

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 SEPTEMBER Vol.213 www.koreaaero.com



Monthly Issue

LCH 1호기 전방동체
출하 기념행사



KAI 패밀리

기차 타고 추억을
쌓으러 떠나요

kaiwebzine.com

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

GWP Idea Friendly

오늘의 땀방울이 모여 내일의 결실이 됩니다. 더
풍요롭고 행복한 내일을 만들기 위해서는 ‘함께’의
힘이 필요합니다. 나와 네가 아닌 ‘우리’가 필요합
니다. 이 모든 것은 긍정적인 관계에서 시작됩니
다. 미래를 위한 도약, 성공을 위한 성장. 함께 손잡
으면 할 수 있습니다.

햇살처럼 달콤한 용기와 희망을 함께 나눠요

“이 또한 지나가리라.”

이스라엘의 다윗 왕이 큰 전쟁에서 이기고 돌아왔을 때
반지에 새겼던 말입니다.
전쟁의 승리로 교만하지 않고,
절망적인 상황에서 용기와 희망을 품을 수 있게 하는
그런 말이었다죠.

덥고 힘들었던 여름이 지나가고
어느덧 높은 하늘이 우리를 맞이합니다.
영원할 것 같았던 날카로운 해의 기세도
이제는 온화함을 드러냅니다.
태양을 관통하던 힘든 시간,
서로에게 그늘이 되어준 동료가 있었기에
우리는 인내하며 지나올 수 있었습니다.



표지 일러스트 정대웅

이번 〈Fly Together〉 표지에는
2012년의 모습을 담았습니다.
에비에이션 센터가 문을 열고
블랙이글이 영국 하늘에서 찬사를 받았던 순간.
그날의 화려했던 순간 역시
힘든 터널을 함께 지나 맞이한
달콤한 햇살이란 사실을 기억했으면 좋겠습니다.

우리도 함께 손을 잡고
이 친란한 햇빛을 맞이하는
그런 9월이 되길 바랍니다.

발행일 2017년 9월 5일(통권 213호 · 9월호 · 비매품)
발행인 장성섭
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

Contents

www.koreaaero.com
SEPTEMBER 2017 / Vol. 213



웹진 〈Fly Together〉
QR코드



하나 된 KAI

24



더 강한 KAI

04

04 Monthly Issue
LCH 1호기 전방동체 출하 기념행사

05 News Focus
항공누리 어린이집 소방 훈련 진행 외

10 KAI 히스토리
항공우주산업의 새로운 역사를 쓰다

14 KAI 특집
Part 2 – 책임감과 오너십이
기업의 성공을 결정한다③
구성원의 주인의식이
기업의 승패를 결정한다

18 역사 속 항공人
전설을 넘어 신화가 된 에이스
에리히 하르트만

20 Fly News
보잉, 2분기 수익 상승에 힘입어
주가 2009년 이후 최고치 기록 외

이 책은 한국간행물윤리위원회의 도서접두지윤리강령 및 접두지윤리실천요강을 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.



행복한 KAI

32

32 사회공헌
아이들에게 꿈과 희망을
선물하고 싶습니다

36 KAI 패밀리
기차 타고 추억을 쌓으러 떠나요

40 우리 동호회를 소개합니다
마음을 전하는
기타 한번 배워보실래요?

42 나의 여행 이야기
스위스, 유럽의 으뜸!

46 세대공감 KAI
더도 덜도 말고
한가위처럼

Monthly Issue



LCH 1호기 전방동체 출하 기념행사

7월 24일 조립동 현장에서 LCH(소형민수헬기) 시제 1호기 전방동체 출하 기념행사를 열었다. 이 행사에는 임직원과 에어버스헬리콥터스 관계자 등이 함께했다. 참석자들은 LCH사업에서 국제인증 기준을 맞춰 국내 기술로 설계·제작, 전방동체를 출하한 일을 축하하고 LCH를 성공적으로 개발하도록 최선의 노력과 지원을 아끼지 않을 것을 다짐했다. LCH사업은 2015년 6월 착수해 그해 12월 기본설계를 완료했다. 그리고 2016년 12월 상세설계 원료 및 생산 준비를 거쳐 2017년 1월 부품 생산에 착수해 조립 및 에어버스헬리콥터스 검사를 끝낸 후 출하 기념행사를 진행한 것이다. 출하하는 전방동체는 프랑스 현지 1호기 조립 라인에 투입되며, 시제 1호기 Roll-out은 내년 5월로 예정되어 있다.



News Focus



항공누리 어린이집 소방 훈련 진행

7월 17일 항공누리 어린이집에서 소방 훈련을 실시했다. 지도 교사와 원생 50여 명이 참가한 가운데 진행한 소방 훈련은 화재 발생이나 긴급 상황 발생 시 초기 대처 능력을 높여 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위해 마련했다. 이번 훈련에서는 화재 발생 시 119에 신고하는 방법부터 소화기를 사용한 초동 대처법 등을 어린이집 원생들이 직접 체험을 통해 익혔다. 아울러 대피 훈련을 시행, 화재가 발생한 위급 상황에서도 침착하게 대피하는 방법을 체득하도록 해 아이들과 지도 교사에게 유익한 시간이 되었다.



3분기 보건교육 시행

7월 20일 3분기 보건교육을 항공기동 대회의실에서 실시했다. 반도병원 차용우 이비인후과 과장과 함께한 보건교육은 이명과 소음성 난청을 알아보는 시간으로 꾸몄다. 이 두 가지 질환은 우리 회사에서는 매년 진행하는 김진 결과에서도 가장 많은 발생 빈도를 보인다. 이명은 일상생활에서 ‘삐’ 하고 귓가에 울리는 소음으로 생활을 힘들게 만들며 소음성 난청은 갑자기 소리가 잘 들리지 않아 두려움을 유발한다. 이들 질환에 관한 예방법은 물론 별병 시 올바른 관리 방법과 치료법 및 진전하지 않도록 예방하는 방법 등을 제공해 사우들이 유익하게 활용하도록 도왔다.



KF-X KAI-LM ITR #3 개최

7월 18일부터 21일까지 나흘간 KF-X C107 형상설계 검토를 위한 KF-X ITR #3가 미국 Fort Worth의 록히드마틴 본사에서 진행되었다. 고정익개발본부 류광수 본부장을 비롯한 27명의 KAI 개발 및 사업 인력이 참석했고, 록히드마틴 Senior 엔지니어로 구성된 ITRT(Independent Technical Review Team, 객관적 기술검토팀)와 VP, SMEs, TA 등 43명, 그리고 방위사업청 2명이 참석했다. 3개 분과로 나뉘어 진행된 회의에서 C107 형상설계 결과에 대한 객관적 기술검토를 수행하고, 설계 협안 및 기술위험 완화를 위한 록히드마틴 Aero 전문가 기술자문이 이뤄졌고, 개선안으로 Horizontal Integration 등을 제안했다. 이를 통해 2016년 12월 KF-X SFR 후 2018년 6월의 PDR까지의 긴 기술검토 공백기를 줄일 기회가 되었다.



T-50TH 태국 수출기 SRB 성공적 수행

7월 25일 우리 회사가 진행하는 T-50TH 태국 수출기에 대한 SRB(안전검토심의회)를 열었다. 안전 검토심의회에는 공군 52전대 감항실, 육군 감항실, 국방과학연구소, 국방기술품질원 등의 담당자 가 참여했다. T-50TH 태국 수출기는 FA-50 항공기를 기준형상으로 태국 정부 요구 사항을 반영 해 항전장비 등을 개조·변경했다. 이번 심의회에서는 FA-50 대비 형상 변경 부분의 지상검증 결과 및 비행 계획 등을 토대로 개발비행시험에 대한 비행안전성을 검토했다. 그 결과 1건의 Action Item을 도출했으며, 후속 조치를 완료해 8월에 개발비행시험을 성공적으로 수행했다. 그리고 오는 11~12월에는 태국 조종사를 대상으로 교육비행을 수행하고, 2018년 1월과 3월에 각각 2대씩 Air Ferry 방식으로 납품할 예정이다.



T-50TH 태국 수출기 초도비행 성공

7월 25일 T-50TH 태국 수출기 안전검토심의회를 통해 안전비행 검토를 시행했고, 이후 8월 10일 T-50TH 태국 수출기의 초도비행을 성공적으로 수행했다. 초도비행 축하 기념식에는 고정익개발 본부장, 수출사업운영실 실장 외 관계자가 참석했다. 초도비행 시 항공기 기능 및 항공전자 OFP Regression 점검이 정상적으로 수행되었다. 양산 1, 2호기를 활용해 ET Data Link 공대공 통달 거리 개발비행시험 역시 완료했으며, 8월 18일부터 생산시험을 착수했다. T-50TH 태국 수출기는 1차 4대, 2차 8대 총 12대를 생산 중이며, 2018년에 1월부터 태국으로 납품할 예정이다.



KF-X 제2차 종합군수지원 실무조정회의

8월 10일 2사업장에서 KF-X 사업단 주관하에 KF-X 제2차 종합군수지원 실무조정회의(ILS-MT) 를 성공적으로 수행했다. 회의에는 방위사업청, 국방기술품질원, 공군 및 인니 관계자 총 60여 명 이 참석했다. 실무조정회에서는 KF-X 체계개발 종합군수지원(ILS) 분야 개발 일정, 사업 추진 실적 및 계획, 주요 회의체 후속 조치 현황을 공유했고 KF-X RAM 업무 계획 등 6건의 안건을 토의했다. 앞으로 정부기관과 우리 회사 간의 유기적 협조 체계를 바탕으로 총 수명주기비용 절감 및 무 기체계 가동률 향상을 고려한 성공적인 종합군수지원체계 개발을 위해 노력할 계획이다.

8월 KAI 사회공헌활동

나눔봉사단 / 에비에이션 캠프



사천 지역 아동과 장애인을 위해 PC 후원

8월 11일 사천 지역 아동센터연합회 아동과 장애인 학교의 장애인에게 정보화 교육용 PC 50대를 후원했다. 우리 회사 정보시스템팀에서 보유했던 노후화된 PC를 업그레이드해 기증한 것으로 데스크톱의 하드와 소모품인 마우스, 키보드 등을 교체했다. 이번 후원은 매년 정기적으로 사천 지역 학교와 아동센터를 후원해온 봉사활동의 연장선이다. 후원받은 호산나 공동생활가정 정상범 센터장은 “아동센터 아동들을 위해 정기적인 프로그램비 후원과 맞춤형 지원을 해주는 KAI에 항상 감사합니다”라고 인사말을 전했다.



사천 지역 아동복지센터 아동과 함께하는 문화행사

8월 14일 사천 메가박스 영화관에서 사천 지역 아동복지센터 아동 276명 과 함께 영화 관람 문화행사를 진행했다. 해당 아동복지센터는 아동센터 7개, 공동그룹홈 2개, 아동양육시설 1개다. 이 행사는 아동들의 방학 중 개최하는 반기별 문화행사로 점심으로 햄버거 세트를, 영화관에서는 팝콘과 음료를 제공했다. 또한 이번 영화 관람 외에도 별도의 영화표 180매를 후원해 앞으로도 아이들이 영화를 볼 기회를 갖도록 했다. 영화 관람에 참여한 신애원 이원재 원장은 “정기적으로 아이들이 재미있는 문화 관람을 할 수 있게 후원해주셔서 정말 감사합니다”라고 말했다.



사천강 생태보존 치어 방류 봉사활동

8월 26일 나눔봉사단은 더 좋은 사천 시민단체, 사천시청과 연계해 사천강 생태보존 및 치어 방류 풀뿌리 봉사활동을 했다. 나눔봉사단과 더 좋은 사천 그리고 사천 시민 등 200여 명의 자원봉사자가 참여했다. 더 좋은 사천 이종국 회장은 “공동으로 행사를 추진한 나눔봉사단과 참여하신 사천 시민께 정말 감사합니다”라고 감사 인사를 전했다. 이에 나눔봉사단 이우명 장학분과장은 “사천 하천에 토종 물고기가 많이 넘쳐나도록 환경 정화 및 치어 방류 봉사활동을 지속적으로 실시하겠습니다”라고 밝혔다.



에비에이션 캠프 소식

8월에는 한국항공소년단 대구경북연맹, 보인고등학교, 사천교육지원청 소속 교사, 김해대곡초등학교, 서구청소년문화의집, 서울동대문지역 학생, 동현중학교, 부산수영중학교, 목포제일중학교, 진주여자중학교 학생들이 에비에이션 캠프를 방문해 항공기 생산 현장을 돌아보고 다양한 체험 활동을 했다. 서울동대문지역의 경희중학교 김동규 학생은 “PAV(나는 자동차) 만들기 수업이 기억에 남는다. 영상으로만 본 모형을 만들어서 날리는 체험은 처음이라 매우 흥미로웠고 직접 만든 비행기가 날 땐 정말 신기했다”라는 후기를 전했다.

KAI 컬쳐코드

우리에게 필요한 의식 변화를 촉구하거나 나아갈 방향을 제시한 캠페인,
KAI 컬쳐코드의 이번 주제는 ‘위기 극복’입니다.
예상치 못하게 찾아온 위기, KAI 여러분이 누구보다 멋지게 극복해내길 바랍니다.

生於憂患 死於安樂

생 어 우 환 사 어 안 락

우환이 나를 살게 할 것이고, 안락함이 나를 죽음으로

이끌 것이다(生於憂患 死於安樂)

– 맹자

위기의 뒷면은 기회입니다

바닥에 부딪힌 공이 다시 튀어 오르는 것처럼…

깊은 골짜기가 높은 봉우리를 이루는 것처럼…

어둠이 깊어지면 새벽의 여명이 밝아오는 것처럼…

生於憂患 死於安樂



10

KAI 히스토리
항공우주산업의
새로운 역사를 쓰다

14

KAI 특집
Part 2 책임감과 오너십이
기업의 성공을 결정한다③
구성원의 주인의식이
기업의 승패를 결정한다

18

역사 속 항공人
전설을 넘어 신화가 된 에이스
에리히 하르트만



20

Fly News
보잉, 2분기 수익 상승에 힘입어
주가 2009년 이후 최고치 기록 외

Section 1 더 강한 KAI

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



2012년 7월, T-50B가 영국 페어포드 공군기지에서 열린 리아트에어쇼에서 멋진 곡예를 펼쳐 최우수상과 인기상을 받았다.

2012년은 흑룡의 해였다. 흑룡은 용기와 비상을 상징하는 전설 속의 동물이다. KAI는 흑룡의 해를 맞아 2011년에 일구었던 성과들을 발전적으로 계승하고 글로벌 시장에서 항공우주산업의 강국 대한민국의 이미지를 구축하기 위해 각고의 노력을 기울였다. 대한민국의 기술로 만든 첫 군용기 KT-1은 해외에서도 인정을 받았고, 역시 우리 기술로 만든 첫 기동헬기 수리온은 시험과 점검을 마치고 본격적인 양산에 들어가 비상의 날갯짓을 시작했다.

기획 배화운 차장 글 서승범

항공우주산업의 새로운 역사를 쓰다

희소식으로 시작한 한 해

2012년 출발이 좋았다. 한 해가 시작된 지 얼마 지나지 않은 1월 20일에 에어버스발 낭보가 전해졌다. KAI가 에어버스 항공기 A320의 날개하부구조물(WBP, Wing Bottom Panel)에 대한 독점 공급을 위한 우선협상 대상자로 선정되었다는 소식이었다. 계약은 2025년까지 유효한데, A320

이 연간 약 500대 규모로 생산되는 것을 감안하면 2011년 KAI 연 매출의 8%에 달하는 장기 수출 물량을 확보한 셈이다. 특히 날개 상하부 패널은 비행기 날개의 핵심 부품으로 주로 항공기 제작사에서 직접 생산하는 경우가 많을 정도로 중요한 부분이고 그중에서도 하부 구조물은 상부 구조물보다 높은 수준의 기술력이 필요하다는 점에서 이번 계약은

연재 순서

- ① 2000년 _ KAI, 새롭게 비상하다
- ② 2001년 _ 세계를 향한 희망의 발걸
- 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 흥행하다
- 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, 폐루를 만나다
- ⑫ 2015년~2016년 _ 희망의 결실, 또 다른 시작



에어버스의 날개하부구조물 수주는 세계에 KAI의 이름을 알리는 또 하나의 창이 되었다.

KAI의 높은 기술력을 인정받은 것으로 볼 수 있다. 이와 더불어 영국, 인도 등 세계 유수 업체들과의 경쟁에서 수주를 획득한 일은 주의 전문 업체로서 세계 시장에서 입지를 견고히 한 것이다.

A320은 150석 규모의 항공기로 1988년 등장한 이후 2017년 현재까지 1만 3,000여 대 수주받고 7,400여 대 납품이 이루어진 세계적인 베스트셀러다. 이번 수출 계약은 단순히 매출을 늘렸다는 점보다 창사 이후 KAI 임직원이 쌓아온 기술력과 성실함 그리고 신뢰가 제대로 된 평가를 받은 것이라고 볼 수 있다.

T-50, 초도비행 10주년과 에어쇼 2관왕

T-50은 매년 빠지지 않고 KAI의 연혁을 장식하는 자랑스러운 기종이다. T-50은 우리 기술로 만든 첫 초음속 고등훈련기이기 때문이다. 그렇

다면 2012년은 어떤 한 해였을까? 2002년 첫 공개비행에 성공한 지 10년이 된 해였다. 1990년 사업을 본격적으로 시작한 지 12년 만의 일이다. 초도비행 성공 이후 2003년 초음속 롤파 비행에 성공했고, 내구성 시험을 거쳐 2005년 대량생산에 들어갔다. 이후 T-50은 2007년부터 우리나라 공군 전투조종사를 양성하는 데 활용되어 오늘에 이르고 있다. 2012년에는 T-50과 관련해 또 하나의 희소식이 있었다. 영국의 유수한 에어쇼에서 2관왕을 차지한 것인데, 그것도 처녀 출전한 에어쇼에서 거둔 성과여서 무척 자랑스러웠다. 6월 말에 열린 와딩턴에어쇼에서는 최우수상을 받았고, 곧바로 1주일 뒤에 열린 리아트에어쇼에서는 최우수상과 인기상을 동시에 받는 영예를 안았다. 참고로 리아트(RIAT, The Royal International Air Tattoo)는 페어포드 미 공군기지에서 개최되는 세계 최



2012년 9월 7일 T-50 초도비행 10주년 기념행사를 민·관·군이 참석한 가운데 열고 앞으로의 밝은 미래를 꿈꿨다.

역사 속으로! 2012년 주요 뉴스

1월

**에어버스 A320 날개구조물
독점 공급**
1월 20일 세계 최대 민간 항공기 제조업체 에어버스 A320의 날개하부구조물(WBP)에 대한 독점 공급 업체 선정 입찰에 참여, 우선 협상 대상자로 선정되었다.

2월

**국내 항공산업 사상 최대
규모 수주**
3월 20일 에어버스 A320의 날개하부구조물 독점 공급 계약을 체결했다. 우리나라 항공산업 역사상 최대 규모의 수주로 1월에 에어버스의 우선협상 대상자로 선정된 지 두 달 만의 일이다.

대의 군사 에어쇼인데, T-50은 심사위원 만장일치로 최우수상인 '더 킹 후세인 메모리얼 스워드'를 받았다. 인기상은 항공군사 마니아 1,400여 명의 투표로 선정된다. 지금도 당시의 모습을 담은 동영상을 유튜브 등에서 볼 수 있는데, 동영상을 볼 때마다 수상 소식을 들었던 당시의 기분이 생생하다. 물론 이후로 T-50은 수많은 에어쇼에서 고난도의 쇼를 선보이며 이목을 끌었지만, 최초로 항공기 기술력과 운행 기술력을 인정 받았던 때의 감동은 고스란하다.

수출 선봉장, KT-1

2012년 연말에 〈Fly Together〉에서 사원들에게 2012년 KAI 10대 뉴스를 물었을 때 1위는 단연 KT-1의 페루 수출 계약 소식이 차지했다. 11월에 결정이 되어 조사 시점과 가까웠기 때문일 수도 있지만, 워낙 상징성이 컸기 때문에 사원들이 주저 없이 톱뉴스로 뽑았을 것이다.

팩트만 추리자면 11월 7일, 페루의 공군 훈련기 교체사업을 위해 KT-1 20대를 수출하기로 계약을 했다. 계약식은 페루에서 열렸고, 행사에는 KAI CEO를 비롯해 코트라 오영호 사장, 방위사업청 노대래 청장 등이 참가했고, 페루 측 대표로는 우말라 대통령과 오타를라 국방부장관이 참가했다. 계약식에 참가한 이들의 면모만 보더라도 우리에게나 페루에 나아 계약이 무척 중요했음을 쉽게 느낄 수 있다.

우리에게는 굳건하게만 보였던 남미 훈련기 시장을 뚫고 남미에 처음 입

성했다는 의미가 있다. 그동안 남미는 브라질과 스위스가 거의 장악해 다시피 한 시장이었다. 더욱이 남미 대륙에 처음 진출한 훈련기가 순수 국내 기술로 독자 개발한 KT-1 기본훈련기이기에 더욱 뜻깊었다. KT-1은 기동 성능과 저속 성능이 우수한 것으로 평가되고 있고, 조종 불능 상태를 뜻하는 스픬 기동에서 훈련기의 회복 능력은 동급 훈련기 모델 가운데 최고 수준을 자랑한다. 우리 공군은 2000년부터 KT-1 계열의 항공기로 훈련을 받고 있고 나이가 경공격기로도 활용하고 있다. 해외에서도 이처럼 우수한 성능을 인정받아 인도네시아와 터키에 수출했다.



페루 수출 계약을 계기로 KT-1급 항공기 수요만 200대 이상으로 파악되는 잠재 수요국에 대한 수출이 한층 탄력을 받았다.

항공우주산업의 미래를 이야기하다

지금까지의 소식이 KAI가 쌓아온 성과가 인정을 받은 뉴스에 속한다면 KAI가 앞으로 이룩해야 할 미션에 대한 소식도 있었다. 바로 차기 군단급 정찰용 무인항공기사업이다. 이 사업은 무척 넓은 군단 단위의 작전 지역에 대한 감시와 정찰을 수행할 무인정찰기를 개발하는 것이 핵심이다. 현재 활동 중인 무인정찰기는 송골매다. 송골매는 2000년 우리 와 국방과학연구소가 개발한 것으로 이전의 솔개와 도요새 무인기를 잇는 모델이다. 앞으로 우리가 개발할 차기 모델의 핵심 과제는 작전 반경과 비행시간을 두 배 이상 향상시키는 것이다. 작전 반경과 비행시간은 무인정찰기의 성능을 판가름하는 두 가지 키워드나 다름없다.

차기 군단급 무인정찰기사업은 두 가지 의미에서 무척 중요하다. 최근 북한의 장사정포 및 탄도미사일 등 군사적 위협이 증가하는 상황에서 국방부는 킬체인 시스템을 강화하고 있는데 이 시스템의 첫 과정인 탐지에서 무인정찰기의 역할은 막대하기 때문이다. 다른 하나의 의미는 이 사업이 향후 개발될 다양한 파생형 무인기의 기본 플랫폼을 이를 것이기 때문이다. 따라서 이번 차세대 군단급 무인정찰기의 개발은 국내 무인기사업의 주도권을 거머쥘 수 있는 초석이라 할 수 있다. 나이가 수출도 가능한 만큼 해외 시장에서 성공을 거둔다면 기대 이상의 성과로 돌아올 수도 있는 사업이다.

이와 더불어 11월 한국항공우주연구원과 정지궤도복합위성 2A/2B호에



차기군단급 정찰용 무인항공기 체계개발 우선 협상업체로 선정되어 미래전략사업으로 한 발짝 다가갔다.

탑재할 위성탐지컴퓨터 및 전력계 전장품 개발 계약을 체결했다. 이 계약으로 KAI는 정지궤도복합위성의 두뇌 역할을 하는 위성탐지컴퓨터와 심장 역할을 하는 히터파이로펄스유닛·전력분배장치, 신호 및 전력을 실핏줄처럼 연결하는 하니스 등을 개발해 국산화하게 된 것이다. 이미 국내 우주개발사업인 아리랑 1·2·3·3A·5호에 관여한 바 있다. 이런 역사가 있었기 때문에 2017년 다목적실용위성 7호 위성 본체 개발 주관기업으로 선정될 수 있었던 것이다. KAI는 비행기에서 나이가 위성으로까지 항공우주산업에서의 영역을 넓혀나가고 있다.

*본 칼럼에 소개된 내용은 2012년 사보 〈Fly Together〉에서 발췌했습니다.

TA-50 최종호기 납품식
전술 입문기 TA-50 최종호기를 공군에 인도하고 이를 기념해 '고등훈련기사업 최종호기 납품식'을 열었다. TA-50으로 인해 우리나라 국산 항공기로 조종사를 양성할 수 있게 되었다. 예비 조종사들이 KT-1과 T-50으로 기본훈련과 고등비행교육을 마친 후 TA-50을 활용해 전투기입문과정(UFT)을 거쳐 작전 훈련을 마치게 된 것이다.

KAI·록히드 경영진 협의
당시 CEO가 록히드마틴을 방문해 래리 로슨 신임 대표와 군수산업 전반에 대한 의견을 교류했다. 협의를 통해 두 회사는 전략적 동반자 관계로 나아가기로 합의하고 이를 위한 방안을 논의했다.

KC-100 소형항공기 인증
비행 시험 최수
KC-100(현재 KT-100)이 소형항공기 인증 비행 시험을 시작했다. 8월 25일 KAI와 항공우주안전인증센터(KCA) 관계자들이 지켜보는 가운데 행사가 치러졌다. KC-100은 1시간 정도의 초도 인증 시험 비행을 성공리에 마쳤다.

에비에이션 센터 개관
7월 27일 에비에이션 센터가 문을 열었다. 센터 1층은 항공산업의 발전 과정을 이해하고 주요 제품을 둘러볼 수 있도록 했고, 2층은 교과 과정과 연계된 항공 과학 원리를 체험을 통해 이해할 수 있도록 꾸몄다. 3층은 시청각 교육과 활주로 관람이 가능하도록 구성했다.

T-50, 10주년 기념행사
국산 첫 초음속 고등훈련기 T-50이 초도비행 10주년을 맞았다. 이를 축하해 9월 7일 경남 사천 본사에서 기념식을 실시했다. T-50은 2012년 9월 당시 5만 시간 이상 무사고 비행 중일 정도로 안정성이 뛰어나 검증된 고등훈련기로 정평이 났다.

KAI, 차기 군단급 무인기 체계 개발
우선협상 업체 선정
KAI가 차기 군단급 정찰용 무인항공기사업 체계개발의 우선 협상자로 선정됐다. 이 사업은 군단 작전 지역의 감시와 정찰 업무를 수행할 무인기를 개발해 양산하는 것을 목표로 한다. 2012년 당시 군단 무인기는 송골매였는데 차기 무인기는 작전 반경과 비행시간을 두 배 이상 향상시키는 것을 목표로 삼았다.

수리온 1호기 양산
수리온 양산 1호기가 육군항공학교에 배치되었다. 6년 동안 1조 3,000억 원을 들여 개발한 수리온은 같은 해 6월 '전투용 적합' 판정을 받아 12월에 배치되었다.

KT-1 페루 수출
KAI는 페루와 KT-1 20대를 수출하는 2억 달러 규모의 계약을 정부 간 거래 방식으로 체결했다. 이 수출 계약은 규모도 규모지만 이를 계기로 KT-1급 항공기 수요만 200대 이상으로 파악되는 잠재 수요국에 대한 수출이 한층 탄력을 받는 효과를 거둘 수 있게 되었다.

구성원의 주인의식이 기업의 승패를 결정한다

주인의식과 책임감은 성공적인 조직을 만들고 성과를 내는 가장 핵심적인 키워드다. 큰 조직에서 경영자가 모든 업무를 통괄하기는 현실적으로 불가능하다. 특히 현대와 같이 급변하는 환경에서는 과거의 표준화된 업무 지침에 의존하기보다는 직원이 능동적인 태도와 책임감 있는 행동으로 임하는 것이 더욱 절실하다. 따라서 주인의식과 책임감은 생산성 향상을 넘어서 기업을 위대하게 만들고 지속 가능한 경쟁 우위를 갖추는 데 핵심적인 요소라 할 수 있다. 주인의식은 조직 구성원의 다각적인 노력으로 만들어 낸 조직문화의 결실이며 전략적 가치 비전의 총화이다.

글 강석진 한국항공대학교 경영학부 교수

주인의식이 강한 문화는 탄력적이고 유연하다

강한 주인의식으로 시장을 선도하는 기업으로 카인드(KIND)를 들 수 있다. 스낵을 생산하는 카인드는 미국에서 가장 빠르게 성장한 회사로, 오바마 대통령으로부터 미국 기업가 정신을 구현한 대표적인 기업체로 선정될 정도로 사회에 크게 기여하고 있다. 카인드에는 10가지 비즈니스 원칙이 있다. 목적, 곤기, 진실과 원칙, 단순함을 유지하기, 독창성, 투명성과 진정성, 공감, 신뢰, 주인의식, 상반되는 가치를 허용하는 정신이 그것이다.

카인드에서 주인의식이란 우리가 자신보다 더 큰 존재의 일부라는 사실을 깨닫고, 서로를 믿으면서 개개인의 일보다는 함께 공유한 과제를 먼저 생각하는 것을 의미한다. 카인드는 직원이 주인의식을 갖게 하는 제도적 장치로 스톡옵션을 활용해 모든 풀타임 직원이 지분을 소유하는 경제적 이해관계를 만들었다. 그러나 참된 주인의식은 경제적 제도만으로 생겨나지 않는다. 카인드의 창업자 대니얼 루베츠키는 주인의식에 대해 “주인의식은 인간의 정신을 끌어내는 것이다. 다시 말해 개인의 힘과 그 힘으로부터 나오는 책임감에 대한 인식을 활용하는 것이다”라고 말한 바 있다. 회사의 주주로서 공동 소유주로서 스스로 사고하고 책임감 있게 행동하는 직원의 힘으로 카인드는 그 명성을 이어가고 있다.

주인의식이 강한 문화의 특성은 도전적이고 탄력적이며 유연하다는 점이다. 카인드에서 가장 어려운 문제는 수요를 예측해 차질 없이 제품을 생산하는

것이다. 카인드가 수요를 과소평가해 매장의 진열대를 채우지 못한 까닭에 유통업체와 갈등이 생길 위기에 처한 적이 있다. 새로 출시한 카인드 헬시 그레인스 바의 시장 수요가 예측을 크게 벗어나 초과한 것이다. 일과 삶의 균형이 잘 맞추어진 미국 사회에서 생산 목표량을 달성하기 위해 직원이 범위를 가리지 않고 일하는 건 생각보다 힘들다. 그러나 카인드 직원의 직업윤리는 회사 초창기 사무실에서 새벽 3~4시까지 남아 일하던 시절만큼 강력했다. 직원들은 자발적으로 퇴근을 반납하고 생산 목표량을 달성하기 위해 최선을 다했다. 직원들이 공동 권한과 책임을 가졌기에 가능한 일이었다. 평소 카인드는 직원에게 자신의 라이프스타일에 가장 적합 방식으로 일하도록 장려해왔다. 일과 삶의 균형점을 두는 것 또한 강조했다. 이런 기업문화를 바탕으로 주인의식으로 뭉친 조직원들은 기업이 절실히 필요로 한 순간 가족에 대한 책임감을 희생하지 않는 범위에서 야근을 마다하지 않고 기업의 생산성 유지를 위해 노력했다. 그 결과는 주인의식에 있다. 주인의식과 책임감이 강한 구성원으로 이루어진 기업은 탄력적이면서 동시에 생산성이 유지된다.

관료화된 조직 체계는 조직원의 참된 주인의식을 가로막는다

글로벌 장난감 기업 레고(LEGO)는 2004년 극단적인 경영 침체를 경험한다. 1998년 이후 적자가 눈덩이처럼 불어나 회사가 감당할 수 없는 상황에 도달한 것이다. 자체 진단 결과 가장 큰 원인은 기업의 규모가 커지면서 조직이 관료화되고 직원은 무사안일주의에 빠졌기 때문으로 분석되었다. 관료화된 의식 체계 아래에서 직원의 사고는 경직되고, 도전하기보다는 책임을 피하기 급급해진다. 글로벌 지역개발 책임자였던 제이키 맥키가 법률팀장과 마케팅 매니저를 대동하고 이벤트에 참석했을 때도 그러했다. 행사장에서 탁월한 제품을 보고 생산 가능성에 관해 토론을 시작하자 법무팀 담당자는 법적인 부분에서 처리해야 할 일을 나열하기 바빴고, 마케팅 담당자는 시장성에 대한 부정적인 견해를 제기하면서 책임질 일을 만들지 않으려고 하는 것이 뚜렷해 보였다. “우리 부서의 입장에서는 힘들다”는 앵무새 같은 반복된 반응은 모험과 도전

의 부재, 책임질 일을 만들지 않는 안이한 태도를 여실히 보여주었다. 이런 무사안일주의와 경직된 사고의 궁극적인 원인은 내가 기업의 주인이며 능동적으로 할 일을 찾아가겠다는 태도의 부재에서 생겨나는 것이다.

마음에서 우러나온 도전이 아닌 강요에 의한 도전은 참사를 부른다

주인의식의 부재에서 비롯된 참사는 일본의 대표적인 기업 도시바(TOSHIBA)에서 찾아볼 수 있다. 140년 이상의 오랜 역사를 지닌 기업이며 반도체, 라이더, 노트북, MRI 시스템 등 수많은 분야에서 최고의 품질을 자랑해 온 도시바였지만 오너십 없는 강압감이 불러온 위협은 회사의 명운을 뒤흔들 정도로 강력했다. 긴 역사의 명성은 이익 부풀리기와 부적절한 회계 조작이 알려지면서 크게 훼손되었다. 현장에서 근무하는 직원은 주인의식을 통한 자발적인 의지가 아니라 경영자들이 행사한 부당한 압력으로 직무를 수행해왔고, 실적을 내야 한다는 강박감에 사로잡혀 실적을 허위로 조작했다. 도시바가 조작한 금액은 2008년에서 2014년까지 1,562억 엔에 달했으며, 이는 수익으로 보고한 5,065억 엔의 30%에 해당하는 금액이다. 도시바 사태는 경영진의 과도한 명예욕, 상사의 말이라면 무조건 복종하는 상명하복식의 경직된 기업문화, 형식적으로 이루어진 감사와 부정적인 내용을 은폐하려는 관리 시스템이 만들어낸 총체적인 참사였다.

“주인의식으로 끊임없이 조직원들은
기업의 생산성을
유지하기 위해 노력한다”



“구성원의 모험과 도전의 부재,
안이한 태도는
회사를 위태롭게 만든다”

TOSHIBA

“과도한 명예욕, 무조건적인
상명하복식의
경직된 기업문화는 회사를 흔든다”

*(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(마인드의식 부문) II

Part 2 신세대 시너지 제고 시리즈

① 기업사례 I – 젊은 직원이 기업을 성공으로 이끈다
② 기업사례 II – 신구 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 롤리드마틴

단순히 열심히 일하는 것만이 주인의식이 아니다

주인의식이란 열심히 일해서 기업의 부를 창출하는 것 이상의 의미가 있다. 기업문화 전문가이자 가치이윤사슬(Value Profit Chains) 모델의 창시자인 제임스 헤스켓 하버드 경영대 교수는 주인의식에서 공유 가치와 희망 성과물에 대한 협신적 노력이라는 정신적 가치의 중요성을 강조했다. 헤스켓은 직원주인의식(Ownership Quotient)의 지수가 고객주인 지수보다 몇 배 더 높아야 한다고 지적하면서 이상적인 주인목표지수는 100%에 육박해야 한다고 주장한다. 직원주인 지수란 직장 생활에 만족하고 충성도가 높으며, 조직의 가치를 위해 협신적으로 노력하는 것, 그리고 조직의 미래를 위한 아이디어를 창출하고 잠재력 높은 지인을 채용하는 것을 돋는 직원의 비율을 일컫는 전문 용어다. 다음과 같은 네 항목의 직원 비중을 파악해 직원주인의식의 지수를 측정한다.



“개방적인 의사소통, 비밀·변명 없음,
의식 있는 품행에 집중해
주인의식 갖추기 위해 노력”

첫째, 우리 조직에 친구나 지인을 입사하도록 설득, 권유함. 둘째, 일하는 방식에 대한 간접적인 비판을 함. 셋째, 프로세스 변화나 제품 개선에 대해 제안을 함. 넷째, 신규 프로세스, 제품 테스트의 참여에 지원함. 직원주인의식의 지수가 높은 기업은 상대적으로 적은 비용으로 고객에게 높은 가치를 제공한다. 헤스켓이 제안하는 주인의식을 증진하는 방법은 다음과 같다. 주인의식의 마음가짐은 전략적 가치 비전으로부터 시작된다. 각 기업이 생존을 넘어서는 고무적인 가치 비전을 갖는 것이다. 그 다음은 고객과 직원을 신중하게 선택하고 운영 전략과 조직문화를 갖추는 것으로 진행된다.

직원의 주인의식으로 성공적인 결과물을 얻은 가장 모범적인 예로 미국의 종합 병원 시설인 밸티스트헬스케어(Baptist Healthcare)를 들 수 있다. 보험 환자와 일반 환자의 수가 지속적으로 감소하는 위기를 맞자 밸티스트헬스케어는 자신만의 경쟁력을 확보하는 방안으로 직원들의 주인의식을 고양하는 프로그램을 전개한다. 병원의 사명·비전·가치관에 헌신하는 문화 캠페인, 비용·품질·사람·서비스 사이에서 균형을 이루는 운영, 단위조직마다 활발하게 개진하는 직원공개회의 및 소식지 모임 등을 활용한 열린 의사소통, 고객의 불편에 접수 후 15분 안에 답변하는 서비스 액션 프로그램, 250달러 안에서 직원이 자유롭게 환자 서비스를 집행할 수 있는 권한 부여 등 일련의 새로운 제도적 장치와 시스템을 통해 직원들이 긍지를 가지고 행복하게 일하는 일터로의 변모를 꾀했다. 특히 직원들은 개방적 의사소통, 비밀 없음, 변명 없음, 의식 있는 품행이라는 네 가지 특성에 집중해 주인의식이 충만한 구성원의 자질을 갖추려 노력했다. 이와 같은 활동의 결실로 참신한 생각(Bright Idea)에 참여한 직원 수가 5년간 5,000건에 이르는 변화를 끌어냈으며 더불어 환자들의 만족도도 급상승했다. 밸티스트헬스케어는 2003년에는 미국 국가품질상인 말콤

“협력기업과의 파트너십을
구축해
공평한 관계 유지”



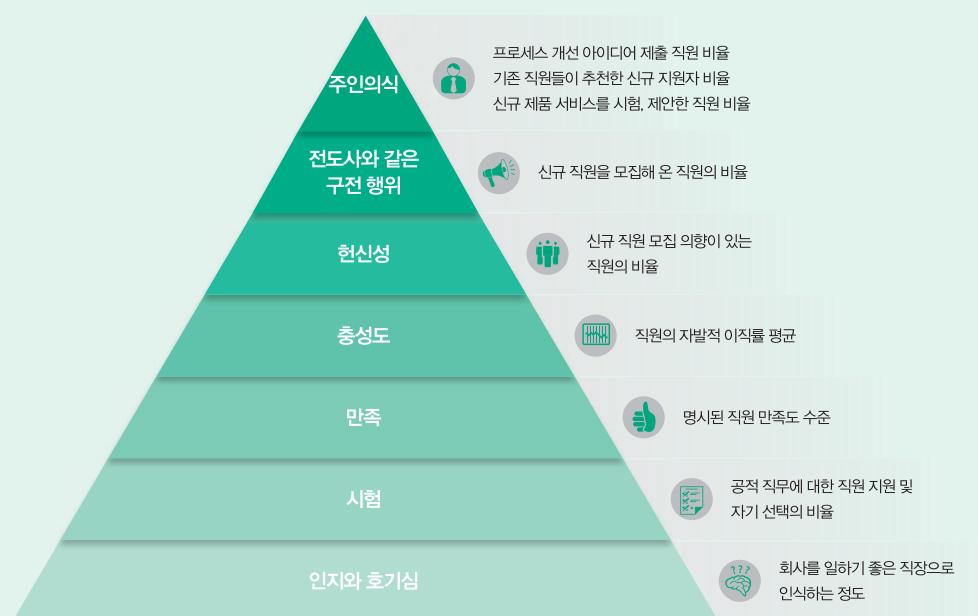
Photo © www.catelpix.com

와 서비스 부분의 선두주자인 캐터필러(CATERPILLAR)는 자사가 지닌 주인의식을 글로벌 네트워크 구축을 통해 효과적으로 공유함으로써 탁월한 성과를 거두는 기업이다. 막대한 비용을 들여 다른 나라에 자회사를 설립하는 대신 캐터필러는 현지 사정을 잘 아는 사업 파트너와 네트워크를 구성한다. 현재 캐터필러와 협작하는 딜러들이 운영하는 판매 센터와 공장은 1,000개를 넘어선다. 캐터필러의 힘은 혼신적인 딜러들과 장기적인 관계를 유지하면서 생겨난 파트너십에서 나온다. 캐터필러는 공급자 및 딜러들과 전 세계 사업 행동선언서(Code of Worldwide Business Conduct)에 기반을 둔 파트너십을 구축한다. 이 선언서에서는 직원들의 인종, 종교, 피부색, 성별, 나이, 장애 유무나 정도, 국적과 관계없이 공평한 관계를 유지하는 것을 강조한다. 많은 기업이 공급자로서 캐터필라와 파트너십을 이루고자 하는 이유는 캐터필라와 함께 한다는 주인의식 때문이다. 캐터필라와 함께한다는 것 자체만으로도 공급자들의 위상과 신용도는 크게 올라간다. 캐터필라는 높은 도덕적 기준과 사회적 책임을 유지하면서 범세계적으로 오너십을 확산해 이윤을 창출하는 동시에 사회적 변화를 일으키는 모델로 간주할 수 있을 것이다.

주인의식은 위기의 순간 가장 밝게 빛난다

어느 조직이나 기업도 위기의 순간을 맞이한다. KAI 또한 예외일 수 없다. 위기를 초래한 원인에 대한 분석과 반성, 그리고 같은 실수를 반복하지 않기 위한 대책 마련이 이어져야 할 것이다. 그러나 이와 같은 합리적인 분석과 처방에 앞서 위기에 처한 조직에 필요한 것은 자신이 속한 조직에 대한 따뜻한 애정과 내가 주인이라는 마음가짐이다. 눈앞에 보이는 곤란한 상황만 적당히 넘어가려는 태도, 모든 책임을 남탓으로 돌리는 자세, 조직이야 어찌 되든 나만 살고 보겠다는 마음가짐은 기업을 회복할 수 없는 더욱 큰 위기로 몰고 간다. 주인의식과 책임감은 위대한 기업을 만드는 데에만 필요한 것이 아니라 기업이 위기를 극복할 때도 가장 소중한 자산임을 잊지 않았으면 한다.

제임스 헤스켓의 주인의식 위계 수준



전략적 가치 비전으로서의 주인의식

주인의식을 함양하기 위해
구성원이 생각해보아야 할 질문

- ① 어떤 고객에게 봉사하고 싶은가?
- ② 고객에게 제공하려는 특화되고 맞춤화된 성과물은 무엇인가?
- ③ 당신의 접근 방식이 경쟁자들과 차별적인가?
- ④ 당신이 택한 일에서 고객과 직원이 가치를 찾을 수 있는가?
- ⑤ 가치를 수익성 있게 제공할 수 있는가?



전설을 넘어 신화가 된 에이스 에리히 하르트만

(1922. 4. 19. ~ 1993. 9. 20.)

이번 달 '역사 속 항공人'의 주인공은 제2차 세계대전 때 독일 공군 소속으로 1,404회 출격해 352대의 적기를 격추하며 인류 역사상 최다 적기 격추 기록을 남긴 신화적인 기록의 에이스¹⁾ 에리히 하르트만입니다.

글 조문곤 항공전문기자



352대 격추라는 불멸의 기록을 세운 에리히 하르트만의 주기종인 Bf 109. 제2차 세계대전 당시 세계 최강의 항공력을 자랑했던 루프트바페의 상징과도 같은 전투기이다.

Q. 하르트만 씨를 역사에 남겨 한 것이 인류 역사상 다시는 나오지 않을 352대의 격추기록이라 이를 먼저 언급하지 않을 수 없군요. 베트남전에서 전설적인 에이스들이 기록했다는 격추기록이 10대 미만임을 감안할 때 352대라는 숫자가 피부로 와닿지 않네요.

A. 단순히 352대라는 숫자보다 중요한 점들이 있습니다. 먼저 제 격추 스코어는 모두 제2차 세계 대전 중 올린 것입니다. 불과 6년간의 전쟁이었지만 세계가 그들의 모든 국가 역량을 쏟아 부었고, 그만큼 어마어마한 물자를 투입했죠. 당시 루프트바페(Luftwaffe)²⁾는 단순히 '하늘을 나는 병기'를 지칭하는 말이 아니었습니다. 세계 최강의 걸작 항공기들과 세계 최고 에이스의 집단을 의미했어요. 당시 독일은 제2차 세계대전을 전후로 세계 최고 수준의 성능을 갖춘 항공기들을 대거 쏟아냈습니다. 저의 주기종이자 '살인 기계', '도살자' 등으로 불리며 제2차 세계대전 내내 유럽 하늘을 지배했던 메서슈미트 Bf 109가 좋은 예죠.

지금은 제가 신화적인 에이스로 회자되고 있지만 시대를 뛰어넘는 항공 기술력으로 완성한 독일의 많은 항공기 덕분에 재능 있고 국가에 헌신하고자 했던 많은 독일 공군 조종사는 다시는 없을 염청난 격추기록이 가능했습니다. 200대 이상의 격추기록을 세운 독일 공군 조종사가 저를 포함해 15명이나 되었고, 100대 이상으로 범위를 넓히면 무려 107명이나 됩니다. 산술적으로 가장 많은 적기를 격추한 기록을 세운 저는 훌륭한 독일 조종사 중 한 명일뿐입니다. 국가가 처한 시대적 배경과 시대적 요구에 부응하고자 한 조종사들의 노력이 조합된 결과가 아닐까 생각합니다.

Q. 어린 나이에 조종사가 되어 실수투성이였던 하르트만 씨가 어떻게 역사에 길이 남을 에이스로 성장할 수 있었는지 더욱 궁금해집니다.

A. 1942년 소위로 임관해 처음으로 배치된 부대가 동부전선의 제52전투비행단이었어요. 사실 이게 제 커리어에서 대단히 큰 행운이자 결정적인 사건이었죠. 왜냐하면 이곳은 루프트바페에서도 손꼽히는 엘리트 부대로서 훌륭한 조종사가 많았어요. 특히 301대를 격추해 역사상 두 번째로 많은 적기를 격추시킨 바르크호른도 제가 배치된 제52전투비행단 소속이었지요. 생사를 함께한 동료이자 라이벌이었던 그의 존재는 끊임없이 저를 자극하고 성장시켰어요.

하지만 무엇보다 오늘의 저를 만든 이는 같은 편대의 상사였던 에드문트 로스만³⁾입니다. 전술에

Q. 겸손하신 말씀입니다. 그럼에도 불구하고 301대의 격추기록을 보유한 게르하르트 바르크호른과 함께 가장 빛나는 기록을 세운 분이 아닐 수 있는데요, 하르트만 씨의 친부적인 재능의 결과였을까요?

A. 저는 재능과는 거리가 멀었던 조종사입니다. 그 점은 분명히 하고 싶네요. 의사였던 아버지는 저 역시 의사가 되길 바랐지만 당시 인기였던 스포츠 비행클럽에서 글라이더를 조종하며 비행에 빠져 있었어요. 조종사로서의 진로가 개인적 열망이나 재능 때문은 아니었어요. 당시 청소년 사이에서 열풍이었던 비행클럽은 독일이 재무장을 염두에 두고 전시에 조종사 양성을 목적으로 국가 차원으로 장려하던 것이었기 때문이죠. 그러나 1939년 제2차 세계대전이 발발하고 유럽 하늘에서 승승장구하는 루프트바페에 매력을 느껴 1940년 3월 입대를 했습니다. 루프트바페에 조종사로 입대한 이후 실전을 치르는 상당 기간 역시 실수투성이였어요.

지금은 제가 신화적인 에이스로 회자되고 있지만 적의 출몰에 겁먹고 편대를 이탈한다든지, 적기 를 잡겠다고 편대전술을 무시하고 편대를 이탈했다가 연료 부족으로 동체 칙룩해 전투기를 망가뜨리는 등 해서는 안 되는 실수를 저지르기 일쑤였지요.

Q. 어린 나이에 조종사가 되어 실수투성이였던 하르트만 씨가 어떻게 역사에 길이 남을 에이스로 성장할 수 있었는지 더욱 궁금해집니다.

A. 1942년 소위로 임관해 처음으로 배치된 부대가 동부전선의 제52전투비행단이었어요. 사실 이게 제 커리어에서 대단히 큰 행운이자 결정적인 사건이었죠. 왜냐하면 이곳은 루프트바페에서도 손꼽히는 엘리트 부대로서 훌륭한 조종사가 많았어요. 특히 301대를 격추해 역사상 두 번째로 많은 적기를 격추시킨 바르크호른도 제가 배치된 제52전투비행단 소속이었지요. 생사를 함께한 동료이자 라이벌이었던 그의 존재는 끊임없이 저를 자극하고 성장시켰어요.

하지만 무엇보다 오늘의 저를 만든 이는 같은 편

대한 이해가 부족한 채 혈기만 왕성한 초짜 조종사였던 저는 로스만과 함께 실전에 나갔다가 앞서 언급한 바보 같은 실수들을 저질렀어요. 적기 를 격추하겠다고 정신없이 쫓다가 편대에서 떨어져 나가 적진에 고립된 저를 무선으로 유도해 구해준 사람이 로스만이었습니다. 연이은 실수로 저는 징계까지 받게 되었는데, 이를 계기로 로스만은 저에게 편대전술의 기초부터 다시 가르쳐주었어요.

352대라는 격추기록보다 제가 더 자랑스러워하는 기록이 바로 1,400회가 넘는 출격과 800회가 넘는 공중전 동안 저와 함께 편대를 이룬 전우를 단 한 번도 잃지 않았다는 것입니다. 초짜 시절 지시 없이 편대를 이탈했다가 로스만을 위험에 빠뜨린 실수로 얻은 교훈과 그 이후 멘토가 된 로스만의 가르침은 결국 저를 훌륭한 조종사로 만들어준 원동력이 되었습니다.

Q. 조종사들의 현신과는 관계없이 히틀러가 이끌던 나치는 잘못된 전쟁 목표를 가지고 있었고, 결국 소련과의 전쟁에서 패배했습니다. 그 이후의 삶은 어땠습니까?

A. 저는 스탈린이 제 목에 현상금을 걸었을 정도로 소련군에게 악명 높은 존재였습니다. 미군에 투항했지만 미국과 소련 간의 밀약으로 저를 비롯한 당시 제52전투비행단 소속 군인은 모두 소련에 넘겨졌어요. 수용소 생활을 하는 동안 극심한 고초를 겪었지요. 지옥 같은 나날이었습니다. 소련 인민을 폭살한 죄를 인정하면 수형 기간이 줄어들 수 있었고, 죄를 인정하라는 협박과 회유가 계속되었어요.

그러나 저는 그저 국가에 충성하고 임무에 충실했을 뿐이었기에 이를 거부했습니다. 그 때문에 형기는 계속 늘어나 결국 10년이 지난 1955년에야 고향으로 돌아올 수 있었어요. 고향으로 돌아온 제 나이 서른넷이었습니다. 뒤늦은 귀향이었지만 비행하기에는 여전히 젊은 나이였기에 서독 공군에 지원해 F-86 세이버를 조종하며 마지막 커리어를 보냈어요. 대령으로 퇴역한 것이 1970년 10월 즈음이었네요.



하르트만이 서독에서 주기종으로 조종했던 F-86. 기수의 검은색 헬멧 모양 도색은 하르트만 얘기(愛機)의 상징과도 같다. 제2차 세계대전 중 조종했던 Bf 109의 기수에도 검은색 헬멧 모양 도색을 한 바 있다.

Q. 군에 헌신하셨던 하르트만 씨의 퇴역 시점이 좀 이르다는 생각이 듭니다.

A. 사실 군을 떠나고 싶지 않았어요. 하지만 떠날 수밖에 없는 상황이었습니다. 당시 미국에서 NATO 회원국들에 대량으로 뿌리던 F-104 도입 문제로 인한 수뇌부와의 갈등이 결정적이었지요. 1960년 7월부터 도입된 F-104는 미국이 순수 요격용으로 개발한 마하 2급의 초음속 전투기였습니다. 서독에 도입된 F-104가 무려 918대로 NATO 회원국 중 압도적으로 많은 숫자였어요.

'과부제조기'라는 악명 높은 별명이 붙은 F-104의 안정성은 큰 문제였습니다. 또 이와는 별개로 서독은 다양한 임무에 투입할 수 있는 전천후 전투기가 필요했습니다. 극단적으로, 요격 성능에 치우친 개발 사상을 바탕으로 만든 F-104는 순수 요격 임무를 제외하면 사실상 쓸모없는 전투기였습니다. 특히나 동독과 국경을 맞대고 있던 냉전의 최전방 서독의 전투기로서는 더 더욱 낙제점이었죠. 그럼에도 불구하고 복잡한 정치 상황 등 통제할 수 없는 요인들로 인해 F-104의 대량 도입은 강행되고 말았습니다. 300대에 달하는 F-104가 주력⁴⁾이며 저의 주장은 틀리지 않았음이 입증되기도 했죠. 또한 국가를 위해 헌신하고자 했던 후배 조종사들의 너무 많은 죽음은 제게 크나큰 좌절과 슬픔을 안겨주었습니다.



안정성 문제와 더불어 동독과 대치된 서독이 수행할 다양한 공중 임무를 고려할 때 순수 요격기로 개발된 F-104 도입은 애초부터 실정에 맞지 않았다. 이 때문에 당시 하르트만의 반대는 충분히 납득할 만한 것이었지만 결국 서독의 F-104 도입은 최악의 손실률로 돌아오고 말았다.

1) 5대 이상의 적기를 격추하면 전투조종사로서의 최고의 칭호인 '에이스'라 부른다.

2) 독일어로 '하늘의 병기'를 뜻하며 지금까지도 독일 공군을 지칭하는 단어로 쓴다.

3) 제2차 세계대전 기간 중 93회를 격추시킨 슈퍼 에이스 중 한 명으로 하르트만의 비행 기술과 전법의 초석을 다진 인물이다.

4) 1991년 일선에서 완전히 도태되기 전까지 총 298대의 F-104가 사고로 손실되어 전체 도입 대수 대비 무려 30%가 넘는 손실률을 기록했으며, 116명의 조종사가 사고로 목숨을 잃었다.

Fly News



①

②

③

보잉, 2분기 수익 상승에 힘입어 주가 최고치 기록

보잉은 공격적인 비용 절감에 힘입은 2분기 수익 증가와 원활한 현금 흐름을 앞세워 지난 8월 2일(현지시각) 주식 가격이 역대 최고 기록을 경신했다. 보잉의 주식은 정오 거래에서 7.9% 오른 229.20 달러(약 25만 5,168원)로 최고 기록을 경신했으며, 올해 이미 37%나 올라 상승 추세를 지속하고 있다고 로이터통신이 보도했다. 관광 수요가 급증하면서 항공기에 대한 강한 요구도 증대되었는데 신규 주문이 라이벌인 에어버스를 훨씬 앞지른 것이 수익 상승을 견인한 것으로 나타났다. 또한 보잉은 생산 효율을 높이고, 6,500개의 일자리를 없애며 개발 비용을 절감해 지출을 줄이고, 그로 인해 수익과 현금 흐름을 크게 개선할 수 있었다.

보잉이 운영하는 현금은 약 50억 달러(약 5조 5,675억 원)로 예상치인 25억 달러(약 2조 7,837 억 원)의 두 배에 달하는 규모다. 투자자들이 미래에 적어도 현 수준의 현금을 기대할 수 있는 만큼 보잉의 상승세는 당분간 지속될 전망이다.

드론 · 인공지능, 보험회사 인력 대체

미국에서 드론과 인공지능(AI)이 보험회사 직원들을 빠른 속도로 대체하고 있다는 진단이 나왔다. 드론과 인공지능 등 4차 산업혁명을 상징하는 기술이 보험 금융 신청에서 지금까지 최장 15일 이 소요되던 시간을 2~3일로 대폭 줄여 인건비를 비롯한 고비용 구조를 바꿔놓는 등 보험 산업의 지형에 지각변동을 일으키고 있다는 분석이 나온다.

에어버스는 중간 결산 발표에서 A320neo 시리즈의 엔진 납품 지연이 실적에 악영향을 주었다고 설명했다. 이에 따라 에어버스는 엔진 발주처인 미국 유나이티드 테크놀로지 산하 프랫앤蕙트니(Pratt & Whitney)에 대한 압력을 강화했다고 덧붙였다.

올 상반기 매출은 기존의 A320기가 견인했다고 해도 과언이 아니다. A320은 7월에도 47대를 판매했지만 기대를 모았던 A320neo는 9대 판매에 머물렀다. 에어버스 대변인은 “우리는 계속해서 A320neo를 연간 200대 정도 공급하는 것을 목표로 하지만 엔진 공급 지연을 고려하면 이 목표는 달성이 어려워졌다”고 말했다.

에어버스, 상반기 353대 판매로 연간 목표 절반 달성

에어버스는 올해 1~7월 여객기 353기를 납품해 연간 판매 목표 700대의 절반에 도달했다고 지난 8월 6일(현지시각) 로이터통신이 보도했다. 그러나 에어버스가 아심 차게 추진해온 새로운 소형 항공기 A320neo 시리즈는 엔진 납품 지연으로 7월까지 68대 판매에 그쳐 연간 목표 200대로 3분의 1밖에 달성하지 못했다.

에어버스는 중간 결산 발표에서 A320neo 시리즈의 엔진 납품 지연이 실적에 악영향을 주었다고 설명했다. 이에 따라 에어버스는 엔진 발주처인 미국 유나이티드 테크놀로지 산하 프랫앤蕙트니(Pratt & Whitney)에 대한 압력을 강화했다고 덧붙였다.

올 상반기 매출은 기존의 A320기가 견인했다고 해도 과언이 아니다. A320은 7월에도 47대를 판매했지만 기대를 모았던 A320neo는 9대 판매에 머물렀다. 에어버스 대변인은 “우리는 계속해서 A320neo를 연간 200대 정도 공급하는 것을 목표로 하지만 엔진 공급 지연을 고려하면 이 목표는 달성이 어려워졌다”고 말했다.



중국 · 러시아, 미국에 막혀 공동 우주개발 협력 추진

중국이 오는 2022년까지 우주개발 프로젝트에 러시아의 협조를 받기로 했다. 중국 <참고소식망>은 올가을 중국과 러시아가 2018~2022년에 공동으로 달 연구 및 지구 관측에 나서는 우주과학 기술 협력 계획에 서명할 예정이라고 러시아 타스통신을 인용해 지난 8월 6일 보도했다.

이 협력 계획을 주도하고 있는 러시아 우주기술 설비공사(글라프코스모스) 담당자는 “현재 중국과 러시아 두 나라 간 우주 협력 프로그램의 계획 초안이 거의 완성되었다”고 전했다. 글라프코스모스사 측은 중국 우주 협력 사업에는 달과 달 주변 공간 연구, 우주선 및 지면 인프라 장비, 하드웨어 부품 및 원자재 개발, 지구 원격 관측 데이터 분석 등의 영역을 포함하고 있다고 전했다.

아울러 국제우주정거장(ISS)에서 과학 실험도 공동으로 진행하게 된다. 두 나라는 러시아의 위치정보시스템(GPS)인 글로나스와 중국의 베이더우를 상호 연계 보완하는 한편 상대의 영토 내에 지상 우주기지를 두는 방안도 추진하고 있다.



조종사 없는 여객기, 한 해 350억 달러 절감 가능

항공업계는 향후 여객기 무인 조종을 통해 한 해 350억 달러가 넘는 비용을 절감할 수 있다고 스위스 투자은행 UBS가 지난 8월 7일(현지시각) 전망했다. 그러나 UBS는 이날 낸 보고서에서 아직은 조종사 없는 민항기에 대한 소비자 반응이 호의적이지 않은 것이 걸림돌이라는 점도 지적했다. 보고서는 “조종사 없는 민항기가 항공업계에 방대한 경제적 혜택을 가져다줄 것”이라면서 “안전 개선 효과도 기대된다”고 강조했다. 보고서는 제반 혜택 가운데 조종사에게만 들어가는 비용으로 260억 달러를 절감할 수 있을 것으로 내다봤다. UBS는 조종사를 없애는 절차로, 먼저 화물기 부터 시작해 기존의 기장과 부기장 2명 탑승을 일단 1명으로 줄이고, 궁극적으로 100% 무인 자동 조종으로 바꾸는 것이 바람직하다고 지적했다. 그러면서 이미 민항기 이착륙 시자동 조종이 대부분이며, 운항 중 자동조종장치가 가동되고 있음을 상기시켰다. 보고서는 또 “무인여객기 상용화를 위해 디자인과 안전 및 기술적 문제가 선결되어야 할 것”이라면서 “해당 항공 규제 강화도 필요하다”고 덧붙였다.



뉴질랜드 항공기 제작사, 대북 불법 수출 혐의로 고발

뉴질랜드 항공기 제작사가 항공기 부품을 북한에 수출해 유엔 안보리 제재 결의를 위반한 혐의로 고발되었다. 지난 8월 9일 뉴질랜드 언론에 따르면 뉴질랜드 세관은 이날 해밀턴에 있는 퍼시픽에어로스페이스를 3건의 유엔 안보리 대북 제재 결의 위반 혐의로 뉴질랜드 국내법에 따라 고발했다고 밝혔다. 이 회사는 이와 함께 뉴질랜드 관세 소비세법 위반 혐의도 받고 있다. 이업체는 수출한 항공기 속에 들어 있는 부품을 사실과 달리 신고하는 잘못을 저질렀다고 언론은 전했다. 유엔은 지난해 9월 퍼시픽에어로스페이스가 제작한 P-750 XSTOL 항공기 1대가 북한에 에어쇼에 등장하면서 이 문제에 대한 조사를 시작했다. 안보리는 지난 2월 내놓은 보고서에서 퍼시픽에어로스페이스가 2015년 항공기를 중국 회사에 판매·인도했고 중국 업체는 이를 다시 다른 중국 회사로 넘겨 그해 12월 북한에 반입되었다고 밝혔다. 보고서는 업체가 자사 제품 항공기가 북한에 들어갔다는 사실을 알고 항공기 수리에 필요 한 기술훈련, 부품, 장비 등을 제공하기 위한 계획을 중국 파트너와 함께 세웠다고 설명했다.

Fly News



⑦

⑧

⑨

인니, 러시아 최신 전투기 도입 대금은 커피 등 현물로

미국, 레이저 요격 시스템 갖춘 무인 드론 개발 검토

일본, 드론 화물 배송 시대 맞춰 항공법 등 개정 추진

인도네시아가 러시아의 최신예 다목적 전투기 수호이(Su)-35를 도입하면서 대금의 상당 부분을 팜오일과 커피 등 원자재로 치르기로 했다. 지난 8월 7일 현지 언론과 외신에 따르면 인도네시아 국영 무역회사인 PPI는 이달 초 러시아 국영 방산업체 로스텍과 Su-35 도입을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다. 인도네시아 업그레이드 아트리아 스토 루키타 무역부 장관은 “두 나라 정부의 감독하에 Su-35 11대와 커피, 차, 팜오일 등 인도네시아산 원자재 및 방산 제품 간의 상계거래(대금 일부 혹은 전부를 현물로 제공하는 거래)가 성사되었다”고 말했다.

지난 2010년 1호기가 생산된 Su-35는 기존 4세대 전투기와 5세대 스텔스 전투기 사이의 4.5세대 전투기로 분류된다. 러시아는 Su-35가 현존 최강의 전투기로 꼽히는 미국의 5세대 전투기 F-22 랩터보다 엔진이나 레이더 성능 등이 더욱 뛰어나다고 자평해왔다. 러시아는 내년부터 Su-35 11대를 인도네시아 공군에 순차적으로 인도할 예정이다.

영국의 군사 전문 매체 <제인스>(janes.com)는 최근 미국의 미사일방위청이 미사일 방어를 위한 레이저 발사용 고고도 무인 드론 개발을 검토하고 있다고 보도했다. NHK에 따르면 국토교통성은 전문가들이 참여하는 검토회를 설치해 안전 대책을 갖춘 드론의 경우 비행경로에 육안 감시원을 배치하지 않아도 띠울 수 있도록 관련 규정을 개정하기로 했다. 일본 정부는 드론을 이용한 화물 배송을 내년부터 산간 지역에서 시행하고 2020년대엔 도시에서도 이뤄지도록 한다는 방침이다. 그러나 현행 항공법은 무인기의 경우 육안으로 상시 감시가 가능한 범위 내에서만 비행이 허락된다.

국토교통성은 드론 활용 화물 배송에는 이 규정 완화가 필요하다는 판단에 따라 경제산업성과 공동으로 8월 중 검토회를 설치, 드론 화물 배송이 가능하도록 연내에 관련법과 규정의 개정을 추진하기로 했다.

22



24

함께 생각해요
내 일터를 좋아하게 만드는 힘
FRIENDLY



26

KAI 톡톡
평소 호의를 느끼는
사람은 어떤
사람인가요?



28

글로벌 스토리
평등하고 개방적인
조직문화가 성장 원동력
레노버



30

KAI 캠페인
동료와
우호 관계 만들기

Section 2 하나 된 KAI

일할 맛 나는 회사,

신나는 일터를 꿈꿉니다.

GWP(Great Work Place) 기업문화로

KAI는 하나가 됩니다.

사람들이 자신의 직장에서 원하는 것은 무엇일까? 지금까지 대부분 경제적 보상과 복리후생을 가장 중요하게 여겼지만 최근엔 달라졌다. 많으면 하루의 70% 이상을 일터에서 보내는 직장인들은 회사가 일하고 보수 받는 곳 이상이길 바란다. 회사의 분위기와 문화가 이곳에서 일하면서 느끼는 즐거움과 기쁨, 보람과 자부심이 되길 바란다. 이를 위해서는 활기차고 우호적이며 개방적인 기업문화가 조성되어야 한다.

글 전미옥 마이스토리 대표

내 일터를 좋아하게 만드는 힘 FRIENDLY



자신감에서 마음이 열린다

오버부킹 논란이 일었던 유나이티드항공에 2010년 합병된 콘티넨탈항공은 기업문화가 좋은 항공사였다. 2003년 8월 미 북동부에서 이틀간 대규모 정전 사태가 있었을 때다. 비행기 두 대 중 한 대꼴로 수백 건의 비행이 취소되어 항공사들은 수백만 달러의 손실을 보았다. 하지만 콘티넨탈항공은 이에 굴하지 않고 계속 운행했다. 직원들은 비행기를 띄우는 데 필요하다면 어떤 일이라도 하기 위해 모였다. 그들은 '우리가 제공할 또 다른 서비스가 없을까?'를 생각하며 최선을 다했다. 공항에 벌이 묵인 모든 승객에게 추가 항공편을 투입했고, 불편함을 최소화하는 서비스로 승객들을 안심시키고 만족시켰다. 이는 결과적으로 많은 돈을 벌게 됨으로써 보상을 받았는데, 이 일은 직원들이 회사를 믿고 자신이 하는 일에 자신감을 갖는 기업문화 속에서 승객 유치로 이어져 큰 성과를 낸 인상적인 사례다.

성공하는 조직일수록 뛰어난 재능을 가진 인재를 영입하고 보유하기 쉬워지는데, 이들은 어떤 일든 성공시키고 싶어 한다. 팀이나 회사가 원가 큰 일을 해내며 성장할 때 함께 참여하고 싶어 하며, 이때 자기 자신의 성공과 평가 또한 이루어진다는 것을 잘 알고 있다. 그러나 자기만 좋은 평가를 받겠다고 동료와 경쟁하는 분위기보다 서로 돋는 우호적인 친밀감 속에서 협력하는 분위기가 회사를 성장시킨다. 이러한 문화는 자신감에서 시작된다. 먼저 회사가 직원들이 마음껏 일하도록 긍정적으로 대응하며, 자신감이 있어야 한다. 회사가 자신감이 있으면 직원들에게 관대한 태도를 갖게 되며, 작은 실수나 실패에 대해서도 지지와 지원을 아끼지 않게 된다. 이런 분위기 안에서 인재들은 서로서로 돋고 지지하는 팀이 되면 더욱 많은 것을 얻을 수 있음은 물론 더욱 큰 성장을 할 수 있다는 우호적인 태도를 갖게 되므로, 좀 더 끈끈한 동료애, 위기에도 강한 관계를 구축해 팀을 승리로 이끄는 견인차 역할을 하게 된다.

'사람 먼저'가 기를 살린다

GE의 전 회장 잭 웰치는 이렇게 말했다. "적당한 자신감이야말로 승리의 가장 중요한 기준이다. 자신감 있는 사람들은 출처에 관계없이 모든 아이디어와 변화에 개방적인 태도를 가지고 있다. 자신감 있는 사람들은 자신의 의견에 도전받는 것을 두려워하지 않는다. 그들은 아이디어를 더욱 풍성하게 만드는 지적인 싸움을 즐긴다. 바로 그러한 사람들이 개방적이면서 끊임없이 원기를 배우는 조직문화를 만들어낸다." 자신감은 남이 낸 아이디어에 개방적 태도를 갖게 해준다. 설령 반론이 있을지라도, 나와 다른 생각을 가졌더라도 크게 개의치 않는다. 이런 개인의 자신감은 조직에서 기를 살려줄 때 더욱 생겨나며, 서로 다른 의견이 만나 치열하게 토론해도 결국 높은 성과로 이어지게 된다. 이런 자신감은 회사가 내부 고객인 직원들의 가치를 높게 평가하고 직원들이 그것을 느끼도록 해주었을 때 가능하다. 이를테면 회사에서 사소하거나 가벼운 업무를 맡은 직원이라도 그 업무의 가치를 높게 평가하고 그 일을 하는 사람을 존중과 배려를 해줄 때 직원들은 회사에 대한 자부심과 열의가 생긴다. 아무리 바빠도 휴식 시간을 보장해줌으로써 일보다 그 일을 하는 사람을 먼저 생각하는 기업문화라면 동료에게 불만이 쌓일 일도 없을 것이고 경쟁자로 보지도 않을 것이다. 서로서로 마음의 여유가 생겨 팀이라는 의식이 형성되며 '내'가 해서 안 될 수 있는 일도 '우리'가 하면 된다는 생각을 가지고 앞으로 나갈 수 있다.

경영학자인 피터 드러커는 생전에 "사람은 명령과 통제보다는 자율성과 헌신에 기초해서 성과를 달성하는 존재"라고 한결같이 말했다. 회사와 경영자는 어려울수록 직원들의 마음을 어루만지며 그들의 자발적인 발로와 헌신을 끌어내야 한다. 그들이 회사에 공헌하고 싶어지게 만드는 것이 최상급의 경영이라는 생각을 해야 한다. 가장 높은 경지로 기여하도록 돋기 위해서 경영진은 직원 한 사람, 한 사람이 가진 강점을 기반으로 적절한 역할을 부여하고, 적극적인 지원을 통해 개인이 조직에 성과를 내며 공헌할 수 있도록 돋는 것을 책임감 있게 실행해야 한다. 일을 통해 조직의 목표 달성뿐만 아니라 개인의 역량 개발까지 될 수 있도록 도울 때 그 일의 생산성은 최대치로 높아질 것이다. 사람을 먼저 생각하면 조직

과 개인이 동반 성장을 하게 된다.

함께 배우고 공부할 때 두려움은 사라진다
회사가 시장에서 경쟁력을 갖추기 위해서는 직원 한 사람 한 사람이 노력해야 한다. 그러려면 직원들이 각자 즐겁고 의욕적인 회사 생활을 할 수 있어야 한다는 경영 철학을 갖춘 기업은 조직의 활기를 위한 문화 형성에 정성을 들인다. 활기찬 조직문화를 만드는 일에 관심이 있고 이와 관련한 프로그램을 진행하는 경우에는 직원들의 참여가 비교적 손쉽다.

그런데 기업마다 형편이 달라 아직 실질적인 프로그램을 갖추지 못한 곳도 많다. 기업의 뒷받침이 부족하다고 해도 직원들에게 앞서 말한 대로 자신감을 심어주고 존중해준다면, 직원들은 스스로 움직일 수 있다. 회사가 어떻게 해주기만 손놓고 기다리지 않고 자기 계발과 발전을 위해 직원 스스로 올바른 기업문화를 만들어갈 수 있다. 일례로 **자발적으로 학습 조직을 만드는 경우가 있다.** 스스로 도전하는 공통 학습의 과제를 선정하고 학습해가면서 커뮤니케이션을 강화하고 개인과 조직의 경쟁력을 높이는 것이다. 4차 산업혁명과 인간의 일에 대한 막연한 불안감과 두려움이 은근히 퍼져 나가는 요즘, 뭐든 배우고 공부하는 그 자체가 앞으로 일어날 변화에 적응할 근력이나 유연성을 높이는 길이다.

어떤 분야에 '이미 검증된 우수한 재능을 가진 집단'과 배우지 않았지만 '관심이나 호기심을 가진 집단'을 무작위로 뽑아 가르치고 노력하게 한 10년의 연구 결과는 논문에 이렇게 한 줄로 요약되었다고 한다. "노력하지 않았는데 최상급인 사람도 없었고, 노력했는데 두각을 못 낸 사람도 없었다." 회사의 계획에 따라 이루어지는 교육이나 일회성 교육이 아니라 삼삼오오 혹은 소그룹을 만들어 자발적으로 학습 계획을 만들고 공부하는 실질적인 학습은 미래에 대한 막연한 두려움을 물리치고, 개인적인 역량 강화와 자기 계발을 위해서도 필요하다. 다만 "백지장도 맞들면 낫다"는 말처럼 함께 하면 훨씬 수월하고 힘이 난다는 점을 잊지 말고 이야기를 시작해보자.

KAI인에게 물었습니다

평소 호의를 느끼는 사람은 어떤 사람인가요?

“Manner Maketh Man.” 영화 <킹스맨>에서 콜린 퍼스가 건달과 싸우기 전에 나오는 말입니다. 매너가 그 사람을 판단하는 기준이 된다는 의미 아닐까요? 사람들을 만날 때 문득 끌리는 상대가 있습니다. 그 사람에게 좋은 감정을 느끼게 되는 건 본능이라기보다는 상대의 말투, 행동 때문이 아닐까요? 몸에 배어 있는 매너가 그 사람을 대변하기도 하지요. KAI 사우들은 어떤 사람에게 호의를 느끼게 되는지요?

최종조립생산팀6직 김형래 주임기술원

내 가족을 쟁겨주는 사람

일하면서 생각한 건 제가 아닌 우리 가족을 쟁겨주거나 생각해줄 때 그 사람에게 호의를 느낍니다.



위성체계팀 김태훈 연구원

말보다 행동으로 보여주는 나의 사수

저의 사수 이야기입니다. 사람마다 다 부족한 부분은 있지만 정말 상대방을 위해서 해야 하는 일이 있다면 많은 고심을 해서 직접 행동하는 분이시기에 항상 감사하게 생각하고 있습니다. 말없이 고심해서 행동으로 쟁겨주는 모습에 상당한 호의를 느끼게 되었습니다.

KFX제어HW팀 서성조 책임연구원

언제나 웃으며 인사하는 사람

저를 만날 때마다 반갑게 인사하면서 웃어주는 사람이 좋습니다.

KFX상세해석1팀 노두호 연구원

긍정적으로 생활하는 사람

자신이 힘들고 어려울 때도 짜증을 내지 않고 웃으면서 생활하는 사람에게 좋은 감정을 가지게 됩니다.



CH-47D수주준비T/F 이윤용 과장

의견을 나눌 수 있는 사람

제가 말하는 어떠한 의견이라도 잘 들어주고 본인의 의견을 공유하면서 저에게 하나라도 더 알려주고자 노력하시는 분을 보면 존경심이 듭니다.

성능개량생산팀1직 권지훈 주임기술원

상대방의 이야기에 귀 기울여주는 사람

제가 호의를 느끼는 이는 남의 말을 잘 들어주는 사람입니다.

소형헬기구조설계팀 이상봉 연구원

장난기 많은 사람이 진중한 모습을 보여줄 때

평소에는 익살스럽고 장난기가 많은 사람에게서 진중한 모습을 봤을 때 그 사람을 달리 생각하게 되고 호의를 느낍니다. 이런저런 구설수가 많았지만, 순전히 가수로서의 모습을 보여준 탁재훈 씨를 예로 들고 싶어요. TV 프로그램 <윤도현의 러브레터>에 나와 웃기는 말과 농담으로 좌중을 흔들다가 감정을 전뜩 실어서 <참 다행이야>라는 노래를 부를 때는 새삼 새로운 사람으로 느껴졌습니다. 덕분에 그 노래도 저의 노래방 애창곡이 되었죠.^^



KFX기체설계2팀 김재규 연구원

호의를 느끼는 사람 Best 5

1. 고운 말을 쓰며 얼굴에 웃음 띤 사람에게 호의를 느낍니다.
2. 툭툭 내뱉기보다 정중하면서 친절하게 말하는 사람에게 호의를 느낍니다.
3. 첫인상은 인사에 좌우된다고 생각하기에 인사성이 밝은 사람에게 호의를 느낍니다.
4. 자신뿐만 아니라 주변 사람들도 쟁기는 사람에게 호의를 느낍니다.
5. 자신의 힘든 점을 공유하면서 같이 해결하는 사람에게 호의를 느낍니다.

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

10월호

- 주제 : 성과를 보상하고 재능을 격려하라 Reward
- 질문 : 자신이 이룬 성과로 받아본 보상이 있다면 무엇인가요?

평등하고 개방적인 조직문화가 성장 원동력 레노버

중국 Y세대들이 선호하는 직장인 레노버는 개방적이고 평등한 업무 환경, 소통과 주도적 업무 진행이 가능한 조직문화로 글로벌 PC 시장 1위의 자리에 올랐다. 세습경영을 거부한 창업자 류촨즈와 고공승진 가도를 달려 그룹 후계자가 된 양위안칭은 중국을 글로벌 IT 강국으로 이끈 일등 공신으로, ‘스스로 생각하고 행동하라’는 경영 철학 아래 혁신의 고삐를 늦추지 않고 있다.

글 채희숙 일러스트 레모



전 CEO 류촨즈

소통·주도적 업무 진행으로 Y세대 우수 인재 영입
중국 최대 IT 기기 제조사인 레노버(Lenovo, 联想集团有限公司)는 외국 글로벌 기업들보다 더 유연한 조직 운영으로 중국의 Y세대인 바링허우(1980년 이후 태어난 세대), 주링허우(1990년 이후 태어난 세대)의 인재들을 확보하고 있다. ‘개인의 발전 가능성과 성장 기회’를 직장 선택의 최우선 조건으로 꼽는 바링허우와 주링허우를 개방적이고 평등한 업무 환경, 소통과 주도적 업무 진행이 가능한 조직문화로 사로잡은 것이다.

레노버의 직원은 QQ(PC 메신저), 위챗(모바일 메신저)으로 팀원 간 상시 소통한다. 이 과정에서 파악한 개개인의 장점 및 관심 대상에 따라 적합한 업무를 부여하거나 도전 목표를 설정한다. 좋은 의견이 나오면 고위 경영층에 전달하고, 탁월한 역량을 보이는 직원에게는 나이나 직급을 따지지 않고 프로젝트의 리더를 맡긴다.

Y세대를 잡기 위한 노력은 주링허우가 대학에 입학하던 2009년부터 시작되었다. 레노버는 캠퍼스 마케팅 대회인 ‘아이디어 엘리트 모여라’를 전국 189개 대학에서 실시했다. 대회에 참가한 학생들에게 시장 마케팅 지식을 교육하고, 뛰어난 인재에게는 레노버에서 인턴으로 일할 기회를 주었다.

레노버가 단지 Y세대를 영입하기 위해 기업의 체질을 한 순간에 바꾼 것은 아니다. 그보다 훨씬 이전인 1999년부터 이미 평등하고 개방적인 프렌들리 업무 환경을 조성하고 있었다. 그 시기부터 회사에서는 직원들 간 직함을 부를 수 없었다. 신입 사원부터 CEO까지 전 직원이 이름을 부르도록 명문화했기 때문이다. 직책에 억매여 소신을 밝히지 못하는 위계질서 문화가 기업의 혁신을 방해하고, 글로벌 기업으로 성장하는 데 걸림돌이 된다는 판단에 따른 조치였다.

직급이나 나이를 고려하지 않고 서구식 호칭으로 권위의식을 없앤다는 것이 중국의 관습상 쉬운 일은 아니었다. 하지만 아침이면 임원진이 회사 로비에 서서 출근하는 직원들에게 자신의 이름을 소개하며 인사를 건네는 노력 끝에 차차 위계를 상징하는 직함 대신 서로의 이름을 부르며 수평적 관계를 유지할 수 있게 되었다.

중국 자본주의의 개척자, 류촨즈 전 회장

레노버가 일찍부터 유연하고 개방적인 기업문화를 정착시킨 배경에는 ‘중국의 스티브 잡스’ ‘중국 자본주의의 개척자’로 불리는 창업자 류촨즈(柳传志)와 ‘가장 성공한 전문경영인’ ‘샐러리맨의 우상’으로 불리는 2대 CEO 겸 회장 양위안칭(杨元庆)의 활성적인 콤비 플레이가 있었다. 레노버는 1984년 류촨즈를 비롯한 중국과학원 계산기연구소의 연구원 11명이 20만 위안(약 3,260만 원)의 소자본으로 베이징의 한 경비실에서 시작했다. IBM PC에서 중국어를 사용할 수 있는 회로 기판을 개발한 뒤 홍콩법인으로 전환, 1994년 홍콩 주식 시장에 상장했다. 2001년 휴대폰 사업에 진출했고, 2005년 IBM PC 부문을 인수해 브랜드와 기술력을 크게 개선하고 해외 시장에 진출했다. 2013년 글로벌 PC 시장 1위에 올랐고, 2014년 7월 IBM x86 서버사업 인수에 이어 10월 모토로라 모바일을 인수해 삼성과 애플 등 IT 개인들과 경쟁하게 되었다.

33년 발전사에서 류촨즈와 양위안칭은 建班子(전반짜 : 핵심 관리팀 구축), 定战略(당잔루에 : 발전 전략 수립), 带队伍(다이웨이우 : 인재양성)라는 3대 비즈니스 원칙을 실천했다. 핵심 관리팀을 기업 이익을 최우선으로 여기는 수평적 조직 구조의 근간으로 삼고, 인수합병(M&A)을 발전 전략으로 활용해 시장 변화에 적응했다. 인재 양성에는 직원 스스로 엔진이 되어 업무에 대한 책임과 권한을 갖는 ‘엔진문화’를 적용했다. 직원의 잠재력을 최고까지 끌어낼 수 있도록 혹독하게 조련했지만, 그에 따른 충분한 보상으로 높은 성취감도 주었다.

두 사람은 오너와 고용인으로 만나 전·현직 CEO를 맡은 인물이지만, 회사를 최고의 자리로 옮리겠다는 목표 앞에서는 몸과 마음이 하나였다. 레노버가 휴대폰 사업에 진출한 2001년, 57세의 류 회장은 37세인 양 회장에게 회장 겸 CEO 자리를 물려주었다. 빠르게 변화하는 IT업계에는 젊고 혁신적인 인재가 필요하다는 이유에서였다. 하지만 회사가 적자를 내는 등 위기에 봉착하자 류 회장은 2009년

구원투수로 등판, 10분기 연속 시장 평균을 넘어서는 실적을 내 회사를 회생시키기고 2011년에 다시 물려났다.

세습경영을 거부해 딸에게 회사와 관련한 어떤 것도 물려주지 않은 류촨즈 회장은 레노버의 지분을 단 2%만 갖고 있다. 대신 그는 중국 최초로 스톡옵션(1989년)과 종업원 주제(1993년)를 도입, 중국 기업에 소유권 개혁 물결을 일으켰다. 지분 65%는 창업 당시 자금을 대주었던 중국과학원이 소유하고 나머지는 임직원이 보유하고 있다.

샐러리맨의 우상, 양위안칭 현 회장

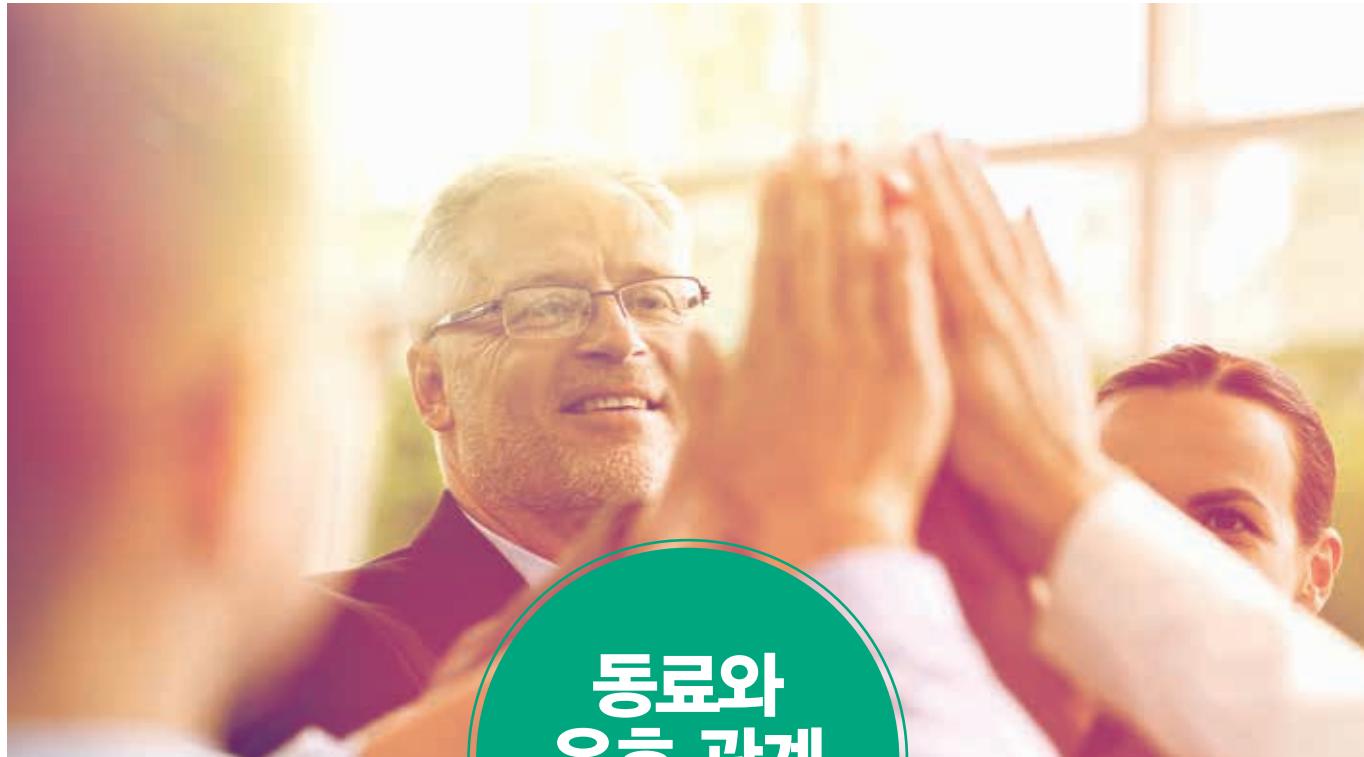
중국과학기술대학에서 컴퓨터공학 석사 학위를 받은 양위안칭은 1989년 레노버에 입사해 고공 승진의 가도를 달려왔다. 류 회장의 후계자가 된 그는 동서양이 조화를 이룬 유연한 기업문화로 ‘레노버 웨이’를 만들어나가는 데 주력해 중국을 글로벌 IT 강국으로 이끈 일등공신이 되었다.

양 회장은 평소 ‘선진국 엔지니어처럼 스스로 생각하고 행동하라’는 경영 철학을 자주 말한다. 레노버 직원은 이미 선진국 엔지니어를 능가하는 실력을 갖추고 있지만, 보수적인 중국사회에서 혁신의 고삐를 늦추지 않으려면 능동적인 자세로 늘 깨어 있어야 한다는 메시지다. 레노버는 매월 ‘혁신연구 토론회’를 열고, 매년 ‘레노버 기술전망 토론회’를 개최한다. 이를 통해 직원들의 혁신 아이디어를 모은다.

평등한 환경에서 개인의 능력에 따라 권한을 주고, 시대 변화에 맞춰 혁신을 멈추지 않는 문화는 IBM, 모토로라 등 서구 기업과의 M&A 혹은 파트너십에 위화감 없이 적응할 수 있게 했고, 레노버가 글로벌 기업으로 자리매김하는 원동력이 되었다. 이러한 유연성을 마케팅에도 적용해 시장 특성에 따라 ‘맞춤형 세계화 전략’을 펼친 결과 레노버 PC는 ‘비싸지 않으면서 튼튼한 제품’이라는 인식을 심게 되었다.

레노버는 지난 7월 상하이에서 개최한 ‘제3회 레노버 테크월드’에서 AI와 증강현실(AR)에 기반을 둔 신제품을 대거 선보였다. AI 혁신센터를 올해 베이징에 열고, 독일과 미국에도 설립할 계획이다. 여기에 AI 인재를 얼마나 많이 끌어갈지, 레노버의 인재 굴기(崛起)에 중국과 세계의 IT 기업들이 바짝 긴장하고 있다.





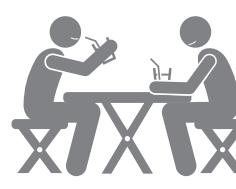
동료와 우호 관계 만들기



헤어스타일, 패션 등을
칭찬하며 관심 표현하기



'주말 잘 보냈나' 등
친근한 인사 건네기



가끔은 회의실이 아닌
카페나 공원 등에서 대화하기



상대방의 아이디어에
긍정적으로 반응하기



좋아하는 운동이나
취미 공유하기



경조사
챙기기



32

사회공헌
아이들에게
꿈과 희망을
선물하고 싶습니다



36

KAI 패밀리
기차 타고
추억을 쌓으러 떠나요



40

우리 동호회를 소개합니다
마음을 전하는
기타 한번 배워보실래요?



42

나의 여행 이야기
스위스,
유럽의 으뜸!



46

세대공감 KAI
더도 덜도 말고
한가위처럼

Section 3 행복한 KAI

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



필리핀 해외봉사

아이들에게 꿈과 희망을 선물하고 싶습니다

일 년의 반을 쉼 없이 달려온 사람들이 잠시나마 숨을 돌리는 시기가 여름휴가가 아닐까? 국내외로 여행을 떠나거나 집에서 여유를 즐기는 사람. 각자의 성향에 맞게 자신과 가족을 위해 그 시간을 보낸다.

올 여름휴가를 자신이 아닌 타인을 위해 쓰고 돌아온 이가 있으니, 바로 나눔봉사단이다. 매주 국내에서 봉사활동을 하던 그들이 이번에는 필리핀의 작은 초등학교로 떠났다. 그 어느 해보다 뿌듯한 휴가를 마치고 돌아온 이들의 얼굴에는 미소가 가득하다.

정리 이효정

자진해서 나선 봉사

매일 40°C를 웃도는 무더위로 가만히 있어도 지치기 일쑤인 필리핀. 그 종 한국에서 비행기를 타고 4시간이 넘게 가야 도착하는 필리핀 중부 세부의 막탄섬. 이곳에 푸른색 조끼를 걸친 33명의 나눔봉사단이 도착했다. 그들은 자연재해로 폐허가 된 방방초등학교를 재건하기 위해 온 것이다. 이번 봉사 활동은 KAI의 항공기 수출국을 대상으로 하는 첫 번째 활동으로 두 나라 간의 우호 증진과 해외사업 정서를 개선하기 위해 진행했다. 막탄섬 코르도바 시에 있는 방방초등학교는 현재 약 1,000명의 학생이 새벽 6시부터 2~3교 대로 수업을 받고 있다. 우리나라 1960년대 수준의 책상, 의자, 기자재로 운영되는 어려운 환경이지만 아이들은 희망을 잃지 않고 공부에 전념하고 있다. 그러나 갑자기 닥친 자연재해로 학교는 폐허가 되어버렸고, 이를 재건하기에는 경제적으로 열악해 도움의 손길이 필요한 실정. 이 소식에 나눔봉사단이 직접 나선 것이다.

먼저 나눔봉사단은 봉사 성금을 기부해 현지 건축업자가 폐허가 된 교실 1동을 신규 건축하도록 했다. 그리고 교실 건축 외에 자재와 외관 정리 등 깔끔한 마무리와 학습 여건 조성을 위해 나눔봉사단이 팔을 걷어붙였다. 지난 7월 30일부터 8월 4일까지 임직원 17명과 가족 12명, 사천시다문화통합지원 센터 스태프 4명 총 33명의 봉사단원은 여름휴가를 반납하고 자비로 항공료를 부담하며 자발적으로 봉사활동에 참여했다.

나눔봉사단은 매일 아침 8시부터 오후 5시까지 건축 봉사와 학습 수업으로



바쁜 일정을 소화했다. 완공된 교실의 외관에 페인트칠하고 교실에 책상, 의자, 칠판, 전등, 선풍기, 노트북 및 빔프로젝터 등을 배치하는 한편 교실 밖에서는 꽃나무 심기, 텃밭 만들기 등 운동장 조성에 힘썼다.

이번 건축 봉사 외에도 아이들과 함께한 수업과 레크레이션도 진행했다. 창의력을 키우기 위한 색연 분할 그림 그리기, 정다면체 원리의 이해를 돋는 세팍타크로 공 만들기 수업을 열었으며, 종이비행기를 제작해 과학과 수학의 원리를 더욱 쉽게 이해하도록 도왔다. 또 기존 KAI 아나바다 행사에서 후원받은 150kg의 여름옷을 전달하고 1,000여 명 아이의 간식도 챙겼다. 마지막 날은 봉사단이 필리핀 비사이어 언어로 <당신은 사랑받기 위해 태어난 사람>을 불러 큰 박수를 받았다.

베풀이 감동으로 돌아오다

봉사활동 기간 내내 나눔봉사단원과 방방초등학교 아이들의 얼굴에는 웃음꽃이 피어났다. 머리에 내리쬐는 뜨거운 햇살과 온몸에 흘러내리는 땀방울에도 나눔봉사단원은 힘든 기색을 보이지 않았다. KAI 홍보 동영상 방영과 풍선에 얼굴 그려주기 등을 하며 아이들과 놀아주기를 담당한 생산계획팀 이용기 팀장은 봉사 첫날의 환대를 잊을 수 없다고. “아침에 처음으로 학교에 들어섰을 때 아이들과 선생님들이 우리의 방문에 대한 감사 표시로 험성을 올리며 호의로 맞아 주었습니다. 그 순간 상상할 수 없을 정도의 거대한 감동이 물밀 듯 밀려왔습니다. 어린 친구들의 순수함을 느꼈습니다.”

운영기획팀 황승진 선임연구원은 종이비행기 만들기와 고학년 기준 비행 원리 교육 지원을 맡았다. 그의 봉사는 이번으로 끝이 나지 않고 새로운 인연의 고리를 맺었다. 방방초등학교 저스틴 학생과 제니퍼 선생님과 자속적인 연락을 통해 관계를 이어나갈 예정이란다.

많은 감정을 안고 한국으로 돌아온 봉사단원도 있다. 나눔봉사단 사무국장 구관혁 실장의 아내 최영희 씨는 사랑을 주려 갔다가 사랑을 듬뿍 받고 돌아온 느낌이라고 했다. “우리는 작은 것을 베풀었는데 그보다 큰 선물을 받은 듯한 봉사활동이었습니다. 이 행복을 오래도록 간직하겠습니다. 그리고 앞으로도 봉사활동의 기회가 주어진다면 반드시 참여해 이날의 벅찬 행복을 이어가고 싶습니다.”

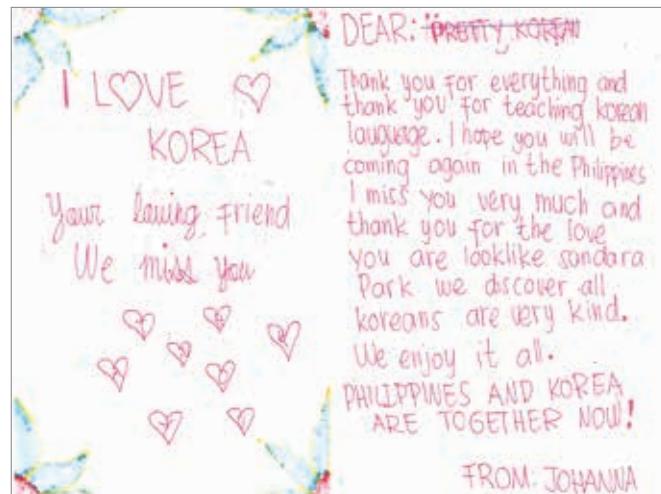
최고의 휴가를 보냈다는 성능개량기술팀 윤수영 부장의 아내 이지숙 씨 역시 봉사한 것이 아니라 봉사를 받고 돌아왔다고 말했다. 얼굴이 달궈질수록, 땀 냄새가 진해질수록 아이들의 웃음은 더욱 환해짐을 알기에 쉬고 싶다는 생각조차 호사롭게 느껴졌다. 모든 일을 마무리한 후 현장판에 새겨진 자

신의 이름을 보면서 봉사활동에 참여한 일이야말로 최고의 선택이라고 확신한 이지숙 씨는 또 다른 곳에서 자신의 도움이 필요하다면 다시금 휴가를 반납할 준비가 되었다고 전해왔다.

이번 봉사단원 중에는 참가 전에 상처를 입었지만 자신의 역할을 위해 참여한 사람도 있다. 사회공헌팀 이희권 부장의 아내 신미연 씨와 조립생산팀 김철희 전문기술원이다. 출국 전날 어깨 인대가 손상되어 원팔을 들어 올리는 것이 불가했던 신미연 씨는 자신이 맡은 일을 남에게 미룰 수 없어 봉사활동을 강행했다. 아픈 와중에 도착했지만 신미연 씨



Johanna 학생의 감사 편지



는 아이들의 맑은 눈동자를 보는 순간 아픔은 어느새 사라졌다고. 또 김철희 전문기술원은 봉와직역으로 반깁스 상태였다. 다행히 상태가 호전해 비행기에 오른 김철희 전문은 가난한 상황에서도 매우 행복하고 따뜻한 미소를 짓던 그들을 쉽게 잊지 못할 것이라고 했다. 특히 자신의 카메라를 보고 꾸밈없는 미소를 지어주던 아이들을 보면서 도리어 치유를 받았다.

봉사단원 중에는 이번 봉사활동이 단순히 남을 도우러 간 것이 아니라 자신을 돌아켜보는 자리가 되었다는 이도 있다. 김철희 전문의 딸 김지우 학생은 현지 아이들이 웃음을 잃지 않고 밝은 모습으로 수업에 열심히 참여하는 것을 보며 많은 생각을 했으며, 이들의 모습을 보고 배워야겠다고 다짐했다.

나눔봉사단 구관혁 사무국장은 “필리핀과 KAI 간의 우정이 더욱 돈독해져서 양자 간 긍정적 에너지가 자리 잡기를 희망합니다. 흐르는 땀방울을 마다치 않고 단 한 사람도 낙오됨 없이 모두가 성심성의껏 맡은 봉사활동을 완수한 봉사단원 모두에게 한없는 축복과 감사의 박수를 보냅니다”라고 참가한 단원들에게 감사를 전했다.

각기 다른 생각과 마음으로 떠난 필리핀 해외봉사활동. 참가자들의 성향은 달라도 그들은 아이들의 눈빛을 잊지 못하고 자신의 선택에 후회가 없었다고 입 모아 이야기했다. 아픔은 나눌수록 작아지고, 베풀은 더할수록 커진다. 이제 그 나눔을 해외에서 시행하기 위한 첫 삽을 뜯다. 이 걸음걸음이 모여 커다란 역사가 될 그날. 이번 봉사활동에 참여한 이들이 그 자리에 함께 있으리라 믿는다.



“나눔과 베풀 그리고 봉사의 기쁨을 알 수 있던 시간이었습니다”

기체생산1팀 김용운 직장

필리핀 해외봉사 소감문

7월 30일부터 4박 5일 동안 나눔봉사단의 일원으로 필리핀 세부 막탄섬의 방방초등학교로 봉사활동을 다녀왔습니다. 그동안 간단한 자원봉사활동만 해오다 해외봉사활동을 추진한다는 소식에 바로 지원했습니다. 봉사단원으로 선정된 후 7월 한 달 동안 매주 금요일에 모여 봉사를 위한 준비를 하고 드디어 세부로 떠났습니다.

초등학교 아이들에게 얼마만큼 힘이 되어줄지에 대한 염려를 하면서 떠났지만 그런 생각은 그저 기우에 지나지 않았다는 사실을 짧은 순간에 알게 되었습니다.

차를 타고 초등학교 교문에 도착해서 첫발을 내딛는 순간 무엇이라고 표현해야 할지 모를 감동적인 광경이 눈앞에 펼쳐졌습니다. 모든 학생과 선생님이 나와 열렬하게 영접하고 환영하는 모습에 한동안 움직일 수 없었습니다. 마치 일순간에 얼음이 되었다고 할까요. 그 순간 모든 봉사단원의 눈에는 감동의 눈물이 글썽이고 있었지요. 평생 살아가면서 어디서 이런 환대를 받아볼 수 있었을까요? 누가 이렇게 환영을 해줄까요? 가난하고 힘든 생활을 하는 아이들에게 작은 것이라도 베풀 수 있으리라는 생각을 하며 도착했는데 오히려 우리가 환대를 받으니 시작도 하기 전에 미안하고 부끄러운 마음이 먼저 들었습니다.

간단히 짐을 정리하고 오리엔테이션을 했습니다. 그리고 교장 선생님과 협의한 후 각자 맡은 영역에서 봉사활동을 시작했습니다.

각자 봉사할 역할을 나누어 드디어 시작!

우리의 봉사활동은 학교 외벽 페인트 작업 등 환경 정화와 아이들과 함께하는 학습 및 레크리에이션이었습니다. 외벽 페인트 작업과 환경 정화 활동은 뜨거운 햇살과 무더운 날씨로 힘이 들었지만 아이들에게 좋은 환경을 만들어주고 싶다는 열망이 더욱 강했습니다. 그래서 우리 모두가 한마음으로 애쓰면서 흘리는 땀방울은 힘듦을 뛰어넘어 마음을 가볍게 만들어주기 충분했습니다. 그리고 한국에서 온 낯선 사람들

이 어눌한 영어에 손짓 발짓 섞여가면서 진행한 수업임에도 아이들은 집중하고 배우려는 모습이 역력해 보기가 좋았습니다. 무엇보다 세팍타크로 공을 만든 후 이를 가지고 운동장에서 웃고 뛰며 뛰어다니며 노는 아이들의 얼굴은 아주 밝았고 마음껏 즐기는 모습에 감동이 물밀 듯이 밀려왔습니다. 그동안 운동장이 제대로 갖춰지지 않아 외부 활동은 엄두도 못 낸 아이들에게 이번 나눔봉사단이 재건한 교실과 작지만 콘크리트로 포장한 운동장은 더없이 큰 선물이 아니었을까 생각합니다. 그리고 열악한 환경과 어려운 여건 속에서도 아이들을 위해 헌신적으로 지도하시는 선생님들의 열의에 우리도 이런 열정으로 자기 일을 해야 할 것으로 생각했습니다.

단순히 남을 도와야 한다는 마음에 참여한 이번 봉사활동은 자신을 진지하게 되돌아볼 계기를 마련해주었습니다. 좋은 환경, 나라, 직장과 가정이 있지만 다른 사람의 형편과 비교하느라 더 많이 행복하지 못했고, 웃지 못했고, 즐거워하지 못했음을 고백하는 시간으로 채워졌습니다.

함께한 센터장님은 “이곳의 1,000여 명의 아이는 어쩌면 막 탄섬의 코르도바시를 평생 벗어나지 못하고 한국 사람을 일생 만나보지 못하고 살 수도 있을 것”이라고 말하고 “나눔 봉사단이 이곳까지 찾아와서 봉사했던 기억이 이들에게는 평생토록 한국을 좋은 나라로 기억하게 할 것”이라고 덧붙였습니다. 이 말을 듣고 있는 내내 저절로 숙연해졌습니다.

우리의 봉사활동이, 우리의 행동 하나하나가, 이들에게는 한국에 대한 인상으로 남게 된다고 생각하니 즐거운 마음으로 모든 일에 임할 수 있었습니다.

재능과 능력이 부족한 저를 비롯한 함께했던 나눔봉사단원, 그리고 항상 기쁜 마음으로 도와주던 스태프 여러분께 진심으로 감사의 인사를 전합니다. 처음 경험해본 해외봉사활동이 저에게는 영원히 잊히지 않는 멋진 추억으로 남을 것입니다. 해외봉사 계획 단계부터 준비, 실천, 마무리까지 잘 이끌어주신 나눔봉사단에 아낌없는 찬사와 격려를 보냅니다. 이 활동이 내년에도 계속해서 이어지기를 바랍니다.

차세대ERP구축T/F 이철수 차장 가족의
백두대간 협곡열차 체험

기차 타고 추억을 쌓으러 떠나요

더위와 선선함이 공존하는 여름과 가을 사이. 그 중간을 우리는 간절기라 부른다.
간절기란 단어가 웬지 간절한 누군가의 마음은 담고 있다고 생각이 드는 건 무리일까?
이 간절기에 그런 간절함을 품은 한 가족이 멀리 강원도까지 여행을 떠났다.
2년 전부터 가족 열차 여행을 계획했지만 떠나지 못했던 이철수 차장.
아이를 위해, 아내를 위해 장장 6시간 동안 운전해 달려온 이철수 차장과 그 가족의
백두대간 협곡열차 체험은 그들의 마음을 담고 서서히 속도를 올렸다.

글 이효정 사진 정우철

우리만의 여행 시작

“여행을 떠나 기차를 타고 들판을 넘어 산속 계곡 따라 자연을 벗 삼아 노래도 불러보고 동굴 속에서 소리도 쳐보네~” 조금 오래된 노래인 여행스케치의 <그 녀석들과의 여행>. 이 노래처럼 여행의 묘미에서 빠지지 않는 것이 기차가 아닐까. 지금이야 많은 사람이 열차를 타고 전국을 누비지만 어린 시절 기차는 먼 곳으로 여행을 떠나야만 탈 수 있었다. 요즘 코레일에서는 기차에서 향수에 젖고, 재미도 느낄 수 있는 관광열차를 운행한다. 이 관광열차 중에 백두산에서 지리산까지 이어지는 큰 산줄기인 백두대간 일부를 이동하는 열차가 있다. 바로 백두대간 협곡열차. 강원도 철암역과 경북 분천역 사이를 오가는 열차 여행을 선택한 가족은 차 세대ERP구축T/F 이철수 차장의 세 식구.

사천에서 가깝지 않은 거리에서의 체험이지만 2년 전 이철수 차장이 제안한 열차 여행을 떠나고 싶은 그들의 간절함이 작용했다. 특히 아내 이연주 씨는 삶의 활력을 이번 열차 여행으로 찾고 싶었다고.



“남편이 기차 여행을 떠나자고 한 지 벌써 2년이 지났네요. 꼭 기자고 이야기했는데 늘 다른 일로 무산되었어요. 가족 모두 집에 있는 걸 좋아한 탓도 있지만 열 살이 된 준서와 함께 가족끼리 오붓한 여행을 떠나보고 싶어 강원도까지 거리가 멀었지만 나섰어요. 그런데 정말 나오길 잘한 것 같아요.”

먼 길을 오는 동안 피곤도 할 법한데 힘든 기색 없는 이연주 씨의 얼굴에는 미소가 가시지 않는다. 이철수 차장 역시 그간 기차를 타려 기자고 했던 말을 계속 생각하고 있어서 이 체험 모집 공고를 본 순간 이거다 싶었다. 또 집에 있기를 좋아하는 준서에게 다양한 경험을 시켜주고 싶은 아빠의 마음도 컸다.

“아내의 소원을 꼭 들어주고 싶었어요. 남도해양관광열차를 타려고 몇 번 시도했는데 기회가 좀처럼 오지 않더라고요. 그래서 일까요. 강원도까지 운전하는데도 피곤하지 않더군요.”

열차가 출발하기 전 자신들이 탈 열차를 둘러보는 세 사람. 장난스러운 표정이 한가득 했던 준서의 얼굴이 점점 상기되기 시작했다.

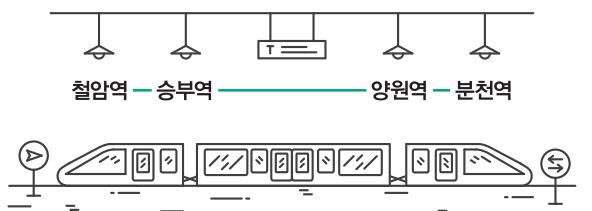
닮은 듯 다른, 다른 듯 닮은 우리는 가족

출발을 알리는 방송이 훌러나오자 사람들이 하나둘 자리에 앉았다. 열차는 덤벙거리며 철암역을 출발했다. 1960년대부터 1980년대 말까지의 호황을 누린 탄광산업에 종사했던 노동자의 애환이 담긴 철암역에서 출발한 기차는 일명 ‘산타마을’로 알려진 분천역까지 30km의 느린 속도로 움직였다. 관광열차를 처음 탄본 세 사람의 얼굴은 싱글벙글. 기대와 설렘을 가득 품은 세 사람은 닮은 듯 다른 표정으로 기차의 느린 속도를 즐겼다. 좌석은 창문을 따라 한 줄로 늘어놓은 의자와 두 명이 나란히 앉을 수 있는 의자로 이뤄졌다.

낙동강 물줄기가 흐르는 협곡의 비경이 펼쳐질 때마다 준서와 이연주 씨는 이쪽저쪽으로 바쁘게 좌석을 이동하면서



백두대간 협곡열차 루트



자연 풍광을 감상하기 바빴다.

“엄마, 나무가 많아요. 우아~ 물도 철철 넘쳐요. 강이 바다 같아요. 저건 뭐예요?” 궁금한 것도 많은 준서. 이들의 질문에 하나하나 답하는 엄마. 그들의 모습을 이철수 차장은 지그시 쳐다봤다. “이런 기회를 많이 만들어야겠어요. 세 사람 모두 집에 있는 걸 좋아해 잘 나가지 않았는데 좋아하는 모습을 보니 다음에 또 여행을 떠나고 싶네요. 평소 같으면 집에서 무얼 먹을까 고민하기 바빴을 건데 새로운 경험을 할 수 있어 좋습니다.” 1995년 입사 후 지금까지 한결같이 같은 자리를 지키고 있는 이철수 차장. 현재 전사적 물류관리를 통합하기 위한 시스템 개발에 박차를 가하는 그는 최근 아근이 찾아졌다. 그래서 가족과 함께 있는 시간을 늘리고 싶어 진주에서 사천으로 이사를 감행했다. 가족과의 시간을 위해 기꺼이 이사하는 그를 보니 가정적인 사람임을 느낄 수 있었다. 아내인 이연주 씨도 남편이 한없이 가정적인 사람이라고 말했다. “책임감과 성실함이 강한 사람이에요. 그의 이런 모습에 반해 결혼했습니다. 사실 처음 만날 때 결혼할 마음이 전혀 없었어요. 그런 제 마음을 돌릴 수 있었던 건 그의 바른 모습들 때문이

었죠.”

늦은 나이에 결혼을 한 두 사람. 두 사람 모두 결혼 할 생각이 없었다. 주변 사람의 주선으로 마지못해 나간 자리. 그날 운명적인 만남이 시작되었다. 처음 만난 순간을 회상하던 이철수 차장은 피식 웃었다. “그냥 한번 만나보자는 단순한 생각으로 선 자리에 나갔어요. 만날 장소의 자리에 익숙하지 않아 운전 중에 지나가는 사람에게 길을 물어봤어요. 그 후 차를 대고 나오는 길에 그 사람을 다시 보았어요. ‘저, 사람 괜찮은데’라는 생각이 스쳤는데, 약속 장소에 그분이 앉아 있더군요. 그 사람이 지금의 제 아내입니다. 인연이었던 거죠. 하하.” 그 우연이 이연주



씨에게도 필연으로 다가왔을까. 그날보다는 만날수록 느껴지는 이철수 차장의 됨됨이가 결혼을 결심하게 된 이유. 특히 어른들을 공경하는 모습이 좋게 보였다고 한다. 늦은 만큼, 많이 기다린 만큼, 단단한 인연으로 둑인 두 사람. 느리게 움직이는 기차와 함께 한 박자 쉬어가는 이번 열차 여행의 추억도 천천히 쌓여갔다.

느리게, 추억을 새기다

잠시 후 기차가 승부역에 정차했다. 백설공주 이야기에 등장하는 난쟁이, 마귀할멈, 백설공주가 있는 동상 옆에서 기념 촬영을 하고 싶다는 준서. 특히 마귀할멈 옆에서 꼬부랑 할머니 흥내를 내며 엄마, 아빠에게 함박웃음을 선사했다. 5분이란 짧은 정차 시간 동안 주변을 둘러보고 다시 열차에 올랐다. 창밖을 보면 경치를 감상하는 엄마를 뒤로하고 아빠와 아들 두 사람은 자신들만의 이야기를 나눴다. 모처럼 갖는 둘만의 시간. 어떤 이야기를 하는지 귀속말로 소곤소곤. 승부역을 떠난 기차는 10분쯤 달려 종착지인 분천역에 도착했다. 역에 달는 순간 색소폰과 기타 소리가 기차에서 내리는 사람들을 반겼다. 그리고 그 옆에는 미니 레일바이크가 움직이고 있었다. 두 사람이 마주 보고 서서 번갈아 펌프를 누르면 레일 위를 움직이는 미니 레일바이크를 타자

며 준서는 슬며시 줄을 섰다. 차례가 되자 이철수 차장과 준서는 부지런히 손을 움직여 레일 위를 신나게 달렸다. 이런 두 사람이 보기 좋은지 이연주 씨는 연신 미소를 띤다.

백두대간 협곡열차 여행 중 과자를 먹은 일이 제일 재미있었다면서 짓궂은 표정을 짓는 준서를 바라보며 이철수 차장이 평소 하지 못했던 이야기를 꺼냈다. “아내에게 늘 제 건강을 신경을 써줘서 고맙다고 말을 하고 싶습니다. 이젠 저 외에 자신을 더 돌봤으면 좋겠어요. 늦은 나이에 얻은 준서. 그저 씩씩하고 건강하게만 자랐으면 좋겠어요. 준서가 하고 싶은 일을 즐기면서 하는 사람으로 커가길 바랍니다.”

이 말을 들은 이연주 씨도 환하게 웃으면 이야기를 덧붙였다. “결혼 후 이렇게 멀리까지 여행을 떠나오긴 처음입니다. 딱 한 번 경주로 가족 여행을 떠났어요. 거의 매일 집에만 있어서일까요. 삶의 활력이 필요했어요. 이번 열차 여행이 새로운 활력이 되었습니다. 그리고 우리 가족 사랑합니다.” 말을 마친 후 남편과 아들을 보며 쑥스러운 표정을 지었다.

가족을 위해 먼 길을 오는 내내 싫은 기색 한 번 하지 않고 달려온 이철수 차장. 그런 남편에게 미안해하면서도 연신 행복한 기운을 내뿜은 이연주 씨. 그리고 조용한 듯 장난스러운 준서. 이 세 사람이 만드는 하모니는 때론 잔잔하게, 때론 과감하게, 때론 화려하게 빛난다. 이번 추억을 벗 삼아 새로운 추억을 쌓아나가길 바란다.

백두대간 협곡열차
강원도 태백시 철암역과 경북 봉화군
분천역을 매일 왕복 3회 오가는 백두대간 협곡열차는 V-트레인이라고도 부른다. 여기서 V는 Valley, 골짜기, 협곡을 의미한다. 낙동강 물줄기를 따라 구불거리는 협곡을 코앞에서 볼 수 있는 관광열차. 세 칸이 전부인 열차는 일반 무궁화 열차로 약 30분 정도면 도착할 거리는 1시간 10분 내외로 천천히 움직인다. 느리게, 느리게 움직이는 열차는 자동차를 타면 보기 힘든 풍광을 그대로 보여준다. 일반 열차와 다르게 창을 막아 보는 일자 좌석과 두 사람이 나란히 앉을 수 있는 좌석으로 구성되어 있다.

● 강원도 태백시 동태백로 389(철암역)
● www.v-train.co.kr
● 1인당 8,400원

**다시 살아나는 청춘의 감성**

공방 가득 기타 소리가 울려 퍼진다. 기타동호회 회장인 자재관리팀 현재봉 주임기술원이 즉흥 기타 연주를 시작한 것. 이날 모임에 참석한 기체설계2팀 김성호 수석 연구원, 고정익보급체계팀 신광호 과장은 코드를 잡은 현재봉 주임의 손을 유심히 바라보며 각자의 기타 위에서 조심스럽게 손을 움직인다. 한차례 즉흥 연주 후 바로 강의가 진행된다.

"기타를 배우는 방법에는 미리 연주법을 알고 가거나 알 아가는 방법이 있어요. 각자가 맞는 방법으로 천천히 배워나가면 됩니다. 물론 자신이 어떻게 연주하는지 생각하면서 임하면 더 창조적인 플레이를 할 수 있지요." 강의를 맡은 현재봉 회장의 말이 끝난 후 두 회원은 지난

번 모임에서 숙제로 내준 부분을 연주해본다.

기타 치며 노래를 흥얼거리는 문화는 1980년대에 꽂피우다 사그라졌으나 몇 해 전부터 다시 시작되고 있다. 신광호 과장과 김성호 수석 역시 그런 사람 중 한 명. 두 사람 모두 학창 시절부터 배우고 싶었던 기타를 이제 시작한다고. 어린 시절의 로망을 실현한 것이다. 회사 생활을 하면서 업무 외에 취미를 교류하며 만남의 장을 이어가고 싶어서 기타동호회를 만든 현재봉 주임은 기타의 베테랑. 20년 이상 경력을 쌓아온 그는 밴드 생활도 해보고, 앨범을 낸 적도 있다. 이제는 그 수준을 넘어 기타를 직접 제작하고 수리까지 척척 해낸다.

현재봉 회장의 기타 연주 솜씨가 으뜸이라고 칭찬하기 바쁜 두 사람. 신광호 과장은 회장과 함께 곡을 연주한다는 사실에 높은 자부심이 있다. 김성호 수석 역시 마찬가지. 어린 시절 꿈으로 시작한 기타 연주지만 회장이 자신의 수준에 맞춰 알려주기에 그 재미가 더욱더 커지고 있다며 회장을 치켜세운다. 그 말에 부끄러워하는 현재봉 회장은 두 사람이 잘 따라와 줘서 고맙다고 한다. 주거나 받거나 참 정겨운 모습이다.

**KAI 기타동호회**

설립연도 : 2016년
인원 : 18명
모임 : 매주 목요일
활동 내용 : 기타 관련 공부



자재관리팀 현재봉 주임기술원 / 기체설계2팀 김성호 수석연구원 / 고정익보급체계팀 신광호 과장

**6줄에서 피어난 삶의 희망**

학창 시절 꿈을 실현하고 있는 두 회원. 이들에게 기타의 매력은 무엇일까. 김성호 수석은 정서 함양을 첫 번째로 꼽았다. "엔지니어로 일하면 특유의 스트레스가 있어요. 이를 음악이, 기타가 가라앉혀주지요. 집에서 연주하다 보면 마음이 한결 편안해집니다. 다른 악기보다 저렴하고 작고, 휴대가 편한 점도 기타의 매력이에요." 즐거 들던 음악의 한 가락이 자신의 손을 걸쳐 스피커로 나올 때의 희열을 말로 다 설명할 수 없다는 신광호 과장. 호기심으로 시작해 20여 년간 기타를 연주해온 현재봉 회장이 이야기하는 기타의 매력이 자못 궁금하다. 그는 기타가 바로 자기 자신이라고 한다. "말로 표현 못 하는 것을 기타를 이용해 전달할 수 있습니다. 정신없이 기타에 매달려 달려온 지난 시간을 돌이켜보면 이 작은 악기로 인해 제 삶이 많이 바뀌었습니다." 몇 해 전 현재봉 회장은 사고로 손가락 하나를 자유롭게 쓸 수 없게 되었다. 기타 연주를 자신 같다고 생각하던 그에게 너무나 큰 사건. 기타를 칠 수 없음에 낙담하던 날 우연히 유튜브에서 슬라이드 바로 연주하는 사람을 본 후 다시 희망이 생겼다고. 어린 날 살아가는 희망을 기타로 얻은 그는 다시금 기타로 삶의 희망을 보았다고 한다. 그에게 기타는 그저 하나의 악기가 아니라 삶의 기둥이 되어주고 있다. 기타를 모르는 사람들에게 자신이 힘들게 배운 정보를 기꺼이 알려주고 도움을 주고 싶다는 회장. 기타로 좋은 사람과의 만남, 관계를 이어가고 싶은 김성호 수석, 직접 쳐보지 않으면 모르는 기타의 매력을 사우들과 공유하고 싶은 신광호 과장. 이런 그들이 함께 어울려 연주하는 곡이 문득 궁금해진다. 기타는 평소에 죽어 있다가 사람의 손으로 살아나 소리를 낸다. 그 속에서 현재를 공유하는 기타동호회. 그들의 기타 소리가 궁금한 사람들은 이곳의 문을 두드려보자. 이곳은 언제든지 열려 있으니 말이다.

누구나 한 번쯤은 가보았으면 하는 그곳! 바로 유럽입니다. 누구나 유럽에 대한 로망을 가지고 있다고 말해도 과언이 아닐 정도로 유럽은 매력적인 여행지로 손꼽힙니다. 물론 요즘은 대학교의 교환학생 프로그램이 잘되어 있어서 학생 신분으로도 많이 가지요. 하지만 저는 KAI에 입사 후 처음으로 유럽, 그중에서도 서유럽에 갈 기회를 얻었습니다. 바로 2017년 5월 황금연휴를 활용해 팀 내 RAM 업무를 함께 수행하고 있는 강재영 수석연구원과 함께 자유여행으로 서유럽에 다녀온 것입니다. 프랑스, 스위스, 이탈리아 3개국을 탐방했는데 그중에서 제가 느끼기에 최고는 바로 아름다운 자연경관을 자랑하는 스위스였습니다.

글 KFX ILS개발팀 이승민 연구원

KFX ILS개발팀 이승민 연구원의
스위스 여행기

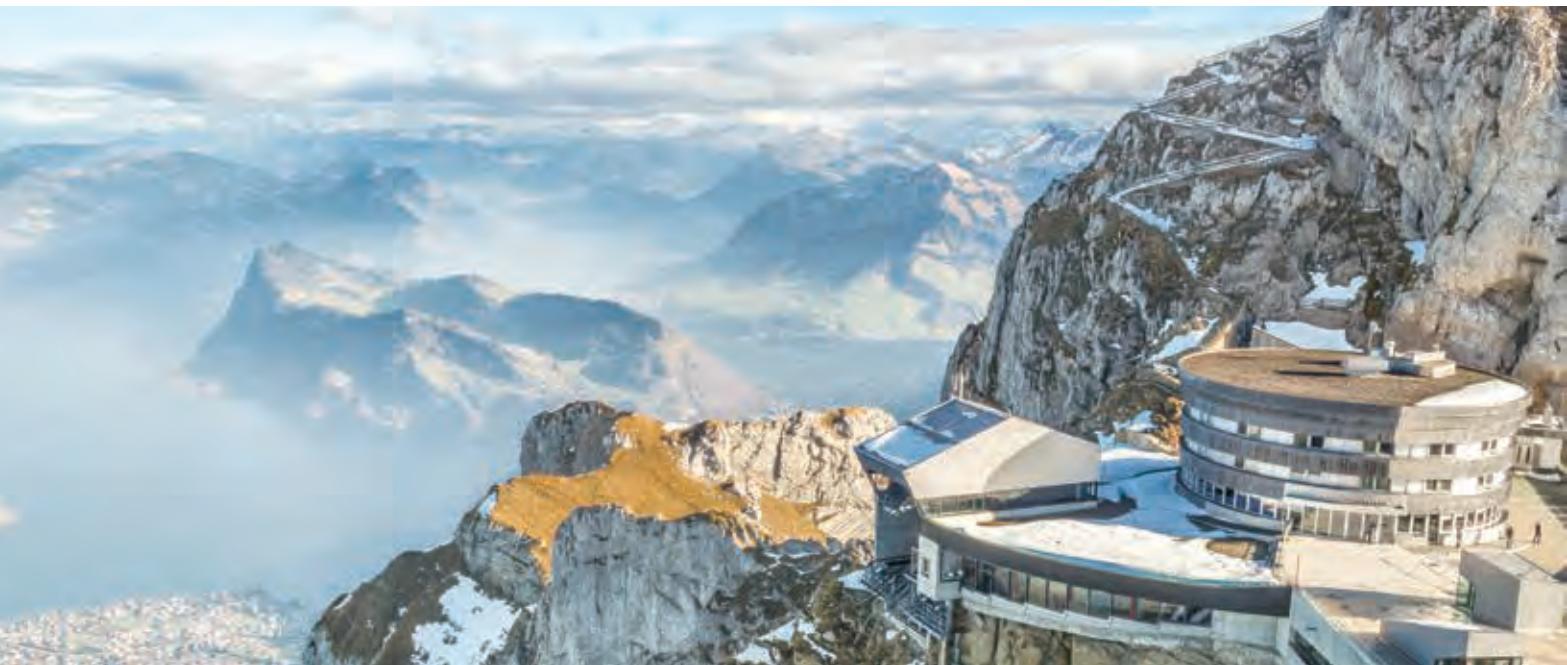
스위스, 유럽의 유품!



유럽의 지붕? 웅프라우!

스위스 여행은 인터라켄(Interlaken)에서 시작했습니다. 스위스 중부 베른주 남동부에 있는 인터라肯은 유럽의 지붕인 웅프라우요흐(Jungfraujoch)로 가는 출발점입니다. 우리나라에서 쉽게 접할 수 없는 자연경관인 인터라肯의 경치는 절로 감탄이 나왔습니다. 이보다 놀라운 건 이 모습은 대자연의 한 점에 불과하다는 사실입니다. 웅프라우로 가는 내내 이러한 풍광이 광활하게 이어져 그저 감탄만 자아내게 됩니다. 인터라肯에서 알프스 산맥의 고봉 웅프라우(4,158m)를 보러 가는 길은 순탄하지 않았습니다. 산악열차를 타고 올라가는 데 환승을 2번이나 해야 했습니다. 웅프라우, 몽히(Mönch, 4,099m), 아이거(Eiger, 3,970m) 세 봉우리를 볼 수 있는 전망대가 있는 웅프라우요흐는 몽히와 웅프라우 중간 지점에

있는 열차역으로 유럽에서 가장 높은 곳에 있는 곳으로 유명합니다. 높이가 자그마치 3,454m인 웅프라우요흐까지 도착하는 웅프라우 산악열차는 무려 3세기에 걸친 위대한 도전이 있었기에 가능했습니다. 이 도전에 관한 이야기를 들으면서 스위스인의 집념과 끈기가 대단하다는 걸 새삼스럽게 느낄 수 있었습니다. 웅프라우요흐로 가는 도중 라우터브룬넨(Lauterbrunnen)에 내려 사진을 찍었습니다. 라우터브룬넨은 '울려 퍼지는 샘'이란 뜻을 지닌 806m 높이의 시골 마을입니다. 인터라肯에서 열차로 20분 정도 걸리면 닿는 작은 마을이기에 도보로 둘러보기 충분한 곳입니다. 산 위를 가득 덮인 눈은 산과 어울려 형용할 수 없을 정도로 아름다운 풍경을 그려내고 있었습니다. 사진을 찍는 시간도 잠시, 열차 출발 시각이 다 되어 웅프라우요흐로 향하는 기차에 올랐습니다.



‘악마의 산’ 필라투스.

인터라켄에서 출발할 당시만 해도 날씨가 상당히 맑았으나 융프라우요흐에 오르자 눈이 내리기 시작했습니다. 이곳은 매일 눈이 내리는 일이 이상하지 않을 정도로 날씨가 변화무쌍한 곳입니다.

융프라우요흐에 도착하면 여러 가지 볼거리가 있습니다. 융프라우 파노라마, 스팅스 전망대, 알파인 센세이션, 얼음 궁전, 고원지대 등이 그것입니다. 이 중 얼음 궁전에 이르자 유럽의 지붕이란 이름에 걸맞게 'Top of Europe' 이란 문구를 새긴 얼음 조각이 눈에 띄었습니다. 그 글을 보니 '내가 진짜 유럽 전체에서 가장 높은 곳에 있구나'라는 생각이 들면서 올라오는 동안 느낀 고단함이 모두 사라졌습니다. 이후 스팅스 전망대에 올라 스위스 국기가 있는 고원지대를 내려다보았습니다. 고원지대의 스위스 국기 앞에 온 모든 사람이 인증 샷을 찍는 곳입니다. 우리 역시 스위스 국기 앞에서 사진을 찍기 위해 움직였습니다. 그리고 2017년 APT사업 수주가 꼭 이뤄지길 바라는 마음에 'APT수주' 글귀를 눈 위에 새겨보았습니다. 유럽의 정상인 융프라우요흐에서 염원한 간절함으로 좋은 결과가 있으리라 봅니다.

이곳에서 신라면을 먹는 일이 한국인에게는 전통 아닌 전통입니다. 산 정상에서 먹는 신라면 맛은 꿀맛입니다. 영하의 날씨에 오랫동안 밖에 있다보니 라면을 먹는 순간 온몸이 따스해졌습니다. 신라면이 있다는 사실에 친숙함을 느끼면서 주변을 살펴보니 많은 한국인이 이곳에 온다는 말이 거짓말이 아님을 알 수 있었습니다.

웅프라우요흐를 다 둘러본 후 그린델발트(Grindelwald)로 내려왔습니다. 웅프라우 철도망의 동쪽 노선에 있는 조용한 시골 마을. 하늘에 구름 한 점 없는 맑은 날씨라 사진을 찍기 바빴습니다. 그야말로 화보였습니다. 영화에서나 보는 장면을 눈에 담으면 그저 감탄사가 절로 나왔습니다.

악마의 산, 필라투스!

융프라우요흐 날씨의 아쉬움을 달래기 위해 다시 2,132m 높이의 필라투스(Pilatus)산으로 향했습니다. 인터라켄에서 약 2시간이 걸리는 루체른(Luzern)으로 이동했습니다. 루체른은 호수가 도시를 감싸고 있어서 고즈넉한 호수의 도시라고 부르기 충분했습니다. 눈 덮인 산의 모습과 호수가 그야말로 완벽한 조화를 이뤘습니다. 호수 주변에서 한가롭게 노니는 백조들이 마치 우리를 환영하는 듯했습니다.

루체른에서 버스를 타고 조금 더 들어가니 일명 '악마의 산'이라 하는 필라투스로 올라가는 케이블카가 나왔습니다. 필라투스로 오르기 위해서는 케이블카를 2번 타야 합니다. 케이블카에 탑승하면 스위스 도시가 한눈에 펼쳐집니다.

케이블카로 40분 정도 올라간 후 한 번에 20~30명이 탑승하는 곤돌라로

케이블카로 40분 정도 올라간 후 한 번에 20~30명이 탑승하는 곤돌라로 갈아타면 최종 목적지인 정상에 도착합니다. 주변이 눈으로 덮여 있어서 마치 신선이 된 듯했습니다. 힘한 산세를 보면서 악마의 산이란 말이 그냥 나온 건 아님을 실감했습니다. 정상에서 바라본 모습은 마치 영화에서나 볼법한 경관입니다. 가슴이 뻣 뚫리고, 스트레스는 모두 날아가는 기분이 들었습니다. 정상에서의 모습은 잔잔한 여운으로 남았습니다. 유럽에 와서 이런 경험을 할 수 있음에 감사했습니다.

평생 잊히지 않은 행복한 유럽 여행. 아름다운 자연을 사랑하는 스위스는 서유럽에 가는 사우들에게 꼭 방문해야 하는 나라라고 감히 말할 수 있습니다. 다시 기회가 주어진다면 꼭 재방문하고 싶은, 후회하지 않을 여행지, 스위스.

KAI 가족 여러분! 황금연휴 맞이할 때 가족이나 동료, 친구, 연인과 함께 스위스로 떠나보는 건 어떨까요?



스위스 여행 TIP

융프라우 산악열차

해발 3,454m의 용프라우요흐로 가는 열차. 용프라우 철도를 이용하면 인터라켄 오스트역에서 전망대까지 약 9.3km 거리지만 세계에서 가장 높은 기차역에 오르는 만큼 가파르고 혐준한 탓에 2시간 30분 정도 걸린다. 철도 노선은 그린델발트와 라우터브룬넨으로 올라가는 두 가지 방향이 있으니 왕복할 때 다른 방향을 선택하면 된다. 오랜 시간 용프라우에 머무는 사람은 VIP 패스(Jungfrau VIP Pass)를 이용하면 편리하다. 1~6일로 다양하게 일정을 정하는 패스로, 용프라우 지역 7개 노선 철도를 이용 가능하며 곤돌라 무료 탑승, 레스토랑 할인 혜택이 있다.

스위스 융프라우에서 신라면 무료로 먹기

한화로 1만 원에 육박하는 신라면을 한국인이면 무료로 먹을 수 있다. 용프라우 철도 VIP 패스를 미리 구매하면 신라면 무료 쿠폰을 제공한다.



스위스 루체른 호수.

루체른에서 필라투스으로 가는 법



융프라우 파노라마(Jungfrau Panorama)

웅프라우요흐 역에 도착해 제일 먼저 보게 되는 360도 극장.
주요 장소의 영상을 상영한다.

스핀스 전망대(Sphinx Observatory)

해발 3,517m 지점에 있는 전망대. 웅프라우, 뮌하이, 아이거를 360도 뷰로 감상할 수 있다.

알파인 센세이션(Alpine Sensation)

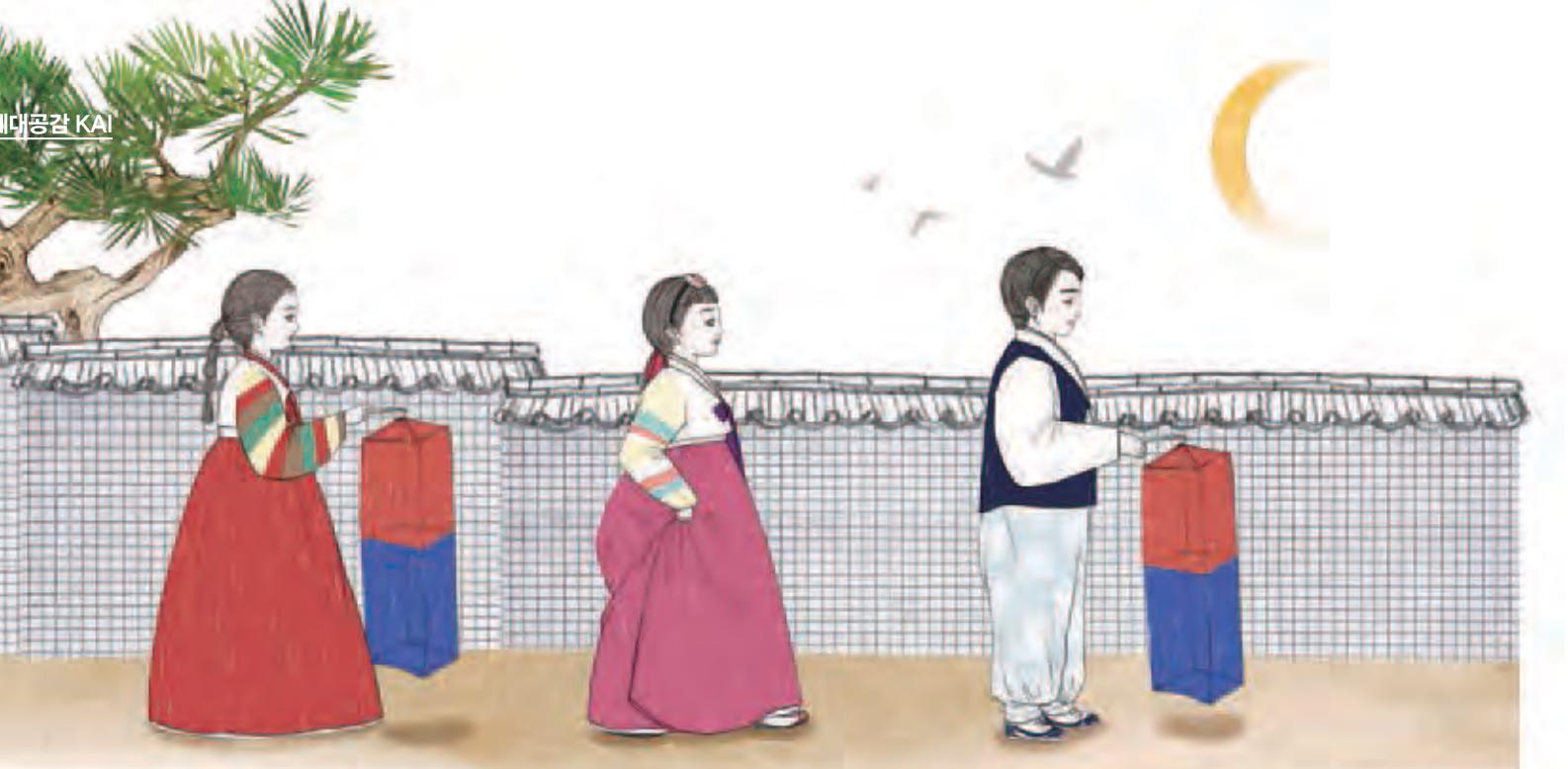
융프라우요흐 완공 기념 이벤트 전시관.

얼음 궁전(Eispalast)

알레치 빙하 속을 들여다볼 수 있는 곳으로,
빙하의 30m 아래를 다듬어 만들었다.

고원지대(Plateau)

알프스의 만년설을 만지고 밟아보는 장소로 고원 한가운데 스위스 국기가 펼려여 이 앞에서 융프리우와 국기를 넣고 기념촬영을 많이 한다.



더도 덜도 말고 한가위처럼

글 정영아 일러스트 이보라

일년 포도 농사가 끝날 즈음, 들녘의 황금빛으로 물들고 선선한 바람이 코끝을 스치기 시작하면 농사로 고된 허리를 펴기도 전에 집은 다시 한번 분주해졌습니다. 일년 중 가장 큰 보름달을 볼 수 있는 한가위가 성큼 다가왔기 때문입니다. 문중의 종자다 보니 '민족 대명절'인 한가위가 다가오면 남자들은 벌초 준비로 바빴고, 여자들은 손님맞이 집 정리와 음식 준비로 손 쉴 틈이 없었습니다. 종조할머니와 함께 살던 1980년대 중반까지는 그야말로 전쟁터를 방불케 했습니다. 일주일 전쯤부터 시작된 손님맞이는 한가위가 끝나고도 한참 동안 끊이지 않았기 때문에 당일 차례상과 음복할 것을 차치하고서라도 음식 준비는 만만한 일이 아니었지요.

대개는 보름 전부터 준비했고, 연휴가 코앞에 닥치면 우리에게도 '임무'가 떨어졌습니다. 매사에 꿈꿨었던 언니는 일찍부터 부엌에서 음식 준비를 도왔지만, 달령거렸던 저는 불이 있는 부엌 문지방을 넘는 일이 쉽지 않았습니다. 그래서 제 몇은 늘 대청소였습니다. 안채와 사랑채 그리고 아래채까지 방이 6개였고, 대청마루가 2개였기 때문에 청소하는 데 시간이 꽤 걸렸습니다. 밖에서 뛰어놀기에도 모자란 시간을 청소에 할애하는 것이 너무 싫어서 동생과 가위바위보로 청소할 공간을 나누고, 누가 먼저 하나 내기를 하며 겨우 청소를 마치곤 했습니다. 그즈음 할머니는 마루에서 송편을 빚으셨고, 어머니와 작은어머니, 언니는 부엌에서 차례상에 올릴 부침개와 산적 등을 만들었습니다. 청소로 체력을 쓴 후라 기분 좋게 허기가 진 동생과 저는 부엌에서 풍기

는 맛있는 기름 냄새에 군침을 흘렸던 기억이 아직도 생생합니다. 특히 둠배기 부침개와 등그랑땡에 가장 눈독을 들였는데, 따뜻한 한 점을 먹고 싶어 부엌 문지방을 열심히도 오갔습니다.

텔레비전을 사수하라

한차례 전쟁을 마친 동생과 저의 다음 순서는 텔레비전을 사수하는 것이었습니다. 연휴를 맞아 특집 만화영화를 비롯해 평소 보기 힘들었던 프로그램이 온종일 방송되었기 때문이었죠. 그래서 신문이 오면 가장 먼저 방송 프로그램 일정표를 찾았고, 해당 페이지만 빼내 날짜·시간대별로 봐야 할 프로그램을 찾아 밀줄 치곤 했습니다. 만약 보고 싶은 프로그램 시간이 겹칠 때는 어김없이 가위바위보로 가름하곤 했지요. 연휴에 귀향·귀성객들은 전쟁을 치러야 했습니

다. 텔레비전에서는 어김없이 꽉 막힌 도로와 인산인해인 버스터미널과 기차역을 보여주었지요. 지금처럼 자가운전이 많지 않은 시절, 귀향·귀성표를 구하는 일은 하늘의 별 따기였고, 당일 터미널은 이산가족 상봉 장소 같았습니다. 당연히 도로와 고속도로 휴게소는 고향을 찾는 차와 사람들로 범람했습니다. 지금 생각하면 그 틈바구니에 있지 않아도 되었던 게 얼마나 다행인가 싶지만, 북적이는 휴게소에서 먹는 새참은 어떤 맛일까 싶어서 어릴 때는 그 모습이 참 부러웠습니다.

주머니가 넉넉해졌어요

손님 방문이 많다는 것은 다른 말로 아이들에게는 주머니가 넉넉해지는 날이라는 의미입니다. 명절을 맞아 일년에 한두 번 보는 친척 어른들은 머리를 쓰다듬으며 지갑에서 1,000원, 5,000원, 10,000원 등 지폐를 꺼내어 나눠주셨고, 삼남매는 어색한 듯 용돈을 받아서는 바로 어머니께 드리곤 했습니다. 그 돈을 어머니는 우리 삼남매 각자 통장에 넣어주셨지요. 물론 언니는 맙아서 동생은 종손이라는 이유로 늘 저보다 용

돈을 많이 받아 어릴 때는 그게 서운하기도 했지만, 울거나 떼를 쓰지는 않았습니다.

오랜만에 모인 친척들은 저녁 식사가 끝나면 마루에 둘러앉아 두런두런 이야기꽃을 피웠습니다. 서로 사는 이야기, 아이들 이야기, 세상 돌아가는 이야기에 훌쩍 시간이 지났고, 정치 얘기에 이르면 목소리가 높아지기 시작했습니다. 경상도 사람들이다 보니 억센 말투와 억양 때문에 남들이 보면 싸운다고 생각할 수도 있었겠지만, 우리에게는 대수롭지 않은 풍경이었습니다. 이 덕분에 옆에서 귀동냥하면서 정치나 스포츠를 익히고 친척들 균형을 알 수 있었지요.

그리고 밤이 깊어지면서 절대 빠질 수 없는 풍경, 바로 화투판이 벌어졌습니다. 화투는 '노름'이라고 해서 평소의 우리 집에서는 금기 사항이었는데, 친척 어른들이 모이는 명절에는 허용되었습니다. 아무것도 몰랐던 저는 화투 그림이 신기해서 그림별로 모아서 인형 놀이를 했던 기억이 납니다. 그리고 화투 놀이가 끝날 즈음 친척들은 우리에게 그 자리에서 딴 돈을 용돈으로 주곤 하셨습니다. 어린 우리에게는 그 재미 또한 쓸쓸했습니다.

소원을 말해봐

설날 전날 자면 눈썹이 하얘진다는 얘기처럼, 한가위 보름달에 소원을 빌지 않으면 뭔가 큰 것을 놓친 것 같은 느낌이 들었습니다. 무엇보다 일년 중 가장 큰 보름달이 아닙지요. 그래서 며칠 전부터 무슨 소원을 빌까 고민을 했고, 저녁을 먹고 달이 가장 잘 보이는 곳을 찾아서 고르고 고른 한 가지 소원을 빌곤 했습니다. 그렇게 간절하게 빌었던 소원들이 세월이 지난 지금은 전혀 기억이 나지 않고, 그때의 마음만 남아 있습니다. 아마도 "공부 잘하게 해주세요" 라든가 "누구 누구랑 친할 수 있게 해주세요" 또는 "내 영혼의 신이 절 잘 지켜주게 해주세요" 같은 그저 그런 소원들이었을 것입니다. 하지만 산타클로스 할아버지의 존재를 믿어서 설레던 시절이 있었듯, 한가위 보름달에 빈 소원 역시 그 시절이었기에 지닐 수 있는 기분 좋은 설렘이었습니다. 올해도 일년 중 가장 큰 보름달이 서서히 차오르고 있습니다. 오랜만에 어린 시절을 추억하며 소원을 빌어볼까 싶습니다. 불혹을 훌쩍 넘겼지만, 보름달 앞에서 나이는 크게 중요하지 않을 터. 간절한 마음을 채워야겠습니다.



KAI인에게 물었습니다

추석에 얹힌 이야기를 들려주세요



GSE개발팀 심대근 책임연구원
그리운 그때 그 시절

풍성하게 차려진 차례 음식과 오랜만에 만나는 친인척, 그리고 웃음 넘치던 모습이 기억 속 추석의 풍경입니다. 큰집인 장손 집에 모여 함께 차례를 지내고 이런저런 이야기로 도란도란 웃음꽃을 피웠던 게 엊그제 같습니다. 이제는 멀리 떨어져 서로가 바쁘게 살다 보니 명절에도 만나기 어려운 게 현실이라 아쉽습니다. 그때가 정말 그립네요.



헬기비행성능팀 이한수 선임연구원

30대

갓 구운 따끈한 전

추석이 되면 어머니는 온종일 전을 부치셨고, 그 옆에서 기다리던 저와 동생은 갓 만든 전을 먹으며 즐거워했던 그날이 떠오릅니다. 이제는 상황이 반대가 되어 맛있게 먹는 제 아이들을 생각하며 전을 부치고 있지요.

기체생산2팀3직 최영 수석기술원

50대

꼬까웃 입고 싶었던 순수했던 어린 날
추석이 가까이 오면 밤도 맛있게 익어갑니다. 어린 시절 동시를 읽으며 추석을 애타게 기다렸던 저.
그 마음을 말로 표현할 수 있을까요? 하루빨리 추석이 와야 예쁜 옷을 얹어 입을 수 있다는 기대로 기득했던 그 시절. 그립습니다.



생산관리팀 김선옥 사원

30대

끼는 재미, 먹는 재미. 밤!!

추석에 성묘하고 다녀오다 길가에서 밤나무를 보았습니다. 그 아래 떨어진 가시가 가득한 밤송이를 신발을 이용해 열어보면 튼실한 알밤이 가득했지요. 달콤하고 고소한 알밤을 무척 좋아했습니다.



헬기비행제어팀 진혁성 연구원

20대

신발들이 나란히 나란히 나란히
추석이면 큰집을 방문합니다. 친척들이 모두 모인 큰집에 가면 신발장 가득 신발이 넘쳐났지요. 그래서 신발장에 넣지 못한 신발들을 현관 문 밖까지 일렬로 정리하던 모습이 떠오릅니다.



의명의 KAI 사우

명절마다 새로운 신발을 …

추석 하면 떠오르는 초등학생 시절의 기억이 하나 있습니다. 추석에 맞춘 장날에는 어머니께서 큰아들에게 준다고 새 신발을 사 오셨습니다. 그럼 형이 신던 신발은 제가 물려받았지요. 억울한 마음에서였을까요. 한번은 밤에 몰래 형의 새 신발을 신고 놀라나갔다가 들켜 혼났습니다. 그런데 그다음 명절에 어머니는 제 신발을 사셨지요. 다음 명절에는 동생의 것을. 하나씩 돌아가면서 사주신 어머니…!!!

※ 본 글은 게시물에 익명으로 올라온 사연입니다.

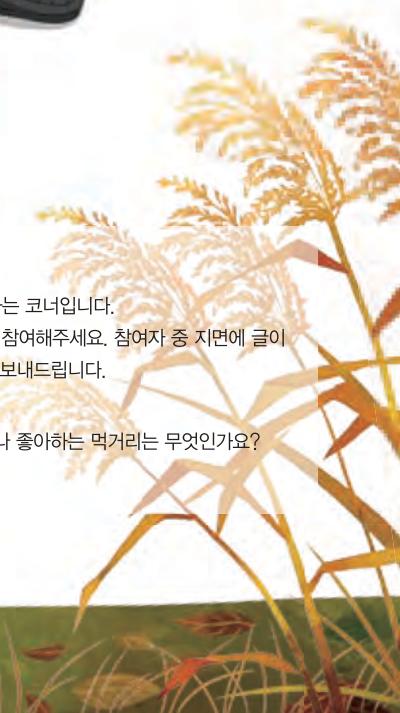
'세대공감 KAI'는 추억을 함께 공유하는 코너입니다.

매달 웹진(kaiwebzine.com)을 통해 참여해주세요. 참여자 중 지면에 글이 소개된 분들에게는 커피 기프티콘을 보내드립니다.

10월호

• 주제 : 가을의 추억

• 질문 : 가을이 되면 해보았던 일이나 좋아하는 먹거리는 무엇인가요?



독자 여러분의 이야기를 기다립니다

'사회공헌'의 사천 비행기 빵 관련 기사가 흥미로웠습니다. 비행기 문양을 넣은 빵의 모양도 보기 좋았지만 빌달장애인의 자립도 돋는 역할을 한다고 하니 더욱 귀하고 소중하게 느껴집니다. 단순한 기부가 아닌 자활을 통한 일자리 창출 등 새로운 차원의 사회공헌활동을 펼친 KAI가 더욱 믿음직스럽고 든든합니다. 부디 앞으로 사천 비행기 빵이 사천을 대표하는 명물로 자리 잡아 경남 사천이라고 하면 KAI와 비행기 빵이 함께 생각날 수 있도록 널리 널리 솟아오르길 기대합니다.

이순임 님(경기도 의정부시)

장애인의 자립을 돋는 다솔제과 빵 개소식 이야기를 읽으면 흐뭇한 미소를 띠게 됩니다. 사천 지역을 넘어 전국에서 찾아서 먹는 유명한 빵으로 거듭나기를 기원합니다. 저는 다솔제과 빵 공장 직원 어머니의 편지를 눈물 없이는 읽어 내려갈 수가 없었습니다. 응원의 박수를 보내드립니다. 또 통영의 명물 루지를 체험한 'KAI 패밀리'를 읽으니 아들 데리고 꼭 한번 가보고 싶은 마음이 생겼습니다.

하은경 님(서울시 구로구)

사보에서 항상 좋은 정보와 소식을 얻고 있습니다. 8월호는 보잉사와의 B777X Wing의 신규 계약 수주 소식이 사보의 첫 장을 장식해 더욱 관심 있게 보았습니다. 기계가공 관련 업무를 하고 있어서 A350 W/R에 이어 B777X W/R까지 수주해 민수 분야에서도 세계적으로 인정받는 항공사로 한 발짝 더 다가간 것이 매우 뿌듯하고 자랑스럽습니다. 그리고 늘 '나의 여행 이야기'가 좋았는데 8월호 터키는 평소 관심이 많은 곳이라 더 흥미로웠습니다. 케밥의 종류가 알고 있는 것보다 다양하다는 사실에 놀랐습니다. 기회가 된다면 저도 좋은 곳을 다녀와서 당당하게 사우에게 여행지를 추천해보고 싶네요.

강현재 사원(기체생산기술1팀)

생산계획팀으로 파견을 와서 두 달 동안 생산본부 사내 기자 역할을 맡게 되었습니다. 사보가 이렇게 다양한 팀과 사람들의 이야기로 만들어진다는 사실에 놀라웠고, 이 일에 함께한다는 생각에 자랑스러웠습니다. 또 표지가 계절에 맞게 시원시원해 좋았습니다. 'KAI 특집' 중에서 선배 사원이 후배 사원에게 바라는 9가지가 가장 와 닿고 재밌었습니다. 신입 사원이라 그런지 감정이입을 잘되었습니다.

공석현 사원(생산계획팀)

'KAI 히스토리'에서 KC-100에 대한 히스토리를 보면서 저도 국내 항공산업을 위해 이 바지하고 싶다는 생각이 들었습니다. 또 'KAI 패밀리'가 인상 깊게 남았습니다. 이번에는 특별히 저희 팀의 선임님이 나왔는데요, 과정을 들어보니깐 매우 좋더라고요. 가족들과 좋은 추억을 남길 수 있고 또 같이 다른 사람들과 공유할 수 있어 좋았습니다. 다음에 부모님과 함께하는 이벤트가 있으면 꼭 참가하고 싶습니다.

조환희 연구원(헬기비행제어팀)

본부별 사내 기자단

전략기획본부 MRO준비팀 박주호 사원 055-851-0852
재경본부 자금팀 최준형 사원 055-851-9711
국내사업본부 회전의사사업관리2팀 정종원 고장 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 안재운 선임 055-851-2867
품질총괄 품질기획팀 이창영 사원 055-851-9495

QUIZ



Q 2012년은 이 비행기의 초도비행 10주년이었습니다. 그해 영국의 리아트에어쇼에서 대한민국 공군 특수비행팀 블랙이글들이 이 비행기를 타고 멀진 에어쇼를 펼쳤지요. 이 비행기는 무엇일까요?

('KAI 히스토리' 중에서)



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


Fly
Together

웹진으로 만나는 Fly Together

KAI의 소식을 반응형 웹진에서 만나세요!



모바일 사보 앱 를 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 'Safari로 열기'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'를 클릭하면 아이콘 생성 완료

웹진 이벤트

휴대폰에 사보 앱을 설치한 후, 9월 호(Vol.213)에 마음에 드는 칼럼이나 사진을 캡처해 보내주세요.
선착순 10명에게는 문화상품권(2만 원 상당)을 선물로 보내드립니다.

대상 임직원
신청기간 9. 5(화)~9. 11(월)
신청방법 모바일 사보 화면을 캡처해 기업문화팀
(배화운 차장 hybae@koreaaero.com)에 성명, 부서명 전송

