

대한민국을 수출합니다.



국산 기본훈련기 KT-1

국산 경전투기 FA-50

국내 항공업계 최초, “10억불 수출의 탑” 수상

중동, 남미, 아프리카 등 신시장 개척으로
국가 항공산업의 수출산업화를 견인한 KAI

대한민국의 자부심을 전 세계에 수출하겠습니다.

Fly Together

2017 MAY Vol.209

www.koreaaero.com



Monthly Issue

KT-1P 최종호기 폐루에
적기 납품, 성공적 사업 종료

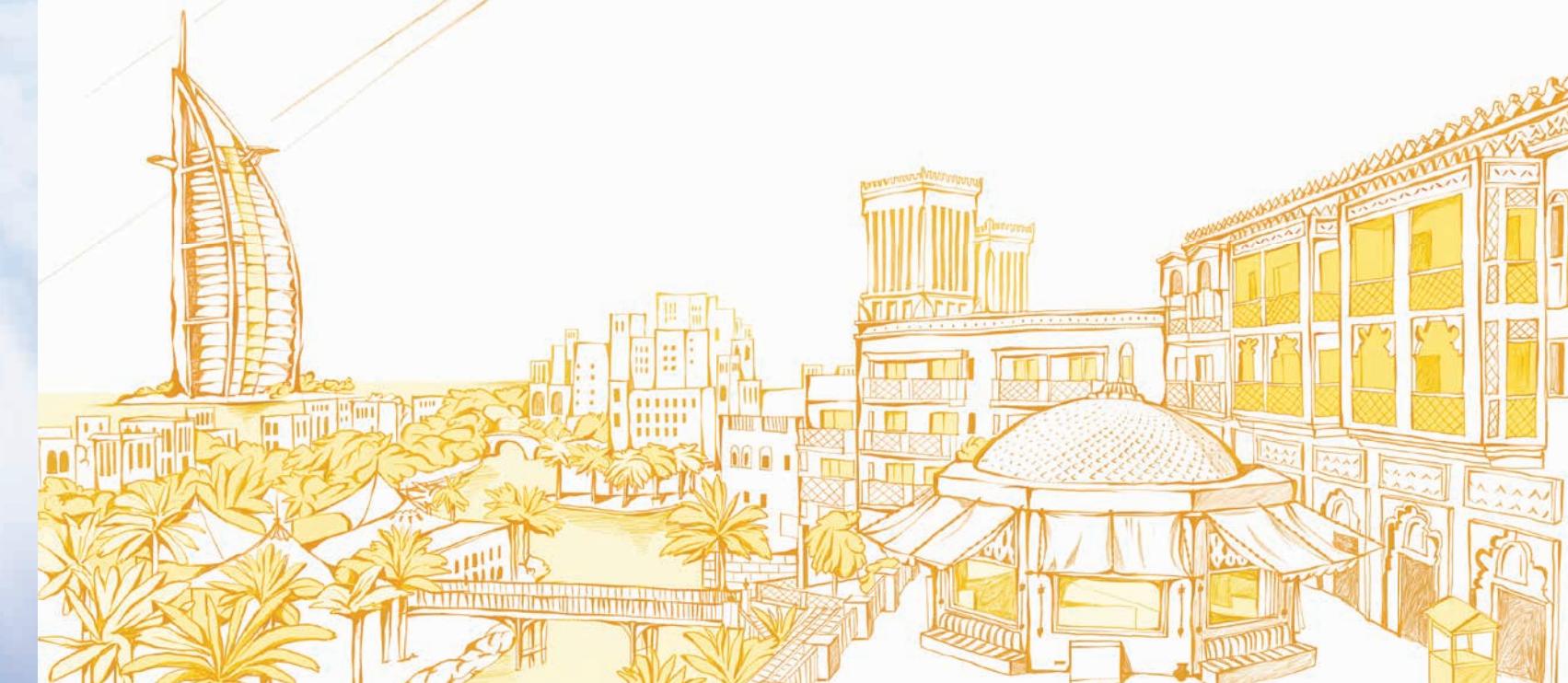


KAI 패밀리

편하게 즐겨요,
낭만 카라반에서

kaiwebzine.com

반응형 웹진으로 만나는 〈Fly Together〉. PC나 스마트폰에
위의 주소를 넣으면 KAI 사보로 연결됩니다.



GWP Idea ⑤ Collaboration

서로 다른 우리가 모여 KAI가 되었습니다. 서로 다른 역량이 모여 더 큰 KAI가 되었습니다. 전혀 다른 분야가 만나 새로운 가치를 만들어가는 컬래버레이션. KAI는 날마다 더 큰 가치를 향해 마음을 모으고 있습니다.

5월, 아름다운 조화를 꿈꿉니다

2005년, T-50이 두바이 하늘을 날았습니다.

T-50이 처음으로 세계 무대에 오르는 순간,

그 누구보다 KAI인과 가족들은 더 기뻐하고 감격했을 테지요.

좋은 일이 있을 때마다, 늘 응원해 준 가족에게 새삼 고마운 마음이 커집니다.

KAI가 대한민국 항공산업의 역사를 써올 수 있었던 건

가족의 배려와 응원이 있었기에 가능했던 일입니다.

마음껏 일할 수 있게 늘 옆에서 힘이 되어준 가족에게

5월엔 '고맙다, 사랑한다' 더 많이 말하고 표현해보는 건 어떨까요.

〈Fly Together〉 5월 호의 주제는 'Collaboration'입니다.

기정과 일터의 조화야말로 컬래버레이션의 아주 좋은 예일 것입니다.

이번 'KAI 히스토리'에서도 컬래버레이션의 스토리를 만날 수 있습니다.

안으로는 변화와 혁신의 바람을 담아 경영혁신을 이뤄내고

밖으로는 T-50을 세계 무대에 선보이며 선풍적인 관심을 끌어냈던

2005년, 2006년의 이야기에서 KAI인들이 서로 조화를 이루며

하나의 목표를 향해 나아가는 모습을 발견할 수 있습니다.

2017년 지금 우리도 서로 조화를 이루며

마음을 모으고 있습니다.

과거에도 그랬듯이 오늘의 우리도

아름다운 조화를 통해 더 큰 역사를 만들 수 있다는 것을 믿습니다.

표지 일러스트 정대웅



Contents

www.koreaaero.com

MAY 2017 / Vol. 209



웹진 〈Fly Together〉
QR코드



하나 된 KAI

24



더 강한 KAI

04

04 Monthly Issue

KT-1P 최종호기 페루에 적기 납품, 성공적 사업 종료

05 CEO 동정 & News Focus

인니 국회의원 일행 내방 외

10 KAI 히스토리

KAI의 자부심에서 국민의 자부심으로

14 KAI 특집

Part 1 - 新 가치체계 정립 위기관리 시리즈②
위대한 기업의 비밀 끊임없는 기술 개발에 있다

18 역사 속 항공人

대한민국 창공을 최초로 비행한
청년 비행사 안창남

20 Fly News

일본, 영국과 차세대
스텔스 전투기 공동 개발 나선다 외

발행일 2017년 5월 11일 통권 209호 · 5월호 · 비매점

발행인 하성용

발행처 한국항공우주산업(주) 기업문화팀

경상남도 사천시 사남면 공단로 78

담당자 배화윤 차장(055-851-9485)

제작대행 디지인신화(02-324-6852)

인쇄 삼화인쇄(02-850-0850)

정보간행물 등록번호 사천 라00004

이 책은 한국항공우주산업(주)의 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 제한하여 본 업무와 관련
없는 자에게 누설을 금합니다.



행복한 KAI

32

32 사회공헌

이웃 자립 위해
발 벗고 나선 따뜻한 봉사

34 KAI 패밀리

편하게 즐겨요,
낭만 카라반에서

38 우리 동호회를 소개합니다

SWAG 충만 'SWAKE'가 전하는 진짜 멋

40 나의 여행 이야기

도르멍 읍서 놀당갑서, 제주 올레

44 세대공감 KAI

그래, 그런 거야 가족이잖아

48 이야기 한마당

급변하는 항공우주산업의 숲에서
KAI 위상 재확인하는 시간

Monthly Issue

KT-1P 최종호기 페루에 적기 납품, 성공적 사업 종료



(우측부터) 하성용 사장, 장근호 주 페루대사, 페루 페드로 파블로 쿠친스키 대통령, 니에토 국방장관, 라미레스 공군총장



(좌측 2번째부터) 하성용 사장, 페루 공군 참모총장, 페루 페드로 파블로 쿠친스키 대통령

페루 수출형 무장겸용 훈련기 KT-1P 20대를 최초 인도 3년 만에 모두 페루 공군에 인도해 성공적으로 사업을 종료했다. 이를 기념해 4월 7일 페루 리마 라스팔마스 공군 기지에서 페루 대통령 주관으로 'KT-1P 최종호기 납품 행사'가 개최됐다.

이날 행사에는 하성용 사장과 장근호 주 페루 대사, 방산물자교역지원센터(KODITS) 안성일 센터장을 비롯해 페루 페드로 파블로 쿠친스키 대통령, 니에토 국방장관, 휘게로아 국방차관, 라미레스 공군총장 등 주요 인사들이 참석했다.

체결한 후 최초 4대는 우리 회사에서 나머지 16 대는 페루 현지 세만에서 생산했다. 현지 생산 공장 건설 등 페루 수출과 연계한 양국 간 산업 협력도 성공적으로 마무리됐다. KT-1P는 국내 기술로 개발된 기본훈련기 KT-1과 전술통제기 KA-1 등을 기반으로 첨단 항전 장비와 무장 능력 등을 향상한 다목적 항공기다. 페루 공군의 EMB-312, MB-339 등 노후화된 브라질, 이탈리아산 훈련기와 무장기를 대체하고 페루 영공 수호에 중추적인 임무를 수행하게 된다.

지난 2012년 페루와 KT-1P 20대 수출 계약을

이번 수출 사업이 성공적으로 종료됨에 따라 남미 수출뿐만 아니라 현재 추진하고 있는 KT-1 기본훈련기, T-50 고등훈련기 등의 추가 수출에도 긍정적인 영향이 미칠 것으로 기대하고 있다. 페루 공군은 공격기 교체 사업을 추진 중으로 우리 회사의 FA-50 경공격기도 참여하고 있다. 그동안 우리 회사는 인도네시아, 터키, 페루, 필리핀, 세네갈 등 7개국에 137대의 국산 항공기 KT-1과 T-50을 수출했으며, 현재 미국, 보츠와나, 르완다 등에 수출을 추진 중이다.

CEO 동정 & News Focus

인니 국회의원 일행 내방



3월 31일 인니 국회의원 일행이 우리 회사를 방문해서 KAI 사업현황, PTDI 협력사업(KUH 수출 관련)에 관한 설명을 듣고 최종조립장과 격납고를 견학했다. 인니 국회의원 일행 대표단인 제6위원회 9명은 개발센터 1층 대회의실에서 PTDI 엔지니어 격려를 위한 미팅시간을 가졌다. 또 하성용 사장과 인니 국회의원 대표단은 VIP 식당에서 오찬 시간을 가졌다. 인니 국회의원 제6위원회는 통신, 산업, 투자, 중소기업의 예산 승인을 맡고 있으며, 이번 방문으로 인니 PTDI와 우리 회사 간 협력 사업을 인니 국회의원들이 이해할 기회가 되었다.



전사혁신과제 1분기 실적점검 보고회

4월 24일 '2017 전사혁신과제의 1분기 실적점검 보고회'가 하성용 사장, 부문장, 관련 본부장, 전사 혁신과제 T/F 팀원이 참석한 가운데 시행됐다. 하성용 사장은 수주 확대 및 원가 혁신, 경쟁력 강화 분야 등 총 5건의 과제 추진 실적을 점검하고 "모든 과제가 우리 회사의 미래 가치를 올리고, 먹거리 를 창출하는 중요한 과제"라고 강조했다. 또한 혁신과제를 추진하는 참석자 모두에게 "오너십을 가지고 목표 달성을 위해 노력 해달라"고 당부했다.



LIMA 2017 전시 참가

3월 21일부터 25일까지 말레이시아 랑카위 국제공항에서 아시아·태평양 지역 최대 규모 방위산업 전시회인 '말레이시아 LIMA'가 열렸다. 이번 LIMA 2017에서는 총 36여 개국, 555개 업체가 참가했다. 우리 회사는 해외사업본부장과 원제기수출실장이 참석해 각 국가의 대표단과 면담을 하면서 국산 항공기 수출을 위한 마케팅 활동을 수행했다. 또 한국의 블랙이글스가 참가해 말레이시아 하늘에 태극마크 등 고난도의 에어쇼를 선보여 전 세계에 국산 항공기의 우수성을 알렸다.



KUH 중앙동체 조립체 터키 CSH사 OJT 수료식 개최

3월 29일 에비에이션센터 4층 스카이홀에서 구매본부 동반성장실이 주관한 CSH(COSKUNÖZ SAVUNMA HAVACILIK)사 OJT 수료식이 열렸다. 이날 수료식에는 KUH 중앙동체 조립을 맡은 터키 CSH 수료생 11명을 비롯해 구매본부장, 조립생산실장, 기체품질실장, 동반성장실장 등 30여 명이 참석하였으며, 지난 3개월 동안 수행되었던 OJT에 대한 경과보고와 함께 수료생에게 수료증이 전달됐다. 이 자리에서 구매본부장은 성실하게 교육에 임한 OJT 인원에 대한 격려와 더불어 성공적인 사업 수행을 위한 CSH사의 역할의 중요성을 강조했다. CSH사 OJT 리더 ZIYA는 이번 OJT 동안 분야별 전문교육을 받으면서 느낀 점을 밝혔다. 또한 KAI-CSH사 소통 강화를 위해 다양한 프로그램을 마련해준 우리 회사에 감사 인사를 전했다.



에비에이션캠프, 전국 중·고등학교 학생들 대거 참여

4월 한 달 동안 중·고등학교 학생들이 에비에이션캠프를 방문해 항공기 생산 현장을 둘러보는 등 다양한 체험 활동을 했다. 이번 4월에 에비에이션캠프에 참여한 학교는 완산고등학교, 진주제일중학교, 안법고등학교, 진주중학교, 진주중앙고등학교, 폴수학교, 전남 장성고등학교, 합덕제철고등학교 등이다. 경기도 안성의 안법고등학교 최민영 학생은 “학교에서 배우는 물리, 화학, 수학 등이 저와 상관없다고 생각했는데, 이번 캠프를 통해 그 궁금증이 해결되었습니다. 다음에도 이런 기회가 생기면 다시 참여해보고 싶어요”라는 후기를 남겼다.



T-50IQ 지원 장비 및 기술 교류 성공적 납품

3월 30일 CS본부는 T-50IQ(이라크)사업 관련 ILS 납품물에 대한 이라크 최종 납품의 현지 수락 검사를 성공적으로 수행했다. 이번 T-50IQ ILS 납품은 약 9만3천여 점으로 지원 장비, 수리 부속 및 기술 교류 등이다. 많은 물량을 단 한 점의 결함도 없이 수락·납품을 해 고객들에게 찬사를 받았다. 또 ILS 납품물의 성공적 납품은 현재 이라크 BASRA 지역에서 진행 중인 항공기 재조립과 수락·납품에 필요한 지원 장비와 수리 부속을 조기 지원한 것으로 항공기 재조립, 비행시험, 납품에 큰 역할을 할 수 있었다.



PALS 장비전시회 참가해 상륙기동헬기 시제기 전시

4월 2일 제3회 아시아·태평양 지역 상륙전 심포지엄(PALS) 행사의 일환으로 해병대1사단에서 개최한 장비전시회에 상륙기동헬기 시제기를 전시했다. 대한민국 해병대와 아시아·태평양 주요 국인 24개국의 상륙군 지휘관과 참모 약 200여 명이 상륙기동헬기를 관람했다. 상륙기동헬기 내부 관람 중에 이상훈 해병대 사령관과 데이비드 버거 미 태평양 해병대 사령관은 대한민국 해병대의 핵심 항공 전력에 대해 큰 관심을 보였다. 이번 전시회에는 상륙기동헬기 외에도 K-9 자주포, 비치매트(Beach Mats), 신궁 미사일 등 대한민국 해병대가 운용 중인 국내개발 무기 체계 20 종이 전시됐다.



LCH 참여 기관 대상 연차평가 결과 및 사업계획 검토 결과 설명회

4월 11일 개발센터 1층 대회의실에서 한국산업기술평가관리원(KETI) 주관으로 LCH 연차평가 결과 및 사업계획 검토 결과에 대한 설명회가 열리고, KETI PM(Program Manager) 2명, 참여 업체 16개, 대학 5개, 연구 기관 2개의 대표자 및 실무자가 참여했다. 이번 설명회에는 3월 말에 수행된 2차년도 연차평가위원회의 결과에 대한 KETI 설명과 3차년도 사업계획서의 충실도를 높이기 위한 지침 설명과 논의가 진행됐다. 논의된 내용은 3차년도 사업계획서에 반영되어 보다 신뢰성 높고 내실 있는 LCH사업이 진행되도록 활용할 예정이다.



건강 증진 프로그램 '건강 행태 개선 교육' 실시

4월 17일 건강 증진 프로그램으로 대사증후군과 식사관리에 대한 '건강 행태 개선 교육'이 진행됐다. 심혈관질환의 선형 질환인 대사증후군의 원인과 예방, 관리 방법을 알아보고 건강한 생활 습관 형성에 도움이 되는 교육으로 이뤄졌다. 대사증후군의 주된 원인 중 하나인 고염식 식단의 위험 여부를 알아보고 일상생활에서 섭취하는 염분의 정도와 위험 여부를 쉽게 알 수 있도록 꾸며졌다.



A350 Wing Rib #200호기 생산 기념행사

4월 21일 A350 Wing Rib 공장의 제품 출하 공간에서 A350 Wing Rib #200호기 생산 기념행사가 열렸다. 기체생산1실이 주관한 행사는 생산 활동에 참여한 기체생산1팀 4직원과 관리자 30여 명이 참석하여 #200호기 생산 완료를 자축하고 서로를 격려했다. 이 사업은 국내 최초로 에어버스 Design and Build 사업의 Tier1 RSP(리스크 쉐어 파트)로 참여한 사업으로 2021년까지 총 800대를 생산하여 납품할 예정이다. 이를 위해 우리 회사는 세계 최고 수준의 Wing Rib 자동화 공장을 구축하였고 고속 가공 장비 9대를 설치하여 월 12대 생산 체계를 구축했다.



구매본부 산행 및 자연보호 활동

4월 22일 구매본부 임직원 166명이 고성 벽방산에서 산행대회와 자연보호 활동을 진행했다. 구매본부 2017년 전략회의 후속 조치의 일환으로 진행된 이번 행사는 중장기 목표 달성을 위한 신뢰와 화합의 구매본부 조직문화를 구현하기 위해서다. 이번 행사는 업무 스트레스 해소와 건강 증진을 하는 좋은 기회였으며, 임직원 모두가 질서정연하게 행사에 참여하여 사고 없이 성공적으로 산행을 마무리했다.



다목적실용위성 7호 위성 본체 개발 주관기업 선정

4월 말 미래부와 한국항공우주연구원(이하 항우연)이 주관하는 다목적실용위성 7호의 위성 본체 개발 사업 수주 계약을 체결하여 개발에 본격 착수했다. 다목적실용위성 7호 개발은 총 3,100억 원의 예산이 투입되는 사업으로 항우연이 시스템과 탑재체 개발을, 우리 회사가 위성 본체 개발을 주관하게 되며, 2021년에 발사할 계획이다. 다목적실용위성 7호는 0.3m 이하의 광학 카메라와 적외선(IR)센서를 탑재하고 고기동자세제어 시스템이 적용된 세계 최고 수준의 초고해상도 광학위성으로, 국가안보, 기후변화 분석, 국토자원관리, 재해재난 대응 등 다양한 분야에서 활용될 예정이다.

미래부는 지난 2013년 발표한 '우주기술 산업화 전략'에 따라 기존 항우연 중심의 우주사업을 민간기업으로 확대해 전문기업 육성과 수출 산업화를 통한 국내 우주산업 기반을 강화하고 있다. 지난 10월 항우연은 우리 회사와 '차세대중형위성 기술 이전 계약'을 체결하고, 현재 공동설계를 진행하는 '차세대중형위성 1호'의 개발 기술과 노하우를 우리 회사로 이전해 2호부터 민간 주도의 개발사업으로 추진하고 있다.

KAI 나눔봉사단

4월 사회공헌활동



성남두레복지원 장수사진 촬영 봉사활동

4월 1일 풀뿌리봉사활동인 장수사진 촬영 봉사활동을 노인요양시설인 성남두레복지원에서 생활하시는 어르신 30명을 대상으로 진행했다. 격월로 진행되는 장수사진 촬영 봉사는 어르신들에게 영정사진과 액자 제작을 해주는 나눔봉사단 장학분과의 대표적인 봉사활동으로 복지시설의 어르신들에게 인기가 높다.

성남두레복지원 허연무 원장은 “어르신들이 장수사진을 찍으면 오래 산다는 이야기가 있어요. 우리 어르신들이 오래도록 살게 되었다며 좋아하시고 감사하다는 말을 많이 하십니다”라고 나눔봉사단에게 감사의 인사를 전했다.

서부경남 어르신들께 합동 의료 봉사활동

4월 6일 KBS 진주방송국, 진주복음병원이 서부경남 어르신 600명에게 무료 검진 봉사를 하고 나눔봉사단은 이에 관련된 안내 봉사활동을 진주방송국에서 진행했다. 이번 합동 의료 봉사는 진료를 통해 어르신들의 건강한 삶을 영위하기 위해 진행한 봉사활동이다. 나눔봉사단은 어르신들의 의료 접수를 돋고 안내를 해주는 봉사를 진행해 거동이 불편한 어르신들에게 작은 힘을 보태 드렸다.



민족 전통문화 계승발전 후원금 전달

4월 7일 사천시 전통문화전수관에서 사천시 문화관광과, 경남메세나협회, 사천무형문화재연합회 등 20여 명이 참석해 사천전통문화연합회에 후원금 3천만 원을 전달하는 행사를 진행했다. 이번에 전달된 후원금은 경남메세나협회를 통해 사천 지역 무형문화재 5종의 지정 기부 방식으로 활용되며, 춘·추계에 시민 초청 문화행사를 통해 우리 전통문화를 확산하는 데 전액 사용될 예정이다. 무형문화재 5종은 가산오광대, 마도갈방아소리, 판소리 고법, 판소리 수궁가, 진주삼천포농악이다.

지역사회 환경 정화 봉사활동

4월 22일 임직원 및 가족 40여 명이 모여 환경 정화 봉사활동인 ‘KAI 봄맞이 국토대청소 봉사’를 진행했다. 이 봉사활동에서는 항공테마공원~2사업장, 해안도로~방지마을 입구 2개 코스 지역에서 깨끗한 사천강 살리기와 마을 내 쓰레기 수거를 했다. 환경 정화 봉사활동은 사천시민과 사천을 방문하는 관광객에게 좋은 이미지를 심어주는 데 일조하도록 반기별로 추진할 예정이다.



10

KAI 히스토리
KAI의 자부심에서
국민의 자부심으로



14

KAI 특집
Part 1 – 新 가치체계
정립 위기관리 시리즈②
위대한 기업의 비밀
끊임없는 기술 개발에 있다



18

역사 속 항공人
대한민국 창공을
최초로 비행한
청년 비행사 안창남



20

Fly News
일본, 영국과
차세대 스텔스 전투기
공동 개발 나선다 외

Section 1 더 강한 KAI

찬란한 역사가 있기에

내일의 태양이 더 밝게 떠오릅니다.

어제보다 오늘, 오늘보다 내일

KAI는 더 강해질 것입니다.



T-50이 세계인에게 첫선을 보였던 두바이 에어쇼.

2005년 10월, T-50이 서울의 하늘을 날았다. 굉음을 내며 곡예비행을 하는 T-50의 위용에 사람들은 환호했다. T-50이 KAI만의 자부심이 아닌 온 국민의 자부심으로 각인되던 순간. 그 자부심이 두바이를 날았고 KAI는 세계 항공기업으로 도약하는 날개를 달았다. KAI가 세계로 향해 나갈 때, 안에서는 변화와 혁신을 외치며 경영혁신을 이뤄내고 있었다. 하나 된 KAI가 이뤄낸 마법 같은 성과였다.

기획 배화윤 차장 글 김희정

KAI의 자부심에서 국민의 자부심으로

연재 순서

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

사천시대 개막, 변화와 혁신을 주도하다

2017년, 新 가치체계가 선포되며 새로운 도약을 향해 마음을 모으는 것처럼 2005년에도 변화와 혁신을 통해 새로운 시대를 열어가자는 목소리가 높았다. 그리고 그 열망은 비전경영 선포식을 통해 더 강하고 선명하게 하나로 모였다. 2005년 3월, 서울본사시대를 뒤로하고 사천시대를 열면서 변화와 혁신을 향한 KAI의 발걸음은 더욱 빨라지게 되었다.

KAI는 사천으로 본사를 이전함과 동시에 'Single KAI, Global KAI'를 위한 비전경영 선포식을 열고 혁신문화를 정착해야 한다는 의지를 다졌다. 변화와 혁신의 문화 속에서 조직과 시스템, 인적 효율성을 높이자는 것이 핵심, 효율 중심의 새로운 경영의



2005년 3월, 사천으로 이전한 KAI 본사에서 비전경영 선포식을 열고 있다.

틀을 정립하는 한편, 시스템을 정비하고 혁신 방안을 구체화해 전 임직원이 비전과 경영 혁신 목표를 달성하자는 데 한마음 한뜻을 모았다. 비전경영 선포식에서 임직원은 실천 결의문을 통해 혁신의 주체로서 국제 경쟁력을 확보하고 긍지와 자부심을 느끼는 회사, 일하고 싶은 회사를 만드는데 앞장서기로 다짐했다.

이어지는 7월에는 경영혁신 활동의 하나로 지리산 혁신 산행 대회가 열렸다. 이날 행사에는 KAI 임직원 중 희망자인 1,200여 명이 참여했다. 7월의 무더위 속에서도 임직원들은 성삼재, 노고단, 제승대, 뱀사골로 이어지는 16km의 등산코스를 오르는 강행군을 함께했다. KAI 임직원들은 예닐곱 시간 동안 함께 끌어주고 밀어주며 하나 된 마음을 확인했고, 변화와 혁신에 대한 서로의 의지를 확인했다. 함께 담 흘리고 함께 웃는 사이, 변화와 혁신의 의지는 그렇게 KAI인들의 마음속에서 살아 숨 쉬며 점점 성장하고 있었다.

T-50, KAI를 넘어 국민의 자부심으로

2005년 8월, KAI 본사 주기장에서 폭죽 소리가 울려 퍼졌다. 폭죽과 함께 2천여 명의 박수갈채를 받으며 모습을 드러낸 것은 바로 T-50. 당시 노무현 대통령과 국방부장관, 군 관계자와 KAI 임직원 등 2천여 명이 참석한 가운데 T-50 양산 1호기 출고 기념식이 성대하게 열렸다.

T-50을 양산하기까지 수많은 KAI인의 열정이 스

며든 8년이라는 시간. 이날은 척박한 환경에서 착수한 국내 최초 초음속항공기의 개발이 성공적으로 이루어졌음을 천명하고, 우리나라의 항공기 개발 능력을 국내외에 과시한 날이었다. 1997년 개발에 착수한 이후 4년 만인 2001년 10월 T-50 시제기 1호기를 생산한 이래 2002년 8월 초도비행에 성공했고, 1,000회가 넘는 시험비행에서 단 한 번의 사고도 발생하지 않은 끝에 양산 1호기 출고 기념식을 맞이한 것이라 기쁨과 보람이 더욱 커던 순간이었다.

노무현 대통령은 기념식에서 "세계 12번째 초음속 항공기 생산 국가로서의 자부심과 세계 최고의 안정성을 자랑하는 T-50 덕분에 참으로 마음이 든

든하고 뿌듯하다"고 말하며 남다른 애정을 보였다. 이어 T-50의 시험비행이 진행되었다. 굉음을 울리며 공중에서 고속선회비행과 배면비행, 저공·저속 비행 등 다양한 항공기 기동을 펼치는 모습을 바라본 참석자들은 박수를 치고 환호성을 지르며 뜨거운 호응을 보냈다.

T-50을 향한 박수갈채는 10월에 열렸던 '서울에어쇼 2005'에서도 이어졌다. 우리 기술로 만든 T-50과 KT-1이 최초로 일반 국민에게 선보였던 날. 20만 명 이상의 관람객이 에어쇼장을 찾았고, T-50은 단연 화젯거리였다. T-50이 시험비행을 선보일 때면 관람객들은 "우리나라에서 만든 훈련기다!"라며 환호했다. 외국의 선진 항공업체들과 나란히 어



T-50 양산 1호기 출고 기념식에 참석한 노무현 대통령이 T-50을 탑승하며 포즈를 취하고 있다.

깨를 견주며 당당히 주인공으로서 활약했던 에어 소. KAI를 넘어 국민의 가슴속에 새겨졌던 이날의 자부심은 부메랑이 되어 오늘날의 KAI를 있게 한 소중한 자산이 되고 있다.

T-50, 세계를 날다

KAI인과 국민의 마음속에 자부심으로 자리 잡은 T-50이 마침내 세계 하늘을 누비는 순간이 찾아 왔다. 11월 20일부터 24일까지 열렸던 '두바이 에어쇼 2005' 무대에서 첫선을 보인 것. T-50은 에어쇼 개막일인 20일 첫 비행을 시작으로 24일까지 급선회·배면비행 등 고난도 시험비행을 선보이며 우수한 성능을 자랑해 세계 각국의 주요 관계자들로부터 호평을 받았다.

KAI는 두바이 에어쇼의 로열석 한가운데 대규모 전시장을 마련하는 등 적극적인 홍보전을 펼쳤다. T-50과 KT-1에 대한 자신감이 있었기에 가능했던 규모였다. 전시장에는 T-50과 KT-1의 실물 항공기와 모형을 전시하고 수출 마케팅 활동을 적극적으로 펼쳤다. 분위기가 좋았다. 두바이 현지 언론에서는 T-50에 대한 보도가 쏟아졌고, KAI는 '아시아 최고 참가업체상(Best Stand in Asia)'을 수상했다. 두바이 에어쇼에서 KAI는 대한민국 항공산업의 위상을 세계에 알렸고, 수출 대상국 관계자에게 우리 제품의 우수한 성능을 직접 보여줌으로써 항공기 수출의 기반을 마련했다.



서울에어쇼에서 T-50이 시험비행을 통해 일반인에게 첫선을 보였다.

2006년, 제2의 창업기반 구축

브랜드가 될 KHP사업을 수주하며 KAI는 항공기 개발 능력과 항공사업의 미래를 결정한다는 막중한 임무를 수행하게 되었다. KAI가 KHP사업 성공이라는 하나의 목표를 향해 다시 한 번 역량을 모으는 저력을 발휘한 것이다. 그 결과 개발에 착수 한 지 3년 만인 2009년 7월 시제 1호기가 출고되고 2010년 3월 첫 비행에 성공하였으며, 이후 다양한 영역에서 업무수행 능력을 테스트받았다. 그리고 2013년 3월 실질적인 개발이 완료되었다. 이로써 한국은 세계에서 11번째의 헬기 개발국가가 되었다. T-50 후속 양산사업도 성공적으로 진행되었다. 2006년 10월, KAI는 방위사업청과 T-50 및 전술입문기 TA-50을 공군에 추가 납품하는 계약을 맺은 것. 이로써 KAI는 훈련기를 넘어 전술입문기까지 생산하는 단계에 오르게 되었다.

안으로는 경영혁신을 이루고 밖으로는 기술력을 과시하며 승승장구했던 2005년과 2006년. 변화와 혁신을 향한 KAI인의 하나 된 마음이 있었기에 가능하지 않았을까. 새로운 도약을 향해 함께 비상하는 지금, 성공과 도약을 향해 하나로 뭉쳤던 그 날의 기억을 되새기며 다시 한 번 파이팅을 외쳐보길. KAI는 그때도 하나였고, 지금도 하나니까.



두바이 에어쇼에서 로열석 전시장을 차지한 KAI는 관람객과 언론의 주목을 받으며 행사 내내 화제를 낳았다.



두바이 에어쇼에서 아시아 최고 참가업체상을 받은 모습.

*본 칼럼에 소개된 내용은 2005년 사보 〈KAI〉와 2006년 사보 〈Fly Together〉에서 발췌했습니다.

역사 속으로! 주요 뉴스



위대한 기업의 비밀 끊임없는 기술 개발에 있다

어느 기업이나 위기는 있지만, 현재 우리가 직면한 상황은 다른 어느 때보다 심각하다. 브렉시트(Brexit), 도널드 트럼프 미 대통령 취임 후 경제 정책과 무역 환경 변화, 사드(THAAD) 배치와 관련된 중국의 반응, 북한의 도발 등 불확실성이 증폭되면서 위기관리 능력의 중요성이 어느 때보다 강조되는 상황을 맞이하였다.

하나의 기업이 위대한 기업으로 성장하고 그 명성을 유지하기 위해서는 위대한 문화적 DNA가 필요하다. 어떤 기업은 수십 년간에 걸쳐 지속해서 성장하고 성과를 내는 반면, 어떤 기업은 성장 과정에서 밀려나거나 반짝 성과를 낸 뒤 사라져 갔다. 왜 어떤 기업은 지속해서 위대함을 유지하고, 어떤 기업은 자신의 명성을 유지하지 못하고 몰락하는가? 위대함을 지속하는 비결은 무엇일까? 우리에게 널리 알려진 기업의 사례를 살펴봄으로써, 크게 성공하고 동시에 그 성공을 이어가는 방법을 모색할 수 있을 것이다.

글 강석진 한국항공대학교 경영학부 교수

(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 가져 봅니다.

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(마인드의식 부문) II

Part 2 신세대 시너지 제고 시리즈

- ① 기업사례 I – 젊은 직원이 기업을 성공으로 이끈다
- ② 기업사례 II – 신구세대가 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 롤히드마틴

과도한 믿음·자만으로 인한 몰락

많은 기업이 변화를 두려워하여 기존의 방식을 고집하다가 몰락했다. 세상은 변하는데 변화가 두려워 주저하면서 위기가 초래된 것이다. 미국 최대 식료품 소매점 A&P는 급변하는 세상에 적응하지 못하고 소멸한 극단적인 현실 인주의 사례로 많이 언급된다. “100년간의 성공과 싸울 수 없다”, “우리는 기존 방식을 그대로 유지할 것이며 계속 성공할 것이다. 왜냐하면 우리는 A&P니까”라는 안이한 회사 운영이 몰락을 초래했다. 사업 운영 능력에 대한 과도한 믿음과 자만, 거만한 태도는 몰락을 불러온다. 10여 년 전까지만 해도 혁신 경영의 모범으로 꼽혔던 노키아(Nokia)의 몰락 또한 혁신을 주저하고 머뭇거리는 대가의 참혹성을 보여준다. 성공의 모델로 꼽히던 일류 기업의 몰락은 자만과 현실 안주의 위협이 얼마나 치명적인지 알려주기에 충분해 보인다.

소니(Sony)의 몰락 또한 우리에게 시사하는 바가 크다. 한때 소니는 앞선 기술로 탁월한 제품을 만드는 대명사로 자리매김했다. 1996년 소니 고위 임직원은 소니 정신에 대해 “소니 내부에 있는 우리는 그런 걸 생각할 여유가 없습니다. 매일 새로운 것을 생각할 뿐입니다. 기술자로서 새로운 제품과 기술을 생각하는 일이 흥미롭기 때문에, 잠을 자지 않고 연구할 정도입니다”라고 회고한 바 있다. 새로운 기술 개발과 혁신에 대한 열정이 식으면 소니는 위험에 직면하는 말과 맞닿는다. 2000년대 후반 ‘기술의 소니’를 거부하면서 소니는 급격히 몰락하기 시작하였다. 인원 감축과 원가 절감이 최우선 순위로 자리매김하면서 시장을 선도하는 품질과 기술에 대한 지원과 투자는 뒷전으로 밀려난 것이다. 트리니트론(Trinitron) 컬러텔레비전, 워크맨으로 강력한 브랜드를 구축하는 데는 성공했지만, 브랜드를 지탱할 혁신적인 제품이 지속적으로 나오지 못했다.

탁월한 기술을 바탕으로 고객들의 라이프 스타일을 선도하는 기업이 아니라 적당한 품질과 조금 낮은 가격으로 타협하는 기업으로 물러서면서 소니는 급속도로 추락했다.

꾸준한 기술 개발로 성장하는 다이슨

이와는 대조적으로 기술을 통해 더 나은 사회를 만들려는 DNA가 지금까지 유지되는 기업으로 다이슨(dyson)을 꼽을 수 있다. 다이슨은 새로운 기술과 창조적 사고, 엔지니어링을 통해 고객들의 문제를 해결하고 더 나은 미래를 만들고자 하는 에너지가 지속적으로 관리되는 기업이다. “먼지봉투가 어때”라는 기존의 사고에서 벗어나 최초의 먼지봉투 없는 진공청소기를 제작하고, “선풍기에 날개가 있어야 한다”는 고정관념에서 벗어나 날개 없는 선풍기 에어 멀티플라이어를 만들어 낸다. 다이슨의 성공 이면에는 끊임없이 실험하고 기술을 개발하고 해결책을 찾아내는 엔지니어의 DNA가 자리하고 있다. 5,000여 회의 시제품 개발과 실패를 거듭한 뒤 새로운 사이클론 기술로 개발된 다이슨의 진공청소기는 단숨에 세계 1위 진공청소기 기업인 후버(HOOVER)를 능가하는 제품으로 우뚝 선다. 다이슨에는 “발명하기 위해서는 좋은 상상력과 한 무더기의 잡동사니가 필요하다”는 발명왕 에디슨(Thomas Edison)의 DNA가 흐르고 있다. 40여 년에 걸쳐 다이슨은 사이클론 기술이 적용된 진공청소기, 세계 최초 드럼 2개 세탁기, 4,000mhp로 공기를 배출하는 손 건조기, 날개 없는 선풍기 에어 멀티플라이어 등 꾸준한 기술 개발과 엔지니어 정신으로 세계 시장을 선도하고 있다. 다이슨은 기술력이 있었고 그 기술을 대중들이 좋아하는 방향으로 이끌 힘이 있었다.



제임스 다이슨 James Dyson

dyson





집중력 부재와 과도한 욕심을 부린 모토로라와 소니

대중의 호응도에 대한 잘못된 예측을 토대로 한 기술 개발은 기업에 회복할 수 없는 치명적인 손실을 가한다. 변화하려는 의지는 있었지만 오판으로 패망의 길을 걸은 모토로라(Motorola)의 사례를 살펴보자. 1999년 모토로라는 15억 달러의 채무로 파산하는데, 인공위성 전화, 이라듐(Iridium) 사업은 파산의 주된 이유로 꼽힌다. 1980년대 중반 모토로라는 70여 개의 궤도 위성 시스템을 통해 세계 어느 곳이든 전화 연결을 가능하게 하겠다는 아심찬 계획을 세운다. 어떤 기업은 더욱 위대해 보겠다는 아심만으로 자기 통제 없이 열핏 보기에 성장하기 쉬운 영역으로 진입한다. 선택과 집중 없는 변신, 즉 자신의 성공을 가능하게 한 조건이 적용되지 않는 분야에 진출하거나 확장하려는 원칙 없는 혁신은 모토로라의 사례에서 볼 수 있듯이 대부분 실패로 끝난다. 특히 성장에 초점을 맞춘 나머지 기업의 핵심 목적과 가치를 잊어버리고 경쟁자보다 확실히 질하지 못하는 분야에 과도하게 투자한다.

소니가 자신의 정체성을 잊어버리고 몰락한 데에도 본질을 무시한 무분별한 확장에서 그 원인을 찾을 수 있다. 1980년대 후반 소니는 영화사 컬럼비아 픽처스, 음반사인 CBS 레코드를 인수하고 종합 엔터테인먼트 기업을 표방한다. 더불어 소니의 기술과 최고의 제품만을 생산하겠다는 제조 정신은 뒷전으로 밀려나고 제품의 질이 현격히 떨어지면서 몰락을 맞이한다. 다시 모토로라의 사례를 보자. 최고의 기술과 아이디어가 승리하며 스스

로 기존의 사업을 구식으로 만들겠다면서 모토로라는 과감하게 투자했다.

1996년 기준 미국 기업 중 대중국 투자 규모가 가장 커, 무선인터넷, 무선

광 사업에도 뛰어든다. 케이블 및 위성 텔레비전 생산업체인 제너럴인스트루먼트(General Instrument)를 인수하여 조직문화의 급진적 변화를 시도하고, 바이오 산업 진출 또한 검토하기도 하였다. 자멸할 정도로 엄청나게 변화를 구했지만 그 결과는 좋지 않았다.

어떤 기업은 더욱 위대해 보겠다는 아심만으로 자기 통제 없이 열핏 보기에 성장하기 쉬운 영역으로 진입한다. 선택과 집중 없는 변신, 즉 자신의 성공을 가능하게 한 조건이 적용되지 않는 분야에 진출하거나 확장하려는 원칙 없는 혁신은 모토로라의 사례에서 볼 수 있듯이 대부분 실패로 끝난다. 특히 성장에 초점을 맞춘 나머지 기업의 핵심 목적과 가치를 잊어버리고 경쟁자보다 확실히 질하지 못하는 분야에 과도하게 투자한다.

소니가 자신의 정체성을 잊어버리고 몰락한 데에도 본질을 무시한 무분별한 확장에서 그 원인을 찾을 수 있다. 1980년대 후반 소니는 영화사 컬럼비아 픽처스, 음반사인 CBS 레코드를 인수하고 종합 엔터테인먼트 기업을 표방한다. 더불어 소니의 기술과 최고의 제품만을 생산하겠다는 제조 정신은 뒷전으로 밀려나고 제품의 질이 현격히 떨어지면서 몰락을 맞이한다.

집중과 선택으로 성장

이와 대조적으로 확고한 가치를 바탕으로 한 집중과 선택은 망해가는 회사를 일으켜 세우는 원천이 되기도 한다. 스티브 잡스(Steve Jobs)가 1999년 애플(Apple)로 복귀하여 회사를 다시 일으켜 세울 때를 살펴보자. 얼핏 우리는 잡스가 자신의 뛰어난 영감과 상상력으로 사업을 과감하게 확장했을 것으로 생각할 수 있다. 그러나 잡스가 실제로 애플에 복귀해서 가장 먼저 한 일은 선택과 집중이었다. “어떤 걸 내 친구들에게 사라고 하면 좋을까?”라는 질문을 던지고 만족스러운 답이 돌아오지 않으면 잡스는 제품 모델을 없애버렸다. 잡스가 복귀한지 얼마 되지 않아 제품의 70% 정도가 없어졌다. 잡스는 “여러분은 똑똑한 인재들입니다. 그런 시시하고 형편없는 제품에 시간을 낭비해서는 안 됩니다”라고 말하면서 직원들을 독려한다. 사내에 반발이 있었지만, 의식 있는 많은 엔지니어링 팀원들은 잡스의 판단을 무척 고마워했다. 기업의 역량은 한계가 있기에 가장 자신 있는 장점, 고객들에게 가장 매력 있는 것만 선택하여 집중하고 그 역량을 신장시킨 것이다. 아이팟과 아이튠스 또한 20세기를 대변하는 혁신의 산물이지만, 동시에 이미 만들어진 매킨토시 컴퓨터에 토대를 둔 디지털 허브의 확장이기도 하다. 세계 최고의 제품을 만들겠다는 열정, 고객에 대한 혜택과 자신의 장점에 토대를 둔 선택과 집중이 애플을 회생시킨 원동력이 된 것이다.

제대로 된 대상에 대한 집중은 모든 것들을 백화점식으로 채워 넣는 데 익숙한 글로벌 기업이 간과하기 쉬운 키워드이다. 단 집중에도 제약이 필요하다. 균형이 무너질 정도로 한쪽 프로젝트에 치우쳐서는 안 된다. 고어(W.L. Gore & Associates)에는 흘수선의 원칙(Water Line)이 있다. 흘수선이란 배가 수면과 접하는 지점을 말한다. 항해할 때 흘수선 위에 구멍이 난 경우에는 구멍을 메워 나가면서 항해를 계속할 수 있지만, 흘수선 아래에 구멍이 나면 배는 침몰 한다. 마찬가지로 거친 파도를 헤쳐나가야 하는 회사가 균형 감각을 잃고 흘수선 아래까지 큰 도박을 할 경우 파산할 수 있다.

위험 줄이고 기회에 초점

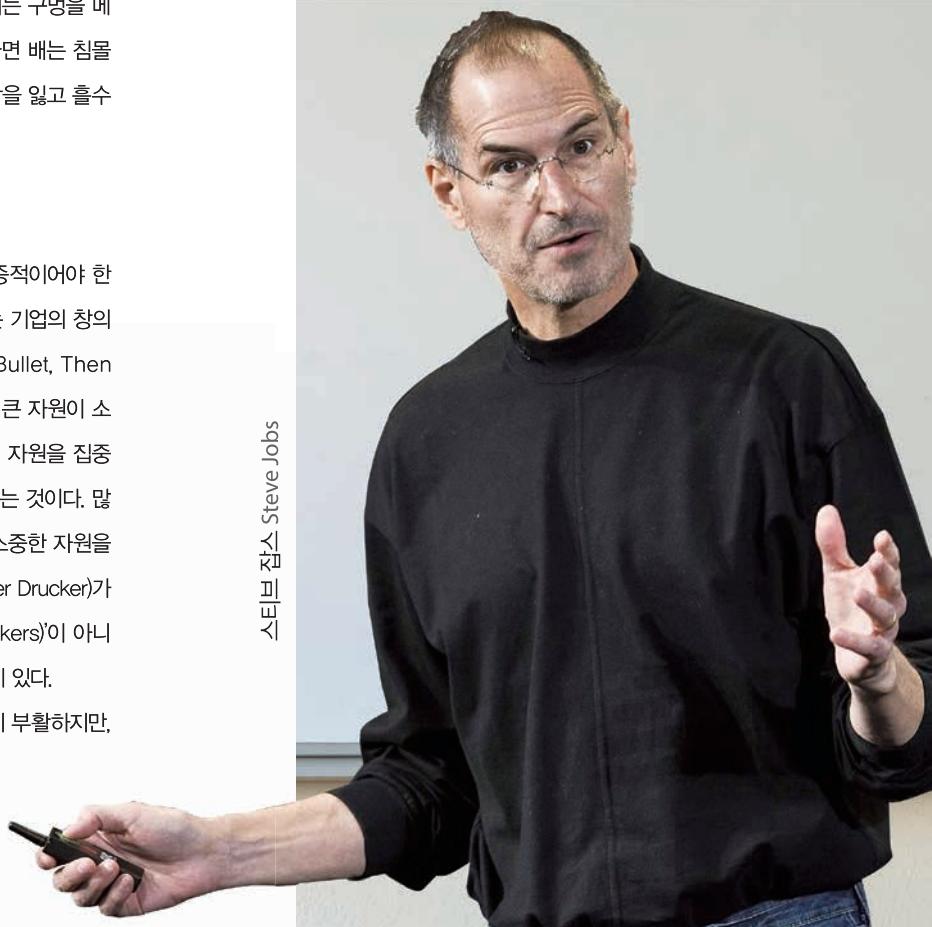
또 하나 염두에 두어야 할 점은 혁신을 추구하되 그 방식이 실증적이어야 한다. 경영 컨설턴트이자 작가인 짐 콜린스(Jim Collins)는 성공하는 기업의 특징을 “총알을 먼저 쏘아본다. 그다음 대포를 쏜다”(First Bullet, Then Cannonball)라는 말로 표현한 바 있다. 의도한 목표물에 비교적 큰 자원이 소비되지 않는 총알로 많은 시도를 해보고, 그중 성과가 나는 곳에 자원을 집중하여 성과를 내는 ‘실증적 창의성(Experiential Creativity)’을 말하는 것이다. 많은 회사가 혁신이라는 이름 아래 무보정으로 대포를 낭비하여 소중한 자원을 낭비하고 사라져 갔다. 현대 경영학의 아버지인 피터 드러커(Peter Drucker)가 지적한 바와 같이 혁신가들은 ‘위험을 추구하는 사람들(Risk-Takers)’이 아니다. 혁신의 핵심은 위험을 최대한 줄이고 기회에 초점을 맞추는데 있다.

어떤 기업은 겨울이 지나고 봄이 오면 다시 새순을 내고 화려하게 부활하지만, 어떤 기업은 추위를 견디지 못하고 고사해 버린다. 잎이 떨어지는데 겨울이 옴을 느끼지 못하고 대비하지 않는 기업은 망한

다. 변화와 혁신이 없는 기업은 위대한 기업이 될 수 없다. 겨울을 대비하지만 잘못 준비하는 기업도 망한다. 원칙 없이 변화와 혁신을 하는 기업은 영속할 수 없다. 자신의 핵심 가치를 파악하고 자신의 장점을 토대로 사용자들에게 유용한 기술을 개발하고 집중하는 기업은 크게 번성한다. 단, 집중에도 규율과 정도가 필요하다. 나무 전체가 위태로울 정도로 어느 한쪽 가지에만 에너지를 집중해서는 안 된다. 흘수선의 원칙에 따라 균형을 이룬 집중이 필요하며, 고객에 대한 혜택(Desirability), 기술력을 통한 실현가능성(Feasibility), 이윤을 통한 생존성(Viability)의 세 축이 조화를 이루어야 한다. 이것이 위대한 기업이 주기적으로 다가오는 겨울을 이겨내고 영속하면서 번영하는 원칙이다.



시작과 함께
Steve Jobs



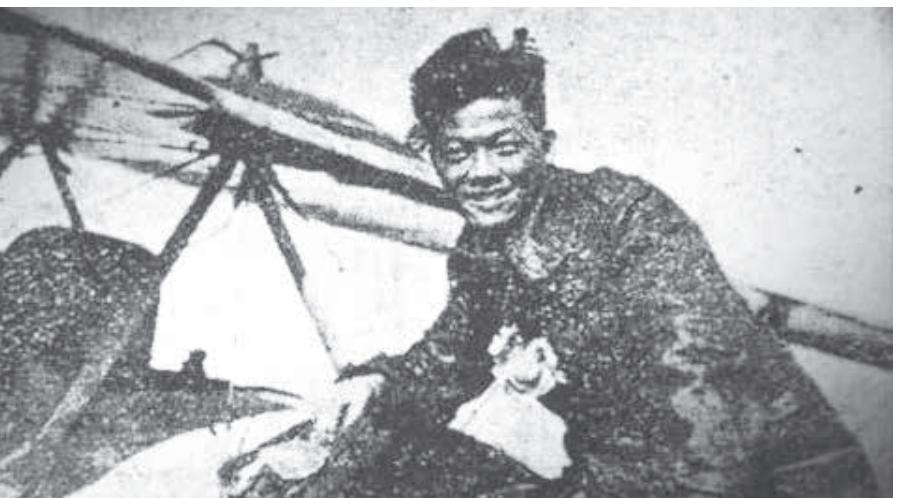
대한민국 창공을 최초로 비행한 청년 비행사 안창남

(1901. 3. 19. ~ 1930. 4. 2.)

이번 달 '역사 속 항공人'의 주인공으로는 대한민국 하늘을

최초로¹⁾ 비행함으로써 일제 식민지 시절 국민과 재외 교포들에게 자유와 희망을 보여준 비행사 안창남입니다.

글 조문곤 항공전문기자



기에는 최악의 조건이었죠. 주최 측은 안전을 문제로 비행을 만류했지만 제 비행을 보기 위해 운집한 수만 명의 군중을 그냥 돌려보낼 수는 없었죠. 여의도 비행장을 이륙해 남산과 창덕궁까지 갔다가 여의도로 돌아오는 비행코스였는데, 13분과 5분 총 2번의 비행을 무사히 마쳤지요.

Q. 시대를 초월할 정도로 비행기에 대한 애정이 남다르셨던 것 같습니다. 비행기와 인연을 맺게 된 계기가 궁금합니다.

A. 부모님을 어린 나이에 여의고 희망을 잃은 채 살아가다 제 삶의 중대한 전환점이 된 사건이 있었죠. 바로 미국의 민간 곡예비행사 아트 스미스 (Art Smith)의 비행을 본 것입니다. 스미스가 아시아 순방비행을 한 것이 1916년이었는데, 스미스가 용산에서 곡예비행을 하는 것을 보았죠. 그의 비행에 전 너무도 신선한 충격과 영감을 동시에 받았습니다. 이 행사는 두 달 전부터 동아일보에 대대적으로 홍보가 된 덕분에 제 비행을 보기 위해 5만여 명이 운집했어요.

Q. '역사 속 항공人' 칼럼에서 모신 첫 한국인이 되셨습니다. 그만큼 대한민국 하늘을 최초로 비행하는 역사적 발자취를 남기셨다는 방증이 아닐까요?

A. 감개무량합니다. 그렇게 말씀하시니 여의도에서 첫 비행을 했던 기억이 새록새록 떠오르는군요. 1922년 12월 10일이었죠. 행사를 주최해 준 동아일보에서는 '안창남 모국방문 대비행회'라는 이름을 붙여줬습니다. 이 행사는 두 달 전부터 동아일보에 대대적으로 홍보가 된 덕분에 제 비행을 보기 위해 5만여 명이 운집했어요.

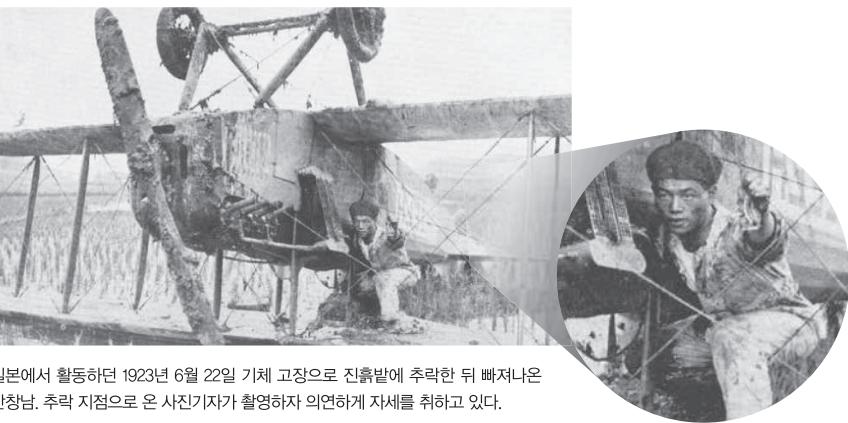
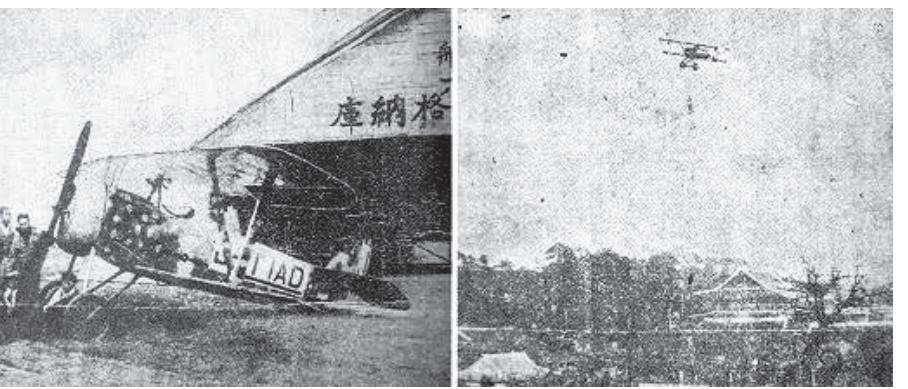
제 애기(愛機)는 1인승 단발쌍엽기인 영국의 뉴포트 15형에 '금강호(金剛號)'라 이름 붙인 비행기였죠. 당시 일제의 식민통치 시절이라 금강호에 태극문양을 그릴 수 없어 대신 한반도 모양의 마크를 주의 상면 양쪽에 그려 넣었지요. 금강호를 분해한 뒤 배에 실어 일본 요코스카항에서 인천항으로 옮겼어요. 비행 당일 날씨가 영하를 크게 밟아 너무 추웠고 바람이 너무 많이 불어 비행하

았던 기억이 생생합니다. 이를 계기로 비행사가 되겠다고 굳게 마음먹었지만 식민 통치 시대였던 우리나라에서 비행사가 될 방법이 없었어요. 그래서 일본으로 건너갔습니다.

혈혈단신으로 일본에 갔기 때문에 일단 비행기를 공부하고 돈을 벌어야 했어요. 도쿄 아카바네 비행기제작소에서 비행기의 기계적 특성과 제조법을 배운 뒤 1920년 8월부터 오쿠리 비행학교에서 본격적으로 비행사의 길을 걷기 시작했죠.

비행에 소질이 있다는 것을 그때 알았어요. 비행 교육은 6개월 과정이었는데 저는 3개월 만에 끝냈거든요. 하지만 당시까지만 해도 일본에 비행면허 자체가 존재하지 않을 때였는데 마침 학교 측에서 조교수직을 제안을 해왔습니다. 저는 후진 양성하면서 기회를 기다렸습니다. 이듬해 1921년 5월 정식 비행면허 시험이 생겨서 여기에 응시해서 합격하고 면허를 취득한 거죠. 17명이 응시했는

금강호(좌)와 금강호가 1922년 12월 10일 창덕궁 상공을 비행하는 모습(우)



일본에서 활동하던 1923년 6월 22일 기체 고장으로 진흙밭에 추락한 뒤 빠져나온 안창남. 추락 지점으로 온 사진기자가 촬영하자 의연하게 자세를 취하고 있다.

데 그 중 유일한 한국인이 저였고, 합격자는 불과 2명이었어요. 저는 1등으로 합격했지요.

Q. 비행 기량이 대단했군요! 그럼 일본과 우리나라를 통틀어 비행 면허를 취득한 최초의 비행사 2인 중 1인이 되신 거군요?

A. 최초의, 그리고 유일한 한국인이기도 했죠. 이후 일본제국비행협회가 주최한 도쿄-오사카 간 왕복 우편 비행대회에서 최우수상을 받았어요. 그 뒤이어 열린 일본 전국민간비행경기대회에서도 입상에 성공했습니다.

Q. 그렇게 일본으로 귀국하셨다가 급거 중국으로 망명해 독립운동에 매진하셨습니다. 어떤 일들이 있었지요?

A. 일본에 머물던 한국인들에게 크나큰 비극이었던 관동대지진 때문이었습니다. 1923년 9월의 일이었지요. 지진으로 오쿠리 비행학교는 폐허가 되어 더는 비행교육이 불가능해졌습니다. 무엇보다

일제가 관동대지진의 피해를 재일교포들의 폭동에 의한 것으로 규정하고 동포들을 학살하는 만행을 저질렀지요. 나라 잃은 국민의 현실을 절실히 깨닫고 전 한국으로 귀국했다가 1925년 1월 중국 상해로 건너갔어요. 임시정부 인사들을 만나 중국에서 비행사를 양성해 항공 독립군을 결성하고자 하는 의지를 전하기 위해서였죠. 하지만 당시 임시정부는 운영조차 어려움을 겪던 터라 저의 열망을 실현하는 것은 불가능했지요.

일이 그렇게 되니 오히려 독립에 대한 의지가 더 강해지더군요. 직접 비행학교를 세우는 것이 어렵다면 우선 중국을 통해 독립을 이뤄내야겠다는 생각으로 중국으로 망명해 중국 남방혁명군 소속

으로 활동했습니다. 거기서 저는 산서비행학교장 직책을 맡아 비행사들을 교육시켰습니다. 오직 도쿄를 폭격하는 원대한 꿈을 꾸며 비행사들을 교육시켰지요. 참으로 비통하게도 제가 29살이 되던 해인 1930년 4월 2일 교육 중 사고를 겪어 세상을 등지게 되면서 그토록 염원하던 독립은 보지 못했습니다.

Q. 우리나라 항공 역사에 큰 족적을 남겨 후대의 우리에게 많은 영감을 주고 계십니다. 마지막으로 사우들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A. 고맙게도 우리 후손들이 제가 한국에서의 감격스러운 첫 비행을 했던 여의도에 저를 기리는 공간을 만들어 주었습니다. 여의도 한강 공원에 '여의도 비행장 역사의 터널'이라고 이름 붙여진 터널에 저의 사진들과 제가 탔던 비행기들의 모습을 볼 수 있습니다. 가장 어두웠던 시대에 독립을 향한 희망의 빛으로 밝히고자 했던 저의 재능과 노력이 사우들에게 귀감이 되었으면 합니다.

1) 한반도 하늘을 최초로 날 사람은 안창남이지만 기록을 세계로 넓혀보면 안창남보다 6개월 앞서 비행에 성공한 한국인이 있다. 대한민국 임시정부의 독립운동가 노백린 장군이 미래의 독립투쟁을 위한 청사진을 가지고 비행사를 양성하기 위해 독립군 활동을 했던 청년 중 6명(오임하, 이용근, 이용선, 이초, 장병훈, 한장호)을 선발하여 캘리포니아의 레드우드 민간인 비행학교에 입교해 비행교육을 받게 했다. 이들 청년 독립투사들은 안창남보다는 반년 이상 빠른 1920년 2월부터 비행하기 시작했으며 이들의 기록이 1990년대 들어오고 나서야 발굴되면서 그간 한국 최초의 비행사로 알려졌던 안창남의 역사가 바뀌게 된 바 있다.

여의도 비행장 역사의 터널



Fly News



①

②

③

일본, 영국과 차세대 스텔스 전투기 공동 개발 나선다

일본과 영국 정부는 적 레이더의 탐지를 곤란하게 만드는 차세대 스텔스 전투기 기술을 공동 개발하기로 했다고 니혼게이자이신문이 지난 3월 16일 전했다. 신랑군사망(新浪軍事網)은 지난 3월 20일 중국이 연구개발 중인 전략 폭격기 흥(轟·H)-20이 앞으로 3년 내 첫 비행에 나설 것으로 예측했다.

신문에 따르면 양국은 조만간 공동 개발을 위한 각서에 서명하고 차세대 스텔스 전투기에 필요 한 성능 및 양국이 보유한 관련 기술 정보를 교환할 방침이다. 이를 토대로 양국은 이르면 올가을부터 공동 연구에 착수할 계획이다.

일본이 미국 이외의 국가와 스텔스 전투기 공동 연구에 나서는 것은 이번이 처음이다. 일본은 내년도(2018년 4월~2019년 3월) 중에 차세대 주력전투기를 국산화할지 외국과 공동 개발할지를 결정할 예정이다.

일본은 자체 보유한 스텔스 관련 기술을 살려서 이미 국산 스텔스기 'X-2'를 개발하고 시험비행을 하고 있다. 영국은 이런 일본의 기술력에 주목하고 공동 연구를 타진해 온 것으로 전해졌다.

중국, 미 본토 노리는 스텔스 전략폭격기 개발 중

중국이 미국 본토까지 공중급유 없이 비행하는 장거리 스텔스 전략폭격기 개발에 박차를 가하는 것으로 나타났다. 신랑군사망(新浪軍事網)은 지난 3월 20일 중국이 연구개발 중인 전략 폭격기 흥(轟·H)-20이 앞으로 3년 내 첫 비행에 나설 것으로 예측했다.

신문에 따르면 양국은 조만간 공동 개발을 위한 각서에 서명하고 차세대 스텔스 전투기에 필요 한 성능 및 양국이 보유한 관련 기술 정보를 교환할 방침이다. 이를 토대로 양국은 이르면 올가을부터 공동 연구에 착수할 계획이다.

런던-파리 운항 전기 비행기 10년 내 선보이나

영국 BBC 방송은 지난 3월 22일(현지시각) 영국 스타트업 기업인 '라이트 일렉트릭'이 300마일 (2,092km) 미만을 비행하는 150인승 전기 비행기 개발하고 있다고 소개했다. 숙박 공유 서비스 제공업체인 에어비앤비, 드롭 박스 등이 이용한 미국 실리콘밸리의 스타트업 창업지원 프로그램인 'Y 콤비네이터'가 이 회사의 전기 비행기 개발을 지원하고 있다. 이 회사는 현재 세계에서 가장 빠른 전기 비행기인 '롱-ESA'를 소유한 미국 전기 비행기 개발사 '칩 에이츠'와도 협력하고 있다. 저비용항공사인 이자젯도 관심을 표명하고 항공사 관점의 여객기 설계 조건을 라이트 일렉트릭에 제공하고 있다. 이들뿐만 아니라 에어버스도 2014년 이래 2인승 전기 비행기 'E-Fan'을 개발하고 있고, 70~90인승 단거리 전기 비행기 개발 계획도 밝혔다. 라이트 일렉트릭이 전날 잠재적 투자자들에게 제시한 사업계획서에는 향후 20년 이내 전 세계 여객기의 30%에 해당하는 모든 단거리 항공기를 전기 비행기로 대체한다는 내용이 포함되었다.



미국, 어벤저스 비행항공모함과 유사한 '그렘린 프로젝트' 추진

하늘 위를 나는 수송기에서 여러 대의 드론(Drone)이 출격해 임무를 완수하고 귀환하는 SF 영화 같은 장면이 현실로 다가왔다. 최근 미국 방부 산하 방위고등연구계획국(DARPA)은 일명 '그렘린 프로그램(Gremlins Program)'의 1단계가 끝나고 2단계에 들어갔다고 밝혔다. 이를도 특이한 이 프로젝트는 폭격, 정찰 등 다른 목적 임무 수행이 가능한 수십 대의 드론을 비행 중인 수송기에서 발사해 귀환시키는 계획이다.

DARPA는 록히드마틴, 제네럴 아토믹스 등의 회사들과 1단계 계약을 맺었다. 이 과정을 통해 DARPA는 하늘 위 수송기에서 드론의 발사와 귀환이 실제 구현 가능한지에 대한 검토를 마쳤다. 보도에 따르면 DARPA의 그렘린 프로그램 개념은 사실 영화 <어벤저스>에서나 볼 수 있는 '비행 항공모함'과도 유사하다. 다만 영화에서처럼 거대한 비행항공모함을 만드는 것이 현실적으로 불가능하므로 C-130 같은 수송기를 개조해 그 역할을 맡길 계획이다.

이륙 준비 마친 보잉 '787-10 드림라이너'

보잉의 최신형 항공기 '787-10'이 초도비행에 성공했다. 보잉은 "3월 31일(현지시각) 미국 사우스캐롤라이나주에서 787-10 초도비행을 성공적으로 마쳤다"고 지난 4월 3일 밝혔다. 787-10은 이날 총 4시간 58분 동안 초도비행을 했다. 팀 버그 보잉 테스트 및 평가부문 기장과 마이크 브라이언 보잉 테스트 및 평가부문 기장은 이날 초도비행에서 787-10의 비행제어시스템과 비행 특성을 점검했다. 팀 버그 기장은 "787-10이 이륙부터 착륙까지 기대한 바와 같이 최상의 비행 컨트롤을 보여줬다"고 말했다.

787-10은 787-9보다 동체 길이가 5.5m 길다. 2011년 첫 고객사에 인도된 787 드림라이너는 전 세계 530개의 노선에서 1억5,200만 명의 승객에게 서비스를 제공하고 있다.

보잉, 하이브리드 전기 항공 스타트업 '주넘'에 투자

보잉은 지난 4월 5일(현지시각) 벤처투자를 설립하고 2곳의 스타트업 기업에 투자를 결정했다. '호라이즌 X'로 알려진 보잉의 벤처투자회사는 시애틀에 본사를 둔 전기 하이브리드 항공 스타트업인 주넘(Zunum Aero)와 워싱턴에 본사를 둔 웨어러블 안경 스타트업 업스킬(Upskill)에 투자를 하기로 했다고 발표했다. 주넘에 대한 투자는 제트블루 항공과 공동으로 이뤄진다. 비즈니스 인사이더는 "주님의 항공기가 10년 이내에 하늘을 날 것으로는 보이지 않는다. 그러나 기존 항공기에 비해 온실가스 배출량은 80% 줄이고 소음은 75% 이상 낮추도록 설계된 하이브리드 추진 장치를 처음으로 선보일 예정"이라고 말했다.

주님의 창업자인 아시시 쿠마르는 "초기 시리즈는 배터리와 디젤 또는 터빈을 혼용한 것이지만, 배터리 기술이 발전하게 되면 우리 항공기의 내연기관은 배터리 팩으로 교체하는 수준으로 갈 것이며 배기ガ스는 제로로 낮출 것이다"고 전했다.

Fly News



7

드론 같은 헬리콥터 비행택시 눈길

독일의 항공분야 스타트업 기업 이볼로(E-volo)가 비행택시 시범운영에 나선다. 지난 4월 5일 미국의 IT전문지 더버지에 따르면 이볼로는 지난 해 드론과 헬리콥터의 장점을 결합한 '볼로콥터(Volocopter) VC200'의 양산 모델인 2X를 독일 프리드리히스하펜에서 열린 유럽 최대의 항공산업박람회(AERO)를 통해 선보였다. 이볼로는 지난 수년간 초경량, 전동형 하이브리드 항공기 개발에 주력해 그 결실로 지난해 볼로콥터 VC200의 유인 비행을 마친 바 있고, 내년부터 비행택시를 시범적으로 운영하는 프로젝트를 개시한다는 방침이다.

2X는 2인승으로, 18개의 회전익을 장착하고 있다. 리튬 이온 배터리 팩은 최대 9개까지 장착 할 수 있고 일반적인 전기 콘센트로 완전히 충전하는 데는 120분이 걸린다. 또한 시속 43마일(69km)로 최장 17마일(27km)을 날 수 있고 순항속도 31마일(50km)을 유지하면 27분을 비행할 수 있다. 최대속도는 62마일(100km)에 달 한다.

F-35A 스텔스기, 러시아 '가상 적기' 상대로 첫 모의 공중전

유럽에 대한 러시아의 군사 위협이 고조된 가운데 미국의 F-35A가 최첨단 성능을 보유한 러시아 가상 적기를 상대로 한 모의 공중전을 처음으로 벌인다. 미 공군은 4월 12일부터 28일까지 미국, 영국, 프랑스 3국 공군기들이 참가하는 '애틀랜틱 트라이던트 17(Atlantic Trident 17)' 훈련을 한다고 발표했다.

합동훈련에서는 미 공군의 대표적인 스텔스기 F-22 '랩터'와 F-35A기 등 5세대 전투기와 주력 전투기인 4세대 F-15E 편대가 참가했다. E-3 조기 경보통제기, KC-10 급유기도 참가했다. 또 영국과 프랑스는 각각 유로파이터 '타이푼'과 다목적 전투기 라팔을 참가시켰다. 이번 훈련에서 F-15E는 최상적기 Su-30SM으로 기동하는 임무를 수행하고, 제71 전투훈련비행단 소속 T-38 고등훈련기 편대도 F-15E와 짹을 이뤄 가상 적기 지원 임무를 수행했다. Su-30SM은 러시아가 실전 배치한 최첨단 다목적 전투기로 시리아 내전에서 성능을 입증하였으며, 마하 2.35의 속도에 탁월한 기동성과 무장운용능력을 지닌 것으로 알려졌다.

8

9



24

함께 생각해요
함께 꿈꾸고
함께 승리하라
Collaboration



26

KAI 톡톡
주변 사람들과
어울려서 좋았던 일은
무엇이 있나요?



28

글로벌 스토리
이상적인
동반성장 모델
르노닛산



30

KAI 캠페인
함께 일하고 싶은
사람 되기

Section 2 하나 된 KAI

일할 맛 나는 회사,

신나는 일터를 꿈꿉니다.

GWP(Great Work Place) 기업문화로

KAI는 하나가 됩니다.

함께 꿈꾸고 함께 승리하라 COLLABORATION

'경쟁'과 짹을 이루는 단어 '효율'. 극한의 경쟁 시대에 우리 사회는 효율도 함께 높아지고 있을까? 그게 정답은 아닌 것 같다. 이제까지의 경쟁과 효율만으로 한계를 드러내며 어느새 협업, 협력이 들불처럼 번진다. 홀로 1등을 하거나 앞서나가려 하는 것보다 협력하고 공동으로 참여하여 그 이상의 높은 효율과 성과를 본 성공 사례가 많아졌기 때문이다. 함께 하고 함께 성공하면 기쁨은 두 배, 아니 그 이상이다. 그렇다면 협업은 어떻게 성공할 수 있을까?

글 전미옥 마이스토리 대표



인간과 로봇도 손잡는다

컬래버레이션(Collaboration)은 '공동 작업', '협력', '합작'의 뜻으로, 이중 기업 간의 협업을 말한다. 마케팅에서 각기 다른 분야에서 지명도가 높은 둘 이상의 브랜드가 손잡고 새로운 제품을 창조해내고 업종의 경계를 뛰어넘는 협력을 통해, 서로의

장점을 극대화하고 어울리지 않을 것 같은 브랜드 간의 만남을 통해 새로운 시장과 소비문화를 창출해 낸다.

핀란드 항공사인 '핀에어'는 2012년부터 3년간 라이프 스타일 디자인 브랜드 '마리메코'와 디자인 협력을 체결하고 다양한 기내 컬렉션 제품을 선보였다. 핀에어는 탑승객에게 마리메코에서 디자인한 베개, 담요, 접시, 컵, 낱킨 등을 제공해서 특별한 북유럽 감성을 기내에서 경험하도록 했다. 2014년엔 마리메코와의 컬래버레이션 래핑 항공기를 '인천~헬싱키' 노선에 잠시 특별 운항한 적도 있다. 핀란드를 대표하는 두 브랜드인 핀에어와 마리메코의 컬래버레이션은 두 기업의 홍보 효과는 물론이고 국가 브랜드의 이미지를 높이는 효과까지 얻은 성공적인 사례다.

더 나아가 최근엔 초소형 초경량 로봇으로 인간과 로봇이 함께 협업하는 '코봇(Cobot : Collaborative Robot)'이 대세다. 지난 3월 열린 '2017 스마트공장·자동화산업전'에서는 거대한 산업용 로봇이 아닌 팔과 손을 부지런히 움직이며 사람을 돋는 초소형 협업 로봇이 많이 선보였다. 작고 가벼워 기존의 생산라인을 변경할 필요도 없고, 안전 가드가 필요 없는 이 로봇들은 단순하게 반복하는 매뉴얼 업무를 사람과 함께 나란히 서서 일하게 된다. 국내외 400여 개 업체 1,200개 부스가 대거 참여한 이번 전시회에서는 어김없이 사물인터넷(IoT), 인공지능(AI), 빅데이터, 가상현실(VR) 및 증강현실(AR) 등 4차 산업혁명의 기반기술들을 담은 제품들이 한자리에 모였다. 업종 간의 경계가 무너지고 서로의 기술이 필요한 산업 환경의 변화는 앞으로 더욱 협업의 가치를 높여줄 것이다. 성공하는 협업이 되려면 기업들은 어떤 준비와 자세를 갖추어야 할까?

파트너와 함께 꾸는 꿈의 관리

달에 발을 디딜 수 있다고 아무도 믿지 않는 시대가 있었다. 누구도 상상조차 하지 않았던 시대가 있었다. 그러나 벌써 인류는 반세기 전에 달에 발을 디뎠고 이제는 생명의 기운을 찾아 다른 별을 탐사 중이다. 그냥 쳐다보았을 때는 도저히 있을 법한 일이 아니지만 누군가 시작하고 힘을 모으면 결국 이뤄내는 범주에 들어가는 일들이, 진짜 꿈에서나 가능한 일이 요즘 시대에는 현실이 된다.

협업의 완벽한 성공 역시 그 시작은 어쩌면 이마에 손 얹고 멀리 돌아보기 전까지는 까마득한 일일지 모른다. 성공하는 것은 결국 달에 도달하는 긴 사다리를 만들고, 만들고 또 만드는 일이다. 협업의 두 파트너가 한 가지로 모인 꿈과 목표를 계속해서 돌보고 관리해야 한다. 그 과정에서 시련과 실패에 대한 위험은 언제나 도사리고 있다. 이것을 두려워하고 무릎 꽂는 한 꿈을 이루기에는 없다. 시련과 좌절은 꿈을 완성하는 과정에서 절대 빠지지 않으며 그런 과정이 전혀 없다면 성공도 진짜 성공인지 의심해보아야 한다.

아무리 오랫동안 좋은 관계에 있었다고 하더라도 함께 비즈니스를 하기 시작하면서는 그 좋은 관계를 유지하는 일은 쉽지 않다. 이익과 이해관계가 다르고 가치관이 부딪치는데 그것의 접점을 찾아야 한다. 또 자기만의 스타일을 고집하지 말고 새롭게 일하는 방식도 찾아가야 한다. 큰 시각차, 좁혀지지 않는 인식 차이를 줄이는 방법은 지속해서 포기하지 말고 커뮤니케이션에 공을 들이며 신뢰를 쌓아야 한다. 그래야 비로소 둘이지만 하나의 꿈과 가치를 이루어나가 서로 상생하고 승리할 수 있다.

소탐대실하지 않는 신뢰와 존중 마인드

협업은 회사 대 회사가 하지만 그 일은 직원들이 한다. **사내 구성원끼리 소통하지 못하는데 전혀 다른 조직문화를 가진 기업과 협업을 한다는 것은 불가능에 가까운 일이다. 회사가 아무리 뛰어난 경영전략을 제시해도 직원들을 설득할 수 없으면 자발적인 동의와 참여를 기대할 수 없다.** 커뮤니케이션이 활발한 조직은 업무 효율성이 높아지는 것은 물론 창조성이나 혁신까지 기대할 수 있다. 세계적인 기업 중엔 직원과의 커뮤니케이션 채널을 여러 개 확보한 기업들도 적지 않다. 이들은 이런 채널을 통해 적극적이고 활발한 아이디어를 교환하고 이를 통해 사업 전략을 빠르게 수정해 나간다.

여기서 나아가 협업 상대사와의 소통의 채널 또한 활발히 기동해야 한다. 커뮤니케이션 채널만 열어놓고 서로 듣기 좋은 말만 하거나, 반대로 서로를 탓하며 문제점만 지적하는 소통은 불신만 키운다. 무슨 말이든 할 수 있어야 하지만 그것들이 마음 상하지 않으면 상대에 대한 두터운 신뢰가 있어야 한다. 경영층부터 오픈마인드가 되어 상대를 믿고 일하는 실무자들까지 작은 문제로 서로를 의혹에 눈길로 바라보거나 작은 이익에 대한 욕심으로 큰일을 그르쳐서는 안 된다. 형식적이지 않고 허심탄회하게 서로 이야기할 자세가 되어야 한다.

협업을 위해 전 직원이나 대규모 직원이 모이는 미팅을 자주 할 수는 없겠지만, 평소 회사에서 협업을 이끌어가는 어떤 팀이나 관리자들은 현장의 직원들과 꾸준히 소통하고, 필요할 땐 경영 층에게 그 의견을 전달하며 협업 과정에서 올 수 있는 장애 요소를 미리미리 예방하고 적극적으로 지원 관리하는 일이 필요하다. 상대 직원들까지 믿을 수 있는 가족으로 재탄생시키고 싶다면 전적으로 직원을 먼저 믿고 위에서 손을 내밀고 마음을 열어야 한다. 경영진의 지속적인 의지가 무엇보다 중요하며 그것을 통해 두 협업 당사의 직원들이 상호 신뢰로 묶일 때 성장의 시너지 효과는 폭발력을 갖게 된다.

KAI인에게 물었습니다

주변 사람들과 어울려서 좋았던 일은 무엇이 있나요?

대한민국 국민은 우리라는 단어를 많이 사용합니다. ‘내 나라’로 표현하기보다는 ‘우리나라’가 익숙한 일이 그에 대한 방증이 아닐까요. 우리에게 승리한 순간들이 누구에게나 있으리라 봅니다. 우리라는 테두리를 만드는 어울림을 생각해보며 각자의 위치에서 정진하는 KAI인이 되길 바랍니다.



생산지원직 김창근 수석기술원

좋은 일도 나누면 배가 된다

거제도에서 약 15km 떨어져 있는 안경섬에서 스쿠버다이빙을 하다가 어떤 사람이 사망한 사건이 있었습니다. 그 사람을 찾기 위해 이틀 동안 월차를 내고 동호회 회원들과 함께 물속부터 해상까지 수색에 나섰습니다. 동호회 회원들이 있었기에 저도 이 일에 동참할 수 있었어요. 또 거제도 구조리해수욕장 일대에서 수중 정화 운동과 불가사리 퇴치 작업도 그들과 함께했지요. 이런 봉사는 함께였기에 가능한 일이라고 생각합니다.

소형헬기구조설계팀 이상봉 연구원

KAI 합격을 위해 함께 노력한 친구들

작년에 있었던 KAI 신입사원 공채 면접 준비를 할 때입니다. 취업 관련 포털사이트 카페를 통해 만난 사람들과 자기소개서를 공유했고 모의 면접을 준비하면서 서로에게 부족한 부분을 보완해 주었어요. 모두에게 쉬운 일은 아니었습니다. 함께 합격하자며 열심히 준비했습니다. 저는 그 친구들에게 여러 도움을 받아 현재 KAI에서 일할 수 있게 되었습니다. 공부를 함께한 6명의 친구 중 3명이 합격을 못 해 아쉽습니다. 내년에 그 친구들을 꼭 우리 회사에서 다시 만나고 싶습니다. 그리고 합격의 기쁨을 함께 만끽한 두 명의 동기 연구원과 저는 자신의 자리에서 스스로 빛나는 별이 될 수 있기를 희망해 봅니다.



KFX제어SW팀 임영우 연구원

서먹한 순간은 찰나, 함께이기에 우리는 즐겼다

사람들과 함께 이뤄 낸 일이라고 하니 조금은 거창해 보이지만 우리 파트가 ‘누구에게도 지지 않을 결속력’을 가지게 된 사건이 있었습니다. 3월 초 팀 분할 이후에 서먹서먹하고, 단합이 잘 안 되어서 안타까웠습니다. 그러는 와중에 파트의 강 책임께서 워크숍을 제안했습니다. 그 워크숍을 준비하는 과정에서 우리는 조금씩 단합했습니다. 먼저, 강 책임께서는 숙소를 배정하셨고, 한 구성원은 날짜를 조사했습니다. 또 다른 구성원은 참석자들의 차량 배정과 바비큐 파티를 준비했습니다. 모두가 어울려 워크숍을 준비해서 우리는 통영에서 1박 2일 동안 멋진 추억을 쌓을 수 있었습니다.



생산관리팀 김선옥 사원

산행의 어려움을 동료들과 같이 이루다

지난번 한마음 산행 당시 동료들이 있었기에 정상까지 오를 수 있었습니다. 저를 이끌어준 동료가 있기에 가능한 일입니다. 함께였기에 그 뿐만 아니라 더욱더 커졌습니다.

형상관리팀 정현석 수석연구원

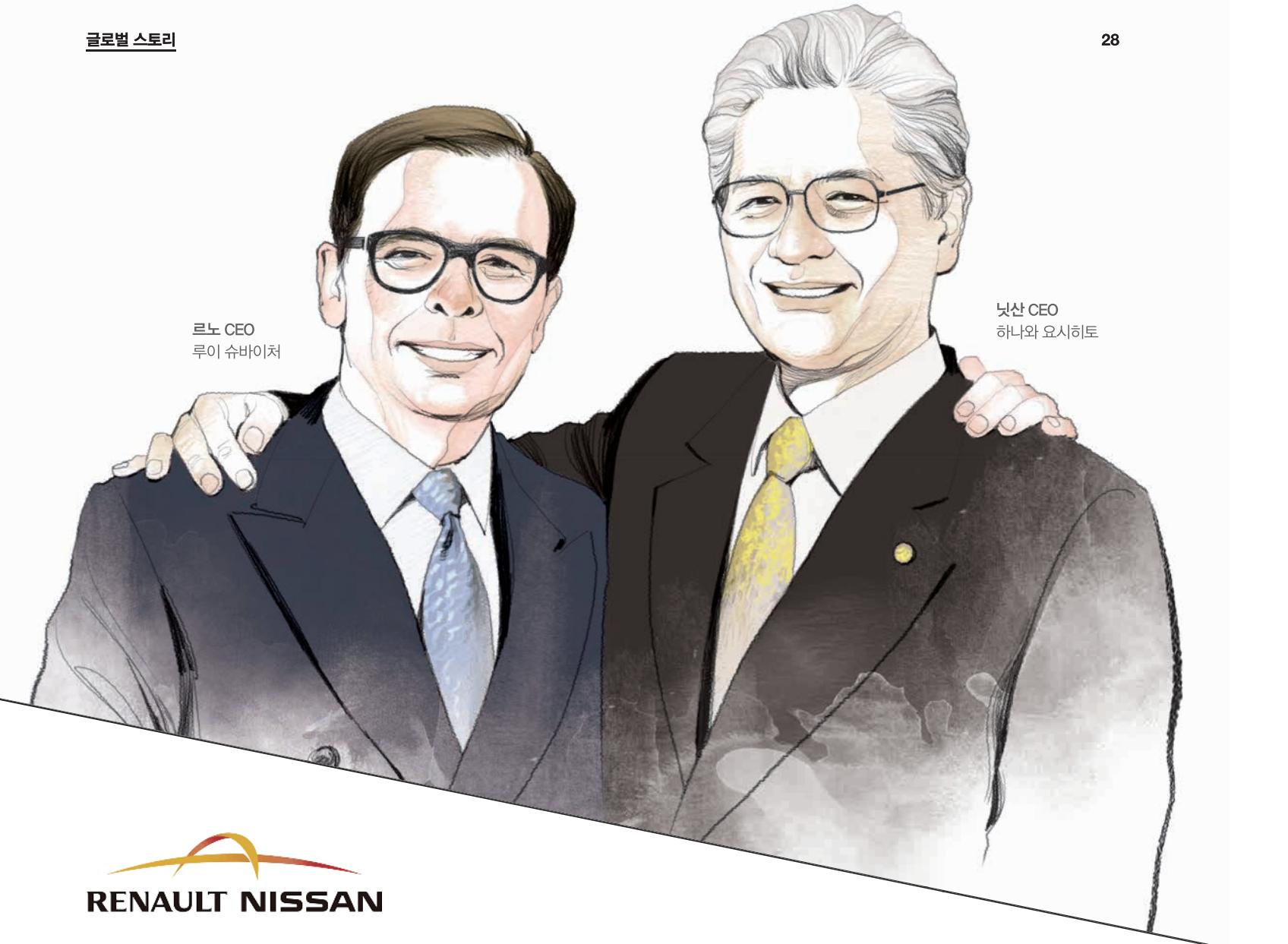
함께였기에 가능한 성과

3월 하반기에 APT사업으로 LM Aero 출장을 다녀와 소기의 성과를 이뤘습니다. 이 출장은 IT Collaborative Meeting을 타이틀로 진행되었습니다. 제목 그대로 Collaboration, 협의였지요.

KAI 톡톡은 GWP 기업문화와 관련된 주제에 대해 직원들의 생각을 공유하는 코너입니다. 매달 웹진(kaiwebzine.com)을 통해 참여해 주세요. 참여자 중 지면에 글이 소개된 분들에게는 아이스크림 기프티콘을 보내드립니다.

- 주제 : 다양성을 인정하면 유대가 깊어진다 Network
- 질문 : 나만의 인맥 관리 비법을 알려주세요.

6월호



이상적인 동반성장 모델 르노닛산

주식을 교차 보유하고 각각의 독립성을 인정하는 제휴로 탄생한 르노닛산 얼라이언스는 5년 만에 빅3인 도요타, 폭스바겐, GM에 이어 세계 4위 자동차 메이커가 되었다. 2조1,000억 엔의 부채에 시달리던 닛산은 개혁 1년 만에 흑자로 돌아섰고, 프랑스를 중심으로 한 유럽에 편중되어 있던 르노는 단숨에 시장을 북미를 포함한 세계로 넓히는 데 성공했다.

글 채희숙 일러스트 레모

위기의 닛산에 자본 수혈하고 최대 주주가 되다

자동차 업계의 인수합병 역사는 길고 복잡하여 지분 소유나 제휴 관계를 정확히 기억하기가 어렵다. 브랜드의 국적도 수시로 바뀌고, 어제의 라이벌이 오늘은 형제, 내일은 공생 관계가 되기도 한다. 하지만 모든 인수합병이 긍정적인 효과를 내는 것은 아니어서, '세기의 결합'으로 불렸던 독일 디아이리벤츠와 미국 크라이슬러의 합병은 지금까지 대표적인 실패 사례로 꼽히고 있다.

그 복잡하고 치열한 시장에서 르노와 닛산의 제휴는 동서양이 컬래버레이션(Collaboration)을 이룬 성공사례가 되고 있다. 1898년 설립된 르노그룹은 1999년 부도에 처한 닛산의 지분 36.8%를 인수해 르노-닛산 얼라이언스를 출범시켰다. 인수합병이 아니라 주식을 교차 보유하고 각각의 독립성을 인정하는 제휴지만, 닛산이 가진 르노 지분보다 르노가 가진 닛산 지분이 훨씬 많아 사실상의 인수에 가깝다는 견해도 있다. 현재 닛산은 르노 지분 15%(의결권 없음), 르노는 닛산 지분 43.6%를 보유하고 있다.

르노-닛산 얼라이언스는 2013년 827만 대를 판매해 제후 4년 만에 세계 자동차시장 점유율 9.3%, 판매율 5위에 올랐고, 5년 차에는 빅3인 도요타,

폭스바겐, GM에 이어 세계 4위가 되었다. 2016년 10월에는 닛산이 미쓰비시의 지분 34%를 인수, GM과의 격차를 크게 줄이면서 1,000만대 판매와 3위 자리를 동시에 넘보고 있다.(2016년 판매량은 폭스바겐 1,031만2,000대, 도요타 1,017만5,000대, GM 996만5,238대, 르노닛산 996만1,347대.)

르노닛산의 눈부신 도약은 '아프리카의 성인' 알베르트 슈바이처 박사의 증손자인 루이 슈바이처 전 르노 회장과 자동차 업계의 살아 있는 전설로 불리는 카를로스 곤 현 회장의 컬래버레이션 작품이었다.

1999년 당시 닛산은 자금 지원이 간절했고, 르노는 유럽 시장을 벗어나 세계 시장으로 진출할 발판이 절실했다. 다임러크라이슬러와의 협상에 실패한 닛산의 하나와 요시히토 사장은 볼보와의 협상에 실패한 르노의 루이 슈바이처 회장에게 연락했고, 르노 본사에 마주 앉은 두 사람은 6시간 만에 자본 제휴 조인식을 가졌다. 르노가 330억 프랑(6,430억 엔)으로 자신보다 덩치가 큰 일본 회사의 최대 주주로 올라선 것이다.

적폐 척결과 비용 절감으로 1년 만에 흑자

슈바이처 회장은 타이어업체 미쉐린에서 스카우트한 카를로스 곤을 닛산의 최고운영책임자(COO) 겸 부사장으로 보내 또 한 번의 승부수를 던졌다. 브라질에서 태어난 카를로스 곤은 레바논에서 자라고 프랑스에서 대학을 졸업했다. 28살에 미쉐린 브라질 공장에서 최연소 공장장이 되었고, 31세에 브라질 범인 사장으로 취임해 1,000%가 넘는 인플레이션으로 어려움을 겪던 회사를 4년 만에 안정궤도에 옮겨놓았다. 또 35세에 미국·캐나다·멕시코를 통합하는 북미법인 총괄사장이 되어 미국 타이어 메이커인 '유니로얄굿리치'를 인수해 성공적으로 통합해냈다.

1996년 미쉐린에서의 보장된 자리를 버리고 르노그룹으로 자리를 옮긴 그는 르노의 남미 지역 부사장에 취임해 5개월 만에 200억 달러의 비용 절감 계획을 성공시켰다. 이때부터 그에게는 '코스트 커터(Cost Cutter, 비용 절감기)'라는 별명이 붙었다.

카를로스 곤은 닛산에 부임한 직후 2002년 말까지 부채를 7천억 엔으로 삼았던 내용을 골자로 한 '닛산 리바이벌 플랜(NRP)'을 발표했다. 이에 따라 4,200억 엔의 자산(85%)을 매각하고, 직원 14%(21,000명)를

감축하고, 20개 판매 회사의 사장을 교체했다. 비생산적인 공장은 폐쇄하고, 닛산에 의존하는 계열사는 폐지했으며, 구매 비용을 20% 삭감했다. 비용 절감을 위해 르노와 닛산은 일부 디자인과 부품을 공유하게 했고, 플랫폼을 통합해 모듈러 방식으로 발전시켰다. 인사·연구개발·구매·공급망을 통합 운영하고, 선적·통관·보관 시설도 공유했다.

닛산은 도쿄대 출신이 가장 많은 자동차 회사였다. 본사 및 계열사 임원들이 학연으로 얹혀 있다 보니 영업이익에 충실하기 어려웠고, 내부 인물이 이를 바로잡으려면 배은망덕하다는 반발이 돌아왔다. 그래서 국적 및 학연과 무관한 곤이 닛산의 내부 적폐를 척결할 적임자였다.

대폭적인 개혁과 대대적인 재건 결과 2조1,000억 엔의 부채와 연간 1,000억 엔의 이자 부담에 시달리던 닛산은 1999년 60억 달러의 적자에서 1년 만인 2000년 30억 달러의 흑자로 돌아섰고, 1조4,000억 엔에 달하던 악성 부채를 모두 변제했다. 순부채는 2002년에 제로가 되었다.

이로써 르노는 프랑스를 중심으로 유럽에 편중되어 있던 시장을 단숨에 북미를 포함한 세계로 넓히는 데 성공했다. 카를로스 곤에게는 얼어붙은 상황을 멋지게 타개했다는 의미의 '아이스 브레이커(Ice Breaker)'라는 별명이 새롭게 붙었고, 일본에서는 그를 주인공으로 한 7부작 만화책이나와 30만 부 넘게 팔리기도 했다.

르노-닛산-미쓰비시 컬래버레이션 필요한 때

닛산과 르노, 2016년 인수한 미쓰비시의 회장 겸 CEO를 겸임하며 르노-닛산 얼라이언스를 세계적인 자동차 그룹으로 키운 카를로스 곤은 지난 4월 1일 닛산의 CEO 직책을 공동 CEO였던 사이카와 히로토에게 물려주었다. 앞으로 얼라이언스 내 회사 간 조율과 미쓰비시 경영 감독에 집중할 것이라고 한다.

코스트 커터답게 미쓰비시가 가장 허약할 때 신규 발행 주식을 모두 매입해 얼라이언스로 편입시켰으나 연비부정으로 비용 문제가 산적한 미쓰비시를 구해낸 사람 역시 코스트 커터뿐이라는 의견이 지배적이다. 1,000만대 클럽과 빅3 자리가 코앞으로 다가온 만큼 지금은 르노-닛산-미쓰비시의 환상적 컬래버레이션이 절실히 필요한 시점임은 분명하다.

한편에서는 르노와 닛산이 진짜 합병을 해야 빅3에 오를 수 있다는 의견도 있다. 르노의 지분을 19.7%나 가진 프랑스 정부가 합병 압력을 가하고 있다는 의혹도 꾸준히 제기되어 왔다. 이에 대해 르노는 합병보다 먼저 정부의 영향력을 낮춰야 한다고 주장하고, 닛산은 25~35%의 상호 간 지분으로 안정된 균형을 구축해야 한다는 입장을 내놓았다.

5월로 예정된 프랑스 대선에서 국익 우선 합병을 원하는 중도신당 후보 에마뉘엘 마크롱이 당선된다면, 르노-닛산 얼라이언스는 다시 한 번 전환기를 맞이할 수 있다. 서로의 지분을 늘려 제3자의 적대적 M&A에 대한 방어력을 강화하며 함께 성장해온

르노닛산이 앞으로 어떤 길을 걷게 될 것

인지 다가오는 봄이 궁금해진다.





무엇보다
능력이 우선



뒷담화는
금지



타인의 행동에
비난보다 칭찬을



말보다는 행동을
우선하기



게을러지지
않기



유머가
이긴다



32

사회공헌
이웃 자립 위해
빌 벗고 나선 따뜻한 봉사



34

KAI 패밀리
편하게 즐거요,
낭만 키라반에서



38

우리 동호회를 소개합니다
SWAG 충만
'SWAKE'가 전하는 진짜 멋



40

나의 여행 이야기
도르명 읍서 놀당갑서,
제주 올레



44

세대공감 KAI
그래, 그런 거야
가족이잖아



48

이야기 한마당
급변하는 항공우주산업의
숲에서 KAI 위상
재확인하는 시간

Section 3 행복한 KAI

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

다문화가정 아열대 작목밭 비닐하우스

이웃 자립 위해 발 벗고 나선 따뜻한 봉사

KAI 나눔봉사단은 단순 기부가 아닌 자립·자활형 봉사를 통해 새로운 봉사의 트렌드를 만들고 CSR을 넘어 CSV를 창출해 나가려 노력하고 있다.

*CSR : Corporate Social Responsibility

*CSV : Creating Shared Value

송골송골 이마에 맷힌 땀방울들이 얼굴을 타고 떨어졌다. 비닐하우스 안은 점점 더워졌고 사람들의 손길은 분주해졌다. 차가운 물 한 모금과 시원한 바람이 간절했던 주말 오후. 나눔봉사단원들이 다문화가정 아열대 작목밭 비닐하우스 오픈에 앞서 서둘러 아열대 채소를 심고, 비닐하우스를 수리했다. 어느새 다문화가정의 자립을 위한 아열대 작목밭은 그들에게 건강한 희망이 될 준비를 마쳤다.

글 이효정 사진 정우철

땀방울, 방울이 모여

곧이어 도착한 사천다문화통합지원센터 10명과 함께 작물이 가득 담긴 상자를 내리는 일을 시작으로 본격적인 작업에 들어갔다. 한 줄로 늘어선 나눔봉사단원의 손과 손을 지나 트럭에 가득 담긴 작물들이 내려졌다. 차량 가득 실린 상자들은 서로가 힘을 합친 덕인지 5분이 채 되지 않아 모두 지정 장소에 쌓였다.

KAI가 사천다문화통합지원센터에 제공한 600평을 밭에 내어다 제대로 심는 정식은 생각보다 손이 많이 가는 작업이기에 나눔봉사단원이 자신이 시간을 쪼개어 도움의 손길을 내민 것이다. 사회공헌팀 이희권 부장은 “우리의 삶은 나눔과 베풂이 있어야 돌아갑니다. 약간의 희생이 필요 하지요. 주말에 봉사해야 하지만 보람을 느끼고 있습니다”라고 말했다.

4월 27일 KAI 희망만들기 프로젝트로 진행된 사천다문화 아열대채소농장 개소식이 열렸다.

**KAI Together, Go Together**

이희권 부장을 비롯한 민수원기혁신T/F 구교진 차장, 조림생산팀 배주환 기술원, 훈련체계운영팀 하영관 수석연구원, 운영기획팀 황승진 선임 연구원, 개발지원팀 하경태 팀장이 사천다문화통합지원센터의 사람들과 조를 이뤄 채소를 심기 시작했다. ‘짝’ 소리와 함께 펼쳐지고 접어지는 파종기 사이로 채소들이 하나둘 두둑 위에 심어졌다. 처음에 어설판던 나눔봉사단원은 시간이 지날수록 능숙하게 구멍을 내고 채소를 심어냈다. 그 사이 25°C 넘는 바깥 기온으로 비닐하우스가 달궈지면서 나눔봉사단원들의 얼굴에는 땀이 맺혔고 얼굴로 흘러내렸다. 얼굴은 붉게 달아오르고 주르륵 땀이 흐르는 양이 많아질수록 심어진 채소 수도 늘어났다.

비닐하우스 한편에서 낡은 파이프를 교체하는 로터설계팀 조문환 책임연구원과 기체생산2팀 김경식 직장의 손놀림도 빨라졌다. 오래된 파이프를 교체하고 흙으로 덮고 밭에 물이 나오는지 점검하는 동안 처음 나눔봉사단 활동을 나온 조문환 책임연구원의 얼굴에는 뿌듯함이 가득했다. 연탄 나눔부터 다양한 나눔봉사단 활동을 한 김경식 직장 역시 흐르는 땀을 닦으며 기쁨의 미소를 지었다.

검정 비닐로 덮인 7개의 두둑 위로 초록의 싱싱한 채소들이 하나둘 피어나기 시작했다. 채소가 심어진 구멍을 메우는 오미애 씨는 필리핀에서 한국으로 결혼 이주를 했다. 그녀는 “심어진 채소들은 모두 건강에 좋은 작물이에요. 이 작물이 잘 자라서 다문화가정에 도움이 되길 희망해요. 잘되었으면 좋겠어요”라며 밝은 미래를 상상했다.

아열대 작목밭은 일회성의 봉사활동이 아니다. 열악한 환경에 있는 다문화가정과 결혼 이주자 등 어려운 이웃과 KAI가 함께 나아갈 길이다. ‘빨리 가려면 혼자 가고, 멀리 가려면 함께 가라’란 말처럼 이웃과 함께하는 일이다. 이희권 부장은 “일회성으로 그치는 일이 아니라 다문화가정들이 자립하도록 내년도, 내후년도 함께 하려고 합니다. 나눔과 베풂이 함께 할 때 우리는 함께 성장합니다”라고 전했다.

나눔봉사단이 이날 흘린 땀만큼 그들이 앞으로 해나갈 일들이 다문화가정·결혼 이주자들의 삶에서 더욱 값진 결과물로 피어날 내일을 생각해본다. 몇 달 후 커다랗게 자라날 채소들이 각 가정의 디딤돌이 되어 새로운 미래를 꿈꿀 때 나눔봉사단의 베풂도 함께 성장할 것이다.

**Mini interview**

사천다문화통합지원센터
이정기 센터장

“다문화가정과 결혼 이주자들의 생활은 열악합니다. 이들의 자립을 위해 막연하게 생각했던 일들이 KAI의 지원으로 현실화되었지요. 무엇으로 감사하다는 말을 전할 수 있을까요. 앞으로도 많은 관심과 지원을 부탁합니다.”



KFX전장설계팀 김동훈 책임연구원

가족의 카라반 캠핑

편하게 즐겨요, 낭만 카라반에서



캠핑. 어릴 적 외국 드라마에서나 보던 문화가 이제는 우리나라에서도 쉽게 접하게 되었다. 시간 내어 찾아간 캠핑장에는 각양각색의 텐트가 즐비하지만 그 사이로 카라반들이 줄줄이 서 있는 모습에 시선을 뺏긴 일이 한두 번이 아니다. 색다른 캠핑을 원하는 사람들이 찾는다는 캠핑의 로망, 카라반. 가족과 특별한 경험을 하고 싶은 김동훈 책임연구원이 선택한 카라반 캠핑의 하루를 쓰아가 보자.

글 이효정 사진 정우철

비 와도 좋아

햇볕이 따스해 잔디밭에 누워 있으면 해도 좋은 요즘, 김동훈 책임연구원 가족은 짐을 챙겨 카라반 캠핑 준비를 서둘렀다. 카라반 캠핑 체험이 두 번째라는 가족들은 첫 번째 캠핑이 즐거웠지만 아쉬웠다고 했다.

“2015년 제주도에서 처음으로 카라반 캠핑을 체험했습니다. 어렵게도 비가 많이 내려 카라반 안에서만 앉아 있어 서운했어요. 이번에는 꼭 바비큐 요리를 해서 먹어보고 싶어요. 오토캠핑을 하면 번거로운데 카라반은 아이들과 즐기기가 편해 기대가 큽니다.”



카라반 캠핑에 앞서 김동훈 책임의 아내인 정희정 씨의 얼굴에는 웃음기가 가득했다. 본격적인 캠핑에 앞서 당항포오토캠핑장의 공룡세계엑스포로 발길을 돌렸다. 12살 태경이와 10살 태규는 공룡을 보러 가자는 말에 시큰둥한 표정으로 “전 이제 아이가 아니에요”라고 엄마에게 속삭였다. 공룡을 좋아하지 않나 보다는 생각도 잠시, 공룡이 보이자마자 태경이와 태규는 이곳저곳을 뛰어다니기 시작했다.

태경이가 태규에게 “누가 누가 공룡 다리에서 오래 버티나를 해보자. 하나둘 시작”을 외치면서 두 아이는 서둘러 커다란 세이스모사우루스 다리에 매달렸다. 몇 초 만에 주르륵 내려온 태규를 보고 웃던 태경이는 다른 공룡을 향해 뛰어갔다.

“엄마, 바리오닉스예요.” “아빠, 이 공룡은 트리케라톱스예요.” “우리, 공룡 위에 올라가 봐요.” “형, 나도 올라갈게.” “이 공룡에서는 이런 포즈로 사진을 찍어야 해요.” 아이들이 정신없이 설치된 공룡 모형 위를 넘나들며 뛰어다니다가 각자 엄마, 아빠 손을 끌면서 이곳저곳을 누볐다.

“엄마, 저 공룡은 맥주병으로 만들었어요. 저건 소주병이고요. 저 공룡은 음료병으로 만들었어요.” 몇 번 이곳에 왔다는 태경이는 병을 이용해 만들어진 공룡 모형을 보며 설명하기 시작했다. 누가 이 아이들을 보고 시큰둥했다고 생각할까 싶을 정도로 그 누구보다 신이 나 있는 모습이었다. 공룡 목을 따라 미끄럼틀을 타고 놀던 찰나 하늘에서 비가 내렸다. “어, 비 와요.어서 카라반으로 돌아가요.” “아이, 이번에도 비야. 저번에도 비 왔는데, 고기 구워 먹을 수 있으려나.” 걱정 가득한 아이들에게 지나가는 비일 터이니 걱정 말라며 김동훈 책임은 다정스럽게 이야기하면서 아이들과 서둘러 카라반으로 돌아갔다.



바람 불어도 좋아

하늘에서 제법 굵은 비가 내리니 태경이와 태규는 바비큐 파티를 하지 못 할까 봐 걱정을 한가득했다. “오늘 일기예보에는 비가 오지 않는다고 했으니 걱정 마. 카라반 안에서도 바비큐 파티는 할 수 있잖아.” 엄마와 아빠가 아이들을 달래는 사이 언제 그랬느냐는 듯 햇볕이 강하게 내리쬐었다. “이제 슬슬 바비큐 파티를 해볼까”란 말과 함께 준비해 온 그릴에 숯을 담고 불을 붙였다. 한참을 가스 토치로 불을 붙였지만 숯이 파워지지 않자 희정 씨가 슬쩍 옆에 앉아 “번개탄은 없어?”라고 물어봤다. “번개탄은 몸에 안 좋다고 해서 오래 걸려도 숯만 쓰는 게 좋을 것 같아서 안 샀어.” 아이들 건강을 위해 좋은 것으로 준비했다는 김동훈 사우는 평소 아이들에게 어떤 아빠일까?



당황포오토캠핑장 카라반 캠핑

경남고성공룡세계엑스포 개최지 내에 있는 오토캠핑장으로 공룡 전시물부터 공룡 관련 체험들이 가능해 어린아이들에게 인기가 좋은 장소다. 카라반은 총 10개가 설치되어 있으며, 오토캠핑장도 마련되어 원하는 캠핑을 선택할 수 있다. 카라반에는 4인 기준의 침구류와 식기류, 에어컨, 전자레인지, 전기밥솥, 식탁까지 마련되어 있으며 욕실이 내부에 있어 외부 화장실을 이용하지 않아도 된다. 캠핑장에는 별도의 샤워장, 취사장, 화장실이 있어 카라반 캠핑 외에도 일반 캠핑도 즐길 수 있다. 아쉽게도 캠핑장에서 그릴 대여를 하지 않으니, 바비큐를 즐기려면 그릴을 준비해야 하며 의자와 테이블도 챙겨야 한다.

경상남도 고성군 회화면 당황면 1116

055-670-4505

카라반 캠핑 8만 원(주중), 10만 원(금~일요일)

태경이와 태규는 ‘만점 아빠’라고 이야기했다. 같이 여행도 다니고 건강관리도 해주는 멋진 아빠라는 것이다. 희정 씨는 ‘자상하고 책임감 있는 남편’이라며 칭찬하기 바빴다. “제가 아플 때나 힘들 때 저 없이 아이들과 계곡이나 바다로 가는 일이 익숙한 남편입니다. 4살 차이가 나서 그럴까요, 6년 연애 기간에도 늘 든든했어요. 아이들이 태어난 후에도 여전히 남편은 든든하고 자상하네요. 주말에는 늘 가족과 함께하기 위해 노력하는 멋진 사람입니다.” 자신에 관해 이야기하는 아내를 보며 쑥스럽다는 듯 김동훈 책임은 얼굴을 돌려버렸다. 아내에 관해 물어보는 질문에 “여성스럽고 부드러운 사람이지요. 집안에 남자만 세 명이라 힘들어하는 아내에게 멋진 봄 야경을 선사하고 싶어 신청했어요. 이번 캠핑을 통해 아내의 힘듦이 잠시 나마 사라졌으면 좋겠네요”라고 말하며 아내를 애듯하게 바라봤다. 서로를 위한 마음을 하늘도 알아줘서일까. 바람이 조금 강했던 체험 당일에 언제 그랬느냐는 듯 바비큐 파티를 시작할 때는 바람이 멈춰버렸다.

고 다시 또 해보고 싶다고 입 모아 이야기했다.

“밤에 나가는 일이 없다 보니 아이들이 나가서 움직이는 걸 좋아했어요. 체험 당일 날씨도 맑아서 불꽃놀이 풍경이 예뻤어요. 아이들은 캠핑 후에 친구들에게 캠핑을 자랑하기 바쁘네요”라고 희정 씨가 1박 2일의 뒷이야기를 전해왔다. 아이들과 추억을 쌓고 속마음을 이야기하면서 아내와 멋진 야경을 감상하고 싶었다는 김동훈 책임의 말에서 가장의 책임감과 가족을 생각하는 마음을 읽었다. 이런 아빠의 마음이 가족에게 그대로 전달되었으리라 믿어 의심치 않는다. 아이들이 더 크기 전에 함께할 시간을 많이 만들거라고 다짐하는 그의 바람처럼 가족과 함께하는 모든 날이 좋길 바란다.



KAI 수상스포츠 동호회

SWAG 충만 'SWAKE'가 전하는 진짜 멋

날이 풀리니 물이 반가운 이들이 있다. 바로 수상스포츠 마니아 SWAKE의 회원들이다. 시원한 강바람과 짜릿하게 몸에 와 닿는 물의 촉감이 그리워 올해 처음으로 활동을 시작한 KAI 수상스포츠 동호회 SWAKE 사람들이 전하는 짜릿함을 만나려 가볼까. 망설일 필요 없다. 그들이 전하는 수상스포츠의 진짜 멋을 알게 된다면 점점 빠져들 테니.

글 최선주 사진 정우철



SWAG? SWAKE!
올해 처음으로 KAI의 정식 동호회가 된 KAI 대표 수상스포츠 동호회 SWAKE는 스키와 웨이크를 합쳐서 만든 합성어이다. 회원 중에 스키를 타는 사람도 있고, 웨이크 보드를 타는 사람도 있기에 붙여진 이름인데, 멋과 여유를 뜻하는 단어 'SWAG' 와도 발음이 비슷해 원가 짚음과 멋이 느껴진다. “저희 동호회의 회원이신 회전익운영기술팀 전성배 차장님께서 지어주신 이름이에요. 의미도 있고 느낌도 있고, 좋더라고요”라며 동호회의 회장 구조조립생산팀 장한민 기술원이 말했다. 작년까지는 정식 동호회가 아니어서 그들만의 스포츠에 불과했지만 올해 정식 동호회가 되어 처음 모임을 시작했다는 SWAKE. 정식 동호회가 되면 회사에서 지원해 주는 부분이 많아 회원들과

단합을 하기에 안성맞춤이라고. “수상스포츠는 아무래도 비용이 들 수밖에 없거든 요. 그래도 정식 동호회가 되고 나니 치량이 지원되어 주말에 나오기가 수월하죠.” 이것저것 먹을거리리를 챙겨 들고 각자 복장을 갖춰 입은 SWAKE 회원들이 물 위로 떠 오를 준비를 하기 시작했다.

함께 하는 즐거움

2015년에 창단을 해, 정식 동호회가 되기까지 SWAKE는 많은 고충도 있었다. 좋아하는 웨이크 보드를 마음 맞는 사람들끼리 타고 싶어서 동호회를 만들었는데 생각보다 호응이 많지 않았다고 한다. “인프라가 워낙 없는 터라 무에서 유를 만드는 일이 힘들었어요. 왜 할까 싶더라고요. 호응도 적어 그만둘까도 생각했어요.” 장한민 기술원은 창단 초기의 고충을 떠올리며 지금 SWAKE를 만들기까지 많은 도움을 준 조립공정관 리팀 최민성 과장에게 고마움을 전했다. 창단 초기 멤버 장한민 기술원과 최민성 과장

의 노력이 통했을까. 회원들은 점점 늘어나기 시작했고 현재는 60여 명의 회원을 보유하고 있는 동호회가 되었다.

“저희는 별다른 게 없거든요. 함께 타고 싶으면 나오는 거죠. 제약이 없어요. 이렇게 좋은 날 경치 좋은 곳에서 취미가 맞는 사람들끼리 맛있는 것도 먹고, 서로 타는 것도 지켜봐 주면서 즐기는 거죠.”

수상스포츠에는 ‘갤러리 문화’가 있다. 혼자 타면 쓸쓸 한 회원을 위해 보트에 함께 올라타 사진도 찍어주고, 응원도 해주며 함께 즐기는 것이다. 함께 하는 즐거움을 아는 이들, SWAKE 회원들에게 딱 맞는 문화가 아닐까.

자유롭게! 짜릿하게!

준비 운동을 끝내고, 차례대로 탈 준비를 하는 회원들은 먼저 타는 회원에게 응원을 불어넣어 주기 바빴다. “파이팅!” 육직한 한마디에 힘을 얻고 저마다 물살을 가로지르며 시원하게 떠오르기 시작했다. 오늘 처음으로 모임에 참석한 신입 회원 조립생산팀 김민석 주임기술원은 고참 회원들이 타는 모습이 그저 놀라운지 부러운 눈빛으로 쳐다본다. 최민성 과장은 “교육이 끝나면 너도 잘 탈 수 있어”라며 격려의 말을 건넸다. 타는 사람, 보는 사람, 처음 접하는 사람 어느 하나 소외되지 않고 즐길 수 있는 곳이 여기, SWAKE라는 생각이 들었다. “앞으로도 많은 사람과 이 짜릿함을 나누고 싶어요. 빠지(사람들이 물 위에 떠 있도록 마련된 장소)에 오시면 어린아이부터 어르신까지 남녀노소 누구나 체험이 가능합니다. 언제든지 동호회를 찾아와 주신다면 접하기 쉽도록 도와드리겠습니다. KAI 가족부터 친구분들까지 언제든지 환영합니다. 사내뿐만 아니라 다양한 사람들과 함께 자유롭게 즐기는 거죠.” 좋은 날, 좋은 곳에서 함께 물 위를 달리는 그들. 참 멋있는 SWAKE다.

구조종합팀 이철재 수석연구원이
추천하는 제주도 올레길

도르멍 옵서 놀당갑서, 제주 올레

*도르멍 옵서는 '빨리 오십시오', 놀당갑서는 '놀다가 가십시오'라는 제주방언.

2012년 5월부터 2017년 4월까지 5년에 걸쳐
제주도 올레길을 걸었습니다. 매년 1회, 총 5번
제주도를 방문해 돌고 돌아 올레길의 모든 코스를
완주했습니다. 사람 좋고 맛있는 음식이 가득한
제주도에서 두 발로 뚜벅뚜벅 걷기 좋은 올레길을
KAI 사우들에게 권해봅니다.

글 구조종합팀 이철재 수석연구원

제주의 '올레길'은 제주 방언으로 아주 작은 골목길을 말합니다. 옛
날 제주 사람들이 걸어 다녔던 길입니다. 2007년 1코스가 개장한
이후 2012년 21코스가 개장되어 지금까지(4월 30일 기준) 총 27개
의 코스로 이뤄졌습니다. 총 길이 약 438km를 지난 이 길은 걷는
사람이 행복한 길, 길 위에 사는 지역민이 행복한 길, 길을 내어준
자연이 행복한 길을 목표로 누구나 '놀멍 쉬멍 걸으멍 고치 가는
길(놀면서 쉬면서 걸으면서 함께 가는 길)'입니다. 대부분 해안길이
지만 밭길, 오름길, 숲길도 있어 단조롭지만은 않습니다. 제주의 다
양한 자연과 역사·문화·신화가 깃들어 있는 특별한 장소입니다.

5년에 걸친 완주

275km 거리의 지리산 둘레길을 완주한 2012년에 다음 여행 장소
를 고민하던 중 그해 5월 11일에 제주도 올레길에 첫발을 디뎠습니다.
제주도 특성상 접근이 제한적이고 직장인이라 시간 제약으로
매년 1회씩 걷기로 다짐하고 지난 5년 동안 다섯 차례를 방문
했습니다. 2017년 4월 8일, 천 리에 가까운 올레길을 모두 완주했습니다.
제주 곳곳의 숨결을 직접 느껴보는 쾌거였습니다. 그야말로
'천 리 길도 한 걸음부터'라는 말이 실현되는 순간이었습니다.
우리네 인생사와도 같이 그간의 기쁨과 힘든 여정이 주마등처럼
스쳐 지나가면서 '해냈다'는 성취감과 가슴 한편에 허전함이 교차
해 면바다만 응시하였습니다. "이 기분은 뭐지." "다음은 무엇을
하지." 만감이 교차하는 순간 머릿속에 '다음 목표는 스페인의

Camino de Santiago다'는 생각이 스쳤습니다. 또 다른 길을 걷기 위해 준비하는
저를 보니 살짝 웃음이 났습니다. 마지막 장소에서 제주의 처음인 제주시로 가는
버스에 몸을 실었습니다.

그동안 올레길을 아내와 걷기도 하고 때론 우연히 길 위에서 만난 동무와 동행하기
도 했습니다. 하지만 대부분 시간은 묵언 수행을 하는 스님처럼 고독과 자연을 친
구삼아 걸었습니다. 뚜벅이만 느낄 수 있는 온전한 멋을 그대로 만끽했다고 할까요.
화창한 날씨로 경이로운 대자연의 정원을 거니는 행복한 시간이기도 했고, 강렬한
태양과 비바람 몰아치는 허허벌판에서는 한없이 나약한 인간임을 깨닫기도 했습니다.
하루의 목표량이 끝나고 게스트하우스에 도착해 땀으로 범벅된 옷을 갈아입고
시원하게 쓸어지는 물줄기에 샤워한 후 고운한 몸가짐으로 다양한 여행객과 모여
주(酒)님과 함께 담소를 나누는 재미도 쏠쏠했습니다. 그러는 사이 피로는 풀리고
생면부지인 사람들과 금방 가까운 이웃이 되어감을 느꼈습니다. 여행의 다른 묘미
를 느낄 수 있는 게스트하우스의 숙박을 KAI 사우들에게 권해봅니다.

올레길에서 만나는 많은 여행객은 제주를 찾는 이유를 아름다운 자연과 함께하면서
여유를 찾고, 복잡하고 상처받은 마음을 위로하기 위해서라고 합니다. 또 그 마음
위에 새로운 다짐을 새겨 넣기도 한다고 합니다. 그래서일까요? 제주에서 며칠
만 있어도 행복하고 맑은 표정으로 변한 자신을 발견해서 깜짝 놀라기도 합니다.
누구나 여행 자체만으로도 행복해 질 수 있습니다. 특히 제주도에서의 여행은 복
잡하고 아픈 마음을 지닌 현대인들이 치유하기 좋은 장소라고 생각합니다. "열심
히 일한 당신 떠나라!"라는 소리가 절로 나옵니다.

기억에 남는 올레길 코스

올레길은 인기 코스와 비인기 코스로 나눌 수 있지만 저마다 특색이 있는 만큼 완
주를 추천합니다. 이제 제가 기억에 남는 코스를 소개하고자 합니다.

5코스는 남원포구에서 쇠소깍 구간입니다. 남원 바닷가 인근의 산책길, 외돌개 근
처의 둑베낭길과 더불어 대한민국에서 아름다운 해안 산책로로 꼽힙니다. 높고 기
묘한 기암절벽이 성곽처럼 둘러싸인 산책로 중간에는 큰엉(엉은 바닷가나 절벽 등
에 뚫린 바위 그늘을 뜻하는 제주방언)과 에메랄드빛 바다는 일품이라 생각합니다.
또 산책로 주변의 돈나무 군락지와 한반도 모형의 숲길은 사진 촬영하기도 좋은 장
소입니다. 아래 사진은 아내와 기념 촬영한 모습입니다.



5코스 한반도 모형 숲길

Jeju Island



서귀포 외돌개에서 월평포구 구간인 7코스는 강정 해군 기지 건설로 사회적 이슈가 있던 장소를 지나갑니다. 제주도 강정마을에만 있는 길이 1.2km 너비 150m의 단일 용암 너럭바위인 구름비바위는 세계적으로 희귀한 자연유산이지만 군항 건설로 파손되었습니다. 우리 자손에게 대대손손 물려줄 수 없다는 반대에도 불구하고 개항되었습니다.

14-1코스는 저지에서 무릉 구간입니다. 나무와 둥굴 뒤위가 마구 엉클어져 수풀같이 어수선한 곳자왈은 이색적인 풍경을 자아냅니다. 보온과 보습 효과가 있는 곳자왈은 열대 북방한계 식물과 한대 남방한계 식물이 공존하는 세계 유일의 독특한 숲으로 한겨울에도 푸름을 유지하고 지구 온난화의 주범인 이산화탄소를 흡수하는 생태계의 핵입니다. 저지곳자왈은 곳자왈 지대에서 가장 식생상태가 양호한 지역으로 대부분 녹나무와 상록 활엽수들이 울창한 숲을 아릅니다. 한 사람이 지나가는 너비로 둉굴을 잘라내어 길을 만들었습니다. 이곳에서는 휴대폰은 불통이고 방향을 잊기 쉬운 장소이기에 주의가 필요합니다. 잠시 휴식을 취한 후 반대 방향으로 걷다가 다시 원점으로 되돌아 왔던 경험을 했습니다.

16코스는 고네에서 광령 구간으로 총 길이는 16.9km입니다. 초반의 해안가 절벽 갓길을 걷다 보면 그리스 신화에 나오는 포세이돈이 제주도에 왔다가 절경에 취해 떠나지 못해 바위가 되었다는 '포세이돈 큰 바위 얼굴'을 만나게 됩니다.

19코스는 조천에서 김녕 구간으로 조천만세동산 내 제주 항일운동기념관에서부터 시작합니다. 이곳에서 선열들의 독립 투쟁 발자취를 잠시 생각하고 걷다 보면 희고 고운 모래사장이 넓게 펼쳐진 김녕성세 기해변과 거대한 풍력발전단지를 만날 수 있습니다.

마지막으로 추천하는 **20코스**는 김녕에서 하도를 이은 구간입니다. 제주밭담 체험관, 월정리해변의 다양한 카페와 인조반정으로 광해군이 제주도에 유배될 당시의 첫 기착지를 지나면서 옛 모습을 상상해 보는 재미도 있는 곳입니다.



20코스
제주밭담
체험테마공원

제주도 올레길 팁!!

올레 여행 속소

게스트하우스 강추, 한 사람당 1일 조식 제공에 가격은 2만 원 남짓입니다.

모슬포항 레몬트리 게스트하우스 – 일제강점기의 여관을 개조, 네덜란드에서 귀환한 남편과 한국인 부인이 운영.

월정리 조인 게스트하우스 – 여행자 교류 이벤트와 주인과 함께하는 기생화산 무료 투어 진행.

먹거리

고기국수, 해물라면 등 추천

제주 돌담

올레길을 걷다 보면 제주 3다(多) 중 하나인 무수한 돌담을 만나게 됩니다. 쌓인 모양, 위치, 용도에 따라 구분되며 8종류가 있습니다. 아는 만큼 보이는 것 아시죠?

불턱 해녀가 물질 갈 때 옷 갈아입고 불을 피워 몸을 말릴 공간으로 둉그렇게 에워싼 담.

산담 분묘의 훼손 방지용으로 네모지게 쌓은 담.

원담 바다에서 고기잡이용으로 쌓은 담.

외담 한 줄로 차곡차곡 올려 쌓은 한 줄 담으로 가장 많음.

잣백담 넓게 쌓은 담으로 맹지인 토지를 드나드는 길로 사용.

잡굽담 하단은 작은 돌 상부는 큰 돌로 쌓은 담.

접담 양옆을 짙은 돌 두 줄로 쌓고 그 사이에 잡석을 채워 넣는 두 줄 담.

환해장성 바다와 육지 경계점에 외적의 침입 방지용으로 쌓은 담.

올레길 안내 표지

처음 걷는 이도, 혼자 걷는 이도, 길을 잊을 염려가 없다. 풍광에 훌려, 향기에 취해, 깜빡 길을 잘못 들어도 마지막 표지를 보았던 지점으로 돌아가 친찬히 주변을 살피면 금세 반가운 표지를 발견할 수 있다.

간세는 제주 올레의 상장인 조랑말 이름으로, 느릿느릿한 계으름뱅이라는 뜻인 제주어 '간세다리'에서 왔다. 갈림길에서는 간세가 길을 안내하며, 시작점에서 종점을 향해 정방향(시계 방향)으로 걷는 경우, 간세 머리가 향하는 쪽이 길의 진행 방향이다.

리본은 제주의 푸른 바다를 상징하는 파란색 리본과 제주 대표 특산품 감귤을 상징하는 주황색의 리본 두 가닥을 한데 묶어 주로 전봇대와 나뭇가지에 매달아 놓았다. 사람의 눈높이보다 조금 높은 곳에서 한들한들 바람에 흔들리고 있어 멀리서도 눈에 잘 띈다.

화살표는 길바닥, 돌담, 전봇대 등에 그려져 길의 진행 방향을 알려준다.

파란색 화살표는 정방향으로 걸을 때의 진행 방향을, 주황색 화살표는 역방향(반시계 방향)으로 걸을 때의 진행 방향을 가리킨다. 노란색 화살표는 훨 tabIndex에 구간의 우회로를 의미한다.



구간명	코스경로	거리 및 소요시간
1코스 시흥 - 광치기 올레	시흥초등학교 - 광치기해변	15km, 4~5시간
1-1코스 우도 올레	천진향 - 천진향	15.4km, 4~5시간
2코스 광치기 - 온평 올레	광치기해변 - 온평포구	14.8km, 5~6시간
3코스 온평 - 표선 올레	온평포구 - 표선해비치해변	21.3km, 6~7시간
4코스 표선 - 남원 올레	표선해비치해변 - 남원포구	22.9km, 6~7시간
5코스 남원 - 쇠소깍 올레	남원포구 - 쇠소깍	14.4km, 4~5시간
6코스 쇠소깍 - 외돌개 올레	쇠소깍 - 외돌개	13.9km, 4~5시간
7코스 외돌개 - 월평 올레	외돌개 - 월평마을 아왜낭목	14.2km, 4~5시간
7-1코스 월드컵경기장 - 외돌개 올레	월드컵경기장 - 외돌개	14.8km, 4~5시간
8코스 월평 - 대평 올레	월평마을 아왜낭목 - 대평포구	19.2km, 6~7시간
9코스 대평 - 화순 올레	대평포구 - 화순금모래해변	7.5km, 3~4시간
10코스 화순 - 모슬포 올레	화순금모래해변 - 모슬포항	15.5km, 4~5시간
10-1코스 가파도 올레	상동포구 - 가파포구	5km, 1~2시간

구간명	코스경로	거리 및 소요시간
11코스 모슬포 - 무릉 올레	모슬포항 - 무릉생태학교	17.5km, 5~6시간
12코스 무릉 - 용수 올레	무릉생태학교 - 용수포구	17.1km, 5~6시간
13코스 용수 - 저지 올레	용수포구 - 저지미을회관	14.7km, 4~5시간
14코스 저지 - 한림 올레	저지마을회관 - 한림항 비양도 도향선 선착장	19km, 5~6시간
14-1코스 저지 - 무릉 올레	저지마을회관 - 인형동 버스정류장	17km, 5~6시간
15코스 한림 - 고내 올레	한림항 비양도 도향선 선착장 - 고내포구	19.1km, 6~7시간
15-B코스 (4월 22일 개장)		13.5km, 4~5시간
16코스 고내 - 광령 올레	고내포구 - 광령리 사무소	16.9km, 5~6시간
17코스 광령 - 산자천 올레	광령리 사무소 - 동문로터리 산자천 마당	19.2km, 5~6시간
18코스 산자천 - 조천 올레	동문로터리 산자천 마당 - 조천만세동산	18.2km, 5~6시간
18-1코스 추자도 올레	추자항 - 추자항	17.5km, 6~8시간
19코스 조천 - 김녕 올레	조천만세동산 - 김녕 서포구	18.6km, 6~7시간
20코스 김녕 - 하도 올레	김녕 서포구 - 해녀박물관	17.4km, 5~6시간
21코스 하도 - 종달 올레	해녀박물관 - 종달바당	10.1km, 3~4시간

그래, 그런 거야 가족이잖아

글 정영아 일러스트 이보라

칠순을 넘긴 어머니는 종종 4대가 함께 살던 시절이 우리 집의 전성기였다고 말합니다. 국민학교 2학년 봄, 증조할머니께서 향년 90세로 세상을 떠나기 전까지 우리 집은 여덟 가족이 사는 대가족이었습니다. 어머니로는 총총시하 어른 봉양에 우리 삼남매 뒤치다꺼리까지 고역이었을 텐데도 그 시절로 돌아가고 싶다고 합니다. 아마도 아버지까지 돌아가시고 이제는 홀로 사는 적 적함이 한 이유이기도 하겠지만, 그보다는 증조 할머니와 할아버지가 가족에게 준 큰 사랑이 그리운 게 아닐까 싶습니다. 어릴 때는 나 혼자 지내는 방이 그리웠던 저 역시, 불혹을 넘기고 나니 어머니가 무시로 뱉는 그리움에 젖어 온기가 득했던 그 시절을 추억하고 합니다. 비록 낙낙한 살림은 아니었지만 늘 북적대 활기가 넘쳤고, 든든한 울타리가 되어주는 사람들이 있었고, 차고 남을 만큼 사랑을 듬뿍 받았으니까요.

세상 맛있던 김밥

대가족에 종가다 보니 일 년에 제사만 열두 번이 넘었고, 집안 행사도 꽤 많았습니다. 자연히 어린 이날이나 어버이날, 표시된 날일 뿐이었습니다. 크리스마스 같은 날은 대수롭지 않은, 그냥 달력에 표시된 날이었습니다. 어린이날 선물을 자랑하는 친구들이 부럽지 않다고 하면 거짓말이겠지요. 딱 한 번 지금도 또렷이 기억나는 어버이날이 있습니다. 5월이니 날이 참 좋았습니다. 별도 따뜻했고, 바람도 상쾌했고, 산천은 온통 초록빛이었죠. 그리고 그날은 동네 계에서 모판을 짜는 날이었습니다. 논에 가기 전, 아침부터 부엌에서 분주히 움직이던 어머니는 날이 좋으니, 증조 할머니와 할머니 모시고 은해사에 놀러 가자고 했습니다. 어머니는 함께 하지 못하는 대신 김밥을 싸주셨습니다. 놀러 가는 게 마냥 좋았던 우리는 두 할머니의 손을 잡고 은해사로 향했습니다.



5월의 은해사는 일 년 중 가장 예쁩니다. 일주문에서 대웅전까지 가는 길에는 키를 젤 길 없는 푸른 송림들이 쭉 서 있고, 그 옆으로는 작은 계곡이 기분 좋은 소리를 내며 흘렀습니다. 우리 일행은 대웅전까지 가지 않고 계곡 바위 한편에 자리 잡았습니다. 삼남매는 물놀이를 했고, 증조할머니와 할머니는 바위에 앉아 우리가 노는 것을 바라보셨습니다. 한참을 놀다가 허기를 채우기 위해 어머니가 싸준 찬합을 열었습니다. 3층 찬합 가득 김밥이 들어있었는데, 급히 준비하다 보니 분홍 소시지도, 햄도 없었습니다. 대신 밭에서 갓 딴 오이와 부추, 당근 등을 넣어 만든 순수 야채김밥이었습니다. 허기 때문인지, 놀러 가서 기분이 좋아서인지는 모르겠지만 김밥 맛이 참 좋았습니다. 원래 김밥을 좋아해서 지금도 즐겨 먹지만, 아직도 그 김밥보다 맛있는 김밥을 먹은 적은 없는 것 같습니다. 해 질 녘 즈음 집에 돌아온 외출에서 돌아온 할아버지께서 대청마루에 앉아 우리를 반겨주셨습니다. 할아버지는 기분이 꽤 좋아 보였습니다. 한참 후에 들은 얘기지만, 늘 당신만 좋은 곳을 돌아다녔던 게 미안했던 할아버지는 당신 대신 증조할머니와 함께 소풍을 다녀온 게 고맙고, 좋았던 모양입니다.

생애 첫 아버지의 선물

경상도 남자들이 그렇듯 아버지는 무뚝뚝했습니다. 우연히 시내에서 만나도 아는 척하는 일이 드물었고, 말수도 적었습니다. 전형적인 경상도 아버지였죠. 그러나 아버지에게 선물을 받는 일은 꿈에도 상상할 수 없었습니다. 조금 비약하자면 기적 같은 일이었습니다. 한데 진짜로 기적이 일어났습니다. 딱 한 번, 처음이자 마지막으로

아버지에게 어린이날 선물을 받았으니까요. 사건의 발단(?)은 대수롭지 않았습니다. 볼일 때문에 함께 시내에 간 이웃집 아저씨가 어린이날을 맞아 아이들 선물을 사는 데 아버지도 동행하게 되었고, 얼떨결에 아버지도 선물을 사게 된 것입니다. 선물이란 것을 사본 적 없는 아버지가 준비한 선물은 작은 수첩이었습니다. 그때는 놀랍고, 좋아서 별생각이 없었는데, 지금 생각해보면 선물을 고르는 동안 얼마나 고민을 했을까 싶어 웃음이 납니다. 지금 아버지가 살아계신다면 그 때 선물을 고를 때 어떤 마음이었는지 여쭈고 싶지만, 이제 더는 그럴 기회가 없네요. 하늘색 수첩이었는데, 선물이란 걸 받아본 적이 없어서 꽤 오랫동안 포장을 뜯지 않았던 것 같습니다. 지금도 시골집 보물 상자 안에 그 수첩이 있습니다.

더도 덜도 말고 당신들처럼

5월 5일은 어린이날이지만, 우리 가족에게는 또 하나의 특별함이 더해집니다. 우리 삼남매를 세상과 만나게 해준 부모님의 결혼기념일이기 때문입니다. 어릴 때는 어린이날이라서 TV에서 재미있는 프로그램을 많이 하고, 마음껏 놀 수 있는 게 마냥 좋았습니다. 철이 없던 시절이니 부모님 결혼기념일을 쟁길 생각은 못했었던 것이죠. 그렇게 세월이 흘렀고, 우리 삼남매도 조금씩 철이 들면서 어느새 부모님의 결혼 23주년이

되었습니다. 막 대학생이 된 언니를 필두로 부모님 결혼기념일 선물을 고민했지만, 용돈이란 게 마땅히 없었던 우리가 선택할 수 있는 것은 많지 않았습니다. 며칠을 고민하다 결국은 손편지를 쓰기로 했습니다. 당시 우리가 준비할 수 있었던 건 정성뿐이었으니까요. 언니가 사온 편지지에 차례대로 편지를 쓰고, 초코파이를 쌓아 만든 케이크도 준비했습니다. 깜짝 파티랍시고 그날 저녁 온 식구가 모인 방에서 축하를 했습니다. 할아버지와 할머니도 기끼이 박수로 축하를 전했고, 갑작스러운 선물에 어머니는 눈물을 훔치셨습니다. 지금도 어머니는 종종 그 편지 얘기를 합니다. “결혼 23주년 때 너희가 준 편지 아직도 갖고 있다”면서, 얼마 전에도 꺼내 읽으셨다고 했습니다. 어머니는 편지 마지막 줄에 쓴 문장을 읽어주셨습니다.

‘더도 말고, 덜도 말고 지금처럼만 사세요.’

우리들의 바람대로 부모님은 늘 최고의 부모님이었습니다.



KAI인에게 물었습니다

가족 간의 추억을 이야기 해주세요

세상의 기에 눌려 땅만 보고 걷던 순간,
하늘을 볼 수 있도록 다독여 준 사람.
일이 풀리지 않아 먹먹한 순간, 다시금
실마리를 찾기까지 기다려준 사람은 바로
가족입니다. 비를 맞고 있을 때 우산을
펼쳐주고 추울 때 기꺼이 어깨를 펼쳐
안아주었던 엄마, 아빠. 세상 누구보다
사랑하는 가족의 이야기를 들려주세요.

GSE개발팀 이대경 수석연구원

50대

딸이 전해준 뜨거웠던 결혼기념일 선물

몇 해 전 우리 부부의 결혼기념일에 큰 딸아이에게
미안하면서도 고마웠던 일이 있었습니다. 당시
고등학생이었던 딸은 평일에는 기숙사에서 보내고
주말이면 집으로 돌아와 지냈습니다. 주말에 집으로
와서 공부하지 않고 컴퓨터만 하던 딸에게 저와 아내는
'정신 차리고 공부해야지'하고 잔소리를 했지요. 그 후 학교
기숙사로 데려다주고 오는 길에 메신저로 딸이 영상 하나를
보내왔습니다. 영상에는 어린 시절부터 지금까지의
가족사진이 재생되었고, 결혼기념일을 축하한다고
'사랑하고 고맙다'는 딸아이의 목소리가 흘러나왔습니다.

그 영상을 보고 눈가에 눈물이 살짝 맺혔습니다. 그리고 잔소리한 일이
머쓱해졌습니다. 지금까지 살면서 저는 누구에게 동영상을 만들어준 적도,
감사드린다고 말을 해본 적도 없는데 어린 딸이 이런 일을 하다니 기분이
이상했습니다. 아이에게 패배했다는 생각이 들었습니다. 물론, 기분 좋은
패배입니다.

소형헬기구조설계팀 이상봉 연구원

30대

어머니가 있기에 지금의 제가 있습니다

제가 10살이던 해부터 어머니는 혼자 힘으로 저와 동생을 키우셨습니다. 일 끝난
후 돌아오는 길에 시장에 들러 물건을 구매한 후 무겁다고 집으로 전화하시면
숙제를 하다가도 동생이랑 언덕길을 뛰어 내려갔습니다. 짐을 나눠 들고
세 식구가 같이 걸어오던 기억이 납니다. 의사, 검사가 되라고 강요하시기보다
각자 가고 싶은 길을 가라고 항상 가르치셨습니다. 그 때문에 비행기를 무척
좋아했던 저는 KAI의 연구원으로, 동생은 씩씩한 육군 대위로 훌륭하게 자랄 수
있었습니다. 고맙습니다, 어머니.

46



KFX제어SW팀 임영우 연구원

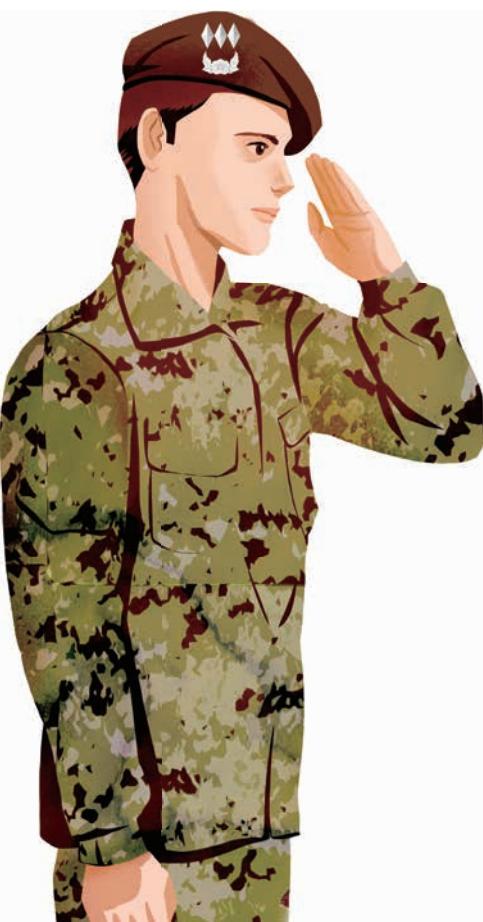
20대

고군분투 동생의 성장

몇 달 전 저희 동생이 취업하였습니다. 그 주 주말 저는 서둘러서 집으로 달려갔고,
모든 가족과 함께 동생의 취업 축하 파티를 열었습니다. 말도 많고 탈도 많았던
사고뭉치 동생이 취업하니 우리 모두가 행복하게 웃었습니다. 동생은 취업
준비부터 합격 순간까지를 이야기했습니다. 그 순간들을 극복한 자신을 뿐만
하여 "돈 많이 벌어서 엄마 차 사줄게"라며 큰소리쳤던 기억이 생생합니다. 아직
적응 기간인 신입사원이지만 꼭 멋진 직장인이 될 거라 믿습니다.



47



회전익ILS개발팀 김성진 연구원

20대

추억을 더듬는 부자간의 드라이브

가족과의 추억하면 우리 회사에 면접 보러 오던 날이 떠오릅니다. 면접 전날 아버지께서는 자신의 차를 타고 함께 사천으로
내려가고 말씀하셨습니다. 혼자 다녀오겠다고 이야기했지만, 서울에서 사천까지 꼭 같이 가고 싶다고 하셨습니다.
내려오는 차 안에서 아버지께서는 처음으로 은행지점장이 된 곳이 삼천포이며, 그로부터 17년이 지난 지금, 자기 아들이 이
지역에서 일하게 된 일에 많이 감동하셨다고 이야기해주셨습니다. 평소에 부자간의 대화가 적은 편인데 면접을 계기로
아버지와 많은 대화를 나눴습니다. 저에게 소중한 추억이 되었습니다. 이 글을 쓰는 지금에도 그때가 다시금 생각납니다.



'세대공감 KAI'는 추억을 함께 공유하는 코너입니다.
매달 웹진(kaiwebzine.com)을 통해 참여해 주세요. 참여자 중 지면에
글이 소개된 분들에게는 **아이스크림 기프티콘**을 보내드립니다.

6월호

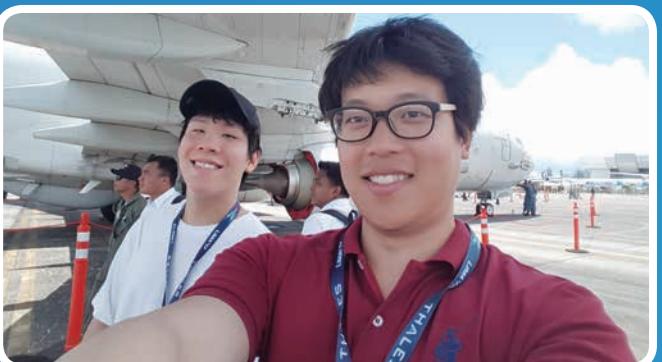
• 주제 : 호국보훈의 달

• 질문 : 애국심을 느낀 순간을 알려주세요.

KAI 항공우주논문상 수상자의 LIMA 2017 참관기 급변하는 항공우주산업의 숲에서 KAI 위상 재확인하는 시간

국내 유일이자 최고 권위의 항공우주 분야 논문 공모전 'KAI 항공우주논문상'은 항공우주산업을 이끌 미래의 주역들인 젊은 인재들의 학문적 관심을 높이고 연구개발 활성화를 위해 우리 회사가 주관하는 행사다. 현재 14회까지 진행한 이 공모전은 2015년부터 논문 수상자에게 해외 에어쇼 텁방 기회를 제공하고 있다. 이에 지난해에 선정된 수상자 중 대상팀에 소속된 한국과학기술원(KAIST) 신희민 학생(산업통상자원부 장관상)과 한국항공대학교 김성재 학생(국토교통부 장관상)이 말레이시아 랑카위 국제공항에서 열린 LIMA 2017(Langkawi International Maritime and Aerospace Exhibition)에 방문했다. 그들은 전시회에서 해상무기체계 관람과 비즈니스 포럼에 참석하고 랑카위 현지 문화를 체험했다.

글 KAIST 신희민 학생, 한국항공대학교 김성재 학생



자기소개를 해주세요.

김성재 한국항공대학교 경영학과 15학번으로, KAI의 성과기반군수지원(PBL) 경험을 바탕으로 한 민간항공기정비(MRO) 시장 진출 전략에 관하여 자원거점이론을 바탕으로 논문을 작성했습니다.

신희민 KAIST에서 심현철 교수님의 지도 아래에 박사과정을 밟고 있습니다. 저는 무인 전투기의 공중 교전 기동과 편대 비행을 위한 알고리즘을 연구하고 있습니다. '무인 전투기의 다대다 공중 교전 수행을 위한 가상 전투 파일럿의 설계'를 주제로 항공우주논문상을 받았습니다.

LIMA 2017에 참석한 소감을 들려주세요.

김성재 사진으로만 보던 여러 전투기·군용기를 실제로 봐서 정말 흥분되었 습니다. 그뿐만 아니라 실내 부스를 돌아다니며 세계 항공·방산 트렌드를 엿보는 유익한 시간이었습니다.

신희민 ADEX(서울 국제 항공우주 및 방위산업 전시회)만 참석한 저에게 이런 국제적 행사의 참여 기회는 항공우주공학도로서의 경험과 시야를 넓힐 좋은 계기가 되었습니다.

해외에서 바라본 KAI는 어떠했는지요?

신희민 전시장 중앙에 큼지막하게 설치된 KAI 전시장에 많은 외국인이 방문하는 걸 보았습니다. 또 KAI에서 지원받은 배지를 달고 다른 부스를 돌아다녀 보니 KAI를 잘 알고 있으며 함께 일하고 있어 자랑스럽다고 말하는 사람들을 만났습니다. KAI가 세계 각지에서 높은 인지도와 함께 글로벌 기업으로 성장하고 있음을 실감했습니다.

김성재 숙소로 이동하는 차 안에서 덴마크 방산업체 Terma의 관계자와 일본 Airview의 디렉터와 짧은 만남이 있었습니다. 그중 Terma 관계자가 미국의 APT사업에 T-50이 적합하다고 말했습니다. 또 덴마크와 한국은 내수 시장이 좁아 수출 시장을 개척해야 한다면서 관심 깊게 KAI를 지켜보고 있다는 이야기를 했습니다. KAI가 세계인들의 관심을 받고 있다는 사실을 몸소 느꼈습니다.

세계 항공사업의 트렌드를 경험하면서 인상 깊었던 건 무엇인지요?

김성재 LIMA에서 본 항공 트렌드는 무인기였습니다. 아직 국내에서는 관련 법 제정과 부정적인 여론 등으로 인하여 널리 사용되지 않지만, 해외에는 이미 다목적 무인기들이 사용되고 있어 놀랐습니다. 또한 무인기와 무인기 통제를 위한 지상통합관제센터 모형 등을 전시장 안에서 살펴볼 수 있었습니다. KAI 또한 앞으로 커질 무인기 시장에 적극적으로 참여했으면 좋겠다는 생각이 들었습니다.

신희민 우수한 기업들의 센서, 항법, 맵핑, 구조, 제어, 엔진 등의 최첨단 기술 현황과 이를 합친 시스템인 항공 기술을 확인하는 자리였습니다. 연구하고 있는 교전을 수행하는 무인 전투기 세대가 미래에 도래할지에 관한 여부와 그 시기가 온다면 얼마나 빨리 다가올지가 기대되었습니다.

항공사업의 선진국으로 진입하기 위해 KAI가 노력해야 할 일은 무엇이라고 생각하나요?

김성재 항공선진국 진입을 위해서는 세그먼테이션(Segmentation), 원천기술의 확보, 국가 간의 협력이 필요하다고 생각합니다. KAI는 이미 인도네시아와 태국 등 개발도상국을 대상으로 시장 세그먼테이션에 성공하였습니다. 아울러 공중급유·시뮬레이터 기능 등 잠재적 고객의 니즈를 충족할 기능 개발과 원천기술을 조속히 확보하기 위한 세그먼테이션을 한다면 더욱 성장하리라 봅니다. 조선 산업의 경우 고부가치 산업인 해양플랜트사업에서 국산화율이 낮아 적은 마진으로 박리다매를 노렸지만 원천기술의 부족과 중국의 가격 경쟁에서 밀렸습니다. 항공 시장 역시 마찬가지입니다. 원천기술을 확보하지 못하면 도태할 수 있음은 인지해야 합니다. 국가 간의 협력도 필연입니다. 유럽의 에어버스와 같은 동북아 항공 협력체를 만든다면 좋을 것 같습니다. 민족주의가 강한 동북아의 특성상 협력이 힘들다면 노르웨이나 덴마크, 이스라엘 등 우리나라와 지정학적, 정치적 관계가 비슷한 기술 강국들과 항공 협력체를 만들어 항공기 개발을 시도한다면(KF-X와 같은 프로젝트성 협력체가 아닌 에어버스와 같은 형태) 원천기술을 습득하는 데에 더욱 쉽지 않을까라고 생각해보았습니다.

신희민 이미 항공 분야는 보잉, 에어버스, 록히드마틴 등이 세계 시장을 선점하고 있음이 자명합니다. 하지만 전 세계적으로 항공 시장과 무인기 시장은 급격히 변화하고 빠르게 성장하고 있습니다. 이러한 시장 변화에서 KAI는 세계적 추세와 미래의 수요를 정확히 예측하고 선제로 대응해야 한다고 생각합니다.

LIMA를 끝내고 돌아오면서 느낀 점은 무엇인지요?

김성재 항공산업에 관한 관심이 더 높아졌습니다. 또한 해외 항공의 트렌드를 알 수 있었습니다. 이를 통해 우리나라와 KAI가, 또 제가 나갈 방향의 실마리를 얻는 시간이었습니다. 항공우주논문상을 만들어준 KAI와 해외 에어쇼 텁방 기회를 마련해준 모든 관계자님께 감사를 전합니다.

신희민 항공우주학도들에게 연구 성과를 공모하고 발표하는 자리 마련과 해외 에어쇼에 참여할 기회를 준 KAI에 감사드립니다. 지금은 대학 원생으로 세계 각국의 선진 기술들을 바라보고만 있지만 앞으로 우리나라 항공우주산업 발전에 기여해 해외 전시에서 우리의 우수한 기술을 소개하는 사람이 되고 싶습니다.



독자 여러분의 이야기를 기다립니다

국산 전투기 개발에 박차를 가하는 지금의 KAI가 하루아침에 만들어진 회사가 아니라 는 걸 'KAI 히스토리'를 통해 알게 됩니다. 모든 사람의 열정과 땀, 노력으로 지금의 자리에 올랐으며, 한 단계 더 높은 도약을 위해 오늘도 땀 흘린다는 생각이 듭니다. 역시, 우리 항공산업의 미래는 밝아 보입니다.

김기학 님(경기도 평택시)

'KAI 히스토리' 칼럼이 제일 마음에 들었습니다. 어떻게 이런 내용을 반영할 생각을 하신 건지 정말 대단합니다. 이 칼럼을 통해 일반 독자와 KAI 임직원에게도 큰 도움이 될 것 같습니다. 지금껏 선배들이 열심히 일해서 회사를 일구어 왔다면, 앞으로 세계 무대를 호령할 KAI 역사의 현장 속에는 분명 지금의 후배들이 있으리라 믿습니다. 언제나 그렇듯 'KAI 파이팅'입니다. 더불어 KAI 사보 너무 잘 만드는 것 같습니다. 고생하는 분들께도 힘찬 응원을 드립니다.

김성훈 님(경남 창원시)

우리 회사는 '2030년 매출 20조 원, 세계 6위 항공우주 체계종합업체'로 성장하기 위한 임직원의 염원을 모아 비전 4.0의 新 가치체계를 선포하였습니다. 올해는 우리나라의 항공사업의 미래와 우리 회사의 운명이 걸린 APT사업의 수주, 수리온의 해외시장 개척, MRO사업화, 그리고 KF-X 등 진행 중인 개발 사업의 성공을 위해 임직원 모두가 하나 된 모습과 새로운 각오로 기본에 충실하고 맡은 바 사명을 다하여 반드시 목표를 달성해야 함을 'KAI 특집'을 보고 다시금 다짐합니다. 또한 '사회공헌'에서 사천시 하늘사랑 어린이 학창단 창단식을 보고 우리 회사가 대내외로 중요한 역할을 하고 있음을 알 수 있어 좋았습니다.

김성일 직장(생산지원팀)

전체적으로 잘 짜인 느낌을 받았습니다. 매월 호마다 독특한 콘셉트의 색상이 나타나는 데, 4월 호에서 쓰인 분홍색은 눈에 확실하게 띠어 집중도를 높여 굉장히 좋았습니다. 'KAI 히스토리'를 보면 지금의 당당한 KAI를 있게 해준 여러 사건을 잘 알 수 있었습니다. 'KAI 특집'에서 新 가치체계를 소개해 계속해서 발전해 나가는 KAI의 자부심을 느낄 수 있었습니다.

유근상 연구원(KFX상세해석1팀)

'KAI 히스토리'를 보면서 다가올 미래 일류기업 KAI를 만드는 데 모든 사우가 다시 한번 파이팅하길 염원해봅니다. '나의 여행 이야기'의 호주 유후루 여행기를 읽으면서 세상의 다른 한편을 알 수 있었습니다. 기회가 된다면 가족들과 다른 나라로 체험해보고 싶습니다.

정영진 전문기술원(기체생산2팀4직)

본부별 사내 기자단

전략기획본부 MRO준비팀 박주호 사원 055-851-0852
재경본부 자금팀 최준형 사원 055-851-9711
국내사업본부 회전익사업관리2팀 정중원 과장 055-851-6175
해외사업본부 수출기획팀 이유리 과장 055-851-9583
구매본부 구매기획팀 김민준 사원 055-851-9097
개발사업관리부 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 안재운 선임 055-851-2867
품질총괄 품질기획팀 이창영 사원 055-851-9495

QUIZ



Q 2005년 11월, T-50이 처음으로 외국의 하늘을 자유롭게 날았습니다. 그날의 감동을 어찌 잊을 수 있겠습니까? 급선회·배면비행까지 우리의 자부심을 세계에 널린 일린 해외 에어쇼의 이름은 무엇일까요?
('KAI 히스토리' 중에서)



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

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. PCL나 스마트폰 인터넷 주소창에 kaiwebzine.com 입력하면 바로 웹진 〈Fly Together〉를 볼 수 있습니다.

모바일 사보 앱 **를 설치하세요**

- 안드로이드 편**
 - 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 〈Fly Together〉 홈 화면 열기
 - 웹진 〈Fly Together〉 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - '더보기'에서 '홈 화면 추가'를 누르면 아이콘 생성 완료
- 아이폰 편**
 - 네이버 QR코드 스캔을 통해 웹진 〈Fly Together〉 홈 화면 열기
 - 웹진 〈Fly Together〉 홈 화면의 오른쪽 하단에서 '더보기' 클릭
 - '더보기'에서 'Safari로 열기'를 클릭
 - Safari의 하단 '공유탭'을 클릭한 후 '홈 화면 추가' 클릭하면 아이콘 생성 완료

웹진 이벤트

휴대폰에 사보 앱을 설치한 후, 5월 호(Vol.209)에 마음에 드는 칼럼이나 사진을 캡처해 보내주세요. 선착순 10명에게는 문화상품권(2만 원 상당)을 선물로 보내드립니다.

대상 전 직원
신청기간 5. 11(목)~5. 17(수)
신청방법 모바일 사보 화면을 캡처해 기업문화팀
(배화운 차장 hybae@koreaero.com)에 전송