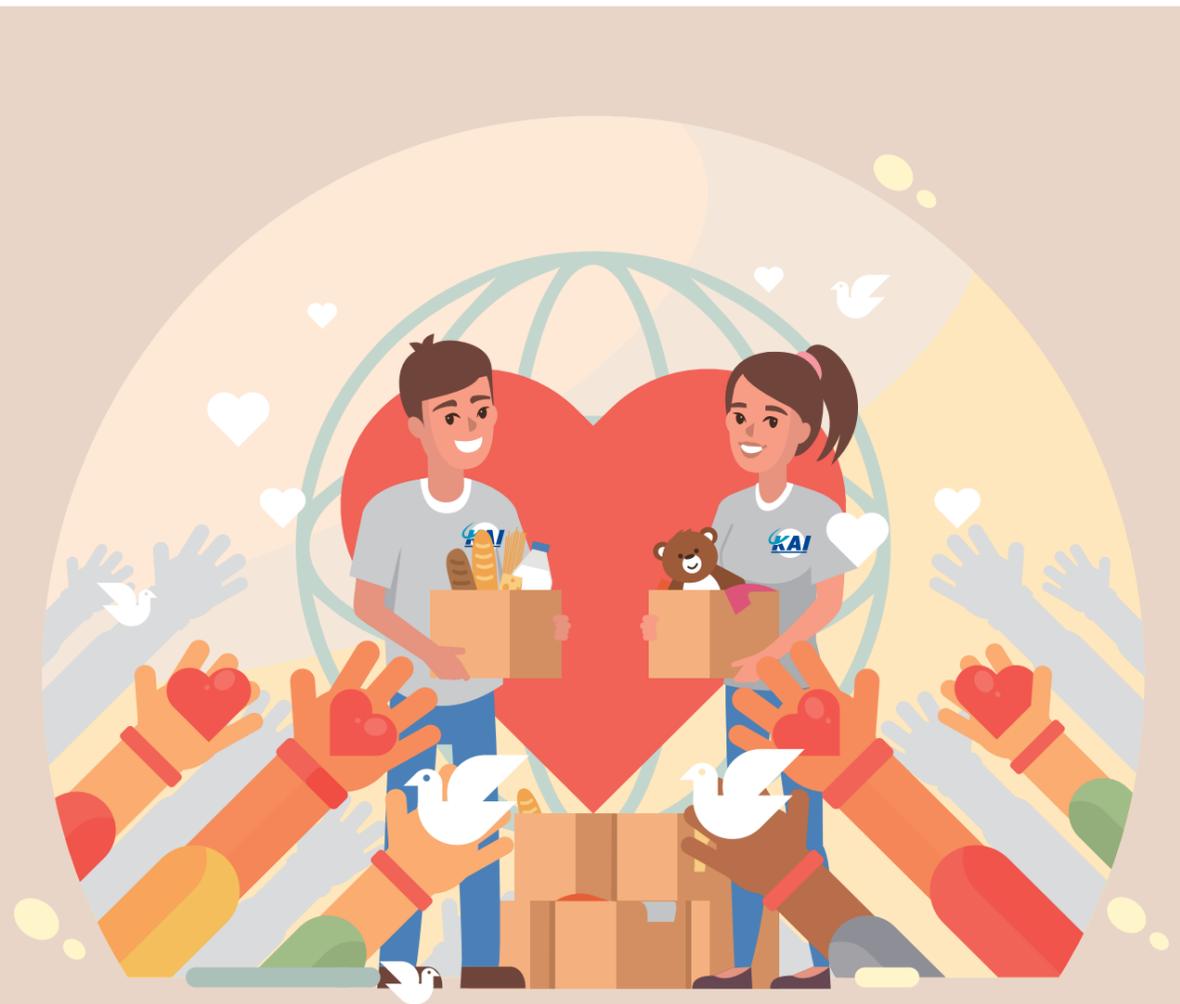
Section 2 하나 된 KAI

일할 맛 나는 회사,
신나는 일터를 꿈꿉니다.
GWP(Great Work Place) 기업문화로
KAI는 하나가 됩니다.

“가장 불행한 사람은 많은 재산을 남기고 죽는 사람”이라는 서양 격언이 있다. 얼핏 모순적인 말로 들리지만, 더 생각해보면 남과 나누는 삶의 풍요로움과 아름다움을 느끼지 못한 사람이기 때문임을 알 수 있다. 나눔은 자신과 타인에게 동시에 할 수 있는 차원 높은 배려이자 고품격 커뮤니케이션이다. 나눔과 배려는 아름다운 사회 문화를 만들어 불필요한 사회적 갈등이나 오해의 벽을 무너뜨리고 마음의 문을 연다. 주는 마음 받는 마음이 모두 한 가지로 즐거운 나눔과 베품의 일상이 지속 가능한 성장을 보장한다.

글 전미옥 마이스토리 대표

나눔과 베품으로 만드는 마음을 여는 열쇠 CARING



마케팅 비용을 버려도 좋다

경제학자인 피터 드러커는 “적절한 기업의 사회공헌은 용을 길들이는 것과 같다. 과정은 힘들지만 잘만 길들이면 명망과 이윤을 동시에 얻을 수 있다”고 말했다. 사회공헌 예산을 늘리면 이윤이 줄어든다는 기존의 인식과는 큰 차이가 있다. 이윤의 사회적 환원을 꾀하는 ‘박애적 관점’의 사회공헌이 ‘전략적 관점’으로 바뀌고 있다. 인도는 빈부 격차가 엄청난 나라지만 못사는 사람들이 부자에 대해 갖는 반감이 적다. 자신들이 쌓은 부를 국가의 이익이나 가난한 사람들에게 베푸는 것은 너무나 당연하다고 말하며 100년 이상의 전통을 이어온 대그룹들의 경영 철학 때문이다. 기부는 사회적 책임이기보다는 삶의 방식이라고 생각하는 무르가빠그룹, 비폭력과 무소유의 기업 철학을 가지고 기업 이윤의 10%를 자선재단에 기부하는 파트니그룹, 1912년 세계 최초로 8시간 노동제를 시행한 타타그룹은 국가가 모든 사람을 돌볼 수 없어서 국가가 관리하지 못하는 부분을 지원하는 것이 기업의 역할이라는 경영 철학을 실천해왔다. 인도 국민의 이들 기업에 대한 신뢰는 앞으로도 어떤 외국 회사가 들어온다고 해도 흔들리지 않을 것이다. 우리에게도 통 큰 거상들은 조선 시대부터 있었다. 경주 최부자집은 300여 년간 만석꾼을 지내면서 어려운 이웃을 돕고 독립운동을 후원해 큰 존경을 받았다. “사방 100리 안에 굶어 죽는 사람이 없게 하라”, “만 석 이상의 재산은 사회에 환원하라”와 같은 가훈을 지키게 하고, 어려운 사람들이 손을 집어넣어 잡히는 만큼 쌀을 가져가도록 구멍을 뚫은 ‘구멍뒤주’를 놓아둔 것은 가진 사람의 책임의식을 잘 실천한 본보기로 손색없다. 나눔 바이러스의 전염력은 놀라울 정도로 빠르고 강력하다. 부를 축적하게 해준 사회에 그 부를 다시 나누는 기업에 대한 존경심은 수많은 충성도 높은 고객을 만들어낸다. 소비자는 그 기업의 제품을 사면 자신도 그 나눔에 참여한다는 생각을 한다. 기업 이미지 제고를 위해 높은 마케팅 비용을 책정하기보다는 꾸준히 나눔을 실천하는 것이 더 좋은 기업 이미지와 비용 절감으로 돌아온다. 앞서 수많은 국내외 기업의 풍부한 사례가 이미 증명하고 있다.

내가 안 했다면 누군가 했을 그 일

남극의 황제펭귄은 추위를 달래기 위해 수천 마리씩 한곳에 모여든다고 한다. 수천 마리가 한곳에 모여 적당한 체온을 유지하는데, 이 덕에 펭귄들은 추위 속에서도 편안히 쉬 수 있고 잠도 잘 수 있다. 놀라운 사실은 무리의 바깥쪽을 교대로 지켜 안쪽의 펭귄들이 편히 쉬게 한다는 것이다. 안쪽의 펭귄들이 따뜻하고 편하게 쉬 수 있는 건 바깥을 잘 지켜주는 동료 펭귄 덕분이다. 이처럼 우리 역시 현재 내 모습은 지위의 높고 낮음과 관계없이 동료들의 도움과 협력으로 만들어진 것이라는 겸손한 생각을 가져야 한다. 동료를 비난하고 싶은 마음이 생길 때, 동료에게 분명한 잘못이 있을 때도, 늘 처지를 바꿔 자신도 같은 실수를 할 수 있다는 점을 잊지 말고 상대방을 용서하고 포용하는 자세가 필요하다. 실수를 덮어주고 힘들 때 감싸주는 말 한마디, 바쁜 동료의 일을 나누는 행동, 고마움을 담아 건넨 작은 선물 하나하나가 동료에게 감동을 준다. 조금 서먹한 관계라 해도 너그러운 마음으로 베풀고 나눈다면, 단 한 번의 행동으로도 그 관계를 확 바꿀 수 있다.

사실 관련한 일, 어려운 일, 힘이 많이 드는 일을 피해가고 싶은 심정은 누구나 같다. 남이 좀 해줬으면, 누군가 좀 하겠지 하며 한 발 빼고 싶어진다. 집단이나 조직 공동체의 본능과도 같은 이런 심리를 증명해낸 실험도 있다. 옆방에서 간질 증상을 보이는 사람의 목소리를 들었을 때 그를 도와줄 확률이 혼자 있을 경우는 85%지만, 다섯 명이 함께 들었다는 걸 알 때는 31%로 떨어지며 행동으로 옮기는 데 걸리는 시간도 길어진다는 것이다. 집단이 커질수록 그 속의 한 개인이 느끼는 ‘내가 먼저 해야 한다’는 책임감이 줄어드는 효과를 낳는다. 여기는 ‘누군가 하겠지’라는 무관심과 방관자 심리로 한뫼를 툭툭히 하는 것이다. 서로 나누고 베풀고 협력하는 일, 서로 도움이 되는 일은 사람의 마음에 달린 문제다. 긍정적이고 적극적인 자세로 일과 사람을 대할 때 관계의 문은 늘 활짝 열린다. 남을 존중하고 배려하고 배

푸는 마음은 남에게 자신을 속이는 일이 아니다. 좋은 일은 ‘내가 먼저’ 하는 즐거움을 경험해보자. 떠밀려서 하기보다 스스로 알아서 솔선하는 즐거움을 아는 사람의 나눔과 베품은 그 전염력이 더욱 강하다.

음지가 양지 되는 마법의 정신

직장에서 가장 알미운 동료로 꼽으라는 설문 조사가 있다면 아마도 그 1위의 자리는 힘들고 어려운 일에는 쏙 빠졌다가 그 일을 마치면 생색 내는 사람일 것이다. 귀찮거나 까다로운 일, 웬만하면 서로 꺼리는 일을 나서서 하지는 못해도 매번 거기서 빠지려고 악삭빠르게 행동하는 이는 언제 보아도 가장 밍상이다. 남들이 하기 싫어하는 일은 생각보다 빈번하게 일어나며, 대부분 그렇게 중요하지도 않고 큰일이 아닐 수 있다. 그러므로 누군가 해도 크게 생색낼 일도 아니고 표도 나지 않는 일이다.

그렇지만 이런 일을 소리 없이 잘 해내는 사람은 사람들이 모를 것 같아도 사실은 안다. 벌써 한해의 중반을 넘어서 중반으로 접어들고 있는데 동료 한 사람 한 사람에 대한 생각에도 다 다를 텐데, ‘요리조리 어려운 일을 피해서 주는 것 없이 알미웠던 사람’, ‘있는 듯 없는 듯 조용했지만 귀찮은 일, 뒷설거지 다 해준 사람’ 등을 어느새 마음속으로 투표하게 된다. 내가 불편한 일, 피하고 싶었던 일을 많이 안 했다는 생각에 미치면, 그 일을 소리 없이 해준 동료에게 고마움을 표현하는 여유를 가져보자. 솔선수범해 최선을 다하는 사람이라면 누구나 함께 일하고 싶어 할 것이다. 그런 동료가 있다면 아낌없이 칭찬하고 감사를 표현하자.

삶의 기쁨과 즐거움, 풍요로움을 만끽할 수 있는 나눔의 정신이 개인적 차원에서 크게 나아가 기업 차원으로 확대되길 기대해본다. 아니 그보다 더 빠른 건, 반대로 기업적 차원의 나눔과 베품의 경영이 개인의 조직에 대한 자긍심으로 연결되는 것이다. 나눔을 실천하는 기업에서 일한다는 자부심은 조직 구성원을 좀 더 빠르게 변모시킬 것이기 때문이다.

KAI인에게 물었습니다 상대방을 배려하는 나만의 비결은 무엇인가요?



“누구도 자신이 받은 것으로 인해 존경받지 않는다. 존경은 자신이 베푼 것에 대한 보답이다.” 미국 30대 대통령 칼빈 쿨리지의 말입니다. 자신이 존경받기 위해서는 베풀어야 한다는 그의 말. 고리타분한 이야기이지만 어쩌면 불변의 진리일 수 있습니다. 현재 KAI인은 어떤 배려를 타인에게 하고 계시는지요?

장비개발팀 이철희 과장 내가 싫으면 남도 싫다

흡연하면 항상 담배를 왼손으로 피웠습니다. 혹시 악수할 때 상대방의 손에 담배 냄새가 배어 누가 될까 봐서요. 흡연자인 저도 제 손에서 나는 담배 냄새가 싫는데 타인에게서 나는 냄새는 오죽하겠느냐는 생각에서 실천한 저만의 배려법이죠. 물론, 지금은 2년째 담배를 참고 있지않요.



기체생산1팀1직 천명환 전문기술원 작은 배려에서 감동을

저의 경우는 아니지만 작은 배려의 현장을 본 적이 있습니다. 비가 오는 날 회사 정문을 통과할 때 사원증을 타각하는 동안 비를 맞게 됩니다. 그때 청원경찰이 우산을 씌어주는 것이었습니다. 그의 배려에 가슴이 뭉클했습니다.



최종조립생산팀6직 김형래 주임기술원 역지사지 마음으로

상대방의 이야기를 늘 먼저 듣습니다. 그런 후에 상대방의 관점에서 이야기하려고 노력합니다. 각자 입장에서의 차이가 있으니까요.



헬기비행제어팀 양경식 책임연구원 눈높이를 맞춰서 생각하기

무엇보다 내 입장보다는 상대의 입장에서 먼저 생각합니다. 그렇게 하면 현실적인 접근과 배려를 할 수 있습니다. 아이들과 얘기할 때도 아이들의 눈높이에서 생각하지요.~^^



조립검사직 정수홍 전문기술원 듣는 자세가 중요

상대방이 어떤 일로 스트레스를 받았다고 말할 때는 무작정 들어줍니다.

KFX제어SW팀 임영우 연구원 공감대가 먼저다

우선 공감이가 필요합니다. 타인에게 공감하기 위해서는 '경청'이 중요합니다. 타인이 말할 때 듣고 있어야 공감대를 형성할 수 있습니다. 공감할 때 우리는 진정한 배려를 할 수 있다고 생각합니다.

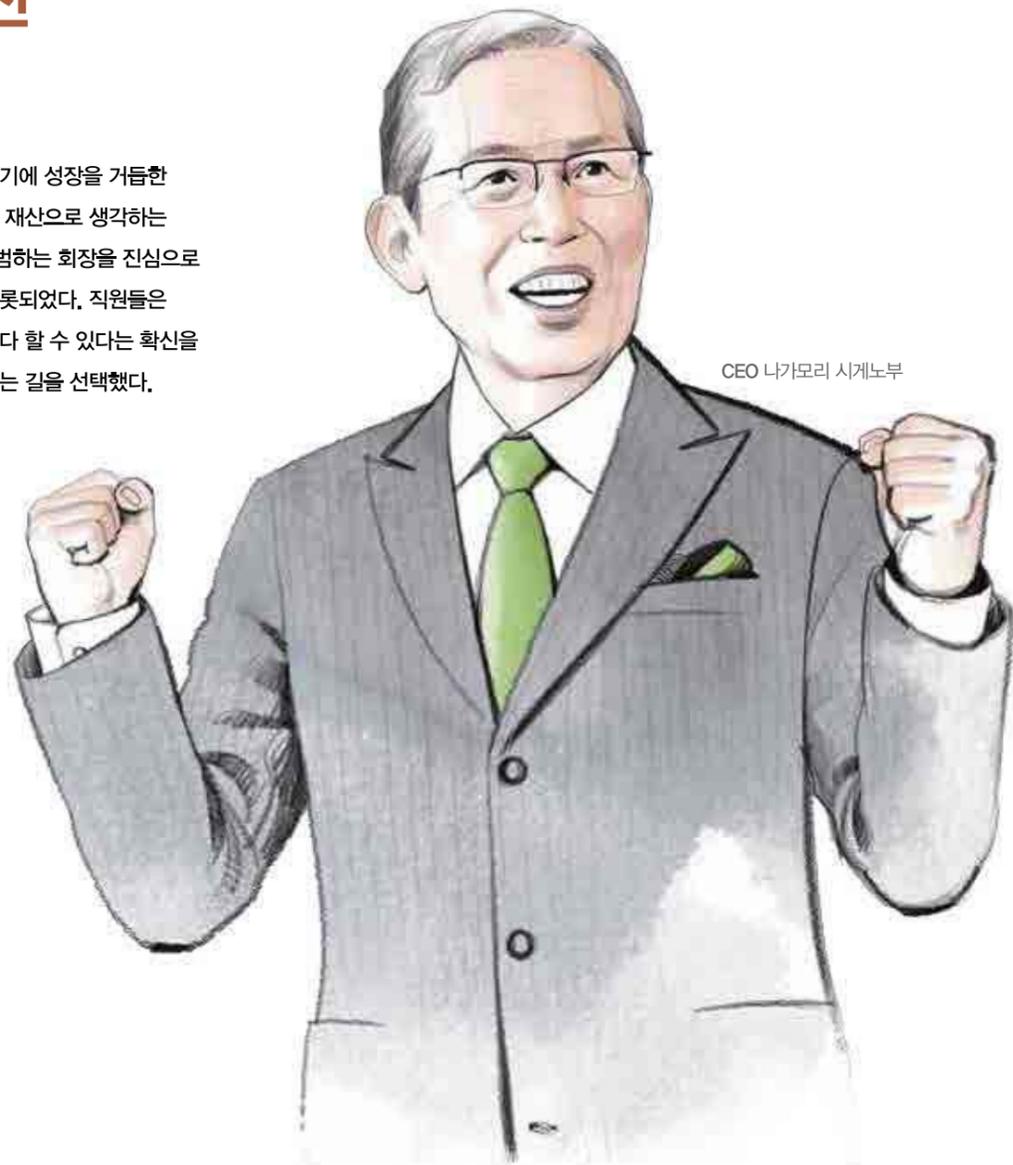
12월호

KAI 특특은 GWP 기업문화와 관련된 주제에 대해 직원들의 생각을 공유하는 코너입니다. 매달 웹진(kaiwebzine.com)을 통해 참여해주세요. 참여자 중 지면에 글이 소개된 분들에게는 커피 기프트콘을 보내드립니다.
• 주제 : 가족, 하나의 팀이라는 공동체 의식, Community
• 질문 : 동료들과 어울리기 위한 나만의 노력은 무엇이 있는지요.

화합으로 모든 위기 극복하며 성장 일본전산

대기업들도 버티지 못한 불황의 시기에 성장을 거듭한 일본전산의 저력은 직원을 가장 큰 재산으로 생각하는 나가모리 시게노부 회장과 솔선수범하는 회장을 진심으로 믿고 따르는 직원들의 화합에서 비롯되었다. 직원들은 리더가 되기 위해 혼자 달려가기보다 할 수 있다는 확신을 공유하고 목표를 향해 함께 걸어가는 길을 선택했다.

글 채희숙 일러스트 레모



CEO 나가모리 시게노부

위기 극복과 도전은 노사상생의 기본

창업 2년이 채 안 된 1975년 4월, 교토의 회사 영업팀으로 “원활한 커뮤니케이션을 위해 도쿄 사무소를 설치해달라”는 거래처의 요청이 들어왔다. 먼 거리에 교통수단도 변변치 않던 상황이었지만 회사는 일주일 만에 도쿄 사무소를 설치했고, 담당자로 창업 멤버 중 가장 어린 고베 히로시를 보냈다. 생후 1개월 된 딸이 있던 신혼의 고베는 지원 인력도 사택도 갖춰지지 않은

사무소에서 가족과 함께 생활하며 일했다. 고베는 바쁠 때면 구두를 신은 채 잠을 청했고, 그의 부인은 젓먹이 딸을 업은 채 전화를 받으며 사무실 일을 도왔다.

1990년대 중반 가을의 어느 금요일 오후, 주요 고객사의 공장에서 연락이 왔다. ‘모터 문제’ 때문에 생산 라인이 멈췄는데 원인을 모르겠다고 했다. 그 공장에는 모터는 대부분 두 대기업의 것이었고 후발업체인 이 회사 제품은

소량이 들어가 있을 뿐이었는데, 두 대기업에서 즉각적인 대응을 해주지 않아 답답한 마음으로 연락한 것이다.

입사 2년 차이던 담당자는 2시간 안에 현장으로 달려갔고, 자신의 부족한 지식을 주변 전문가들에게 전화로 상담하며 문제를 해결해냈다. 거래처 사장은 모든 모터를 이 회사 제품으로 바꾸라고 지시하고, 토요일 오후에 긴급 발주서를 보냈다. 대기업 모터들은 월요일 아침에 자취를 감추었고, 거래처는 다른 공장을 확장할 때도 이 회사 제품만 썼다.

정밀 소형 모터의 개발, 제조 분야에서 세계 최고 자리를 지키고 있는 ‘일본전산’에서 있었던 일이다. 기업 성공 스토리를 담은 책자 <일본전산 이야기>가 2009년 베스트셀러에 오르면서 한국에도 널리 알려진 내용이기도 이미 많은 사람이 알고 있을 것이다. 그럼에도 이 이야기를 다시 하는 이유는 경영자는 직원을 가장 큰 재산으로 생각하고, 직원은 회사를 최우선으로 생각하는 화합의 관계야말로 위기를 극복하고 새로운 도전에 성공할 수 있는 노사 상생의 기본이기 때문이다.

솔선수범하는 창업자, 믿고 따르는 직원들

1973년 7월 나가모리 시게노부와 3명의 동업자가 약 10㎡(3평)짜리 시골 창고에서 시작한 일본전산은 1970년대의 오일쇼크, 1980년대의 엔고현상, 잃어버린 10년이라 불리는 1991~2000년의 장기불황, 2000년대의 리먼 쇼크와 컴퓨터시장 축소 등 많은 위기에 놓였다. 그러나 일본전산은 굴지의 대기업이 도산하거나 합병되고 적자에 시달렸던 험겨운 세월 속에서도 10배 이상의 성장을 이루었다. 고장 난 모터를 수리하다가 카세트용 소형 모터를 개발했고, 컴퓨터용 모터 개발에 이어 세계 최초의 HDD용 스피너 모터를 양산했다. 가전제품, 자동차, 로봇 등 모터로 작동하는 모든 분야에서 선두를 달리는 지금은 140여 개의 계열사에 10만7,062명의 직원이 일하고, 매출 1조1,993억 엔(2017년 3월 기준)을 기록한다.

일본전산의 거침없는 도약은 직원을 가장 큰 재산으로 생각하는 창업자 나가모리 시게노부 회장과 솔선수범하는 회장을 진심으로 믿고 따르는 직원들의 화합이 동력으로 작용했다. 창업 초기, 교토 외곽에 있는 작은 회사에 명문대를 졸업한 인재들이 들어올 리도 없었지만, 나가모리 회장 본인이 시골의 기술전문대학 출신이었기에 그의 ‘인재’에 대한 기준은 일반적이지 않았다.

일본전산은 ‘밥 빨리 먹기’, ‘화장실 청소 잘하기’, ‘큰 소리로 말하기’, ‘오래달리기’ 같은 테스트로 직원을 채용했다. ‘인재는 채용하는 것이 아니라 키우



Nidec

는 것’이라는 철학에 따라 학벌이나 성적보다 열정과 추진력, 인내력을 본 것이다. 부도를 낸 기업에는 “채권을 포기할 테니 기술자를 달라”고 해 사람들을 데려왔다.

그 직원들은 ‘정열, 열의, 집념’의 핵심가치와 ‘지적 하드워킹’의 행동강령 그리고 ‘즉시, 반드시, 될 때까지’라는 행동지침 아래 강인하게 키워냈다. 무엇이든 할 수 있다는 정신 자세, 실력이 없으면 남들보다 두 배 더 일해 앞으로 나가는 노력을 가르쳤다. 아끼는 직원에게는 호통이 더 컸고, 실패한 직원에게는 시도하지 않은 직원보다 높은 인사고과를 줘 도전을 격려했다.

목표를 향해 함께 걸어가는 방법 배워

회사가 대기업으로 성장한 이후에도 ‘남보다 두 배로’ ‘휴일도 반납하듯’ 일하기를 주문하는 나가모리 회장을 직원들이 믿고 따르는 이유는 솔선수범과 소통 덕분이다. 그는 창업 이듬해 단신으로 미국에 가서 3M 수주에 성공했고, IBM과의 거래를 성사시켜 회사를 비약적으로 키웠다. 말보다 행동이 앞섰고, 말한 것의 150%를 실현했다. 지금도 젊은 직원과 연 50회 이상 점심 모임, 간부 직원과 연 25회 이상 저녁 모임을 진행하며 서로 소통한다. 기업의 미래에 대해 회장부터 말단 직원까지 의견을 나누고 생각을 공유한다.

회사 생활에서 가장 만족한 점이 무엇인지 묻는 말에 연구소 여직원 마에다 씨는 “성별이나 나이와 관계없이 먼저 손드는 사람이 리더가 될 수 있는” 것이라고 대답했다. 하고 싶다면 무엇이든

할 수 있는 회사이기 때문에 성장하고 싶은 사람에게는 최고의 직장이라는 얘기다.

하지만 일본전산 직원들은 리더가 되기 위해 혼자 달려가지 않는다. “자기 능력의 120% 정도 업무가 주어지면 역량이 높아지지만 우리는 선배들의 도움을 받아 200% 이상 해낸다. 그래서 성장이 빠르다”는 마에다 씨 말처럼 하나의 목표를 향해 함께 걸어가는 방법을 안다. 할 수 있다는 확신을 공유하고 밀어붙이는 열정은 ‘마지막에 웃는 놈이 이기는 놈’이라는 나가모리 회장의 기업가정신에서 배운 것이다.

50건의 M&A를 성공시키고, 인수한 회사를 1년 이내에 흑자로 전환해 기업 부활의 신으로 추앙받는 나가모리 시게노부 회장은 “위기만큼 즐거운 것은 없다”고 말한다. “위기의 순간이야말로 원점으로 돌아가서 나를 세우는 신명 나는 일이다. 누구에게나 위기는 찾아오고, 그것을 극복하면 반드시 좋은 일이 찾아온다.”



베푸는 사람이 되기 위한 노력



미운 사람에게
떡 하나 더 주기



동료를
신뢰하기



작은 선행
실천하기



도움을 요청받으면
거절하지 않기



어려움에 처한
동료 도와주기



나눔봉사단
활동에 참여하기



36
사회공헌
플기한 칼국수에
따뜻한 정을 담아내다



38
나의 여행 이야기
좋니? 좋아!
매력 터진 나라,
요르단



42
세대공간 KAI
그건 아마
전쟁 같은 입시



46
이야기 한마당
Andrews Air Show
미 공군 최대의 축제



48
문화 광장
마음을 잠시
내려놓는 시간

Section 3 행복한 KAI

가족은 물론 동료와 이웃도
우리의 소중한 가족입니다.
더 행복한 KAI가 되기 위해 함께하는
시간을 마련합니다.

사랑의 칼국수 나눔 봉사 쫄깃한 칼국수에 따뜻한 정을 담아내다

아침저녁으로 제법 쌀쌀한 바람이 느껴지면 뜨끈한 국물이 간절해진다. 이럴 때 멸치와 다시마로 구수한 국물을 내고 쫄깃하게 잘 반죽한 면을 넣어 끓여 먹는 칼국수 한 그릇은 든든한 한 끼 식사로 부족함이 없다. 그래서 나눔봉사단은 칼국수 면을 직접 만들어 매일 한차례 지역 어르신들에게 전해드리기로 했다. 장수를 상징하는 칼국수의 긴 면발에 건강을 기원하는 마음을 함께 담아서 말이다.

글 이용규 사진 정우철



세상에서 제일 맛있는 칼국수의 탄생

음식은 정성이라고 했다. 칼국수는 간단해 보이지만 특유의 쫄깃한 식감을 살리기 위해서는 밀가루 반죽을 장시간 정성 들여 치대야 하는 까닭에 품이 많이 들어간다. 반죽한 밀가루를 제면기에 넣고 빼기를 이십여 차례. 손으로 반죽을 꼭꼭 눌러 담아야 제면기를 통해 면이 고르게 펼쳐져 나오는 만큼 손이 많이 가지만 그만큼 정성도 듬뿍 담겨 있는 것이 '나눔봉사단' 칼국수의 자랑. 반죽을 치대 웅덩이처럼 곱게 만들기까지의 과정이 다소 힘이 들고, 무엇보다 계속 서서 해야 하는 작업이라 체력 소모도 크지만 나눔봉사단 단원들은 어르신들이 맛있게 드실 생각에 힘들다는 투정보다는 흐뭇한 마음이 앞선다.

이들이 도전한 칼국수 면은 총 180팩. 지역 노인요양센터 열 군데로 골고루 나눌 예정이다. 한 팩당 3인분 정도의 양을 담으니 540명의 어르신이 3일

동안 넉넉히 나눠 드실 분량인 셈이다.

“음식은 무엇보다 위생이 중요합니다. 사소한 부주의로 머리카락이나 먼지가 들어가면 안되도록 반드시 모자를 착용하고, 손 씻기도 철저히 해주셔야 합니다.”

‘사랑의 칼국수 나눔 봉사’를 진두지휘하는 사회공헌팀 구관혁 실장의 위생 지침 전달을 시작으로 단원은 본격적으로 칼국수 면 만들기에 돌입했다.

“제면기에 반죽을 넣고 빼고 하는 일을 수십 번 하는 것이 만드는 입장에서는 다소 번거롭지만 이렇게 하면 정말 맛있는 칼국수 면을 얻을 수 있어요. 한 번 맛보시면 왜 이렇게까지 열심히 하는지 알 수 있을 겁니다.”

개발지원팀 하경태 팀장과 부인 이정옥 씨는 시중에서 파는 칼국수 면과는 차원이 다르다고 자부하며 여러 사람의 정성이 담긴 만큼 세상에서 제일 맛있는 칼국수가 될 것이라며 자신한다.



나눔은 따뜻한 세상을 만들어가는 소중한 첫걸음

사랑의 칼국수 나눔 봉사는 올해 새롭게 추진한 프로그램이다. 그동안 지역 어린이들을 위해 빵 굽기 봉사를 해왔는데 어르신들을 위해서는 빵보다 국수를 선호하시니 칼국수 면을 만들어드리면 어떨까 생각하게 된 것. 물론 어르신들을 모시고 칼국수 한 그릇을 대접할 수도 있지만, 정성 들여 만든 면을 지역 노인요양센터에 전달하면 더 많은 어르신이 여러 번에 걸쳐 별미를 맛볼 수 있다는 생각에서 이 봉사를 진행하게 되었다.

두 대의 제면기에 어른 봉사자들이 각각 팀을 나눠 작업하는 동안 청소년 봉사단원들은 칼국수 육수를 내기 위한 멸치와 다시마를 예쁘게 포장하는 일을 맡았다. 나눔 봉사가 있는 날이면 엄마, 아빠와 함께 참여하는 것이 익숙한 아이들. 나뭇잎만 굴러도 까르르 웃는다는 원기 왕성한 십 대들이지만 봉사활동을 할 때만큼은 진지한 얼굴로 집중하는 모습을 보여주었다. 토요일 오전, 달콤한 늦잠의 유혹을 뿌리치고 향전SW팀 윤지애 수석과 함께 봉사활동에 참여한 딸 문서현 양은 “처음에는 봉사 점수를 높이겠다는 생각으로 왔는데 막상 참여해보니 생각했던 것보다 의미가 있고, 또래 친구들을 만날 수 있어서 재미있다”며 앞으로도 계속 엄마를 따라다닐 생각이란다.

봉사는 나누는 기쁨, 함께 하는 즐거움이라고 하지만 섣달 시작하기는 어려운 일. 하고자 하는 마음이 있다 하더라도 혼자 하기가 어색하고, 또 어디 가서 어떻게 해야 할지 몰라 시작조차 하지 않는 경우도 있다. 그런 까닭에 꾸준히 봉사 활동을 지속해오고 있는 나눔봉사단의 활동이 특별한 의미로 다가온다. 모두 함께 즐거운 마음으로 만든 만큼 어르신들이 기분 좋게 드시길 바라는 마음을 전하며 바쁜 손을 더 부지런히 움직인다.

모두의 정성이 모이니 어느새 어르신들이 넉넉하게 드실 분량의 쫄깃한 칼국수 면이 상차 가득 채워졌다. 사랑으로 반죽하고 정성으로 빛낸 만큼 단원들의 따뜻한 마음이 잘 전달되어 어르신들의 마음을 훈훈하게 데울 맛 있는 칼국수가 완성되길 기대해본다.

Mini interview

기체생산2팀 정인혁 전문과
딸 하영 양, 아들 지오 군

“아이들과 함께 나눔 봉사활동을 몇 번 참여했는데, 올 때마다 좋은 에너지를 받고 돌아옵니다. 우리 아이들이 고등학교, 중학교에 다니다 보니 주말에도 학원을 가야 하는 등 스케줄이 바쁘지만 봉사활동에 참여하는 것이 학원 하루 비우는 것과는 비교할 수 없는 가치가 있는 일이라 생각합니다. 아이들도 흔쾌히 따라나선 만큼 오전에 칼국수 면 만들기, 오후에 있을 빵 굽기 봉사까지 모두 참여해 오늘 하루를 우리 가족 봉사의 날로 삼고 기쁜 마음으로 임할 생각입니다.”

대한적십자사 경남지사
진주지구협의회
오미향 홍보부장

“KAI 나눔봉사단은 오랜 인연을 이어오며 꾸준히 활동을 해 우리로서도 'KAI가 오면 부족함 없이 척척 알아서 잘해주어 좋다고 인식을 할 정도로 잘하고 계십니다. 특히 칼국수 봉사는 기계를 다루다 보니 각별한 주의가 필요하고 위생 관념도 철저해야 하는데 직원뿐만 아니라 어린 학생들까지 모범적인 모습으로 임해주고 있습니다. 요즘은 많은 기업에서 사회공헌활동에 적극적인 모습을 보이는데, 그 가운데서도 KAI는 꾸준한 봉사활동을 통해 나눔 정신을 실천하고 있어서 항상 감사한 마음입니다.”



요르단? 어디 있는 나라야?

한국에서 요르단으로 가기 위해서는 약 8시간을 비행해 두바이나 아부다비까지 간 후 비행기로 3시간을 더 이동해야 한다. 종교는 이슬람, 언어는 아랍어, 면적은 한국과 비슷하다. 거리상으로 멀기도 멀지만 한국과는 너무나도 다른 문화를 가진 곳. 구글에서 영문으로 'Jordan'으로 검색하면 요르단이란 나라보다는 농구 선수 마이클 조던이 더 많이 나오는 생소한 장소. 지금 함께 떠나보자. 중동이라 하면 석유, 사막, 더위, 낙타, 테러 정도를 떠올리는 사람이 많다. 다른 중동처럼 산유국도 아니고 화려한 건물도 없는 요르단은 정겨운 사람이 많은 곳이다. 낯선 외국인을 처음 만나도 차 한 잔으로 환대하고 싶어 하고, 집으로 초대

해 음식 대접을 하는 나라다. 한국의 정(情) 문화와 유사한 현대 문화가 있다. 테러를 떠올리게 하는 무슬림, 이슬람 국가이지만 중동에서 가장 안전한 나라 중 하나로 손꼽힐 정도로 여행하기에 손색이 없다. 중동 지역에 속해 사막만 있고 덥기만 할 것으로 생각하면 오산! 수도 암만(Amman)이 있는 북부 지역은 겨울철 1m가 넘는 폭설도 내린다. 여름에는 40~50℃를 넘나드는 무더위가 있지만 한국과 달리 건조해 그늘에 서면 시원한 바람이 땀을 식혀 주는 곳이 바로 요르단이다.

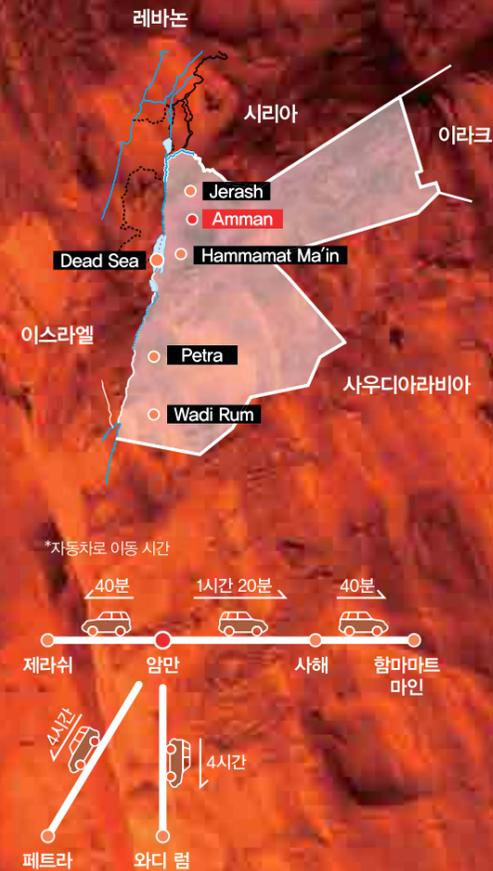
거대 로마 유적지, 제라쉬(Jerash)

BC 332년 알렉산더 대왕이 세운 거대한 고대로 마 유적지 제라쉬. 암만에서 가장 가까운 유적지

로 북동쪽으로 40분 정도 가면 나온다. 로마 유적이 잘 보존된 장소로, 쉬지 않고 돌아보아도 4시간이나 걸린다. 아직 전체 면적에서 30%만 발굴되었다고 하니 그 규모가 엄청나다. 봄에 방문하면 노란 꽃이 만개해 예쁜 풍경으로 감상할 수 있는 유적지. 매주 특정일에는 로마 경기장에서 쇼가 펼쳐지고 파손 없이 잘 보존된 원형극장에서는 아랍 곡을 연주하는 악단이 관광객을 맞이한다. 당일로 여행하기 충분하다.

바다에서 등등, 사해(Dead Sea)

다시 암만에서 남동쪽으로 차를 이용해 1시간 20분 정도 가면 사해가 있다. 정확한 위치는 몰라도 누구나 이름은 한 번쯤 들어봤을 정도로 유명한 곳. 사해를 볼 수 있는 나라는 요르단, 이스



사업추진팀 김태현 사원이 추천하는 요르단 여행기

좋니? 좋아! 매력 터진 나라, 요르단

무척 생소한 나라 요르단. 그나마 드라마 <미생>에 잠시 등장해 알고 있는 사람이 많은 나라. 나는 요르단에서 2009년부터 2011년까지 약 2년간 유학 생활을 했다. 유학 생활 중 여행했던 보석 같은 요르단의 여러 곳을 KSI 사우에게 소개하고자 한다.

글 사업추진팀 김태현 사원





고대 로마인의 숨결이 살아 있는 제라쉬.

라엘 단 두 곳뿐이다. 해수면 400m 아래에 있어 전 세계에서 가장 낮은 지대의 바다. 물이 유입되는 곳이 없어 매년 해수면이 빠른 속도로 낮아져 사라질 위기에 있다고 하니 지금 항공권을 예매하는 것이 좋을 수도 있다. 사해는 말 그대로 아무런 생명체가 살지 않는 죽은 바다다. 염분 농도가 높아 물에 들어가도 가라앉지 않는다. 그래서 바다에 누워 책이나 신문을 보는 사진을 촬영하기 좋다. 염도가 높은 덕에 크리스털 같은 반짝이는 소금 덩어리를 볼 수 있고, 해안가나 바닷속에서 미네랄과 기타 유기질이 풍부한 천연 머드가 넘쳐 관광객은 너도나도 몸에 머드를 바르느라 정신없는 장소다. 일반 바다와 비교해 염분이 5배나 높다고 하니 사해의 물이 눈에 들어가면 그냥 속으로 '난 죽었다'라고 되뇌면서 빨리 바다에서 탈출해야 한다. 요르단과 프랑스의 합작품 머드팩, 소금, 화장품 등은 한국의 1/3 정도 가격

이라 사해 관광이 끝난 후 돌아가는 길에 사면 좋다.

뜨거운 온천의 맛,

함마마트 마인(Mammamat Ma'in)

“나 요르단 여행 좀 해봤어”라는 여행객도 생소한 관광지. 이곳은 사해에서 차로 30분 떨어진 장소로, 세상에서 가장 낮은 곳에 있는 온천이다. 대표적인 물 부족 국가인 요르단에서 '웬 온천이냐'고 할 수 있지만 2,000년이 넘는 역사를 보유한 함마마트 마인은 자국민에게는 유명한 관광지다.

사시사철 뜨거운 유황 폭포로 뜨끈뜨끈한 온천욕을 하고, 천연 동굴에서는 습식 사우나를 즐기기에 제격이며 하집을 온몸에 두른 무슬림 여성이 온천욕 하는 신기한 모습도 볼 수 있다. 사해에서 온몸에 덮어쓴 염분을 개운하게 씻기

에도 좋으니 사해에 방문한 사우들은 둘러보시길. 이 장소를 다녀오면 추운 겨울마다 생각나는 곳이 될지 모른다.

하루가 부족한 페트라(Petra)

방송이나 다른 미디어를 통해 한 번쯤은 들어봤을 페트라라는 암반에서 남쪽으로 4시간가량 차를 타고 가야 한다. BC 7세기부터 BC 2세기까지 아라비아 반도에서 활약하며 무역을 한 나바트인들이 형성한 도시로, 대부분 붉은 사암 벽을 파서 만들었다. 하루 만에 다 둘러보기엔 규모가 방대해 3일 입장권까지 판매한다. 하루 입장권이 10만 원에 육박할 정도로 사악하지만 말이다. 더운 날씨에 페트라를 관광하는 건 쉽지 않은 일이다. 강한 햇빛에 지쳐 다시는 오고 싶은 마음이 들지 않을 때쯤 알 카즈네(Ai Khazneh)라는 거대한 구조물이 나온다. 이 순간 힘겹게 걸어온 고생



바다에 누워 책을 읽을 수 있는 사해.

이 모두 보상받는 듯하다. 알 카즈네를 자세히 보면 무수한 총알 자국이 눈에 띈다. 이 자국은 이곳을 보물창고로 여긴 외지인들이 보물을 찾자 공격한 흔적이라고 한다. 출발지에서 알 카즈네까지 1시간 넘게 걸어 도착했지만, 사실 페트라의 시작은 지금부터다. 이제 택시를 타라는 호객꾼들이 나타나기 시작한다. 택시는 바로 당나귀나 말이다. 가격이 조금 비싸더라도 편하게 관광하려면 이 방법을 추천한다. 택시를 타고 중간에서 내리라고 하면 당황해하지 말자. 페트라에서 택시 영업을 하는 사람들은 각자의 구역이 있어 처음부터 끝까지 운행(?)하지 못하니 말이다. 워낙 크고 입장료가 비싼 탓에 페트라에서 몰래 잔 사람도 있다고 한다. 그만큼 매력적인 장소란 말이 아닐까. 신기한 건 날씨에 따라 붉은 사암 색이 확연히 차이가 나 방문 때마다 분위기가 달라진다는 점. 요르단을 간다면 꼭, 반드시 가야 할 필수 관광지다.

쏟아지는 별빛의 향연, 와디 럼(Wadi Rum)

일명 '붉은 사막'이라 불리는 와디 럼은 가슴을 '뺨' 뚫리게 해주는 장소로 일상이나 업무에서 받은 스트레스를 몽땅 하늘로 던질 수 있다. 대

개 사막이라 하면 북부 아프리카의 사하라 사막과 같이 끊임없이 하얗고 고운 모래만을 떠올린다. 하지만 와디 럼은 광활한 대지, 돌산, 굽고고운 붉은 모래로 유명하다. 드넓은 사막을 지프 뒤에 앉아 달리며 풍경을 감상하면 자연의 웅장함으로 평온함이 느껴진다. 붉은 모래에서 텅굴고, 야생 낙타도 구경하다 보면 지프는 사막 한 가운데의 7성급 호텔에 당도한다. 베드윈이 살았을 법한 천막인 이곳은 신비로움을 간직한 마성의 장소다. 사실, 호텔이라 쓰고 '쓰러져가는 캠프'라고 읽으면 정확한 표현이지만 말이다. 일몰을 보고 자유로움을 느끼다 보면 사막의 지열로 기름기가 쏙 빠진 바비큐가 우리를 유혹한다. 함께 숙박한 세계 각지의 여행객들과 베드윈 전통 음식으로 저녁 식사를 한 후 배를 두드리면 '이곳이야말로 천국이다'는 생각이 절로 든다. 시원한 맥주 한잔을 하며 모래 위에 깔린 돛자리에

누워보자. 밤이 깊어질수록 여태까지 느껴보지 못한 황홀함에 빠지게 된다. 바로 수많은 별 때문이다. 한국에선 어찌다 아니, 사실 정말 보기 어려운 별뿔별을 5분에 한 번씩 볼 수 있다. 검은 종이 위에 설탕 가루를 잔뜩 뿌린 것 같은 무수히 많은 별을 보니 '나라는 존재는 정말 작구나'하는 생각이 든다. 수많은 별을 보며 황홀한 기분을 느끼다 잠들면 일교차가 커 얼어버릴지 모르니 꼭 텐트에서 자야 한다.

멀지만 보편화된 유럽과는 색다른 맛이 있는 요르단. 사실 직장인으로서 크게 마음먹지 않으면 가기 어려운 나라임이 분명하다. 하지만 한 번쯤 일탈을 꿈꾸며 완전히 새로운 세계로 떠나보는 건 어떨까? 크게 결심하고 떠날 준비가 되었다면 각부서 팀장님께 연차 사용 유무를 여쭙보지,^^ 만약 요르단으로 여행을 떠날 사수가 있으시다면 연락해주시고, 성심성의껏 안내드리겠습니다.

사막 속 신기루 페트라.



© Shutterstock.com

지도에도 없는 길로 달리는 와디 럼.



페트라에서 김태현 사원.



요르단 패스

도착비지 발급 비용과 페트라 입장료 그리고 주요 관광지 40여 곳의 입장료가 포함된 티켓으로 요르단을 조금 저렴하게 여행할 수 있다. 단, 요르단에서 최소 3박을 해야 한다. 패스는 홈페이지(www.jordanpass.jo)에서 입국 전에 미리 구매하면 된다.

그건 아마 전쟁 같은 입시

글 정영아 일러스트 이보라

1990년대 초에 중학교를 다녔기 때문에 생애 첫 입시는 고등학교 연합고사였습니다. 1974년 고교 평준화 제도(연합고사 후 추첨을 통한 배정 방식)가 도입되었지만 1990년대 초중반까지만 해도 대도시(당시의 특별시, 직할시)를 제외한 지방에서는 여전히 선지원 후시험 제도로 고교 입시가 운영되었습니다. 학생들은 먼저 인문계와 실업계를 선택했고, 지원학교를 정한 후 담임과 입시 상담을 했습니다. 특출나게 공부를 잘했던 학생들은 인근 지역(포항이나 경주 등)의 명문고 진학을 준비했고, 대개 지역의 인문계와 실업계 중에서 선택했습니다. 제가 살던 지역에는

시내에 인문계 여고가 두 개뿐이었기 때문에 자신의 원하는 학교를 마음대로 지원할 수만은 없었습니다. 담임 상담 후에 우는 친구도 있었고, 갑자기 실업계로 변경하는 친구도 있었습니다. 당시 4층사로 다니던 저와 친구들도 연합고사를 앞두고 길을 달리했습니다. 한 명은 실업계를 선택했고, 또 한 명은 예체능이 특화된 인문계를 선택했기 때문에 4층사 중 두 명만 같은 학교를 지원했습니다. 당시 지원했던 여고는 연합고사보다 배치고사가 더 어려웠습니다. 8개 학급 중 2개 학급을 성적순으로 선별해 관리하기 위한, 즉 우열반을 가리는 시험이었기 때문에 배치고사에 대한 학생들의 부담은 연합고사와는 비교할 수가 없었습니다. 난생처음 <수학의 정석>을 펼쳐 고등학교 일반수학을 예습했고, 한창 놀아야 했던 겨울방학 동안 두 번의 배치고사를 치렀습니다. 제게는 대입 수능보다 더 긴장했던 시기였습니다. 같은 학교에 진학한 '절친'의 성적이

최상위권이라 같은 반이 되려면 그러저럭 공부를 잘했던 저의 배치고사 성적이 잘 나와야 했기 때문이었습니다. 다행히 친구와 같은 반이 되었고, 짝꿍이 되었습니다. 하지만 우열반은 입학 후 채 한 달도 되지 않아서 폐지되었습니다. 치열했던 배치고사는 허무하게 스러지고 말았지만, 난생처음으로 친구와 함께 열심히 공부했던 기억은 30여 년이 지난 지금까지도 추억으로 남아 있습니다.

악몽 같았지만 성장의 시간

두 번째이자 개인적으로 마지막 입시는 대입 수능이었습니다. 수험생이 있는 집은 가족 전체가 수험생이라고 할 정도로 대입 시험은 생애를 통틀어 가장 중요한 입시라고 해도 과언이 아닐 겁니다. 돌이켜보면 그 중요한 기간을 왜 그렇게 대충 보냈을까 의아하기도 하지만, 개인적으로 경쟁을 싫어하는 성격이고 공부에 크게 흥미가 없었기 때문이 아닌가 싶습니다. 모두가 열심히 입시를 준비하던 고3 시절, 차칭 '수포자(수학 포기자)'였기에 수학 시간에는 혼자서 빙고 게임을 했고, 막차가 일찍 끊긴다는 이유로 야간자율학습도 제대로 하지 않았습니다. 그렇다고 걱정이



없는 건 아니었지요. 그런 사람들 있잖아요. 공부 안 하면서 시험 걱정만 하는 사람. 또 은근 슬쩍 믿는 구석도 있었지요. 수업 충실도와 비례하는 내신 성적과 달리 모의고사는 꽤 점수가 괜찮은 편이었기 때문이었습니다. 하지만 운도 따르겠지만, 노력 없이 제대로 된 결실은 없습니다. 저의 수능 성적이 딱 그랬습니다. 11월 23일, 매년 그렇듯 수능 당일은 유난히 추웠습니다. 설상가상으로 몸이 좋지 않았고, 시험 장소의 제자리는 난로 바로 앞이었고, 책걸상은 중학교 1학년 때 맞는 호수였습니다. 첫 시험인 언어영역 시간부터 열이 나면서 몸 상태는 엉망이었고, 세 번째 시간이 수리Ⅱ영역 시간에 이르러서는 눈물까지 흐를 정도였죠. 결국 무슨 배짱이었는지 모르겠지만 문제의 반만 풀고 나머지는 포기하고 마침표를 찍었습니다. 예상대로 결과는 좋지 못했습니다. 하지만 스스로 한 선택이었기에 후회는 없습니다.

수능 전후, 어쩌면 하나의 축제

길게는 몇 년, 짧게는 1년이지만 수능 준비에 본격적으로 진지해지는 기간은 100일입니다. 하여 그 날을 기념한다며 수능 100일주를 마시기도 했죠. 대개 대학생 선배들이 후배들을 격려하기 위해 사쳤고, 친구들끼리 마실 때도 있습니다. 저 역시 그 '경건한 의식'을 피할 생각은 없었고, 선배들과 후배들이 마련해준 자리에서 100일주를 마시고, 취기에 한참을 울었던 기억이 납니다. 수능 준비는 수험생 당사자들만의 몫은 아니었습니다. 부모님, 특히 어머니들은 절을 찾아 100

일 기도를 시작했는데, 우리 지역에서는 팔공산 깃바위를 찾는 부모님이 많았습니다. 깃바위의 곳이 부산과 경남 쪽으로 향해 있는 까닭에 그 지역 부모들의 기도를 잘 들어준다는 풍문도 있었습니다. 그즈음 인근 남학교도 바빴습니다. 같은 학년 여학생이 사용하는 방식을 훑치면 시험에서 좋은 성적을 얻는다는 얘기가 돌았기 때문이지요. 남학생들은 불법인 줄 알면서도 몰래 여학교 담을 넘어와서 방식을 훑치곤 했고, 여학생 중에는 일부러 훑쳐 가라고 내놓는 아이도 있었습니다.

수능 전이 다양한 의식의 시간이었다면, 수능 후에는 더없는 자유의 시간이었습니다. 시험 결과가 나오기까지 한 달 동안이지만, 지금껏 그때만큼 학교생활이 자유로웠던 시간이 있었나 싶습니다. 학교에서도 그간의 고생을 알기에 최소한의 제재만 했고, 여학교였던 까닭에 메이크업을 비롯한 다양한 특강을 진행했고, 각급 교실에서는 EBS 입시 방송용으로 보던 텔레비전으로 영화나 드라마를 시청했습니다. 당시 가장 인기가 많았던 것은 <모래시계>였습니다. 그 비디오테이프는 각 반이 돌려가며 보았고, 모두가 헤린(고현정)에게 빙의된 듯 재희(이정재)를 외치곤 했습니다.

이 또한 지나가리라

<행복은 성적순이 아니잖아요>라는 영화도 있지만, 당시 고3에게 수능 점수는 행복의 기준이었습니다. 하지만 바람과 달리 결과가 좋지 못한 경우가 많았습니다. 한창 예민했기에, 많은 학생

은 그 점수가 인생을 좌우한다고 생각했습니다. 당장은 그렇게 보이기도 했습니다. 평소에 자신보다 공부를 못 하던 친구가 수능 점수가 잘 나와서 더 좋은 대학에 합격했을 때 느끼는 자괴감과 무너지는 자존심은 견딜 수 없을 만큼 처참한 기분을 느끼기도 했으니까요. 하지만 '인생사 새옹지마라 했고, 위기 뒤에 기회가 오듯 안 좋은 결과라도 겸허히 받아들이고 그 이후에 최선을 다하면 좋은 결과를 만나게 되지 않을까요? 모든 순간은 시간과 함께 흐르게 마련이니까요. 무엇보다 모두 각자의 인생이 있고, 그 인생은 온전히 자신의 몫이니까요.

수능은 인생에서 만나는 여러 과정 중 하나일 뿐입니다. 어쩌면 수능은 성인으로 들어가는 첫 번째 관문인지도 모릅니다. 학교와 부모님의 울타리를 벗어나 자신의 인생을 살기 시작하는 첫 문이라고 생각합니다. 그 시작이 생각보다 미미하고 초라할 수도 있었지요. 하지만 그것을 주춧돌 삼아 자신의 인생을 살면 되겠지요.



KAI인에게 물었습니다

입시에 얽힌 이야기를 들려주세요

차가운 바람이 불기 시작하는 11월이 되면 대학수학능력시험을 치르는 날이 떠오릅니다. 기억 속 그날은 유독 추웠습니다. 장갑에 목도리까지 칭칭 감고 시험을 쳤지요. KAI 사우들은 입시와 관련한 추억들은 무엇이 있는지요?



20대
성능개량생산팀1직 권지훈 주입기술원
매달 치른 시험, 이전 그만!!

고등학교 3학년 때는 거의 한 달에 한 번씩 모의고사에 응시했습니다. 성적표가 나올 때면 좌절감에 휩싸인 기억이 떠오르네요.

20대
기체공정관리팀 김재한 사원
고생 끝에 낙이 왔다

고등학교 때는 입시가 인생에서 가장 중요한 일이라고 생각했습니다. 시험 전날에는 잠도 자지 못했습니다. 얽힌 데 덮친 격으로 시험 당일에는 배가 아파서 시험을 잘 보지 못했습니다. 그 결과 생각했던 학교보다 한 단계 낮은 대학교에 입학했지요.

어찌 보면 행운일까요. 항공우주공학과에 입학한 후 '카이트랙'이란 제도로 이렇게 우리 회사에 입사할 수 있었으니까요. 그래서 입시 시기만 되면 '새옹지마'란 말이 떠오릅니다. 나쁜 일이 좋은 일이 될 수 있고 좋은 일이 나쁜 일로 변할 수도 있기에 최선의 노력을 다한 후 하늘의 뜻을 기다려야 한다는 말을 절실하게 이해하는 경험이었습니다.



30대
KFX상세해석1팀 노두호 연구원
행복은 성적순이 아니잖아요

시험 준비 기간의 추억보다 성적표를 받고 울던 친구, 허탈해하던 친구, 기뻐하던 친구들의 모습이 먼저 떠오릅니다. 성적표를 받은 후 성적에 맞춰 대학과 학과를 선택하던 시기에는 시험 전보다 더 치열했어요. 그 당시는 대학을 잘 가야 인생이 잘 풀린다고 생각했는데 이제 와서 돌이켜보면 꼭 그렇지만 않더군요.

30대
회전익협력팀 김학준 차장
어머니~ 정녕 미역국인가요?

시험 전날 대학교 인근의 호텔에 숙박했습니다. 어머니께서 점심으로 먹으라고 미리 도시락을 싸주셨어요. 시험 당일 도시락을 열었더니 웬걸, 미역국이 아니겠습니까. 속설에 미끄러진다고 금기한 미역국. 물론 대학에 붙었지만 "병 주고 약 준다"는 말이 떠올랐습니다.



40대
민수완제기혁신TF 홍금석 부장
나를 위한 선물, 우리를 위한 시간

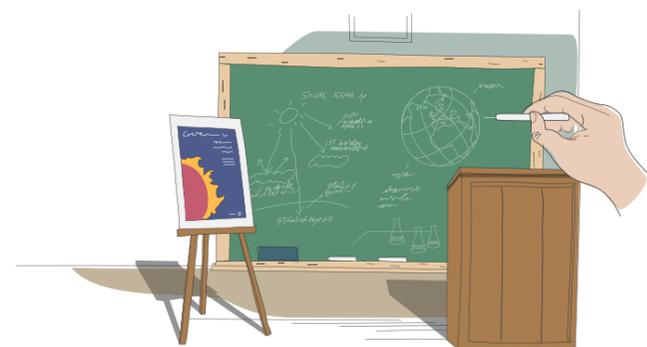
학력고사와 별도로 대학별로 시험을 치르는 학교에 지원했습니다. 재수생 선배들과 2학년 조기 입학생 후배들과 함께 학교 인근에 여관을 잡고 다음 날 먹을 도시락을 준비했습니다. 남은 시간에 우리 자신을 응원할 플래카드를 만들었습니다. 지금 생각하면 황당한 일이지만 그렇게 해서라도 떨리는 마음을 붙잡고 싶었습니다. 시험 당일 플래카드를 고사장 담벼락에 붙이고, '파이팅'을 외치고 시험장에 들어갔습니다. 마치 점심시간은 소풍 같았습니다. 긴장이 너무 풀려서였을까요. 축구공을 빌려 축구를 했습니다. 그렇게 치른 시험에서 16명이 도전해 4명이 합격했지요.

20대
소형헬기추진계통팀 전영탁 연구원
따스한 손길, 감사합니다. 선생님

먼저 떠오르는 건 고등학교 1학년 때 수학을 가르쳐주던 선생님의 따뜻한 손길입니다. 2010년 11월 시험장 정문에 수학 선생님이 서 계셨습니다. 학교에서 늘 한 손에는 야구방망이를 들고 계셨던 선생님. 수학 문제를 못 풀면 체벌을 가해 그저 무섭다고만 생각했습니다. 그런 선생님이 긴장한 저의 손을 잡으시면서 "긴장하지 말고 좋은 결과 있길 바란다"라는 응원을 해주셨습니다. 그 손이 참 따뜻했습니다. 선생님의 응원이 시험을 치르는 동안 큰 힘이 되었습니다. 항상 뉴스에서 수능 얘기만 나오면 수학 선생님의 따뜻한 손과 응원이 생각이 납니다.

50대
자재관리팀2직 김종술 수석기술원
암기의 달인

그저 암기 과목은 달달 외웠던 기억이 납니다. 이해보다는 암기가 우선이었지요.^^



12월호

'세대공감 KAI'는 추억을 함께 공유하는 코너입니다. 매달 웹진(kaiwebzine.com)을 통해 참여해주세요. 참여자 중 지면에 글이 소개된 분들에게는 커피 기프트콘을 보내드립니다.
• 주제 : 겨울의 추억
• 질문 : 겨울에 얽힌 추억담을 이야기해주세요.

Andrews Air Show 미 공군 최대의 축제

APT사업(T-X사업) 수주! 우리 회사뿐만 아니라 대한민국 항공산업의 지상 과제가 아닐 수 없습니다. APT사업실은 미국 현지 동향을 파악하고 사업 파트너인 록히드마틴과의 사업 수주 노력을 독려하기 위해 미 공군 최대의 축제인 '앤드루스 에어쇼(Andrews Air Show)'에 다녀왔습니다.

글 · 사진 APT계약팀 이효섭 과장



미 공군 창설 70주년 기념한 화려한 비행

앤드루스 에어쇼는 미 공군의 축제로 2년마다 열리는 행사입니다. 비행기를 사랑하는 사람들은 이름만 들어도 설레는 항공기들이 멋지게 자태를 뽐내고, 제1, 2차 세계대전에서 활약했던 실제 전투기, 수송기, 폭격기 등이 하늘을 무대로 위용을 자랑합니다. 미국의 영공을 방위하는 미 공군의 활약상을 미국 국민에게 알리는 한편 진주만 공습 방어, 돌리를 편대의 도쿄 공습 작전 등 공중 전투를 재현해 애국심을 고취하는 의미도 지녔습니다. 친근한 이웃으로 지역사회에 함께 어우러진 모습을 보여주기엔 20여만 명이 관람합니다. 참가비는 없지만 특정 고급 좌석은 일정 금액을 내야 했습니다.

격년으로 열리지만 지난 2014년에는 미 정부 재정 사정이 좋지 않은 탓에 국방 예산 강제 조정(Budget Sequestration)으로 2015년으로 미뤄졌습니다. 그 결과 그 후 2년이 지난 올해 다시 행사가 개최되었습니다. 올해는 9월 16일부터 17일까지 3일간 열렸습니다.

특히 올해는 미 공군 창설 70주년 해입니다. 미 공군은 기다렸다는 듯이 B-2 스텔스 폭격기, F-22 스텔스 전투기 및 F-16 Thunderbird 공중 곡예팀으로 최상의 비행을 선보였습니다. 또한 일본의 진주만 공습을 재현하고 미국의 승리를 안긴 B-17, B-25, B-29 폭격기가 비행했습니다. 6·25전쟁에 참가한 P-51 무스탕 전투기와

F-4U 콜세어 전투기도 비행했습니다. 지상에는 C-5 수송기, KC-10과 KC-135 공중급유기, B-1B 전략 폭격기를 비롯한 40여 개 기종을 전시해놓아 정말 눈이 휘둥그레졌습니다.

앤드루스 공군기지의 특별함

행사가 열린 곳은 미국 수도 워싱턴 D.C.에 가장 근접한 군용 공항인 앤드루스 공군 기지로 통칭 JBA(Joint Base Andrews)라 합니다. 여담이지만 JBA의 정확한 위치는 메릴랜드주 프린스 조지스 카운티입니다. 이곳은 원래 미 공군 제11비행단 관할하에 있던 기지로 워싱턴 해군 이륙 기지와 합쳐지면서 공군, 해군, 육군, 해병대가 모두 함께 사용하고 있는 합동 기지로 변했습니다. 군용기와 민항기가 모두 이륙하고 미국 대통령과 부통령의 전용기, 외국 귀빈의 전용기도 이착륙하는 기지라는 점이 우리나라의 성남 기지와도 유사합니다.

앤드루스 에어쇼는 1~2일 차에는 우리나라 ADEX처럼 군 가족에게만 오픈합니다. 이 기간에 미국 영부인인 멜라니아 트럼프가 방문해 장병들과 가족들에게 격려의 말을 전했습니다. 9월 17일 2일 차 행사에는 안호영 주미대사 행사 당시 일행이 록히드마틴 부스를 격려 방문하고 데모비행을 참관했습니다. 셋째 날의 에어쇼 중에는 미국 부통령 전용기인 Air Force Two가 활주로에서 이륙했습니다.

자랑스러운 T-50A

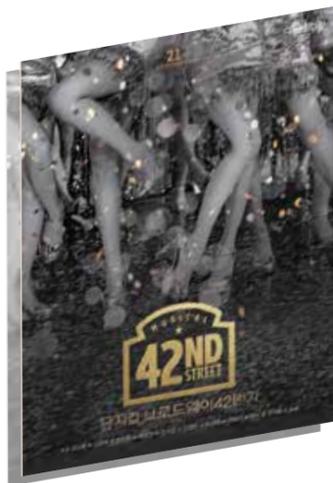
행사 기간 중 우리의 자랑스러운 T-50A도 미국 상공을 비행했습니다. 이 일은 현재 APT사업에 출사표를 던진 경쟁 기종 중 유일한 것이라 더욱 자랑스러웠습니다. 9월 16일부터 17일 이틀간 록히드마틴의 시험비행 조종사 'RED' Mark Ward와 'HEMO' Elliott Clemence가 T-50A를 함께 타고 15분가량 2회의 데모비행을 했습니다. 미 공군 고등훈련기사업(APT)을 위해 록히드마틴과 우리 회사가 합작해 만든 T-50A는 이번 행사에 지상 전시와 시범비행을 위해 총 2대가 참가했습니다.

17조 원 규모의 미 공군 차세대 고등훈련기사업인 APT 수주를 위해 록히드마틴-KAI, 보잉-SAAB, Leonardo 간 치열한 경쟁이 벌어지는 지금, 백악관, 미 국방성, 연방의회가 소재한 이곳에서 열리는 대규모 행사에서 유일하게 T-50A가 데모비행을 한 것은 고무적입니다. APT사업의 기종 선정이 임박한 이 시기에 시행한 이번 데모비행은 미 국민과 주요 의사 결정권자에게 T-50A의 우수성과 성능을 홍보하는 계기가 되었다고 생각합니다. 수많은 사람이 보는 앞에서 T-50A의 비행은 완벽 그 자체였습니다.

이번 에어쇼로 올 연말 KAI가 APT사업의 승리를 거머쥐어 그동안 가슴앓이하던 한국의 항공인들에게 큰 힘이 되고 다시 정진할 수 있는 도약의 계기가 되기를 간절히 바랍니다.

제주도의 돌담은 구멍이 숭숭합니다. 그 사이로 바람이 드나들죠. 그 구멍으로 인해 태풍이 불어도 돌담은 무너지지 않는다고 합니다. 우리의 삶도 그렇지 않을까요? 한 치의 공간도 허용되지 않는 삶보다는 조금은 느슨한 삶이 역경을 더 잘 견딜 수 있을 거예요. 11월의 삶 속에 문화 공연으로 느슨함을 넣어보시길 바랍니다.

마음을 잠시 내려놓는 시간



11.17.~19. 경상남도문화예술회관

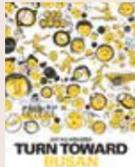
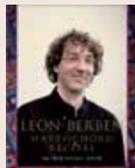
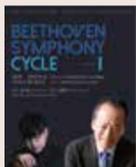
춤과 노래의 세상으로 빠져본다. 브로드웨이 42번가

1930년대 뉴욕. 크라이슬러 빌딩, 엠파이어스테이트 빌딩이 뉴욕에 들어서면서 이곳저곳 마천루가 생긴다. 인구 1,000만 명이 넘어 역사상 최초의 메가시티가 된 도시, 뉴욕. 하지만 경제적으로는 대공황 시기를 맞이한다. 이 시대를 배경으로 한 뮤지컬 <브로드웨이 42번가>는 브래드포드 로페스가 쓴 소설인 <42nd Street>가 원작으로 1933년 영화로 만들어졌으며 뮤지컬은 1980년이 되어서야 무대에 오른다. 초연 당시에 토니상 8개 부문의 후보작으로 올라 최우수 작품상과 안무상을 거머쥐었다.

국내에서는 1996년 초연한 이 작품이 진주의 경상남도문화예술회관에서 11월 17일부터 19일까지 열린다. 코러스걸 페기 소여가 브로드웨이에서 고난과 시련을 이겨내고 뮤지컬 스타가 되는 과정을 그린 이번 공연에는 쟁쟁한 배우들이 참여했다. 브로드웨이의 최고의 연출가 줄리안 마쉬 역은 김석훈, 이종혁 두 배우가 맡고, 한때 최고의 뮤지컬 배우지만 이제는 명성을 잃은 도로시 브룩 역은 배해선 배우가 소화한다. 소심하고 활기찬 코러스걸인 페기 소여 역에는 오소연과 전예지, 미남 남배우인 빌리 로러 역에는 예녹과 전재홍 배우가 활약한다.

일사불란하게 움직이는 탭 군무부터 화려한 세트, 의상이 돋보이는 <브로드웨이 42번가>의 공연은 단 3일만 진행하니 KA1 사유들도 즐겨보길 바란다.

CULTURE CALENDAR

<p>11. 3.~19. 캣츠(뮤지컬), 부산시민회관 대극장</p> 	<p>11. 9. 마르티누 체코 필하모닉 초청공연, 부산문화회관 대극장</p> 	<p>11. 9.~11. 정신헤무용단(무용), 영화의전당 하늘연극장 (부산)</p> 	<p>11. 10. 김정은 피아노 독주회, 부산문화회관 챔버홀</p> 	03	<p>11. 23. 이수인 가곡의 밤, 창원 3.15아트센터 대극장</p> 	<p>11. 23. 박강수 콘서트, 진주 현정아트홀</p> 
<p>11. 11. KBS교향악단, 통영국제음악당 콘서트홀</p> 	<p>11. 11. 이은미 알바트로스 (콘서트), KBS부산홀</p> 	<p>11. 11. 김연자孝心콘서트, 창원 KBS홀</p> 	<p>11. 11. 부활 콘서트, MBC경남홀</p> 	09	<p>11. 24.~25. 완득이 (뮤지컬), 김해문화의전당 마루홀</p> 	<p>11. 24.~25. 어반자카파 전국투어 콘서트, 창원 성산아트홀 대극장</p> 
<p>11. 12. 부득이(춤), 경상남도문화예술회관 대공연장</p> 	<p>11. 14. 조윤범의 콰르텟스 픽처쇼(클래식), 영화의전당 하늘연극장(부산)</p> 	<p>11. 17.~19. 친정엄마와 2박 3일(연극), 소향씨어터 신한카드홀(부산)</p> 	<p>11. 17.~18. 변진섭 TIMELESS, 여수 예술마루 대극장</p> 	10	<p>11. 25. 국카스텐 연말 전국투어, 부산 KBS홀</p> 	<p>11. 25.~26. 바다탐험대 옥토티(뮤지컬), 창원 성산아트홀 소극장</p> 
<p>11. 18.~19. 신비아파트(뮤지컬), 부산 벡스코 오디토리움</p> 	<p>11.18.~19. 고고다이노 (뮤지컬), 거제문화예술회관 대극장</p> 	<p>11. 18.~19. 엉뚱발랄 콩순이 (뮤지컬), 창원 KBS홀</p> 	<p>11. 18.~19. Theatre 이문세, 창원 성산아트홀 대극장</p> 	11	<p>11. 26. 메모리즈(콘서트), 롯데호텔부산 크리스탈볼룸</p> 	<p>11. 26. 레온 베르번 하프시코드 렉서 리사이틀, 통영국제음악당 블랙박스</p> 
<p>11. 19. 느껴 밤(콘서트), 부산 동아대학교 다우홀</p> 	<p>11. 19. 지휘자 금난새의 베토벤 심포니 사이클 II, 부산문화회관 대극장</p> 	<p>11. 19. 크로노스 콰르텟, 통영국제음악당 콘서트홀</p> 	<p>11. 21. 모스크바 필하모닉 오케스트라, 경상남도문화예술회관 대극장</p> 	12	<p>11. 26. 장미여관 콘서트, 창원 KBS홀</p> 	<p>11. 28. 크리스마스 칸타타, 경상남도문화예술회관 대극장</p> 
				13		
				14		
				15	22	
				16	23	
				17	24	
				18	25	
				19	26	
				20	27	
				21	28	
				29	29	
				30	30	

독자 여러분의 이야기를 기다립니다

'Fly News'에서 본 일본 혼다 제트기의 이야기는 많은 생각을 하게 합니다. 자동차에선 도요타에 밀려 2위지만 '기술의 혼다'라는 자부심으로 세계 최초의 2족 보행 로봇 아시모부터 제트기까지 개발했으니... 우리 지금 열심히 항공기를 만들고 있는 기업조차 힘든 상황이 연출되고 있기에 부럽고 또 아쉽게 느껴집니다. 맨 뒷장 "누구도 가지 않은 그 길을 우리는 걸어갑니다"라는 문구가 가슴에 와닿는 건 지금의 어려움을 꼭 떨쳐내고 웅비하겠다는 KAI의 진심이 느껴져서 감사하고 고맙습니다.

이춘성 남(서울시 구로구)

'글로벌 스토리'의 넷플릭스 관련 기사 중 CEO 리드 헤이스팅스의 "우리는 팀이지 가족이 아니다"란 말이 가슴에 와닿았습니다. 이익을 추구하는 사기업에서 직원의 성과를 이끌기 위한 자구책으로 회사에 도움 안 된다면 과거의 실적이 아무리 좋아도 개인을 내쳐야 하는 비정하고 냉혹한 현실을 비추는 의미 있는 말입니다.

이현철 남(대전시 유성구)

'KAI 특집'의 보잉 사례를 보니 현재 KAI의 상황으로 생각되더군요. 효과적인 위기 극복으로 위대한 기업의 대열에 올라선 보잉처럼 KAI도 그렇게 되길 희망합니다. 'KAI 히스토리'를 통해 FA-50 개발 후 납품한 사례를 보았습니다. FA-50 개발부터 운영기술 지원까지 참여하고 있는 엔지니어로서 감회가 남달랐으며, 다시금 힘을 낼 수 있는 원동력이 되었습니다.

권정혁 과장(고정익운영기술팀)

동종업계 보잉의 사업 전략 및 기업문화의 내용 중 "부의 축적이나 명성이 아닌 비행기에 대한 순수한 열정, 항공 관련 기업이 사회에 크게 이바지를 할 것이라는 믿음이 있기에 가능한 행동이었다"라는 글을 접하고 지금의 KAI가 처한 어려운 시기에 대해 많은 고민을 하게 되었습니다. '우리도 다시 시작하는 마음이 있어야 하지 않을까'라고 생각 해봅니다. 이번 문화광장에서 다양한 문화 소식을 한 번에 볼 수 있어서 좋았습니다.

김동수 차장(기체생산기술1팀)

매번 느끼는 것이지만 '사회공헌'에 참여할 때마다 회사 브랜드를 더 높이고, 도움의 손길이 있어야 하는 이들에게는 훈훈한 정을 나눌 수 있어 KAI 가족임에 자부심과 뿌듯함이 커집니다. 앞으로도 지속적인 봉사를 통해 KAI 브랜드를 더더욱 높일 수 있길 기대합니다. 화전익에 몸담은 지금 'KAI 히스토리'를 접하면서 2013년에 수리온 시대의 개막을 국내 시장에 알렸지만 이에 만족하지 말고 현재의 어려움을 잘 이겨내 해외 시장으로도 신사업 개척을 통해 비상할 수 있길 기대합니다. 파이팅!

양경식 책임연구원(헬기비행제어팀)

본부별 사내 기자단

- 전략기획본부 MRO준비팀 박주호 사원 055-851-0852
- 재경본부 자금팀 최준형 사원 055-851-9711
- 국내사업본부 화전익사업관리2팀 정종원 과장 055-851-6175
- 해외사업본부 수출기획팀 이유리 과장 055-851-9583
- 구매본부 구매기획팀 김민준 사원 055-851-9097
- 개발사업관리본부 개발사업기획팀 김미영 사원 055-851-1578
- 고정익개발본부 T-50체계팀 손영호 선임 055-851-9956
- 화전익개발본부 LAH체계팀 노나영 선임 055-851-9140
- 대전연구센터 우주사업팀 박용현 사원 055-851-6737
- 생산본부 생산계획팀 장재완 부장 055-851-9353
- CS본부 운영기획팀 안재은 선임 055-851-2867
- 품질총괄 품질기획팀 이창영 사원 055-851-9495

QUIZ



Q 중남미 시장에 출사표가 된 비행기. 페루의 하늘 위에서 당당하게 날개를 펼쳤습니다. 11월호 표지에도 담긴 비행기의 이름은 무엇일까요? (‘KAI 히스토리’ 중에서)



《Fly Together》를 읽고 난 소감과 독자 퀴즈의 정답을 엮서 또는 이메일(hybae@koreaero.com)로 보내주세요. 내용을 보내준 독자 중 5명을 추첨해 고급 손목시계를 드립니다.

웹진으로 만나는 Fly Together

KAI의 소식을 반응형 웹진에서 만나세요!



KAI 사보 《Fly Together》를 반응형 웹진에서 만날 수 있습니다. 스마트폰으로 《Fly Together》 표지 또는 아래의 QR코드를 검색창에 갖다 대면 웹진이 자동으로 연결됩니다.

더 편리하게 바뀐 웹진 《Fly Together》를 많이 사랑해주세요. PC나 스마트폰 인터넷 주소창에 kaiwebzine.com 입력하면 바로 웹진 《Fly Together》를 볼 수 있습니다.

모바일 사보 앱을 설치하세요

- 안드로이드 편
 - ① 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 《Fly Together》 홈 화면 열기
 - ② 웹진 《Fly Together》 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - ③ '더보기'에서 '홈 화면 추가'를 누르면 아이폰 생성 완료
- 아이폰 편
 - ① 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 《Fly Together》 홈 화면 열기
 - ② 웹진 《Fly Together》 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - ③ '더보기'에서 'Safari로 열기'를 클릭
 - ④ Safari의 하단 '공유탭'을 클릭한 후 '홈 화면 추가' 클릭하면 아이폰 생성 완료

웹진 이벤트

휴대폰에 사보 앱을 설치한 후, 11월 호(Vol.215)에 마음에 드는 칼럼이나 사진을 캡처해 보내주세요. 선착순 10명에게는 문화상품권(2만 원 상당)을 선물로 보내드립니다.

대상 임직원
신청기간 11. 6.(월)~11. 10.(금)
신청방법 모바일 사보 화면을 캡처해 기업문화팀 (배화윤 차장 hybae@koreaero.com)에 성명, 부서명 전송



독자 여러분의 이야기를 기다립니다

'Fly News'에서 본 일본 혼다 제트기의 이야기는 많은 생각을 하게 합니다. 자동차에선 도요타에 밀려 2위지만 '기술의 혼다'라는 자부심으로 세계 최초의 2족 보행 로봇 아시모부터 제트기까지 개발했으니... 우리 지금 열심히 항공기를 만들고 있는 기업조차 힘든 상황이 연출되고 있기에 부럽고 또 아쉽게 느껴집니다. 맨 뒷장 "누구도 가지 않은 그 길을 우리는 걸어갑니다"라는 문구가 가슴에 와닿는 건 지금의 어려움을 꼭 떨쳐내고 웅비하겠다는 KAI의 진심이 느껴져서 감사하고 고맙습니다.

이춘성 남(서울시 구로구)

'글로벌 스토리'의 넷플릭스 관련 기사 중 CEO 리드 헤이스팅스의 "우리는 팀이지 가족이 아니다"란 말이 가슴에 와닿았습니다. 이익을 추구하는 사기업에서 직원의 성과를 이끌기 위한 자구책으로 회사에 도움 안 된다면 과거의 실적이 아무리 좋아도 개인을 내쳐야 하는 비정하고 냉혹한 현실을 비추는 의미 있는 말입니다.

이현철 남(대전시 유성구)

'KAI 특집'의 보잉 사례를 보니 현재 KAI의 상황으로 생각되더군요. 효과적인 위기 극복으로 위대한 기업의 대열에 올라선 보잉처럼 KAI도 그렇게 되길 희망합니다. 'KAI 히스토리'를 통해 FA-50 개발 후 납품한 사례를 보았습니다. FA-50 개발부터 운영기술 지원까지 참여하고 있는 엔지니어로서 감회가 남달랐으며, 다시금 힘을 낼 수 있는 원동력이 되었습니다.

권정혁 과장(고정익운영기술팀)

동종업계 보잉의 사업 전략 및 기업문화의 내용 중 "부의 축적이나 명성이 아닌 비행기에 대한 순수한 열정, 항공 관련 기업이 사회에 크게 이바지를 할 것이라는 믿음이 있기에 가능한 행동이었다"라는 글을 접하고 지금의 KAI가 처한 어려운 시기에 대해 많은 고민을 하게 되었습니다. '우리도 다시 시작하는 마음이 있어야 하지 않을까'라고 생각 해봅니다. 이번 문화광장에서 다양한 문화 소식을 한 번에 볼 수 있어서 좋았습니다.

김동수 차장(기체생산기술1팀)

매번 느끼는 것이지만 '사회공헌'에 참여할 때마다 회사 브랜드를 더 높이고, 도움의 손길이 있어야 하는 이들에게는 훈훈한 정을 나눌 수 있어 KAI 가족임에 자부심과 뿌듯함이 커집니다. 앞으로도 지속적인 봉사를 통해 KAI 브랜드를 더더욱 높일 수 있길 기대합니다. 화전익에 몸담은 지금 'KAI 히스토리'를 접하면서 2013년에 수리온 시대의 개막을 국내 시장에 알렸지만 이에 만족하지 말고 현재의 어려움을 잘 이겨내 해외 시장으로도 신사업 개척을 통해 비상할 수 있길 기대합니다. 파이팅!

양경식 책임연구원(헬기비행제어팀)

본부별 사내 기자단

- 전략기획본부 MRO준비팀 **박주호** 사원 055-851-0852
- 재경본부 자금팀 **최준형** 사원 055-851-9711
- 국내사업본부 회전익사업관리2팀 **정종원** 과장 055-851-6175
- 해외사업본부 수출기획팀 **이유리** 과장 055-851-9583
- 구매본부 구매기획팀 **김민준** 사원 055-851-9097
- 개발사업관리본부 개발사업기획팀 **김미영** 사원 055-851-1578
- 고정익개발본부 T-50체계팀 **손영호** 선임 055-851-9956
- 회전익개발본부 LAH체계팀 **노나영** 선임 055-851-9140
- 대전연구센터 우주사업팀 **박용현** 사원 055-851-6737
- 생산본부 생산계획팀 **장재완** 부장 055-851-9353
- CS본부 운영기획팀 **안재은** 선임 055-851-2867
- 품질총괄 품질기획팀 **이창영** 사원 055-851-9495

QUIZ



Q 중남미 시장에 출사표가 된 비행기. 페루의 하늘 위에서 당당하게 날개를 펼쳤습니다. 11월호 표지에도 담긴 비행기의 이름은 무엇일까요? (‘KAI 히스토리’ 중에서)



《Fly Together》를 읽고 난 소감과 독자 퀴즈의 정답을 엮서 또는 이메일(hybae@koreaaero.com)로 보내주세요. 내용을 보내준 독자 중 5명을 추첨해 고급 손목시계를 드립니다.

웹진으로 만나는 Fly Together

KAI의 소식을 반응형 웹진에서 만나세요!



KAI 사보 《Fly Together》를 반응형 웹진에서 만날 수 있습니다. 스마트폰으로 《Fly Together》 표지 또는 아래의 QR코드를 검색창에 갖다 대면 웹진이 자동으로 연결됩니다.

더 편리하게 바뀐 웹진 《Fly Together》를 많이 사랑해주세요. PC나 스마트폰 인터넷 주소창에 kaiwebzine.com 입력하면 바로 웹진 《Fly Together》를 볼 수 있습니다.

모바일 사보 앱을 설치하세요

- 안드로이드 편
 - ① 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 《Fly Together》 홈 화면 열기
 - ② 웹진 《Fly Together》 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - ③ '더보기'에서 '홈 화면 추가'를 누르면 아이콘 생성 완료
- 아이폰 편
 - ① 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 《Fly Together》 홈 화면 열기
 - ② 웹진 《Fly Together》 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - ③ '더보기'에서 'Safari로 열기'를 클릭
 - ④ Safari의 하단 '공유탭'을 클릭한 후 '홈 화면 추가' 클릭하면 아이콘 생성 완료

웹진 이벤트

휴대폰에 사보 앱을 설치한 후, 11월 호(Vol.215)에 마음에 드는 칼럼이나 사진을 캡처해 보내주세요. 선착순 10명에게는 문화상품권(2만 원 상당)을 선물로 보내드립니다.

대상 임직원
신청기간 11. 6.(월)~11. 10.(금)
신청방법 모바일 사보 화면을 캡처해 기업문화팀 (배화윤 차장 hybae@koreaaero.com)에 성명, 부서명 전송

