



## 6개국 133대 33억달러

(2015년 10월 현재 국산 항공기 누적 수출량)

KT-1, T-50의 인도네시아, 터키, 페루, 이라크, 필리핀, 태국 수출로 국내 항공산업의 수출산업화 기반을 다졌습니다.

이제 미국 T-X 시장 진출과 KF-X의 성공적인 개발 및 수출을 통해

대한민국의 자부심을 전 세계에 수출하겠습니다.



# KAI R&D CENTER

Photo Album  
항공기 개발센터의 모든 것

# KF-X 전투기 체계개발사업 착수회의 열다



우리 회사와 방위사업청이 지난 1월 21일 오전 10시 경남 사천 KAI 항공기 개발센터에서 '한국형전투기(KF-X) 체계개발사업 착수회의'를 열고 KF-X의 성공적 개발을 위한 첫발을 내디뎠다. 이번 착수회의에는 장명진 방위사업청장과 하성용 사장을 비롯해 국회 자문위원, 방사청 자문위원 및 실무위원, 국방부 평가위원, 합참, 공군, 국방과학연구소, 국방기술품질원, 인니 정부 관계자 및 PTDI社, 록히드마틴社 관계자 등 총 200여 명이 참석했다.

관계기관과의 사업추진 계획 공유와 KF-X 개발을 위한 결의를 다지기 위해 마련된 이번 회의는 1부에서 KF-X 체계개발 착수의 시작을 알리는 기념행사를 하고, 2부에서는 KF-X 실무회의를 진행하였다.

우리 회사는 지난해 3월 우선협상대상자로 선정된 이후 그해 12월 본계약을 체결하였으며 이번 회의를 시작으로 2016년 3월부터 2019년 9월까지 항공기 기본설계(PDR) 및 상세설계(CDR)를 수행하고, 2018년 7월 시제항공기(6대) 제작에 착수하여 2022년 7월 시제 1호기의 초도비행을 계획하고 있다. 하성용 사장은 환영사에서 "전 임직원들이 뜻을 하나로 모으고 역량을 결집하여 KF-X 개발을 반드시 성공시킬 것"이라며 "도전과 창조 정신으로 항공산업의 발전과 수출 확대 등의 노력을 경주하여 국가 경제 발전에도 기여하겠다"고 포부를 밝혔다.

우리 회사는 방위사업청과 함께 2026년 6월 체계개발 종료 시까지 KF-X의 성공적 개발을 위해 산·학·연 등 국내 항공산업 역량을 총결집시키고 'KF-X 정부위원회'를 구성하는 등 체계적인 리스크 관리를 진행해나갈 계획이다.

## CONTENTS



### KAI Magazine

- 18 World Today 동남아시아 항공력의 맹주, 싱가포르
- 22 KAI-Toon 기업문화 시리즈②-공감
- 24 Global Story 진짜 '착한' 기업 러쉬의 비결, 공감
- 26 KAI의 달인 기체생산기술1팀 김재갑 차장 & 비행계획팀 김광원 책임
- 28 Fly News 2045년이면 극초음속 항공기 현실화된다!



### KAI 百科

- 02 CEO 동정 의무후송헬기 CEO 현장경영 외
- 04 News Focus A321 NEO 조립부품 초도개발 착수 외
- 06 Photo Album 항공기 개발센터를 소개합니다!
- 12 소통의 기업문화 항공기 개발센터 개발부문장 장성섭 부사장 외
- 16 항공 테마 칼럼 제주소방안전본부 양보현 소방장



### KAI 행복소통지

- 30 KAI Family 천창우 차장 가족의 클라이밍 체험
- 34 이야기 한마당 공감교육, 소통의 장이 되다
- 36 생생현장탐방 장비개발팀 장비개발직
- 42 만나봅시다 황교익 맷 칼럼니스트
- 44 추억의 여행 치공구기술팀 박찬동 사원
- 47 마음을 전해요 동료에게 전하는 따뜻한 메시지
- 48 Gift Box 독자 여러분의 이야기를 기다립니다!

발행인 하성용  
발행일 2016년 2월 5일(통권 194호·2월호·비매품)  
발행처 한국항공우주산업(주) 기업문화팀  
담당자 배희윤 차장, 구보람 과장(055-851-1609)  
경상남도 사천시 사남면 공단1로 78  
제작대행 디자인인쇄(02-324-6852)  
인쇄 심화인쇄(02-850-0850)

이 책은 한국간행물윤리위원회의 도서윤리강령 및 잡지윤리실천요강을 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.

# CEO Movements

새롭게 도약하는 한 해가 시작된 만큼  
확고한 목표의식과 계획이 필요한 때다.  
하성용 사장은 지난 1월 한 달간  
경영전략회의와 간담회 등을 열어  
여러 임직원과 중장기 목표를 세우고  
각오를 다지는 동시에, 의무수송헬기 현장을  
직접 방문해 직원들의 노고를 격려하는  
시간을 가졌다.



## 2016년 전사 경영전략회의 및 경영목표달성을 결의대회 개최

1월 14일부터 15일까지 중장기 비전 달성 전략과 2016년 경영목표 및 경영방침 이행 방안을 논의하기 위한 전사 경영전략회의가 열렸다.

이번 전략회의는 항공기 개발센터의 준공에 맞춰 센터 대회의실에서 개최되어 남다른 의미를 가졌으며, 하성용 사장을 비롯해 임원, 실장 및 사업/선임팀장들이 함께 참여해 본부별 목표달성을 추진전략 발표와 질의응답을 통한 이해와 각오를 다지는 시간을 가졌다.

하성용 사장은 회의에서 “올해는 국내외 어려운 경제환경을 극복하고 우리 회사 뿐만 아니라 대한민국 항공우주산업이 도약할 수 있을지를 결정짓는 분수령이 되는 한 해가 될 것”이라고 언급하며 “2016년 경영목표 달성을 위한 전사적인 노력과 더불어 위기의식과 철저한 사전 리스크 관리를 통해 대형 개발사업들의 성공적인 이행을 바란다”고 전했다. 이어 “임직원 모두가 한마음 한 방향으로 가는 기업문화로 쇄신해 나간다면 초일류기업으로 도약할 수 있으며, 모든 일에 제 가솔선수범할 것이니 모두 함께 나아가자”는 당부도 잊지 않았다.

아울러 1월 23일에는 하동 금오산 정상에서 하성용 사장을 비롯한 직장 이상 전사 조직관리자가 참석한 가운데 ‘2016년 경영목표 달성 결의대회’가 열리기도 했다.



## 의무후송헬기 CEO 현장경영

지난 1월 22일에는 올해 들어 첫 번째 CEO 현장경영이 있었다. 하성용 사장은 의무후송헬기 현장을 직접 방문하여 헬기 작업 현황을 듣고 직원들의 노고를 격려하였다.

우리 회사는 전·평시 전상자 및 응급환자를 대상으로 의료지원이 가능한 의무후송전용헬기를 수리온 기반으로 개조·개발하고 있다. 기존 수리온 형상에서 의무지원체계, 외장형 호이스트, 능동형 진동저감장치, 보조연료탱크 등을 추가하는 사업으로 2014년 8월 14일 체계개발 계약을 체결하여 2015년 4월 15일 구조 개조작업에 착수, 8월 15일 최종조립을 완료하였다. 이후 기능점검 및 지상시험을 거쳐 1월 22일 초도비행을 실시하게 되었다.

현재 혹한기 운용시험과 비행시험을 올해 9월 말까지 완료하고 12월 말 체계개발 완료를 목표로 사업을 추진하고 있다. 이날 CEO 현장경영 자리에서 하성용 사장은 “해상작전헬기, 관용헬기 등 수리온 파생형을 기반으로 올해는 반드시 해외 수출의 문도 함께 열자”고 당부하였다.

## 개발사업관리본부 & 고정익개발본부 간담회

1월 23일과 25일 양일간 하성용 사장 주관으로 개발사업관리본부와 고정익개발본부 간담회가 개최되었다. 하성용 사장의 주도 아래 꾸준히 진행돼오고 있는 간담회는 작년 한 해 동안 ‘CEO와 함께하는 공감·소통 간담회’라는 주제로 총 5회에 걸쳐 진행됐으며, 올해에도 임직원 모두 하나가 될 수 있는 소통의 자리를 변함없이 이어가고 있다.

특히, 개발사업관리본부 간담회는 항공기 개발센터 준공과 KF-X의 본격적인 사업을 착수하는 회의를 개최한 이후 마련한 자리로써 그 의미가 더욱 특별했다. 간담회는 경영현황, 현안 문제 설명, 질의응답 등으로 이루어졌으며 저녁식사를 겸한 자유로운 분위기 속에서 평소 궁금했던 점을 해소하는 기회가 됐다.

하성용 사장은 이 자리에서 “KAI 제2의 도약을 위한 발판인 국가 핵심 개발 사업 KF-X, LAH/LCH 등이 성공적으로 개발 완료될 수 있도록 만전을 기해달라”며 “소통과 협력, 배려의 기업문화를 기반으로 임직원 간 신뢰가 더욱 쌓여 경영목표를 달성할 수 있도록 노력해달라”고 당부했다. 참석한 직원들 역시 하성용 사장의 진솔하고 헌신적인 모습에 깊이 공감하며, 맡은 바 직무에 충실히하면서 여러 개발사업을 성공적으로 완료해 반드시 세계 선진 항공업체로 도약하겠다고 참석 소감을 밝혔다.

한편, 이날은 반드시 사업을 성공시키겠다는 개발본부 임직원들의 의지를 담은 결의식도 함께 거행돼 눈길을 끌었다.

# News Focus



1

## A321 NEO 조립부품 초도개발 착수

산청사업장은 지난해 7월 A320 NEO 초품개발 완료 후 약 6개월 만인 2016년 1월 A321 NEO 초품개발에 착수하게 되었다. 현재 SA(Single Aisle) WBP사업은 CEO(Current Engine Option)에서 NEO(New Engine Option)로 Type 변경이 진행되고 있으며, 이에 따라 고객 PO에 맞춰 선행 초도 개발을 진행하고 있다. 조립품은 부품개발이 완료된 후 4월에 착수하여 6월 중 초도 조립품을 완료할 예정이다.



2

## KAI 수리온 의무후송전용헬기 첫 비행 성공

1월 22일 우리 군의 소중한 생명을 지킬 수리온 의무후송전용헬기가 첫 비행에 성공했다. 이번 시험은 시험비행조종사 2명과 기술자 1명이 탑승한 가운데 사천 KAI 본사에서 진행됐으며 방위사업청, 합동참모본부, 육군, 국군의무사령부 관계자 등 40여 명이 참관했다. 수리온 의무후송전용헬기는 지난 2014년 본격 개발에 착수한 이후로 흑한기 시험, 운용성 평가 등 다양한 환경에서 비행성을 검증해오고 있으며 올해 말까지 개발을 마치고 2018년부터 전력화할 예정이다. 수리온 의무후송전용헬기가 전력화되면 더욱 신속한 환자 후송과 응급치료가 가능해지게 된다. 이는 우리 군의 전투능력과 사기 향상은 물론 대군 신뢰도를 더욱 높이는 계기가 될 것으로 내다보고 있다. 의무후송전용헬기는 우리 군뿐만 아니라 재난구조, 대민지원 임무 수행을 통해 국민 안전 및 복지 향상에도 기여할 전망이다. 한편 우리 회사는 다양한 수리온 파생형 헬기를 개발하여 향후 20년간 400여 대의 국내 외국산 헬기를 대체하고 600여 대를 수출하겠다는 목표를 가지고 있다.



## T-50TH 태국 수출기 기본 및 상세설계검토회의 수행

태국 수출기 T-50TH 기본 및 상세설계검토회의(PDR/CDR)가 지난 1월 27일 항공기동 2층 대회의실에서 열렸다. 감항인증당국, 국방기술품질원, 국방과학연구소 및 사내 검토위원 등 30여 명이 참석한 이번 행사는 지난해 9월, 태국의 노후한 L-39 대체용 전술임무훈련기 획득사업으로 계약이 체결된 T-50TH의 기본 및 상세설계 결과를 검토하기 위해 마련된 자리였다. 이 자리를 통해 다음 단계인 제작단계에 진입이 가능한 것으로 최종 협의에 도달하게 되었다.

3



4

## 2016년 KAI 기업설명회 개최

우리 회사는 1월 28일 목요일 오후 4시 여의도에 위치한 국민일보 사옥에서 약 1시간 30분에 걸쳐 '2016년 KAI 기업설명회'를 개최하였다. 설명회에는 증권사 애널리스트, 기관투자자, 기자 및 은행 심사역 등 수많은 인파가 참여하여 많은 관심을 보였다. 이번 설명회에서 우리 회사는 항공산업에 대한 소개, 2020 비전달성 진행현황 공유, 경영활동에 대한 CEO의 확고한 의지 표명 및 기업 정보 공유를 통한 기업의 신뢰가치 제고에 주력하였다. 한편, 기업 설명회가 끝난 후에는 증권사 애널리스트 간담회를 통해 유대 관계를 강화하고 KAI에 대해 궁금한 점을 해소하는 시간을 가졌다.



5

## 한국형 발사체용 치공구 1단계 개발 완료

생산본부가 한국형 발사체 1단계 사업('14.1~'16.2)용 치공구 제작을 완료했다. 지난 1월 29일 고객요구 조건 부합 여부를 검증하기 위한 정하중시험, 결합시험 및 동하중시험 등의 성능시험을 완료했으며 오는 2월 말 납품 예정이다. 본 치공구는 3단으로 분리/제작된 발사체의 조립에 소요되며, 최대 25톤의 하중에도 견딜 수 있도록 제작되었다. 1단계 사업이 마무리됨에 따라 2단계 사업도 가속화될 전망이며 2018년 3월까지 한국형 발사체용 치공구를 완료할 예정이다.



KAI  
R&D CENTER

## 항공기 개발센터를 소개합니다!



항공기 개발센터 내부에 마련된 전시관.  
대한민국 항공우주산업 역사를 한눈에 살펴볼 수 있다.



전시관에는 KF-X 사업에 관한 자세한 내용도 만나볼 수 있다.

핵심개발사업의 효율 극대화를 위한  
항공기 개발센터가 드디어 베일을 벗  
었다. 연 면적 7,400여 평에 지하 1  
층, 지상 7층 규모로 세워진 항공기 개  
발센터는 앞으로 KAI의 미래먹거리 사  
업인 KF-X와 LAH/LCH 사업 수행  
을 위한 중심 역할을 하게 된다. KAI  
의 도전정신과 역동성이 집약된 항공  
기 개발센터의 면면을 살펴보자.

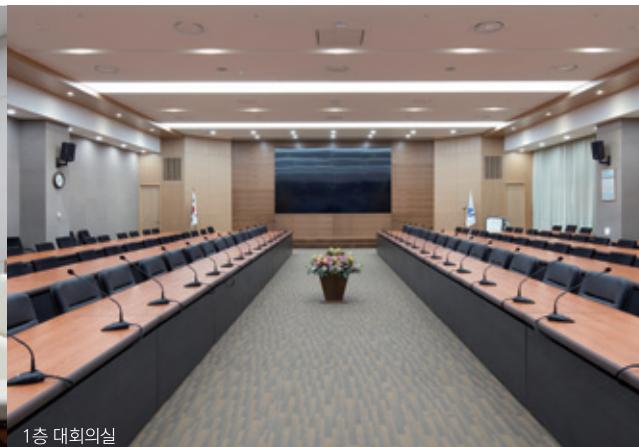
기획 배화윤 차장 정리 한미림 사진 김명훈



## 항공기 개발센터 미래를 품 안에

2014년 공사를 시작한 항공기 개발센터는 2015년 12월 작업을 최종 완료하고 KF-X, LAH/LCH 사업 수행을 위한 연구를 본격적으로 가동했다. 연 면적 7,400여 평에 지하 1층, 지상 7층 규모로 지어졌으며 연구동과 시험동은 각각 3,400여 평과 1,500여 평 규모로 약 1,500명 수용이 가능하다. 외관은 기단부의 강한 선형을 모티브로 우리 회사의 도전정신과 R&D 메카의 역동성을 담았다. 2017년까지 두 개 층을 증축해 최대 2,000명 수용이 가능하도록 할 계획이다.

무엇보다 항공기 개발센터는 미래 핵심사업으로 평가받는 KF-X, LAH/LCH 사업을 동시에 추진할 수 있는 인프라를 구축했다는 점에서 의의가 높다. 앞으로 '2020년 매출 10조 원 달성'을 위한 항공우주 연구 개발(R&D)의 핵심적인 역할을 하게 될 뿐만 아니라, 엔지니어의 자금심 고취와 동시에 개발의욕에 대한 상승 효과도 기대할 수 있다. 또 대내외 중요한 개발회이나 국내외 협력업체와의 기술협의를 진행하는 데에도 활용될 예정이다.



### HISTORY

2014. 10

지하층 터파기 공사 진행



2015. 3

지하층 골조공사 진행



2015. 5

지상층 골조공사 진행



2015. 7

지상층 골조공사 및 조형물공사 진행



2015. 9

내/외장 공사 진행



2015. 12

전체 마무리 작업 및 준공

## 항공기 개발센터 착수회의 열다

1월 21일, 항공기 개발센터에서는 의미 있는 첫 행사가 열렸다. 유관기관과 사업추진 계획을 공유하고 KF-X 개발을 위한 결의를 다지기 위한 ‘한국형 전투기(KF-X) 체계개발사업 착수회의’가 개최된 것. 하성용 사장을 비롯해 방위사업청장, 국방부, 공군, 국방과학연구소, 국방기술품질원, 인도네시아 정부 및 PTDI社, 록히드마틴社 관계자 등 총 200여 명이 참석한 큰 규모의 회의였던 만큼 이날 회의는 장장 7시간에 걸친 열띤 토론의 장이 되었다.

하성용 사장은 환영사에서 “KF-X 체계개발사업을 역동적으로 추진하기 위해 항공기 개발센터를 신축하게 됐다”며 “이번 개발착수회의를 본 건물에서 실시하게 되어 역사적으로 매우 의미가 크다”고 전했다.

또 “한국항공 전 임직원들은 뜻을 하나로 모으고 역량을 결집하여 반드시 성공적으로 사업을 수행해 나아갈 것이며, 임직원 모두가 최상의 한국형전투기를 개발한다는 열정과 소명의식을 갖고 KF-X 체계개발사업을 시작하겠다”는 포부도 잊지 않았다.

앞으로도 항공기 개발센터는 대내외적으로 긴밀한 협조체제가 필요할 때마다 중요한 회의 장소이자 개발회의 거점 공간으로 역할을 다할 예정이다.



## 고도의 보안 필요한 때

항공기 개발센터는 현재 국가 핵심개발사업인 KF-X, LAH/LCH 사업 등을 수행하는 곳으로 성공적인 개발 못지않게 중요한 것이 바로 고도의 보안이다. 개발센터 직원뿐만 아니라 전 직원과 외부협력업체의 적극적인 협조가 필요한 만큼 꼭 지켜야 할 준수사항은 무엇인지 알아보자.

모든 보안사고의 원인은 기본적인 보안규정을 준수하지 않은 것으로 확인되고 있다. 빈손 출퇴근, 개인정보기기 등록, 허가된 사진촬영, 출입문 및 서류함 잠금 등의 기본 보안규정 준수는 물론이고 적극적인 보안 개선을 통해 개발센터 고유의 보안문화가 형성되도록 노력이 필요한 때다. 최첨단 항공우주기술력과 우수한 인재를 보유하고 있어도 우리 회사나 협력업체 등 외부에서 보안사고가 발생한다면 지금까지 쌓아온 모든 노력과 성과는 물거품이 되고 말 것이기 때문이다. 특히 주요 해킹 대상으로 KF-X, LAH/LCH 사업 등 국책사업이 부각되는 상황이므로 대내외 보안을 철저히 해야 하며 내방객 접견은 개발센터 1층 회의실이나 면회실을 활용하도록 한다. 항공기 개발센터는 연구실과 시험실이 함께 있으므로 이에 대한 보안강화도 함께 이루어져야 할 것이다.

어렵게 마련한 항공기 개발센터가 대한민국 항공우주산업의 요람이 될 수 있도록 기술역량 강화뿐만 아니라 보안준수 의식도 더욱 확고히 해야 한다. 우리가 보유하거나 개발 중인 기술이 국가 핵심기술이라는 생각을 한시도 잊지 말아야 할 것이며, 더욱 발전된 보안의식을 정착시키고 생활화할 수 있도록 항공기 개발 센터의 모든 임직원이 노력해야 한다.

## 보안 생활화를 위한 7 가지 수칙



### 대내외 보안환경 적극 관리

- KF-X 사업 등 국책사업 관련 주요 해킹 대상으로 부각
- \* 정보기관 중심 관심업체로 관리



### 출퇴근 가방/물품 휴대 근절

- 빈손 출퇴근 생활화 / 청경근무자 검문검색 적극 협조
- \* 일과 이후 업무수행 등의 명목으로 서류/자료 반출사례 발생. 주의 요망.



### 개인정보기기 등록/반출·입 제한

- 미등록 기기 반입 통제
- 등록기기 보안스티커 부착 사용 : 사내 위주 사용 (상시 반출 · 입 제한)



### 내방객, 사무실 출입금지

- 개발센터 1층, 정문 회의실/ 면회실 활용
- \* 팀장급 이상 관리자들의 솔선수범 필요



### 사진촬영 통제

- 3훈비, 사내 등 내/외부 전경 사진 촬영 금지
- 스마트폰 등 개인 장비로 업무내용 송수신 금지



### 출입문 잠금 생활화

- 업무 간 사무실, 실험실 상시 잠금/ 고정문 개방 금지
- \* 출입문 관리자(정/부) 임명 수시 확인



### 업무자료/정보기기 정리정돈 생활화

- 퇴근/ 부재 시 서랍, 서류함 등 잠금 보관 조치

항공기 개발센터 개발부문장 장성섭 부사장

## 엄부자모(嚴父慈母)의 마음으로 열정 용광로의 불쏘시개가 되고자!

항공기 개발센터 준공은 대한민국 항공산업 발전을 위한 새로운 전기를 마련했다는 점에서 꽤 고무적인 일이다. 각 분야의 기술력을 한곳으로 집결했을 뿐만 아니라 이를 통해 대형핵심 개발사업에 대한 성공적인 청사진을 바라볼 수 있게 됐기 때문이다. 개발부문장 장성섭 부사장을 만나 자세한 이야기를 들어봤다.

기획 배화윤 차장 정리 한미림 사진 조규창

Leadership



항공기 개발은 끊임없이 절충을 찾아가는 과정입니다. 절충과 협력을 도모하는 일에 개발센터 직원들이 한 마음으로 뭉쳐야 하는 것입니다.

### 열정의 개발문화 구축을 위해

한국형 전투기(KF-X), 소형 무장/민수헬기(LAH/LCH) 등 항공우주분야 핵심개발사업을 중심으로 개발역량을 집중하고 시너지를 극대화하는 것이 중요합니다. 이뿐만 아니라 무인기/위성 개발은 차운무인기와 차세대 중형위성의 성공적 개발 및 수출화를 통해 독립운영 기반을 구축해야 합니다. 다양한 개발인력이 모인 만큼 다 함께 화합하고 소통하면서 상호 존중과 신뢰의 가치를 실천해 갔으면 합니다. 열정이 넘치는 개발문화를 구축해 '출근하고 싶은 개발센터'를 만드는 것이 제 개인적인 바람입니다.

### 기술 융합의 바탕은 '소통'

항공기 개발센터의 의미는 무엇보다 개발업무의 효율성을 들 수 있을 것입니다. 개발사업관리와 개발의 유기적이고 긴밀한 협조체계를 통해 현안 공유 및 적기 해결로 개발 일정을 준수하고 개발 비용의 최소화를 실현하는 것이지요. 여기에 개발자들 간 소통의 빈도를 높여 설계품질 향상 및 시너지를 극대화한다면 효율성은 더욱 높아질 것입니다.

개발부문은 개발 초기부터 QCD(Quality, Cost, Delivery) 중심의 개발 운영을 위해 사업관리와 개발을 통합한 개발체계라고 할 수 있습니다. 대형개발사업인 KF-X, LAH/LCH 사업의 성공적인 이행체계를 구축하고 설계 초기 단계부터 원가관리 즉 'DTC(Design To Cost)'를 통해 세계 전투기, 소형 무장/민수 헬기 시장을 석권할 수 있는

숨어있지요. 먼저 항공기 사업이라는 정체성에서 동일하고 그 안에 접목되는 기술이 동일합니다. 다만 각각의 활용 목적에 따라 특화된 세부 기술이 다를 뿐입니다.

그렇다면 항공기 개발센터 내부의 여러 이질적인 부분들을 잘 융합하고 최고의 결과를 이끌어내기 위해서 가장 필요한 것은 무엇일까요. 바로 소통하는 자세입니다. 효율적으로 의사 결정을 하고 해결해나가려는 태도가 필요한 것이지요. 항공기 개발은 끊임없이 절충을 찾아가는 과정입니다. 절충과 협력을 도모하는 일에 개발센터 직원들이 한 마음으로 뭉쳐야 하는 것입니다. 그려면 서로의 관점을 이해하려는 노력이 필요하고 관리자들은 적절한 조율을 통해 더 나은 방향으로 업무를 이끌 수 있어야 합니다.

항공기 개발센터를 이야기할 때 가장 많이 나오는 표현이 바로 '용광로'입니다. 모든 기술을 용광로 안에 결집해 강한 성능의 합금이 나올 수 있도록 직원 모두가 소통하며 노력하는 의미이지요. 저는 그 용광로에서 더욱 좋은 기술과 제품이 나올 수 있도록 끊임없이 동기를 부여하는 불쏘시개 역할을 하도록 하겠습니다. 엄부자모(嚴父慈母)의 마음으로 개발은 엄한 아버지처럼, 위로가 필요할 땐 자애로운 어머니처럼 여러분을 보듬겠습니다. 함께 합심해 나간다면 올해 경영목표는 물론이고 비전 2020 달성을 확신합니다.

## 새로운 것을 더욱 새롭게

항공기 개발센터가 문을 연 지도 어느덧 한 달가량 되었다. 새로운 곳에서 설레는 마음으로 일하고 있을 직원들은 지금쯤 어떤 생각을 하고 있을까. 개발역량 집중과 효율성 극대화라는 캐치프레이즈 아래 남다른 책임감으로 무장한 직원들의 목소리를 지면에 담았다.

기획 배화윤 차장 정리 한미림 사진 김명훈



기체설계팀 김진규 선임연구원



KFX형상설계팀 오병규 팀장



KFX항전체계팀 조광재 책임연구원



헬기무장체계팀 김종원 연구원

## Communication

### 항공기 개발센터의 탄생!

**오병규 팀장** 개발 부문에서 오래 일해왔지만 짧게는 6개월 길게는 1년마다 자리를 옮겨가며 업무를 해야 했습니다. 한곳에 오래 머물러 있던 적이 없었는데, 항공기 개발센터가 마련되고 나니 마치 전셋집을 전전하다가 내 집 마련의 꿈을 이룬 기분이라고 할까요.(웃음)

**조광재 책임연구원** 대형 국책사업인 KF-X 사업 수행을 위해 회사의 모든 개발역량이 집중된 항공기 개발센터에서 근무하는 것 자체만으로도 대단한 자부심을 느낍니다. 이 센터가 대한민국의 항공우주산업을 책임지고 있다는 생각을 하니 매우 자랑스럽고 그 기대에 부응하기 위해 제가 맡은 분야에서 최선을 다해야겠다는 생각이 듭니다.

**김진규 선임연구원** 그동안 회의를 할 때마다 항공기동, 조립동, 2공장으로 이동해야 하는 불편함이 있었는데요. 지금은 이러한 불편함이 줄어들었다는 점이 가장 와 닿고요. 무엇보다 직원 간 물리적 거리뿐만 아니라 심리적 거리도 가까워진 것 같아 더욱 좋습니다.

**김종원 연구원** 분산되었던 개발 인력과 시설을 통합한 항공기 개발센터가 이렇게 완공되었다는 사실에 뿌듯함을 느낍니다. 무엇보다 핵심개발사업에 참여하고 개발과정을 지켜볼 수 있다는 것만으로도 굉장히 설렙니다.

### 변화와 기대의 중심에 서다!

**오병규 팀장** 기존에는 자리를 옮길 때마다 공간이 좁거나 불편한 경우가 많았어요. 그런데 항공기 개발센터로 오니 자리가 확실히 넓어져서 좋고요. 좌우 양쪽으로 사무실이 있고 중앙에 회의실이 있어 배치가 효율적입니다. 무엇보다 예전에는 연구실과 시험실이 기본 100m는 떨어져 있어 업무의 효율성이 많이 떨어졌습니다. 그런 부분이 해소된 점이 가장 눈에 띕니다. 개발과 시험실이 떼려야 뗄 수 없는 관계인 만큼 그런 부분에 많은 신경을 쓴 것 같아 직원의 입장에서는 아주 편리하다고 생각합니다.

**조광재 책임연구원** 항공전자 업무 특성상 시험 업무를 해야하는데요. 조립동에 있을 때는 시험실 공간이 좁은데다 여러 프로젝트 장비들이 설치되다 보니 간혹 혼갈리기도 하고 불편한 부분들이 있었어요. 그런데 지금은 시험실이 프로젝트마다 나누어져 있어서 구분하기도 쉽고 공간도 넓어 효율성 면에서 훨씬 좋아졌습니다. 무엇보다 여러 건물에 흩어져 일하던 개발엔지니어들이 한 건물에서 일한다는 사실 자체만으로 많은 도움이 될 것 같아요.

**김진규 선임연구원** KF-X 사업을 시작하기 전 크고 작은 어려움이 있었는데요. 그 뿌리를 찾아 올라가면 기술 개발의 부족이 가장 큰 원인이었던 것 같습니다. 항공기 개발센터 안에서 여러 분야의 엔지니어들이 의기투합해 이러한 난제들을 극복할 수 있기를 희망하고 있어요. 보잉의 '팬텀 웍스'나 록히드의 '스컹크 웍스' 같은 선행 연구기술센터처럼 우리 회사도 단순히 사업 일정을 따라가는 연구개발 프레임에서 벗어나 독립된 연구개발 조직을 통해 미리 보고 먼저 준비하는 시스템을 갖춰나갔으면 합니다.



### 우리의 역할과 과제

**오병규 팀장** 지금 하나로 뭉쳐졌으니 인력도 유기적으로 화합할 수 있고 툴도 하나로 묶여서 서로 공유할 수 있는 시스템이 갖춰졌다고 봅니다. 조금씩 합을 잘 맞춰나가면 여러 의견과 개선사항이 잘 반영돼서 KAI가 더욱 발전할 수 있는 계기가 되지 않을까 해요. 장차 항공기 개발센터가 기술 개발을 위한 가장 근본적인 역할을 수행하는 곳, 국내 항공산업의 발전에 구심점 역할을 하는 센터가 될 거라고 믿어 의심치 않습니다. 제가 하는 일도 좋은 성과를 내서 현재 KAI의 캐시카우 역할을 하는 T-50을 잇는 차세대 캐시카우가 될 수 있기를 바랍니다.

**김종원 연구원** 아직 외국 기술에 의존하는 부분이 많지만 언젠가 KAI만의 기술을 개발할 수 있는 요건이 충족된다면 좋을 것 같습니다. 그 시작이 바로 항공기 개발센터라고 생각하기에 저 역시 저의 영역에서 멋지게 업무 성과를 낼 계획입니다. 그리고 아직 그 능력이 미진할지는 모르겠지만 들어오는 후배들에게 훌륭한 선배의 역할도 하고 싶어요.

**김진규 선임연구원** KAI뿐만이 아니라 대내외적으로 플러터 해석 엔지니어가 많이 없는 실정입니다. 회사 내 유능하신 선임자들로부터 많은 실무 지식을 배우고 개인적으로도 꾸준히 이 분야를 연구해 우리 회사에 꼭 필요한 플러터 해석 스페셜리스트가 되고 싶습니다. 또, 큰 사업의 과정을 처음부터 볼 수 있는 기회가 흔하지 않는데 KF-X 사업의 계약 체결부터 그 역사를 함께 시작하니 감회가 남다릅니다. KF-X가 초도비행하는 모습을 지켜보는 그 순간까지 저의 자리에서 열심히 연구에 매진하겠습니다.

**조광재 책임연구원** 올해 조직개편으로 인해 KFX전담팀으로 소속이 변경되면서 주변의 기대를 한몸에 받다 보니 업무적으로 부담이 있는 것은 사실입니다. 하지만 제가 맡은 일을 잘 수행해서 KF-X 개발사업이 성공적으로 마무리될 수 있도록 노력을 다하겠습니다. 그리고 할 수만 있다면 제 분야 최고의 전문가가 되어 후배들에게 저만의 전문성과 노하우를 전수해주고 싶습니다.



## 더 나은 협력과 공존을 위하여

제주특별자치도가 최초로 소방헬기를 도입하게 되었다. 타 기종과의 경쟁에서 수리온이 채택된 것은 그만큼 경쟁력이 남다르다는 의미이기도 하다. 이번 계약 체결을 계기로 더 협력하고 공존할 일만 남았다.

글 제주소방안전본부 양보현 소방장

### 제주도에 수리온이 뜨다

제주특별자치도는 이번에 최초로 소방헬기를 도입하게 되었는데 항공분야 전문가 없이 진행하는 사업이라 많은 어려움이 있었다. 그렇기에 다목적 소방헬기 도입 T/F팀에서 헬기도입사업과 소방항공구조대(가칭) 설치를 준비하는 일을 하는 만큼 국내 소방 최초로 소방헬기로 수리온을 계약 체결하게 되어 감회가 남다르기도 하다. 사업 초기에는 타 기관 헬기 도입사업 사례와 전문가 의견을 중심으로 우리도 소방임무 수행에 적합한 기종을 압축하여 자료를 조사하면 쉽게 사업을 진행할 수 있을 것이란 막연한 추측을 한 것이 사실이었는데, 사업을 진행해 나가면서 이러한 추측은 설부른 판단인 것을 깨달았다. 다양한 분야의 전문기술이 요구되는 헬기의 경우 항공분야 종사자라 하여도 각 분야별 호불호가 많이 나누어지고, 이를 종합하여 판단하는 것도 쉬운 일이 아니었다. 수리온에 대한 검토도 타 기종과 별반 차이 없이 헬기 운영기관 운영자 의견과 언론보도 사항 위주로 시작하였다. T/F팀에서 가장 많이 논의된 사항은 항공법 적용을 받는 소방에 있어서 군용항공기 비행 안전성 입증에 관한 법률로 적용받는 수리온이 법적으로 사용하는데 불편함이 없는가 하는 점(군용기준과 민간기준의 차이점을 어떻게 인정할 것인지)과 민간영역(특히 소방분야)에서 사용한 적이 없다는 점이었다.

실질적으로 군/경찰에서 2년여간 사고 없이 운용 중인 수리온의 안전성 부분에 대한 의구심은 어느 정도 해소되었으나, 특별감항증명(항공법상 항공기 제작자가 제시한 운용범위를 검토해 안전하게 비행할 수 있을 경우 발급하는

것)에 대한 심리적 거부감과 함께 운용 제한 조건, 안전성 등에 대한 사항들을 전문가 자문 등을 통하여 구체적으로 검토해나갔다.

이러한 검토 과정을 거쳐 결국, 제주특별자치도에서 소방임무(장거리 해상운항 및 수도권 지역 응급환자 이송, 주/야간 및 겨울철 운항 등 전천후 임무)를 수행하기 위해서는 중대형급 헬기가 필요하다는 결론에 도달하였다. 따라서 소방임무 수행에 적합한 중대형급 3개 기종으로 압축하여 조달관련법에 따른 입찰 과정을 거쳐 최종적으로 수리온이 도입되어도 문제가 없다는 결론에 이르게 되었다.

### KAI의 노력이 빛을 발할 때

사실, 필자는 항공분야에 종사하지 않는 사람으로 지난해 1년간 헬기 도입 사업을 추진하면서 KAI에 대한 기사나 기타 정보들을 접하게 되었다. 아마, 헬기 사업을 추진하지 않았다면 지금도 항공우주산업에 대해 잘 알지 못했을 것이다. 실제로 도내 소방에서도 KAI를 알고 있는 동료를 거의 보지 못했는데 이번에 우리 도에 도입되는 수리온을 통해 많은 동료가 한국항공우주산업의 노력과 성과를 알아보는 계기가 되었으면 한다.

그러기 위해서는 우리 도에 도입되는 소방헬기를 최상의 헬기로 제작 납품해 회전익항공기 민간영역 분야에도 활발하게 진출하였으면 하는 바람이다. 그렇게 되면 국내 민간분야 헬기 종사자들에게도 긍정적인 인식을 심어줄 수 있을 것으로 예상한다.

우선순위를 정하는 것은 매우 어려운 일일지만, 무엇보다 헬기 운용기관에 대해 적극적인 PR이 필요하다고 생각되는 시점이다. 외국회사의 경우에는 사용하는 기관이 많기 때문에 자연적으로 PR이 이루어지지만, 현재 수리온에는 미약한 부분이다. 수리온이 민간영역에 판매됨에 따라 앞으로 더 많은 홍보와 긍정적 이미지로 KAI의 헬기사업에 힘을 불어넣을 수 있을 것으로 기대되지만, 중요한 것은 지금부터 어떻게 하느냐이다. 헬기사업에 있어서 수리온의 이미지와 국토교통부 소관 법령에 대한 문제점을 더욱 명확히 해나간다면 수리온의 경쟁력도 함께 상승할 것으로 보인다.

이번 계약 체결을 계기로 앞으로 더 많은 협력과 공존이 필요한 것은 자명한 사실이다. 군과 경찰을 제외한 국내 헬기시장은 외국기종이 전부였기에 대다수 사업 관계자들이 외국 기종의 판매 방식과 후속지원에 익숙해져 있지만, 실제로 필자가 느낀 부분은 항공분야의 지식이 전무한 상태에서 사업을 추진하는 데에는 많은 어려움이 있다는 것이다. KAI의 경우에는 제작사와 판매사가 동일한 것이 경쟁력으로 작용, 자료 제공 등 업무 협조가 수월한 것이 사실이었다. 이런 장점과 함께, 아직 후속지원 분야에 대해 이야기하는 것은 설부르지만, KAI에서 약속한 것처럼 현장에서 원하는 방식으로 외국업체와 차별화 있는 후속지원이 이루어져야 할 것으로 보인다.

또한, 기존 항공분야 종사자들이 거부감을 가지고 있는 것이 무엇인지 지속적으로 모니터링하면서 개선해나간다면 KAI가 더 많은 기관과 손을 잡으며 협력과 공존의 물꼬를 틀 수 있지 않을까 생각한다.

## 동남아시아 항공력의 맹주

### 싱가포르

글 조문관 항공전문기자



싱가포르 공군의 상징이자 명실상부한 주력전투기 F-15SG. 2009년부터 도입되었지만 세계 최초로 AESA 레이더를 장착해 최강수준의 성능을 갖춘 F-15E가 바로 F-15SG다.

#### 서울크기의 영토에 국가를 건설하다

'중국의 미래는 대만이고, 대만의 미래는 홍콩, 홍콩의 미래는 싱가포르'라는 말이 있다. 중국은 미국에 다음 가는 세계 2위 규모의 경제대국으로 성장했지만 싱가포르와 비교하게 되면 이야기는 많이 달라진다. 국민 개개인의 삶의 질을 나타내는 지표인 1인당 국민총소득을 기준으로 중국은 90위권 밖에 되지 않는 저소득 국가에 불과하며 대만은 10위권, 그리고 최상위에는 싱가포르가 있다. 1인당 국민총소득만 따지면 싱가포르가 일본을 압도하며 1인당 GDP는 5만 달러가 넘는 세계 최상위권의 부국이다.

하지만 싱가포르라는 나라를 조금만 자세히 들여다봐도 오늘날 싱가포르의 번영은 거의 기적에 가깝게 느껴진다. 싱가포르의 전 국토 면적은 700㎢ 정도로 서울보다 조금 크고 제주도의 절반도 차 되지 않는다. 그나마 좁은 국토를 늘리기 위해 십 수 년에 걸쳐 간척사업을 지속해 와서 오늘날의 면적을 만들어 낸 것이다. 인구도 2000년대 들어 크게 늘어났음에도 불구하고 550만 여명밖에 되지 않는다. '중화민족'이라는 집단의식은 중국이 소수 민족 및 대만을 통합하기 위한 정치구호에 불과하나, 어쨌든 중국인이 지배하고 있는

나라 중에서 가장 적은 영토와 가장 적은 인구만으로 세계적인 수준의 번영을 이룩한 싱가포르는 우리의 호기심을 한껏 자극한다. 가장 호기심을 불러일으키는 것은 싱가포르의 군사력이다. 싱가포르처럼 작은 영토와 적은 인구를 가진 국가들이 대부분 중립을 표방하면서 형식적인 군사력만 유지하거나 강대국에 안보를 절대적으로 의존하는 경우가 많다. 그러나 탄탄한 경제를 바탕으로 구축한 싱가포르의 군사력은 국가규모 대비 실로 세계 최강 수준이라고 해도 과언이 아니다. 특히나 좁아터진 영토와 영공에 최신에 고성능 기체들을 우겨넣어 구축해 놓은 항공력은 인정해 있는 거대한 말레이시아와 인도네시아를 압도하고 남는다. 역설적으로는 상대적으로 거대한 나라들 틈



싱가포르 공군의 원투펀치라 할 수 있는 F-15SG와 F-16 블록 52가 나란히 주기되어 있다.

#### 선제공격전략을 바탕으로 한 항공전력 구축

싱가포르와 같이 조그마한 도시국가가 방어전략을 펼치는 것은 자살행위나 다름없다. 인도네시아나 말레이시아 같은 상대적으로 거대한 국가가 개전 첫날부터 좀디좁은 싱가포르 영토에 물량공세로 밀어 붙일 경우 회복할 수 없는 피해를 입게 되기 때문이다. 예컨대 싱가포르 국내의 공군기지는 4개가 전부이고, 전투기와 같은 고정익기를 운용하는 기지는 단 3개다. 적이 선제공격으로 국내 최대의 국제공항이자 최대의 공군기지인 창이공항과 명실상부한 주력기인 F-15SG가 배치된 파야 레바 공군기지 폭격에 성공한다면 싱가포르 공군전력의 절반 이상이 통째로 발이 묶여버리는 결과가 초래된다.

따라서 유사시에 주도권을 먼저 확보하는 선제공격을 통해 적국으로 하여금 치명적인 피해를 입혀 역습공격을 실시하지 못하게 하거나, 혹은 전쟁 수행의지 자체를 꺾거나, 역습을 시도했다 하더라도 최대한 빨리 정전을 이끌어내는 것이 핵심전략인 것이다.

이를 위해 싱가포르는 경제적이고 효율적인 군사 조직을 육성하되, 육·해·공 합동전력 극대화를 위한 최첨단 지휘통제시스템을 도입하고 있다. 이와 더불어 우리나라와 마찬가지로 징병제(24개월)를 실시하여 7만 명이 넘는 현역 병력과 전시에 80만 명을 동원할 수 있는 예비군 체계를 완비해놓고 있다. 또한 강도 높은 해외전지훈련을 통해 협소한 영토 및 영공으로 인한 훈련여건의 한계를 극복하고 최정예 전투력을 확보하는 데에 중점을 두고 있다.



싱가포르 공군의 F-16D는 항속거리연장을 위한 컨포멀 텅크와 ECM 장비가 내장된 도설 스파인(dorsal spine)을 갖추고 있는 등 사설상 블록 60에 준하는 스펙을 가지고 있어 흔히 블록 52+라고 불린다. 최근 블록 60과 마찬가지로 AESA 레이더를 새롭게 탑재하는 개량이 확정됐다.

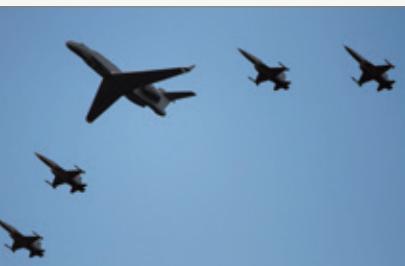
#### 싱가포르 공군 주요기종 현황

분류	기종	용도	일선운용 대수	추가주문 대수
공군	F-15SG	전폭기	24+16(?)	
	F-16C/D 블록 52	전폭기	60	
	F-5S	전폭기	27	
	KC-130B/H	공중급유기/수송기	5	
	KC-135R	공중급유수송기	4	
	A330 MRTT	공중급유수송기	-	6
	AH-64D	공격헬기	17	
	AS332/532	다목적헬기	32	
	CH-47SD	다목적수송헬기	16	
	S-70B	대잠/해상초계헬기	8	
	F-5T	고등훈련기	9	
	M346	고등훈련기/전술임무기	12	
	PC-21	기본/중등훈련기	19	
F50	해상초계기	5		

Source: Flightglobal World Air Forces Data Base 2016

#### 최고성능의 항공기로 엘리트 공군 구축

싱가포르 공군은 1968년 9월 싱가포르 방공군 사령부(Singapore Air Defense Command)로 창설됐다가 1975년 싱가포르 공군(RSAF : Republic of Singapore Air Force)로 명칭을 변경했다. 1980년대 들어 국부가 크게 증가하면서 싱가포르는 다양한 안보위협에 대응하고 선제공격전략 구현을 위한 본격적인 항공력 구축에 나선다. 2000년대 들어서 F-15SG, 컨포멀 텅크를 갖추고 동체 상부에 전자전 장비를 갖춘 도설 스파인(dorsal spine)을 장착한 F-16D 블록 52, G550 조기경보통제기, AH-64D 룽보우 아파치 등 세계 최정상급 기체들을 대거 도입하면서 현재의 정예 엘리트 공군전력을 완성하였다. 특히 2009년부터 인수하기 시작한 F-15SG는 APG-63(v)3 능동전자주사배열(AESA) 레이더를 탑재했다. 당시 전력화된 F-15E 계열기 중 AESA 레이더를 장착한 것은 전 세계를 통틀어 F-15SG가 최초였으며, 이는 싱가포르가 추구하는 엘리트 공군의 전형이었다. 항공기들의 면면을 살펴보면 장거리 공격과 장거리 공격에 대한 지원임무 수행에 무게를 두고 있음을 쉽게 알 수 있다. 이는 앞서 설명한 대로 영토방위를 위해서는 방어적이거나 수세적인 전략이 아니라 상대국이 가까이 있든, 멀리 떨어져 있든 선제공격을 가하는 공세적 전략을 구현하기 위한 것이다. 참고로 공세적 전략과 극도로 좁은 작전환경 때문에 싱가포르의 항공력은 오로지 공군에만 존재한다.



F-5와 편대비행하는 조기경보통제기의 핵심전력 G550. 싱가포르가 예산이 부족해 E-3급이나 피스아이급 대형 조기경보통제기를 도입하지 않은 것이다. 영토가 너무나 작은 만큼 공중통제 영역이 좁기 때문에 필요가 없기 때문이다. 사실 F-15SG의 강력한 레이더 성능으로 기본적인 방공 및 요격임무를 수행하는 데에 부족함이 없다.



싱가포르가 20대를 도입한 바 있는 AH-64D 룽보우 아파치. 싱가포르 영토에 적의 전차나 장갑차가 상륙하는 시나리오는 극히 상상하기 힘들지만 공격헬기 역시 세계 정상급 기종인 아파치를 운용 중이다.

#### 싱가포르 공군 주요 제3국 운용기지 현황

제3국 배치기지	기종	전개목적
미국 애리조나 주 루크 공군기지	F16C/D 블록 52	다목적 전투임무/훈련
미국 아이아호 주 마운트 홀 공군기지	F-15SG	다목적 전투임무/훈련
미국 애리조나 마라나 육군기지	AH-64D	지상/대전차공격 훈련
미국 텍사스 주 그랜드 프레리 육군기지	CH-47D	다목적 훈련
미국 캘리포니아 노스 아일랜드 해군기지	S-70B	대잠/해상초계 훈련
호주 퀸즈랜드 오아케이 육군기지	AS332M	다목적 훈련
호주 피어스 공군기지	PC-21	기본/중등비행 훈련
프랑스 카조 공군기지	M346	전술임무훈련

영토와 영공이 원체 좁고 공군기지들 간의 배치가 너무 가깝기 때문에 싱가포르 영공에서 비행훈련이나 지상폭격훈련을 제대로 실시하는 것은 거의 불가능에 가깝다. 이에 싱가포르 영토에 수용하지 못하는 항공전력의 일부는 제3국에 분산 배치되어 있다.

#### 말레이시아와의 페드라 브랑카 분쟁

싱가포르는 호혜적 대외정책과 상호주의적 외교 원칙을 일관되게 고수해 왔다. 하지만 실질적으로는 ‘국제정치의 정글 안에서는 힘이 곧 정의’라는 현실정치를 추구한다.

비동맹 중립노선을 표방하면서도 역내에서 가장 강력한 항공력을 갖추고 있는 것이 이를 증명 한다. 우연인지 필연인지는 여전히 논쟁의 여지가 있지만, 2008년 국제사법재판소가 싱가포르의 손을 들어준 말레이시아와의 페드라 브랑카를 싱가

(Pedra Branca) 영유권 분쟁은 아주 좋은 예다. 페드라 브랑카는 싱가포르에서 45km 떨어져 있는 최동단 섬인데, 사실 섬이라기보다는 암초에 가깝다. 페드라 브랑카에 대한 실효적 지배를 하고 있던 쪽은 싱가포르였지만 실제 주민이 거주하지 않았고, 말레이시아도 역사적으로는 자국의 영토로 인식하고 있었다. 우리나라에서도 페드라 브랑카 분쟁이 많은 관심을 끌었는데, 바로 일본과의 독도 문제와 유사한 점이 많았기 때문이었다. 하지만 국제사법재판소는 페드라 브랑카를 싱가

포르의 영토로 판결하면서 분쟁은 일단락됐다. 말레이시아에 비해 훨씬 부자나라에 힘까지 센 싱가포르가 승리한 것이다. 더불어 영유권 문제 자체는 매듭지어졌으나 여전히 영해문제는 남아 있어 또 다른 충돌을 예고하고 있다. 하지만 ‘힘이 곧 정의’라는 현실정치를 추구한 싱가포르는 결과적으로 힘의 우위에서도 앞섰고, 영유권 분쟁에서 승리했다.

반대로 2013년 양국은 2020년 완공을 목표로 싱가포르-콸라룸푸르(말레이시아 수도) 간 고속 철도를 건설에 합의했다. 수자원이 절대적으로 부족한 싱가포르는 40% 이상의 물 수입을 말레이시아에 의존하고 있으며 양국의 교역량도 가파른 증가추세여서 협력은 불가피하다.

때문에 또 다른 분쟁의 불씨인 페드라 브랑카 주변 영해를 놓고 양국 간 군사적 충돌이 벌어질 확률은 사실 크지 않다.

그러나 주지한 바대로 한손으로는 서로 약수를 하면서 또 다른 한손으로는 주먹을 쥐고 서로의 턱을 겨누는 것이 현실정치다. 이를 잘 아는 싱가포르는 힘과 협력을 동시에 추구하면서 그 어느 쪽에서도 손해를 보지 않는 대말레이시아 외교를 펼치고 있다.

조그마한 도시국가임에도 불구하고 싱가포르는 힘에 의해 좌지우지 되는 현실정치에 대한 이해가 높다고 할 수 있다. 특히나 유사한 독도문제를 안고 있는 우리가 반드시 참고할만한 사례다.



싱가포르 공군의 F-15SG는 공식적으로는 여전히 24대만 존재하는 것으로 알려져 있다. 그러나 미 연방항공청(FAA)의 등록번호를 통해 최소 8대의 F-15SG가 전통적인 대외군사판매(FMS) 방식이 아닌 직접상업 구매(DCS) 방식으로 은밀히 추가도입된 것으로 드러났다. 싱가포르-말레이시아 간 페드라 브랑카 분쟁 영유권 분쟁이 한창이던 시기적 민감성이 고려되었던 것으로 추측된다. 이 8대가 도입된 이후 8대가 또 추가 도입돼 현재 싱가포르 공군은 최대 40대의 F-15SG를 보유하고 있다.

#### 싱가포르 공군의 미래

엘리트 공군을 지향하는 싱가포르인만큼 향후 도입될 기체들도 최고 수준의 플랫폼들이 물망에 올라있다. 특히 전 세계적인 화두인 F-35는 이번에 없는 한 싱가포르 공군에 도입될 것으로 보인다.

이미 싱가포르 국방부는 F-35가 싱가포르 공군 현대화에 가장 적합한 기종으로 공군과 의견일치를 봤다고 공개적으로 언급한 바 있으며, 초도 도입 규모는 10여 대로 여겨지고 있다.

이와는 별개로 2020년까지 60대를 보유하고 있는 F-16C/D 블록 52는 장차전 대비를 위해 AESA 레이더로 개량이 결정됐다.

이로써 F-15SG와 함께 싱가포르 공군의 전투기 전력은 모든 기체가 AESA 레이더를 탑재하게 되

어 엘리트 공군으로서의 입지를 더욱 공고히 하게 될 것이다.



싱가포르의 F-35 도입은 기정사실로 받아들여지고 있다. 다만 F-35A가 아닌 적의 선제공격으로 활주로가 파괴되어도 이륙이 가능한 F-35B 도입설에 무게가 실린다.

한편, 노후화된 F-5T를 대체하기 위해 총 12대의 M346을 도입한 싱가포르 공군은 이들을 프랑스 카조에 배치시켜 고등훈련 및 전술임무훈련 임무에 투입하고 있다. 아울러 노후된 KC-135R을

대체하기 위해 2015년 초 6대의 A330 MRTT 도입이 결정된 바 있다. 특히 싱가포르가 도입할 A330 MRTT는 항정장비가 개량되고 급유성능의 신뢰성이 대폭 향상된 Enhanced MRTT 버전으로서, 싱가포르는 이 개량형 MRTT를 처음으로 도입하는 국가가 됐다.



싱가포르의 고등훈련기 및 전술임무 도입사업에서 M346이 T-50을 제치고 선정된 데에는 AESA 레이더를 탑재한 것이 매우 큰 요인으로 작용했다. 기종선정을 앞둔 당시 싱가포르 공군은 F-16C/D의 레이더를 모두 AESA 레이더로 교체하여 모든 전투기전력이 AESA 레이더를 갖추도록 할 계획을 가지고 있었기 때문이다.

SINGAPORE

Travel tip



#### F 주요 여행지

싱가포르 차이나타운 중국 대륙에서 싱가포르로 건너온 이주민들이 일궈 낸 삶의 터전으로 현지인들의 소박한 일상을 엿볼 수 있는 곳이다. 차이나타운 헤리티지 센터를 방문하면 초기 이주민들의 정착 역사 및 차이나타운 사회의 발전 과정을 자세히 되짚어 볼 수 있다.

마라이언 공원 싱가포르의 국가적 상징물인 머라이언 상이 서 있는 머라이언 공원은 싱가포르 강과 바다가 만나는 곳에 위치한다. 싱가포르를 방문하는 관광객들의 필수 코스다. 머라이언이란 언어를 뜻하는 ‘Mermaid’와 사자를 뜻하는 ‘Lion’의 합성어로 상반신은 사자, 하반신은 물고기 몸통을 하고 있다. 길이 806m, 무게 70t에 달한다.



#### 대표 음식

딤섬 대표적 중국 요리로 밀가루나 쌀가루로 만든 피에 돼지고기, 새우 등 다양한 소를 넣어 찌거나 뛰긴 중국식 만두다.

나시래박 바나나 잎 위에 밥, 닭튀김, 달걀, 매콤한 양념장을 함께 내는 요리로, 밥과 반찬을 함께 먹는 우리나라와 비슷하며 가격도 저렴하다.

피시 헤드 커리 큰 생선의 머리를 통째로 넣고 커리와 함께 끓인 요리로, 칼칼하고 시원한 맛이 우리나라 매운탕과 비슷하다.





‘그래,  
그랬구나’

## 이 한마디의 힘

슬픈 영화나 드라마를 보면서 나도 모르게 눈물을 흘리게 된다면 그것은 ‘주인공이 너무 불쌍하다, 너무 힘들겠다’와 같은 공감하는 마음이 생기기 때문입니다. 이러한 공감능력은 곧 ‘당신의 상황과 기분을 잘 이해한다’는 의미를 내포하고 있습니다. 많은 사람이 어려운 이웃을 위해 기부를 하는 것도 같은 맥락이지요.

이렇듯 나와 동떨어진 대상에게도 쉽게 공감하는 것이 사람의 본능인데요. 이러한 공감능력은 한 발 떨어진 개체가 아니라 직접적 연결고리를 가진 대상과 대화를 나눌 때 더욱 빛을 발하게 됩니다. 친구와의 연애 상담이나 직장 동료와의 업무 고민 등이 이에 해당하겠지요. 그렇다고 타인을 진정으로 이해하는 공감능력을 모든 사람이 같은 수준으로 갖게 되는 것은 아닙니다. 공감에도 노력이 필요한 이유입니다.

특히 직장에서 함께 업무를 처리할 때 각자의 역할을 이해하고 공감할수록 효율은 높아집니다. 자신의 고민만을 내세우지 않고 서로의 고충을 듣고 받아들이려는 자세가 무엇보다 중요한 것입니다.

‘그럴 수도 있겠다’ 혹은 ‘그래, 넌 그랬었구나’ 하는 마음으로 상대방을 있는 그대로 받아들이며 공감해 나간다면 이해의 벽은 점점 낮아지고 동료애는 더욱 깊어지겠죠?



우리는 드라마 속 주인공이 위급한 상황에 놓이면 함께 안절부절합니다.

때론 친구의 이야기를 들으며 같이 울어주기도 하지요.

울지마..

월드컵 시즌이 다가오면 다 함께 ‘대한민국’을 외치며 흥분하는 것도 같은 맥락입니다.

이처럼 타인의 행동을 보는 것만으로도 마치 내가 그 행동을 하는 것처럼 활성화하는 신경세포를 거울뉴런(Mirror Neuron)이라고 합니다.

지난 1992년 이탈리아의 신경심리학자인 지아코모 리졸라티(Giacomo Rizzolatti) 연구팀은 사람이 견과를 먹기는 모습을 본 일본원숭이의 뇌에 나타나는 반응이 마치 일본원숭이가 스스로 견과를 먹길 때 나타나는 반응과 비슷하다는 사실을 알게 됐습니다.

이 연구에 따르면 인간의 뇌에 다양하게 존재하는 거울뉴런들은 인간으로 하여금 서로의 의도를 직감적으로 알아차리고 심지어 강조하게 만드는 역할을 하고 있다는 것입니다.

우리가 가지고 있는 이 공감능력을 잘만 활용한다면, 누군가를 이해하는 일이 그다지 어려운 일만은 아니겠지요?

삼겹살이 될 운명에 처해 태어나자마자 농장의 축사에 갇혀 있는 돼지의 처지를 한 번 생각해보자. 평소 남다른 공감 능력을 자랑하는 사람이라도, 얼굴 한 번 본 적 없는 아프리카의 굶주리는 어린이를 위해 매월 1만 원씩 꼬박꼬박 후원을 하는 사람이라도 삼겹살을 먹으면서 이런 돼지의 고통을 떠올리기는 쉽지 않다. 설사 평소 개나 고양이 같은 동물을 끔찍이 아끼도 공감의 범위는 종(사람)의 한계를 넘지 않는다. 그런데 여기 특별한 화장품 회사가 있다. 이 회사는 뜯금없이 동물 실험 반대 캠페인을 하고 있다. 대부분의 화장품 회사가 화장품에 쓰이는 화학 물질의 독성을 확인하기 위해서 토끼나 개를 대상으로 동물 실험을 진행하는 것에 반기를 든 것이다. 바로 자연주의 화장품으로 전 세계적으로 유명한 '러쉬(LUSH)'다.

글 강양구 일러스트 신미래

## 진짜 '착한' 기업 러쉬의 비결, 공감

광고도, 포장도  
안 하는  
화장품 회사

러쉬의 창립자 마크 콘스탄틴은 애초 자연주의 화장품을 내세우며 유명해진 또 다른 화장품 회사 '보디샵'에 환경 친화적 보디용품을 공급하던 회사를 운영했었다. 하지만 보디샵이 거지면서 '환경 보호'보다는 '영리 추구'에 몰두하는 모습을 보이자 결별했다. 콘스탄틴은 보디샵과 결별하고 나서 1995년 러쉬를 세웠다.

지난 20년 새 매년 10%씩 성장하며 매출액이 8,000억 원에 달하는 러쉬는 특별한 게 한두 가지가 아니다. 우선 제품 포장을 거의 하지 않는다. 지구 환경을 해치는 쓰레기를 줄이려는 노력이다. 이뿐만이 아니다. 유명한 모델을 내세운 광고도 하지 않는다. 다른 화장품 회사가 매출의 20~30%를 광고에 쏟아붓는 것과 대조적이다.

'포장지는 쓰레기'라는 철학을 고수하는 기업답게 러쉬는 제품을 보호하는 완충제로 독특하다. 보통의 화장품 회사가 완충제로 종이나 스티로폼을 쓰는 것과 달리 러쉬는 옥수수와 식용 색소를 원료로 만든 이른바 '콘보이'를 사용한다. 물에 넣으면 바로 녹는 이 완충제는 1년이면 흙 속의 미생물에 의해서 분해되기 때문에 심지어 음식물 쓰레기로 배출이 가능하다.

러쉬는 콘보이를 쓰기 전에는 완충재로 팝콘을 넣었다. 당연히 러쉬의 제품에는 팝콘 기름이 묻어 나왔지만, 대부분의 소비자는 개의치 않았다. 비누나 샴푸 또 로션, 크림 용기에 묻은 기름을 닦아내는 수고를 해야 했지만, 대신 지구 환경을 지키는 데 동참했다는 뿌듯함을 얻을 수 있었기 때문이다.



사회를  
변화시킨  
공감



러쉬의 가장 주목할 점은 특별한 캠페인이다. 동물 실험 반대 캠페인이 대표적이다. 그렇다고, 러쉬가 동물 실험 반대를 화장품 마케팅에 적극 활용하는 것도 아니다. 천연 물질 또는 100년 이상 사람들 이 사용해서 안전성이 검증된 물질만 원료로 사용해 100% 손으로 만드는 제조 철학도 굳이 내세우지 않는다. 심지어 러쉬는 동물 실험을 거치지 않은 화장품을 반입 금지한다는 이유로 중국 시장도 포기 했다. 50조 원 가까운 시장을 기업 철학과 맞지 않는다는 이유로 거부한 것이다. 상당수 기업이 윤리 경영, 녹색 경영을 일종의 돈 벌이를 수월하게 하는 또 다른 마케팅 수단으로 사용하는 것과는 달라도 한참 다른 모습이다. 이런 러쉬의 노력은 상당한 성과로도 이어졌다.

러쉬의 공격적인 캠페인 등의 영향으로 유럽연합(EU)은 2013년 3월 11일 EU 내에서 동물 실험을 영구 금지했다. 러쉬는 유럽뿐만 아니라 우리나라, 미국, 일본, 캐나다 등에서도 동물 실험 금지 법을 제정하는 캠페인을 전 세계적으로 진행 중이다. 2012년에는 '러쉬 프라이즈'도 신설했다. 동물 실험 반대 운동과 대안 실험 방법을 제시하는 개인이나 단체에게 매년 총 25만 파운드(약 4억 3,000만 원)의 상금과 상패를 주기로 한 것이다. 화장품 안정성 검사 실험 때문에 희생된 동물을 추모하고자 마련된 이 상은 동물 실험의 대안을 마련한 과학자 또 이런 정책 도입에 도움을 준 단체 등에게 계속해서 수여되고 있다.

물론 러쉬의 캠페인이 모두에게 '공감'을 받는 것은 아니다. 예를 들어, 러쉬가 진행하고 있는 게이/레즈비언 같은 동성애에 대한 편견을 깨는 캠페인은 지역에서는 거부감을 불러일으키기도 한다. 그렇다면, 이런 러쉬의 캠페인을 적극적으로 제안한 창업자 콘스탄틴의 의견은 어떨까? 그는 이렇게 답변한다. "저희는 고래 사냥에 반대합니다. 동물 실험에 반대합니다. 만약 소비자들이 동의하지 않는다면, 억지로 설득하지 않습니다. 소비자가 좋아하면 오고, 싫어하면 오지 않습니다. 직원도 마찬가지입니다. 저희 캠페인에 반대하는데 우리 회사에 입사하려는 직원이 있을까요? 이런 캠페인은 올바른 직원을 채용하는 척도이기도 합니다." 고백하자면, 나는 일찌감치 러쉬를 사용한 소비자에 속한다. 처음에는 각종 천연 재료가 들판 들어간 (그래서 색과 향이 강하다.) 제품 때문에 사용하기 시작했는데, 나중에는 이 기업의 팬이 되었다. 동물 실험 반대 등 러쉬의 캠페인에 마음 깊이 공감하게 된 것이다. 단, 영국보다 두 배 이상 비싼 러쉬 코리아의 가격 정책에는 동의할 수 없다. 유일한 단점이다!

김재갑 차장은 CAM(Computer Aided Manufacturing) 엔지니어로 무려 16년 동안 NC 프로그램 설계 업무를 맡고 있다. NC 장비에 들어갈 프로그램을 짜면, 장비는 김재갑 차장이 설계한 대로 기체 부품을 생산해낸다. 즉, 도면 속에 서만 존재하는 부품을 실체를 가진 모양으로 직접 만드는 생산의 첫 단계인 셈이다. 김재갑 차장은 항상 '이론과 실제는 다르다'는 점을 염두에 두며 꼼꼼한 업무를 위해 노력한다. 프로그램 자체에서는 아무 문제가 없다고 해도 실제 장비의 성능, 진동에 따라 전혀 다른 부품이 만들어질 수 있기 때문이다. "어떤 현상이 발생하는지 확인하고 기록하는 게 중요하지요. 예를 들면 알루미늄 재질은 가공 중 발생하는 열이 높아, 그로 인해 모양이 변형되거나 치수가 엉나갈 수 있어요. 따라서 어떤 순서로 어떻게 작업해야 하는지, 경험을 바탕으로 섭세하게 프로그램을 짤 수 있어야 합니다." 더욱이 최근에는 항공기에 들어가는 부품들이 일체화, 대형화되고 있어 예상치 못한 문제들에 직면할 가능성이 더욱 높아졌다. 하지만 김재갑 차장은 그런 어려운 상황 또한 더 많은 영역을 배우고 익힐 수 있는 기회라고 생각한다. "NC 프로그램은 단순 가공분야를 넘어 재료, 물성, 역학 등 요소기술을 배우며 성장하는 분야인 만큼 끊임없이 공부하며 적극적으로 활동하고 싶습니다." 김재갑 차장은 최신 기술 습득을 위한 세미나에도 참석하며 외부의 기술이 사내에 적용될 수 있도록 경험적 기술을 문서로 정리하는 데 힘쓰고 있다. NC 프로그램 설계에 쓰는 컴퓨터 프로그램인 CATIA(카티아)의 사용 기간이 길지 않아 아직 항공기 부품에 대한 기초 자료와 노하우가 많이 부족하기 때문이다. 자신이 직접 몸으로 익히며 배웠던 지식을, 후배들에게는 좀 더 편하게 물려주고 싶다는 게 김재갑 차장의 바람이다.

66

해를 거듭할수록 기대해 주시는 분들이 많아 감사하기도 하지만, 아직 역량이 부족한 탓에 긴장이 되기도 합니다. 달인으로 추천받게 되어 무거운 책임감을 느낍니다. 앞으로도 최선을 다하겠습니다. 99



## 탐구 멈추지 않을 것

37호

기체생산기술1팀  
김재갑 차장



## 프로필

- 직급 차장
- 입사 1991년
- 경력 기계가공 8년, NC 프로그램 16년
- 주업무 NC 프로그램 설계

글 한미림, 구보람 과장 사진 조규창

## 냉정한 시각과 합리적 판단으로

38호

비행계획팀  
김광원 책임연구원



## 프로필

- 직급 책임연구원
- 입사 2000년
- 경력 시험평가/ 비행시험 15년
- 주업무 시험평가/ 비행시험 계획수립 및 결과보고

자신이 맡은 시험평가 업무를 '항공기 개발의 꽃'이라고 자신 있게 말하는 김광원 책임연구원. 그 이유인즉슨, 시험평가를 무사히 완료하고 결과보고서까지 제출해야만 항공기 개발사업이 최종적으로 마무리되었다고 할 수 있기 때문이다. 시험평가 업무는 우리가 만든 항공기가 요구성능 및 개발목표를 충족하는지 확인하는 과정으로써 어떻게, 어떤 일정으로 항공기를 시험할지 최적의 계획을 짜는 것부터 시작된다. 그 계획에 따라 시험을 완료한 후에는 '전투용 적합 판정' 획득을 위한 '시험평가 결과보고서'를 작성해 정부에 제출하는 과정으로 구성된다.

김광원 책임연구원은 이 업무에서 가장 필요한 것이 바로 객관적이고 합리적인 시각이라고 덧붙인다. 만약 요구성능에 충족하지 못하는 항공기를 납품하게 되면 결국 더 큰 혼란과 불신을 초래할 수 있기 때문이다. "최대한 냉정한 시각을 유지하며 꼼꼼히 확인한 후 모두가 인정하고 신뢰할 수 있는 보고서를 제출하는 게 중요하다고 믿습니다. 그러기 위해서는 점점 더 복잡하고 엄격해지는 시험평가 규정과 절차 등을 꼼꼼히 살피는 작업이 필요하지요. 정부나 군에서 요구하는 규정과 절차대로 시험을 진행하고 보고서를 제출했을 때, 소요군의 바람대로 항공기의 성능과 기능을 충족시킬 수 있으니까요."

이런 그가 업무에 대한 아이디어와 실력 향상을 위해 노력하는 것이 바로 '독서'다. 독서가 시험평가 업무와 무슨 관련이 있느냐고 반문하는 사람도 있겠지만, 김광원 책임연구원은 이를 통해 더 넓은 세상을 경험할 뿐만 아니라 이해의 깊이도 배울 수 있다며 추천한다.

아마도 이와 같은 내적 자산이 차곡차곡 쌓여 현재의 그를 만든 것이 아닐까 싶다.

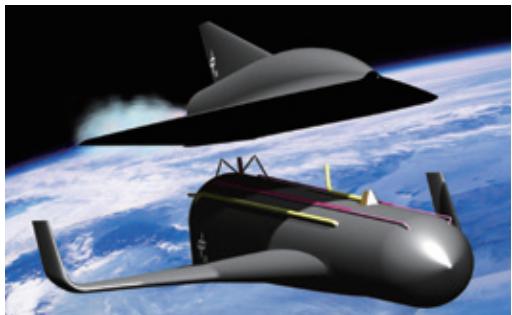
66

비행시험 업무는 마치 종장기 계획을 짜는 것처럼 큰 그림을 보는 게 중요합니다. 전체적인 시각에서 일정을 잘 조율하고 최선의 결과를 낼 수 있도록 동료들과 함께 더욱 열심히 하겠습니다. 99





## 2045년이면 극초음속 항공기 현실화된다



독일항공우주국(DLR)이 극초음속 항공기 스페이스 라이너(Space Liner) 사업을 구상한 지 10년 만에 예비설계 단계에 착수한다. 이와 관련해 올해 임무 정의 검토회의가 추진된다. 스페이스 라이너 계획은 재활용이 가능한 2단 극초음속 우주비행체를 제작해 50명의 승객을 유럽에서 호주까지 90분 이내에 수송하는 것을 목표로 하고 있다. 스페이스 라이너 7로 명명된 최신 개념은 2012년에 결정됐으며, 러시아의 MAKS 에어쇼에 관련 모형이 전시된 바 있다.

스페이스 라이너는 26만 2,500피트 고도까지 상승하며 속도는 7km/s(마하 24)에 달하게 된다. 밀폐된 조종실과 탑승객 격실은 긴급사태 발생 시 분리가 가능하도록 설계되고 있으며, 각 좌석은 객실 압력 상실에 대비해 캡슐화될 예정이다. 현 개발 단계에서는 극초음속 비행 시의 극한 온도를 극복할 수 있는 열 보호체계 개발과 같은 기술적으로 극복해야 할 어려움이 남아있는 상태다. DLR의 우주발사체계분석(SART) 그룹은 2045년까지 스페이스 라이너 운용에 착수한다는 목표를 가지고 있다.



## 보잉,

### 작년 상용기 762대 인도 '사상 최대 기록'

올해로 창립 100주년을 맞은 세계 최대 항공기 제작사 보잉은 지난해 762대의 상용기(commercial airplanes)를 항공사들에 인도하면서 사상 최대 기록을 세웠다고 지난 1월 8일 밝혔다. 2014년과 비교해서는 39대가 늘어난 것이다. 보잉은 지난해 고시가격 기준으로 미화 1,124억 달러에 달하는 768대의 상용기 순주문을 달성했다. 작년 말 기준으로 보잉사가 앞으로 인도해야 할 상용기는 총 5,795대로 늘었다. 보잉은 지난해 오만항공, 스쿠트항공, 아메리칸 항공, KLM네덜란드 항공, 베트남 항공 등 총 5개 항공사에 최신형기인 B787 드림라이너를 인도했고 12월에는 B737 맥스를 출고했다. 보잉상용기 부문의 레이 코너 사장 겸 CEO는 “2015년은 앞으로 안정적인 항공기 인도량을 뒷받침할 탄탄한 수주 잔고를 유지하며 성공적인 한 해를 보냈다”고 평가했다. 코너 사장은 “2015년 우리가 달성한 수많은 기록은 보잉의 임직원, 협력업체, 파트너 및 커뮤니티의 지원과 노력이 있었기에 가능했다”고 덧붙였다.



## 유럽우주국

### 2030년 내 인류 최초 '달 기지' 만든다

앞으로 15년 뒤 달 위에 인류가 거주하는 최초의 달 기지가 우뚝 들어설 전망이다. 최근 유럽우주국(ESA) 측은 2030년 내에 인류의 유인 달기지(Moon Village) 건설이 가능하다는 야심 찬 계획을 밝혔다. 이번 ESA의 발표는 지난해 연말 개최된 '달 2020~2030(Moon 2020~2030)' 컨퍼런스 후 나온 것이다. 네덜란드에서 이틀간 열린 컨퍼런스에서 200여 명의 과학자와 전문가들은 미래의 심우주 탐사를 위한 사전작업으로 달기지 건설을 위해 머리를 맞댔다. 인류의 달 기지 건설에 핵심적인 역할을 맡는 것은 바로 21세기 첨단기술의 총아인 3D 프린터다. ESA의 과거 구상은 지구에서 미리 제작한 모듈을 달로 보낸 후 현지에서 조립하는 방식이었다. 이 방식은 모듈과 재료를 우주선에 실어야 하는 텁에 화물 비용이 천문학적으로 늘어난다는 단점이 있다. 그러나 3D 프린터를 사용하면 달 표면에 널린 돌가루 모양의 물질인 표토를 재료로 사용해 달 기지를 건설할 수 있다. 당초 ESA 측은 이 같은 계획이 40년 후에나 가능할 것으로 내다봤으나 이번 컨퍼런스를 통해 그 시간이 대폭 단축됐다.



## 혼다, 독자 개발 경량 비즈니스 제트기 첫 인도

혼다 에어크래프트가 독자 개발한 7인승 경량 비즈니스 제트기를 고객에게 인도했다. 혼다 에어크래프트는 지난해 12월 8일 미국 연방항공청(FAA)으로부터 혼다 제트 판매를 허가받는 형식 증명을 취득, 같은 달 23일 미국 노스캐롤라이나의 발주자에게 항공기를 인계했다. 혼다 제트의 개발은 1986년 혼다의 엔지니어 후지노 미치마사가 창립자 소이치로 혼다의 오랜 꿈인 비행기 제작을 구체화하는 작업에서 시작됐다. 30여 년간의 연구 개발을 통해 경량 비즈니스 제트기를 선보이게 됐다. 일반적인 비즈니스 제트기가 후부 동체에 엔진을 탑재한 것과 달리 혼다 제트는 엔진을 날개 위에 탑재해 기내 소음을 감소시켰으며, 객실 공간과 적재 공간, 전용 화장실 공간까지 여유롭게 설계됐다. 혼다 제트의 최대 속도는 시속 778km(420노트), 최대 상승고도는 13.1km(4만 3,000피트), 항속거리는 2,185km(1,180nm)에 달한다.



## 세계 최초 '타고 다니는 드론' 등장

미국 라스베이거스에서 열린 세계 최대 가전 박람회 'CES 2016'에서 사상 최초의 1인용 자율주행 헬리콥터가 공개됐다고 비즈니스 인사이더 등 외신이 지난 1월 6일(이하 현지 시간) 보도했다. 중국 기업 '이항(EHang)'에서 개발한 '184'는 1인승 좌석이 내장된 본체, 본체를 중심으로 뻗어져 나온 네 개의 '팔', 그리고 각각 팔 첨단부에 2개씩 장착된 총 8개의 프로펠러 등으로 구성된 소형 항공기다. 최대 비행거리는 16km, 최대 비행속도는 시속 96km 정도이며 전기로 구동된다. 해당 항공기는 수직 이착륙이 가능해 다소 협소한 공간에서도 날아오를 수 있다. 완전 충전에는 약 2시간이 걸린다. 자율주행 방식이기 때문에 탑승 후 기체 내부에 장착된 태블릿PC에 목적지를 입력하기만 하면 별다른 조작 없이도 목적지에 도달할 수 있다. 184의 대당 가격은 20만~30만 달러(약 2억 4,000만 원~3억 6,000만 원) 정도로 책정될 예정이다.



## 방공망 타격 전문 中 전투기 젠-16D 공개돼



적군의 방공망을 전문적으로 타격하는 중국의 신형 전투기인 젠(殲)-16D가 최근 공개됐다고 캐나다의 군사전문지 <칸와디펜스리뷰>를 인용해 참고소식보가 지난 12월 31일 전했다. 젠-16D의 개발은 다오위다오(釣魚島, 일본명 센카쿠 열도) 인근 해상과 대만해협, 남중국해에서의 인민해방군 군사작전능력을 대폭 향상할 것으로 평가된다. 또한, 히말라야산맥에서 인도와 군사충돌이 발생할 경우 중국이 우세를 갖게 하는 의미도 지난다. 젠-16D 전투기의 주요 임무는 적의 지대공미사일을 회피한 후 방공 위협 레이더를 수색해 이를 미사일로 파괴하는 것이다. 젠-16D에 장착된 레이더의 전자 스캔 기능은 공중에서 전파를 수색하고 방해하는 기능을 한다. 특히 전파방해 능력은 상당한 수준에 올라선 것으로 소개됐다. 젠-16D는 기존 Su-30MKK 전투기를 토대로 적외선 센서, 기총을 제거하고, 이 공간에 다수의 전자장비를 장착했다. 중국산 엔진을 탑재한 젠-16 계열은 공중급유 능력이 있어 장거리 비행도 가능하다.



고정익품질팀 천창우 차장 가족의  
클라이밍 체험

## 아빠와 함께

### 더 높이, 더 멀리

웃는 눈매가 똑 닮은 세 부자가 클라이밍 체험장으로 들어섰다. 고정익 품질팀 천창우 차장과 첫째 원호, 둘째 예빈이다. 오늘의 체험으로 사춘기를 겪는 아이들에게 활력과 추억을 더해주고 싶다는 천창우 차장. 그 마음이 전해진 까닭일까. 낯선 환경임에도 아이들은 적극적으로 체험에 임하는 등 아빠의 소원을 톡톡히 들어주었다.

글 김현선 사진 정우철



#### 세 부자의 추억 쌓기

누가 봐도 부자의 모습이다. 천창우 차장과 자녀 원호, 예빈이가 클라이밍장으로 들어서는 순간 단박에 카이 패밀리인 것을 알아챘을 정도다. 생김새는 물론이고 말투와 걸음걸이까지 비슷한 데다, 아이들은 사춘기의 여느 아이들과 다르게 스스럼없이 아빠에게 안기고 애교를 부린다. 이 정도면 세상에 둘도 없는 부자관계일 것 같다.

하지만 남 부러울 것 없을듯한 천창우 차장에게도 바람이 있다. 부모라면 누구나 겪어야 한다는 아이의 사춘기를 함께 지내고 있기 때문이다. 물론 지금도 잘 성장하고 있지만, 앞으로도 탈 없이 사춘기를 넘기길 바란다면 아이들을 응원하는 천창우 차장. 오늘의 체험 또한 역동적인 활동으로 스트레스도 풀고, 아빠와의 추억도 쌓는 즐거운 시간이 되었으면 좋겠다고 덧붙였다. 아빠의 자상한 면모가 그대로 드러나는 순간이다.



사실 학원을 안가는 날이라 푹 쉬고 싶었는데, 역시 나오길 잘했어요. 아빠와 형이 함께 한다면 무엇이든 재미있으니까요.(둘째 천예빈)

오랜만에 아이들과 재미있는 시간을 보냈습니다. 사랑하는 우리 아들들! 아빠가 앞으로도 재미있는 체험 많이 할 수 있도록 도와줄게!(아빠 천창우)

생각보다 어려운 체험이었지만, 그래도 재미있었어요. 셋이서 함께 운동하면 추억도 떠올랐고요. 오늘도 두고두고 기억에 남을 거예요.(첫째 천원호)



## 클라이밍에 도전하다



클라이밍을 배우기 위해 세 부자가 강습용 암벽 앞에 섰다. 간단한 스트레칭을 마친 후 '볼더링'부터 배우는 것이 순서. '볼더링'은 암벽 등반의 한 장르로 로프 없이 바위나 암벽을 오르는 것을 말한다. 실내 클라이밍에는 암벽에 달린 수십개의 홀드를 선택적으로 잡고 오르는데, 이 때 중요한 것은 신체의 무게 중심이다. 뒤에서 바라봤을 때 두 손은 한 홀드에, 원발과 오른발은 어깨너비에 있는 것을 디뎌 몸 전체의 모양이 삼각형을 이루는 것이 관건이다. 또한 이동할 때도 손-발-발-손 차례로 이동해야 하는지라 초보는 조금 헷갈리는 것이 사실. 하지만 이렇게 배워야 부상도 적고 안정적인 클라이밍을 할 수 있다는 것이 강사의 설명이다.

볼더링을 배웠으니 이제 실전에 적용해 볼 차례. 강사가 지목하는 홀드를 잡고 이동하는 테스트가 진행됐다. 평소 운동을 좋아한다는 천창우 차장이 아이들에게 시범을 보여주고자 먼저 나섰는데, 곧잘 해내면서도 생각보다 어려운 눈치다.

"정형화된 방법 없이 자유롭게 타면 되는 줄 알았습니다. 짜인 대로 움직이려니 헷갈리기도 하고, 생각보다 손과 발에 힘이 굉장히 많이 들어가네요."

만능 스포츠맨인 아빠가 어렵다고 하자 아이들도 조금은 긴장이 되는 모양이다. 하지만 아이들도 아빠만큼이나 운동을 많이 해서 운동 신경이 좋은 편이라고. 원호와 예빈이 모두 축구와 합기도를 한 기간이 5년에 달한다니, 클라이밍에서도 활약할 거라 기대되었다.

이내 원호와 예빈이의 볼더링이 이어졌다. 역시 운동 신경을 바탕으로 초보 이상의 볼더링을 골잘 해내는가 싶더니, 원호는 이동 중 버티는 시간이 힘들더니 매트로 내려왔고 예빈이는 손이 다 까졌다며 손바닥을 만지작거렸다.

하지만 여기에서 멈추기에는 세 부자의 승부욕이 남아 있었고, 세 부자는 한 사람이 볼더링을 할 때면 뒤에서 손과 발의 위치를 지목해 주며 연습에 연습을 이어갔다. 서로 경쟁하기도 하고, 또 응원하기도 하며 연습하기를 1시간여. 오히려 쉬운 테스트 암벽보다 실전 암벽에서 실력을 보인다. 홀드에 써진 숫자를 보면 순서대로 나아가는 볼더링에서, 세 부자는 코스마다 절반 이상을 정복하며 클라이밍의 신동으로 올라섰다.



## 평생의 단짝, 부자

스파르타식 연습으로 체력이 소진될 무렵, 세 부자의 이야기꽃이 피었다. 듣고 있자니 "그때는 그랬는데, 맞지?" 하며 지난 추억을 꺼내고 있다. 워낙 운동을 좋아하다보니 함께했던 운동도 많고, 여행도 많이 다녔다고. 아빠에게 유달리 애교가 많고 다정한 둘째 예빈이는 생각만 해도 즐거운지 아빠와 했던 활동들을 줄줄이 자랑하기에 이른다.

"우리 가족은 여행을 정말 많이 다녀요. 운동이나 봉사활동도 많이 하고요. 초등학교 5학년 때는 아빠랑 형이랑 마라톤 대회를 나갔고요, 지금은 가끔 보육원에서 지내는 사람들과 축구를하거나 보육원 청소를 하고 있어요. 아빠가 아니라면 모두가 나서지 않았을 텐데, 항상 아빠가 주도해주시니까 좋아요. 아빠는 항상 갈 길을 제시해주는 인생의 선생님 같은 분이에요."

예빈이의 진심이 담긴 이야기에 원호도 슬쩍 이야기를 꺼낸다. 키도 훌쩍 큰 데다, 코 아래 거뭇거뭇 수염이 난 것을 보아 한창 예민한 사춘기로 보이는 원호. 말수가 없어 아빠에 대한 표현도 적을 것으로 생각했지만, 오히려 아빠에 대한 사랑이 가득 담긴 것이다.

"사실 요즘 컴퓨터 게임을 많이 해 아빠가 걱정을 많이 하셨죠. 앞으로 점점 줄여나가면서 게임 대신 다시 아빠와 운동도 하고, 가족들과 여행도 다녀야죠. 오늘도 아빠가 함께 오자고 해서 좋았어요. 우리 가족은 새로운 걸 좋아하는 성격이라서, 도전에 망설임이 없거든요. 앞으로도 아빠와 다양한 체험을 해 볼 거예요. 사실 아빠가 부지런하시니 모두 가능한 일이겠죠? 항상 아빠를 존경하고 있어요." 이제 16살, 17살 된 아이들이지만 마음만큼은 성인보다 크고 넓다. 아빠를 존경하고 따르는 마음이 기특하고 예뻐 보는 사람도 방긋 미소가 지어지니 말이다. 그렇다면 천창우 차장은 아이들의 이런 마음을 알고 있을까? 천창우 차장은 오늘의 체험을 통해 무엇을 느끼고 아이들과 어떤 감정을 공유했을지 궁금하다.

"오랜만에 아이들과 운동을 하니 더 돈독한 사이가 된 것 같네요. 그동안 축구나 마라톤 등을 같이 해 왔지만, 이렇게 새로운 것을 배워 보는 것도 소중한 시간인 것 같습니다. 또 새로운 것을 제시해 주는 것이 아빠의 역할이기도 하고요. 앞으로도 무언가를 강요한다기보다는 근처에서 아이들에게 길을 제시해주고 묵묵히 밝혀주는 등대 같은 아빠가 되고 싶습니다. 우리 아이들, 참 착하고 의젓해서 잘해나갈 거예요." 늘 한결같은 믿음으로 아이들을 응원하겠다는 천창우 차장의 말에서 부모의 애듯함이 느껴진다. 두 아이가 지금까지 착하고 의젓하게 자랄 수 있었던 것도 천창우 차장의 이런 믿음이 있어서가 아닐까. 다음에는 요즘 유행하는 '탈출카페(문제를 풀어야만 방을 나올 수 있는 카페)'를 계획하고 있다며 설레하는 천창우 차장을 보면, 단짝이라는 말이 참 어울리는 부자라는 생각이 들었다.



## 클라이밍 체험을 하려면?

천창우 차장 가족이 클라이밍 체험을 한 곳은 'SO 클라이밍 화명점'이다. 1인당 15,000원의 비용을 지불하면 신발 대여와 강습을 받을 수 있다. 시간제한이 없어 마음껏 클라이밍을 즐길 수 있는 것이 장점이다. 강습용 암벽을 비롯해 난이도 별로 다양한 코스가 준비되어 있다.

주소 부산시 북구 화명동 2271-2 화명세로타워 2층 전화 김소현 센터장 010-3279-4444

사천 삼천포산악회인공암장 / 경남 삼천포 죽림동 / 055-833-3370

진주 진주시청소년수련관 / 경남 진주시 청소년수련관 인공암벽장 / 055-762-6295





## 공감교육, 소통의 장이 되다

공감교육은 임직원 가족에게 교육과 문화 활동의 기회를 제공하고 더불어 폭넓은 소통을 위해 진행되는 프로그램이다. 매달 배우자들을 대상으로 진행되는 '교양문화'와 동·하계기간 동안 진행되는 가족교육 등이 있다. 특히 동·하계 기간 진행되는 캠프 일정은 임직원과 가족이 함께 회사에 방문해 자연스럽게 KAI에 대해 이해하며 자부심을 느낄 수 있도록 하고 있다.

정리 한미림



## 영어 캠프



### 배움의 기쁨에서 다양한 문화 활동까지

취미나 교양은 물론, 아이들의 영어 교육까지 함께 아우르는 KAI 공감교육은 알찬 프로그램과 구성으로 쏠쏠한 재미를 선사한다. 특히 초등학교 4~5학년의 임직원 자녀들을 대상으로 준비된 영어캠프는 아이들이 영어를 어려운 공부가 아닌, 재미 있고 즐거운 놀이처럼 받아들일 수 있도록 세심한 부분까지 고려했다. 영어를 하나의 언어로써 일상생활 속에서 자연스럽게 구사하기 위해서는 우선 친해지는 것이 중요하다.

이를 위해 원어민 선생님과 자유로운 분위기 속에서 대화와 게임을 통해 자신감을 심어줄 수 있는 다채로운 프로그램들이 마련되어 있다. 영화, 애니메이션을 보며 자주 사용하는 영어문장과 단어를 공부하고 활용해보는 'Movie Dictation', 매일 매일 새로운 영어 게임과 퀴즈를 풀어보는 'Fun time', 부모님께 감사 편지를 쓰면서 배우는 'Basic Writing & Speech' 등이 진행됐다. 더욱이 캠프의 마지막 날에는 가족들을 초청해 영어 발표회로 마무리했다. 그동안 영어캠프에서 배웠던 내용을 토대로 영어 역할극, 노래 합창 등으로 꾸며진 무대는 4일간의 캠프 활동에서 얻은 값진 결과물로써 또 하나의 큰 추억으로 남게 될 것이다.

아이들이 영어 캠프로 즐거운 시간을 가진 한편, 임직원 배우자들은 반기마다 진행되는 교양 프로그램에 참가할 수 있는데, 이번 동계에는 '자녀들의 진로와 학습법'을 주제로 교육 문제에 대한 여러 고민을 나누는 시간을 가졌다. 그중에서도 서울대 권오현 입학처장의 특강으로 진행된 자녀 학습법과 입시 트렌드, 원활한 자녀와의 소통 방법 등은 진로와 교육문제에 대한 학부모들의 어려움을 나누고 소통할 수 있어 의미 있는 시간으로 기록되었다. 마지막 시간에는 서울대 김지윤 학생이 멘토가 되어 공부와 관련하여 본인의 경험담을 생생하게 풀어내 큰 호응을 받았다.

인재개발팀에서 진행되는 다양한 커리큘럼의 공감교육 프로그램은 앞으로도 다채로운 구성으로 임직원 가족들의 참여를 독려 할 예정이다. 교육과 문화 활동의 폭을 넓히며 KAI와 소통의 장을 만들 어나가는 공감 교육의 행보가 더욱 기대된다.



## 주부 교실



**Eric(노윤서 학생) · 비행계측팀 노병찬 책임자녀**  
새벽 6시 40분에 일어나야 한다는 얘기를 듣고 처음엔 영어캠프가 꺼려졌어요. 그런데 막상 영어 캠프에 참여해보니 생각이 달라졌어요. 친절한 선생님들과 재미있는 수업, 재미있는 게임까지! 오죽하면 쉬는 시간보다 수업시간이 더 재미있었을까요. 선생님들과 캠프를 권유해주신 아빠께 감사드려요~

### 주부교실 참여자

자녀의 태도를 바꾸려 하기 전에 내가 먼저 바뀌어야 한다는 사실을 다시 한 번 깨달을 수 있는 시간이었습니다. 공부법도 중요하지만, 아이와 소통하고 이해하는 시간을 더 많이 가져야겠어요. 자녀와 함께 참여하는 강의가 또 한 번 진행되었으면 좋겠습니다. 고등학교 진학을 앞두고 어느 부분에 초점을 맞추고 입시를 준비해야 할지 조금은 감이 잡힌 것 같아요. 감사합니다.

### 교육진행 담당자

영어캠프를 마치고 나면 항상 아쉬움이 남습니다. 교육 과정 중 가장 긴 시간을 어린 학생들과 함께하다 보니, 조금 더 신경이 쓰이고, 신경을 쓴 만큼 아쉬운 부분이 더 많이 기억에 남습니다. 그럼에도 "선생님, 6학년 돼서 와도 되나요?" 하고 물어봐 주는 학생들에게 참 많이 고마웠습니다.

주부교실을 준비할 때면 항상 배우자 분들께 필요한 것이 무엇일까 고민하게 됩니다. 이번에는 학부모님들께 초점을 맞추어, 사천지역에서 다소 알기 어려운 입시문제를 다뤄보고자 했습니다. 참여하신 배우자 분들께 많은 도움이 되었다는 소감을 들게 되어 다행이라는 생각이 듭니다. 앞으로도 많은 고민을 거듭하여 더 많은 배우자 분들께 도움이 될 수 있는 주부교실을 준비하도록 하겠습니다.

영어캠프 역시 앞으로도 자녀들에게 근사한 추억을 만들 수 있도록 노력하겠습니다. 영어로 말하는 자신감도 가지고, 부모님이 근무하는 KAI에서 새로운 친구들과 특별한 추억을 만들 수 있는 영어캠프에 많은 관심과 참여를 부탁드립니다.^^

장비개발팀 장비개발직

## 더 높은 곳으로 더 안전하게

항공기의 안전성을 높이기 위해 가장 필요한 것은 무엇일까. 바로 예방점검과 수리다.  
보이지 않는 곳에서 가장 안전하고 튼튼한 항공기 구현을 위해 밤낮없이 뛰고 있는 장비  
개발직 직원들이야말로 오늘날 KAI가 빛날 수 있는 이유 중 하나가 아닐까.

기획 배화윤 차장 글 한미림 사진 조규창





김삼수 수석기술원이 스판 정도 측정을 하고 있다. 스판이  
마모되거나 들어지는 것을 세밀하게 정도 측정한 후 장비 보  
전을 하기 위함이다.

를 고객에게 제공하기 위해 다각적으로 전문성을 길러야 하는 분야입니다.” 특히 장비 수리는 그야말로 촌각을 다투는 분야의 현장이다. 수리를 하는 동안 생산공정 라인이 중단되기 때문이다. 요즘에는 KEMS 및 안돈 전산 시스템을 이용해 실시간으로 수리 신청을 받다 보니 밤과 낮의 구분조차 요원해졌다. “현장에서 실시간으로 고장 수리를 의뢰하면 우리가 화면에 뜨는 수리 사항들을 확인하고 해결하는 시스템입니다. 밥을 먹다가도 달려가거나 퇴근 후에도 다시 현장으로 와야 하는 경우가 많습니다. 그야말로 우리 직원들은 전천후 실력자가 돼야 하지요.”

#### 분초(分秒)의 노력, 1조

장비개발직은 현재 1조와 2조, 산청공장으로 나뉘어 업무를 분담하고 있다. 1조는 기본적으로 부품 단품생산을 위한 가공, 판금 장비, 캐미컬 및 본딩복합소재 생산 장비를 유지 보수하고 2조는 항공기 조립장비 및 완성된 항공기를 최종 테스트하는 유압장비 외 통신장비를 이용한 컨트롤 시스템 부분에 관여한다. 산청공장은 A320 WING PANEL 부품가공, 조립생산 장비를 수리, 유지 보수하고 있다. 변기태 1조 조장은 “다양한 장비를 다뤄야 할 뿐만 아니라 고장이 언제 어떻게 일어날지 모르는 상황이기 때문에 항상 분초를 다투면서 일하고 있다”며 “밤에 잠을 자다가도 고장이 났다는 연락이 오면 달려가서 수리해야 하는데 무엇보다 고장의 원인을 찾기 위해 많은 노력을 기울여야 하기에 생각보다 많은 공력이 드는 일”이라고 전했다.

이재유 직장은 이런 고충을 두고 ‘범인 쫓는 형사’에 비유하기도 했는데 이유 인즉슨 이렇다. “장비 수리를 하다 보면 마치 범인을 쫓는 형사처럼 고장을 추적해야 할 때가 많습니다. 한눈에 보기에도 장비 외부적으로 마모되거나 파손된 것은 쉽게 알 수 있지만, 눈에 보이지 않는 전기, 전자, 유공압 회로들 같은 경우는 그게 어디가 어떻게 고장이 났는지 쉽게 알 수 없거든요. 그러면 그 원인을 찾기 위해 직원들이 이를 사흘 밤샘을 하게 됩니다. 무려 보름 동안 원인을 찾아내기 위해 고생을 한 적도 있어요. 도면도 다시 살펴보고 미국 엔지니어에게도 연락하고 그러다 보면 꿈에 나오기까지 해요.”

이러한 과정을 거쳐 고장의 원인을 찾아내고 수리까지 꼼꼼히 마무리하고 나면 이만한 보람 또한 없다는 것이 직원들의 설명이다. 항공기 생산활동을 위한 지원 부서로서의 면모가 빛나는 순간이다.

#### 안전과 균형의 감각, 2조

1조가 분초를 다투는 일이라면 2조는 종합적인 관점에서 최적의 균형을 이끌어내야 하는 일이다. 올해로 입사한 지 32년이 됐다는 조수호 수석기술원은 그 누구보다 장비 보전에 대한 확고한 자부심을 가지고 있었다. 결함이 있는 장비를 가지고 생산을 진행하게 되면 그만큼 치명타가 크기에 몇 곱절의 책임감이 뒤따르는 일이라는 것이다. 항공기 테스트라는 최종 단계에서 관련 장비를 보전하는 2조의 역할이 막중한 이유다.



위 단품생산을 위한 장비를 유지 보수하기 위해서는 장비매뉴얼에 대한 해박한 지식이 필수다.  
아래 항공기 최종 조립의 과정에 이상이 없는지 테스트하는 과정에서도 장비개발직의 역할은 매우 크다.

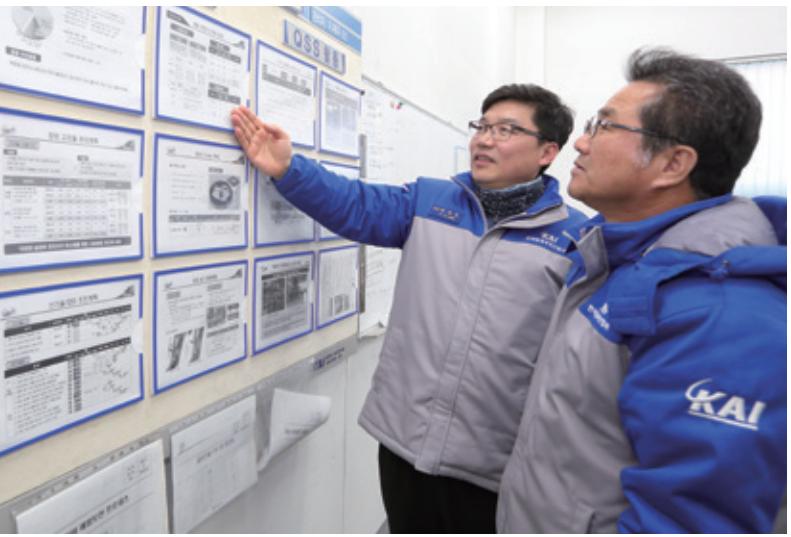


#### 전천후 실력자들

장비개발직을 이야기할 때 가장 먼저 필요한 설명은 생산에 필요한 모든 장비를 수리하는 부서라는 것이다. 부품공장을 비롯해 조립동, 항공기동, 산청공장까지 거의 모든 장비를 수리하고 있는데 장비가 고장 났을 때 가능한 한 빨리 복구해서 생산을 원활하게 하는 역할인 셈이다. 그렇다고 수리 업무만 있는 것은 아니다. 장비에 대한 문제가 발생하기 전 미리 예방하기 위한 예방점검, 정밀 검사를 위한 정도검사, 보전활동 등도 장비개발직의 몫이다. 여기에 조직의 이름 그대로 장비개발의 역할까지 수행하고 있다. 어디 이뿐인가. 크레인, 전동차, 골프카 등의 운반 장비 수리까지 도맡아 하고 있으니 그 업무의 양과 고충을 굳이 확인하지 않아도 짐작하고 남음이다.

복잡다단한 업무의 특성상 현재 장비개발직에 근무 중인 직원들 대부분은 근무 기간이 25~30년 된 전문 베테랑으로 구성되어 있다. 장비의 결함을 신속하게 파악하고 처리하는 능력뿐만 아니라 이를 효율적으로 수리하는 기술까지 갖추고 있어야 하는 일이기 때문이다.

이재유 직장은 정비 관리의 멀티플레이어가 되어야 하는 곳이라고 설명한다. “현장 내부에서 생산에 적용되는 모든 장비와 생산 설비를 수리, 보전하는 부서죠. 부품가공장비, 판금, 본딩 복합제, 생산공정 장비, 열처리 등의 업무뿐만 아니라 항공기 최종조립인 FASS, RDS, AGV와 항공기 최종 테스트를 위한 지상 장비 관리 업무 등으로 구성되어 있습니다. 안전하고 튼튼한 항공기



배경호 조장은 장비개발직의 가장 큰 장점으로 선후배 간의 원활한 업무 공유와 소통을 들었다.

“고객에게 양질의 항공기를 제공하기 전까지 많은 시험 테스트들이 있습니다. 시장에서 테스트하는 부분이 있고 직접 비행을 하면서 테스트하는 경우가 있는데요. 이러한 시스템을 활용할 수 있는 장비들을 2조가 유지 보수 관리하고 있어요. 생산도 중요하지만, 항공기가 안전하게 하늘을 날 수 있으면 시장 시뮬레이션을 하는 과정에서 점검해야 할 테스트 장비를 잘 관리하는 것이 무엇보다 중요합니다.”

입사 이후 단 한 번의 사고도 발생하지 않았다는 조수호 수석기술원의 이야기를 듣고 있자니 그 자부심과 보람이 그대로 느껴지는 듯했다. 배경호 2조 조장 역시 고장 수리나 예방정비뿐만 아니라 장비개발에서도 탁월한 경쟁력을 갖춘 팀에 엄지손가락을 추켜세웠다. ‘AGV’라고 불리는 무인 자동화 기계 개발의 일등공신이기 때문이다.

“현재 518개의 셀이 있는 물류자동화 시스템은 현장 직원이 필요한 걸 터치 판넬로 요청하면 소형 미니 지게차가 무선으로 직접 배달해주는 시스템입니다. 자동 경로를 따라 필요한 스테이션마다 모든 항공장비 및 치구를 가져다 주지요. 예약해 놓으면 점심시간에도, 현장에 불이 꺼져 있어도 정확하게 배달을 해요. 주변 선배나 동료들이 밤이든 낮이든 필요할 때 부르면 언제나 달려온다고 이 기계를 칭찬 인물로 선정하라고 할 정도입니다. 덕분에 저희 스스로도 대단히 큰 자부심을 느끼고 있습니다. 장비를 개발한 지 3년 됐는데 봄마다 감회가 새로워요.”

언제나 곳에서 험한 일도 마다치 않고 항공기의 안전성을 높이기 위해 자신의 자리를 묵묵히 지키고 있는 장비개발직 직원들. 그들의 자부심과 전문성이 오늘날 국내 항공산업의 발전에 막중한 역할을 하고 있음을 분명한 사실이다. 복잡다단한 이면에 자기발전을 거듭할 수 있는 곳, 지난한 과정 가운데에서도 늘 자부심을 잃지 않는 곳, 선후배 간 소통을 제일 큰 가치로 여기는 곳. 십 년, 이십 년 후의 장비개발직이 더욱 기대되는 이유다.

## Mini Interview



장비개발직 이재우 직장

**Q 장비개발직의 큰 장점은 무엇이라고 생각하십니까.**

장비 수리뿐만 아니라 예방 점검 및 정도검사 등은 수년간의 경험이 필요한 일입니다. 독자적인 보전기술을 습득하려면 5~10년 이상이 걸리는 전문적인 일이지요. 그야말로 한 길로만 걸어서 한 우물만 파야 하는 업무인 셈입니다. 그런 면에서 장비개발직은 20년 이상의 장기근속자가 많고 그만큼 전문성을 갖춘 인재가 많습니다. 기술서적이나 장비 매뉴얼에 대한 팀구가 필요한 부서이기에 누구나 공부에 대한 열의를 가지고 있다는 점도 큰 장점입니다.

**Q 가장 기억에 남는 일이 있다면 무엇인가요.**

24시간 교대 장비를 운용하다 보니 아무래도 새벽에 전화받는 경우가 많습니다. 퇴근 후에 간단히 소주 한 잔을 기울일 때나 주말에 가족끼리 한가로운 시간을 보낼 때에도 연락이 오면 바로 회사로 달려가야 하는 경우가 종종 있지요.

**Q 조직 내 소통의 중요성에 대해 말씀해주세요.**

보전에서 무엇보다 필요한 것이 바로 상호간의 의견을 나누는 일입니다. 하심단회한 대화를 통해 서로의 생각을 이야기하다 보면 일을 할 때에도 협동성이 커지게 되죠. 그렇기에 선후배들이 자유롭게 의견을 나누고 협력해나가는 것이 일의 효율 면에서도 매우 중요하다고 생각합니다.

**Q 장비개발직 직원들에게 한 마디 부탁드립니다.**

장비 수리에 대한 책임감과 열정을 가지고 있는 직원들이 이 항상 자랑스럽습니다. 밤늦게까지 일하는 것도 마다치 않고 묵묵히 업무에 임해주는 우리 직원들이야말로 숨은 보석들이라고 전하고 싶어요. 지면을 벌여 감사한 마음을 전합니다.

## 소통하는 장비개발직

### 장비개발직 1조



변기태 조장

업무의 특성상 주말이나 새벽에 긴급하게 불려나오는 경우가 있는데 모두 개인적인 시간을 포기하면서 열심히 해주니 조장으로서 고마울 따름입니다. 생산에 차질이 없도록 장비 수리를 위해 최선을 다하는 조원들의 모습이 항상 자랑스럽고 감사하다는 말 전하고 싶어요.



김심수 수석기술원

이 일을 한 지도 벌써 30년 차가 되었네요. 전문성이 요구되는 일인 만큼 꾸준한 노력과 경험만이 후배들에게 큰 자산이 될 거라고 생각해요. 제가 가진 역량과 기술, 노하우를 후배들에게 아낌없이 전수하고 싶습니다. 그래야 퇴직하는 순간에도 큰 보람을 느낄 수 있을 것 같아요.



강준열 주임

본딩 분야에서 초음파 관련 로봇 장비나 ATL 장비, 전기 쪽 수리를 맡고 있는데요. 아직 부족한 것이 많지만, 선배님들의 노하우를 어깨너머로 보고 배우며 열심히 따라가려 노력하고 있습니다. 아직 부족하지만, 더욱 최선을 다해서 선배님들께 멋진 후배로 남고 싶습니다. 선후배님들 모두 사랑하고 존경합니다.

### 장비개발직 2조



배경호 조장

우리 업무라는 것이 각각의 항공기 장비를 수리하는 업무이기 때문에 항공기에 아무 문제도 없도록 최선을 다해야 하는 일이거든요. 서로 소통도 잘하고 맙은 바 업무에 충실히 해도 아무 탈 없이 잘 보낼 수 있다고 믿습니다. 그리고 스스로의 기술과 노하우를 키우려면 공부는 필수! 우리 조원들 모두 공부를 게을리하지 않았으면 하는 바람입니다.



정광수 기술원

모두 조용하고 배려심 많고 열심히 하는 모습이 참 보기 좋아요. 장비개발직에서 전 아직 핫병이라 그런지 노련하게 일을 처리하시는 선배님들을 보면 정말 대단하신 것 같다는 생각이 절로 듭니다. 선배님들 모두 존경하고 앞으로도 우리 장비개발직 파이팅입니다!



김도영 기술원

정광수 기술원과 같은 생각입니다. 오랫동안 장비개발직에 몸담고 계신 선배님들을 보며 매번 놀라곤 하는데요. 경험이 많으셔서 그런지 어려운 수리 업무도 일사천리로 해내시는 모습에 저희는 매번 놀라고 있답니다~ 후배들의 이야기를 자상하게 들어주시기까지 하니, 나이나 세대의 간극을 크게 느끼지 못한다는 점도 장비개발직의 장점입니다.

음식과 맛에 관한 지식과 입담을 과시하며 종횡무진 활동을 이어가는  
황교익 맛 칼럼니스트. SBS 라디오 〈황교익, 강현의 맛있는 라디오〉  
녹음을 마치고 방송국을 나선 그를 만나 음식을 통한 공감과 소통의 이  
야기를 나눠봤다.

글 김희정 사진 안종근

황교익 맛 칼럼니스트

## 음식은 공감과 소통의 소재일 뿐



### Profile

맛 칼럼니스트로 활동하고 있는 황교익은 중앙대 신문방송학과를 졸업한 후 〈농민신문사〉에 입사하여 글을 쓰기 시작했다. 1980년대 중반부터 취재를 위해 지방을 돌아다니며 향토음식을 섭렵하기 시작했고, 1990년대 들어서 본격적으로 맛 칼럼을 쓰기 시작했다. 그렇게 맛 본 음식 이야기로 〈맛따라 갈까보다〉(2000), 〈소문난 옛날 맛집〉(2008), 〈미각의 제국〉(2010), 〈한국음식문화 박물지〉(2011), 〈서울을 먹다〉(2013) 같은 책을 냈다. 현재 tvN 프로그램 〈수요미식회〉와 SBS 라디오 〈황교익, 강현의 맛있는 라디오〉를 진행하고 있다.

### 맛 칼럼니스트가 말하는 음식이란

먹방, 쿡방의 기세가 꺾일지 모르고 있다. 과장된 표정과 목소리로 “맛있어요!”를 연발하는 사람들이 무한복제라도 된 듯 TV 채널마다 가득 넘쳐난다. TV에 한 번이라도 소개된 음식점 앞에는 어김없이 긴 줄이 늘어선다. 대한민국은 지금 ‘맛’으로 공감하는 시대임이 분명하다.

“인간은 모방 본능이 강한 동물이에요. 상대가 신뢰할만한 사람이라면 효과가 더 크죠. 연예인이 방송에 나와 ‘맛있다!’라고 하면 그 음식이 진짜 맛있게 느껴지는 게 그런 거예요.”

‘맛 칼럼니스트’라는 다소 생경한 타이틀로 다양한 방송 프로그램에서 얼굴을 알린 황교익 칼럼니스트가 음식 이야기에 앞서 인류의 발전사에 대한 이야기를 꺼낸다.

“인간은 자연계에서 단독으로 살아남을 수 없는 유약한 존재죠. 혼자서 먹이를 확보할 능력을 갖추지 못했으니까요. 다른 동물에 비해 먹이 활동을 하기에 최악의 신체 조건을 가지고 있는 거죠. 이렇게 열등한 인간이 번창할 수 있었던 건 공감하는 능력을 갖췄기 때문이라고 생각해요. 상대의 감정을 읽어내는 능력을 통해 공감대가 형성되고 집단화하면서 힘을 키우고 이 과정에서 인류가 발전하게 된 거죠.”

많은 사람이 과장된 목소리로 ‘맛있다!’라는 말을 외칠 때 음식과 맛에 대한 다양한 감각과 구체적인 이야기를 진지하게 풀어내는 그의 목소리는 시청자의 눈에 ‘ 다르게’ 보였음이 당연하다. 인기리에 방영 중인 방송 프로그램 〈수요미식회〉가 천편일률적인 먹방과 쿡방 사이에서 강한 존재감을 드러내는 이유다. 그리고 그 방송의 콘텐츠를 든든하게 채워주는 중심에 황교익 칼럼니스트가 있다.

“음식에 대한 통찰과 철학을 이해하는 동시에 기본 지식을 쌓는데 충실했어요. 음식을 통해 인류의 근원을 들여다보고 싶어서죠.”

음식에 관한 그의 이야기는 인문학적, 인류학적 성과부터 문화에 대한 이해, 진화론, 심리학까지 아우르며 인간의 본성을 냉철하게 관통한다.

“인간에게 음식이 주는 쾌락이 엄청나죠. 현실에서 내가 먹는 것 만 쾌락이 아니라 상대가 먹는 것을 보는 것만으로도 쾌락을 느껴요. 음악을 들으면 특정한 기분을 느끼는 것도 같은 원리죠. 음악을 들을 때 그 음악을 만들고 연주하는 사람의 감정을 청취자가 받아들이기 때문에 이게 바로 감정복사 능력이에요. 음악은 소

리를 매개로 감정을 전달하고, 책을 읽는다면 글을 통해 상대의 감정을 받아들이는 거죠. 지구 상에서 상대의 감정을 그대로 복사하는 동물은 인간이 유일해요.”

### 음식은 세상과 연결된 통로

“음식 그 자체가 목적은 아닙니다. 음식을 통해 인간을 이해하고, 이를 통해 공감하면서 끊임없이 소통하는 게 목적이죠.”

시인, 음악가, 화가가 각자의 영역에서 세상과 소통하듯 음식을 통해 세상과 소통하고 싶다는 그. 가장 일상적인 소재이기 때문에 그 음식을 먹는 사람과 세상에 대한 의미를 파악하고 해석하는 일에도 남다른 가치가 있다고 말한다. 20년 넘게 한 우물을 파며 ‘맛 칼럼니스트’라는 새로운 영역에서 독보적인 존재감을 과시하는 그에게 앞으로 목표는 무엇이 있을까 물어봤다.

“세대 간의 소통이 요즘 저의 가장 큰 관심사입니다. 미디어 시대잖아요. 젊은이들이 선호하는 채널을 통해 그들과 소통하는 프로젝트를 해보고 싶어요. 기성세대가 젊은이들에게 적극적으로 손을 내밀어야 한다고 생각해요. 아직 구체화하진 못했지만 다양한 시도를 해볼 생각입니다.”

대한민국 대표 맛 칼럼니스트에게서 ‘세대 간의 소통’이라는 다소 의외의 대답이 돌아왔다. 하지만, 그런 생각도 잠시. ‘음식은 세상을 연결하는 통로’라고 말했던 그의 철학을 떠올리니 고개가 고덕여진다. 어떤 질문을 던져도 음식 이면에 숨겨진 인간 본연의 이야기로 거슬러 올라간다. 그리고 인간을 이해하고 공감하며 소통하는 데 방점이 찍힌다.

마지막으로 사천의 맛에 대한 질문을 던졌다. 진지한 대화를 이어가던 중 던진 돌발 질문에도 한시의 망설임 없이 음식 이야기가 줄줄이 이어져 나온다.

“삼천포는 쥐포가 유명해요. 쥐포가 대부분 원육 상태를 냉동으로 가져오거나, 베트남이나 중국에서 가공해오는 것들이 많은데, 삼천포는 생물로 하는 쥐포가 아직 있는 곳이죠. 서부시장에 가면 ‘당일 쥐포’라고 쓰여 있는 집들이 있는데 조그마한 낚시 배에서 통발로 잡아올린 것들을 가내수공업으로 밀린 것을 파는 곳이죠. 워낙 소량이라 현지에서 다 소진되니, 삼천포에 가면 꼭 먹어봐야 해요.”

시끌벅적한 먹방·쿡방의 홍수 속에서 내공 가득한 그의 목소리를 들을 수 있다는 게 얼마나 행운인가. 〈수요미식회〉 다음 방송이 기다려지는 이유다.

# 따뜻한 전주의 멋과 맛

건설업에 종사하셨던 아버지는 지방 현장으로 자주 발령을 받곤 하셨다. 매번 올라오시기 힘든 아버지를 위해 어머니는 나와 내 동생을 양쪽에 끼고 아버지가 혼자 사시는 곳으로 이파금 찾아 내려갔다. 그중 전주는 가족들이 집을 벗어나 가장 많이 만났던 곳이었다. 더불어 내가 가장 좋아했던 장소이기도 했다. 화려하진 않지만 고즈넉하게 우리를 반겨주는 따듯한 전주의 모습이, 내 아버지의 모습과 무척 닮았다. 가족들과 함께 올라갔던 기린봉, 한옥마을의 오목대. 내 기억 한 편에 자리 잡은 전주의 옛 멋과 맛의 기억을 찾아가보기로 했다.

글·사진 치공구기술팀 박찬동 사원



전주는 지도를 펼쳐보거나 휴대폰 위치검색 하나 없이 금방 행로를 찾을 수 있을 만큼 불거리가 근거리에 모여있다. 그것이 전주가 신흥 여행지로 급부상할 수 있었던 이유 중 하나이지 않을까 생각한다. 경기전 담벼락을 한 바퀴 돌아 전동성당을 찾았다. 다음날 폭설이 예보된 전주의 날씨 탓인지 매번 보았던 성당의 외관이 더욱 장엄하게 만 다가왔다. 전동성당은 서울 명동성당과 그 모습이 비슷하다. 비잔틴 양식과 로마네스크 양식을 혼합해 100년 전에 지어 올린 역사적인 건축물이다. 이를 위해 세찬 추위에도 많은 사람이 삼삼오오 모여 성당과 자신을 담기며 여념이 없다. 개인적으로 전동성당은 사람이 없는 조용한 밤에 조명을 받고 서 있는 모습이 가장 예쁘다고 생각한다. 웅장한 성당의 외관을 전부 담으려 거의 늄다시피 사진을 찍는 인파들을 헤치고 나는 예약해놓은 한옥게스트하우스를 향해 발걸음을 옮겼다.

어릴 적부터 봄은 건물 사이사이에 새롭게 들어선 상점들, 내관을 뜯어내고 이어서 들어설 준비를 하는 가게들까지 흑독한 추위 속에도 한옥시장은 신년부터 활력이 넘쳤다. 3년 전 홀로 한옥마을을 방문하고 느꼈던 격세지감을 이렇게 짧은 사이에 또다시 느낄 줄은 몰랐다. 그중에 내 눈을 사로잡은 것은 각양각색의 한복을 입고 마을을 누비는 관람객들이었다. 형형색색의 고운 한복을 입은 사람들은 전주 한옥마을 전체를 마치 테마파크처럼 만들어주고 있었다. 영하 10도를 밟도록 날씨 속에 옷차림만 봐도 이가 떨렸지만, 나를 비롯한 일반 관람객들에게 마치 타임머신을 타고 온 듯한 착각을 선사해주는 풍경이었다.



## 한옥마을로의 시간여행

게스트하우스에서 짐을 풀고 잠시 구들장에 몸을 녹인 뒤 다시 여행길에 나섰다. 여행길이라고 해보았자 걸어서 20분 안에 전부 닿는 작은 아름이지만, 그 속에서 우리가 몰랐던 역사와 재미를 찾아가다 보면 하루 이틀로도 벅차다고 생각한다.

한옥마을 내부에는 총 4곳의 관광안내소가 있으며 시간을 맞춰가면 가이드 분의 인솔 하에 한옥마을의 명소를 친절하고 자세한 설명과 함께 관람할 수 있다. 보통 외국인들이 이용하는 서비스이지만 한옥마을을 처음 찾는 국내 관광객에게도 필수로 거쳐 가야 할 장소를 짧은 시간에 둘러볼 수 있는 장점이 있기에 추천하고 싶다. 나는 일전에 찾은 적이 있던 오목대 관광안내소에서 지도를 얻어 대강의 동선을 짠 뒤 경기전으로 첫걸음을 옮겼다. 그러나 한옥마을을 걷는 내내 내 눈길을 사로잡는 한복 대여소를 지나칠 수가 없었기에 한복을 빌려 입고 여행을 다니기로 결정! 한복은 생각보다 무척 얇고, 고정이 잘 되지 않아 불편했다. 매서운 겨울바람이 온몸 구석구석을 헤집고 다녀 정신이 없었고, 바람이 세차게 불 때마다 휘날리는 한복들을 부여잡느라 애를 많이 먹었다. 그 당시 선조들은 어떻게 체통을 지켰을까 궁금하기도 한 순간이었다. 하지만 입고 나니 양반이라도 된 듯이 뒷짐을 지게 되고, 고개가 자꾸 뺏钱财해지는 나 자신을 억누르느라 고생했다. 한복을 입고 입장한 경기전은 태조 이성계의 영정을 모신 곳으로 어릴 적 찾았던 때와 그대로 여전히 차분하고 고요했다. 이성계의 영정이 봉안된 경기전 정전을 돌아 경기전 내부에 있는 어진박물관을 찾았다. 나는 항상 초상화를 모신 터 치고는 그 규모가 너무 큰 것이 아닌가 하는 의문이 들었다. 일제시대 때 절반이 소실되기 전에는 지금보다 더 컸다 하니 더욱 그런 생각이 들었다. 하지만 어진박물관에서 어진을 한양에서 전주로 이동했던 행렬의 규모를 알게 된 뒤, 늘 품어왔던 궁금함을 해결할 수 있었다. 그 당시 조선시대 태조의 어진은 보통 위인의 초상화와는 그 의미가 다르다는 것도 알 수 있었다. 경기전을 나온 오후 늦게부터 눈이 내리기 시작했다. 금방 그칠 것 같은 눈이 점점 굽어지더니 어느새 함박눈이 되어갔다. 빌려 입은 갓 위에 눈이 수북이 쌓일 정도로 맹렬하게 오는 폭설에 결국 나는 짜놓은 일정을 다음 날로 미룰 수밖에 없었다.



#### 가족의 추억이 있는 곳, 오목대

2일째 아침, 여행의 마지막 날을 위해 바삐 발걸음을 떴다. 어림잡아도 15cm는 온 듯한 눈밭을 헤치며 어제 미처 못 갔던 오목대를 첫 코스로 일정을 시작했다. 범새 쏟아진 눈 덕분인지 한옥마을은 정말 아름다웠다. 기와를 완전히 덮은 눈들이 한옥들에 통일감을 더했고, 양상한 나무에 살을 붙인 듯 포개져 있는 눈에 매료된 채 오목대 가는 산등성이에 올랐다. 얼핏 보았을 때 오목대는 별것이 없어 보일 수도 있다. 하지만 나에게는 우리 가족이 함께 모여 산책을 했던 기억이 함께하기에 어느 곳보다도 값진 곳이다. 옛 생각에 잠겨 오목대 몇 바퀴를 돋 뒤 한옥마을 둘레길을 따라 한옥마을로 내려갔다. 개인적으로 한옥마을 내부에 전망대카페보다 둘레길에서 내려다보는 한옥마을의 풍경이 훨씬 아름답다고 생각한다. 기와지붕과 골목골목 걸어 다니는 사람들의 모습을 내려다보고 있으면 자연스레 마음속에 여유가 생긴다.

올해로 입사한 지 1년이 되었다. 지난 한 해를 돌아보면 이렇게 시간이 빠르게 흐를 수 있을까 놀랐고, 정리도 못하고 훌려보낸 스스로에게 실망스럽기도 했다. 올해부터는 가끔 이런 여유를 갖는 기회를 만든다면 일과 나 사이의 균형을 맞추는 데에도 긍정적으로 작용하지 않을까? 시간이 2시간가량 남아 한옥마을의 여리 박물관에 찾아가 보았다. 전통술박물관은 전통주의 제작과정을 한눈에 살펴볼 수 있는데다, 일제시대에 주세를 피해 음지에서 성행한 밀주(密酒)에 관한 내용도 알 수 있어 흥미로웠다. 같은 길가에 마련된 여명카페라박물관은 평소 카메라에 관심이 많은 나에게 알차고 재미있는 공간이었다. 전시된 카메라 하나하나의 구성품을 살펴보고 구동원리를 읽는 즐거움이 쏠쏠했다. 입장료를 내면 관람과 별개로 박물관 옆서 3장이나 한쪽에 비치된 카페테리아에서 마실 수 있는 음료를 받을 수 있다.

오랜만에 찾은 전주는 내게 '변화'였다. 전주의 여유로움과 고즈넉함은 사뭇 다른 식으로 변화 중이었다. 수수했던 길거리 음식이 간판을 달고 한옥마을에 일제히 들어섰고, 여러 가게가 한옥마을의 테마를 해치지 않는 범위 내에서 다양한 이벤트들로 경쟁하고 있었다. 고즈넉함을 좋아했던 사람이라면 실망할 수도 있겠지만, 오히려 많은 콘텐츠를 즐길 수 있기에 '전통문화복합관광지'로서의 매력이 더 돋보이는 것이 아닌가 생각한다. 많은 시민이 그저 안타까워만 할 것이 아니라, 변해가는 과정에서도 의식을 갖고 우리의 자랑스러운 한옥마을의 풍경을 지켜주었으면 하는 바람이다. 어릴 적 내가 찾았던 전주의 기억은 노랗고 빨강던 단풍과 어우러진 한옥들이었다. 하지만 이번에 찾은 눈 덮인 겨울의 전주는 익숙했던 동네를 생경하게 만드는 새롭게 만들어주었다. 사계절 다양한 얼굴을 갖고 있는 전주를 기억하며 다음엔 결혼해서 예쁜 아내와 함께 이 길을 다시 걷고 싶다.

#### 전주 이모저모



#### 남부시장 청년몰

전국에서 가장 활성화된 시장인 전주 남부시장은 순대거리, 아시장을 물론 전주 청년들의 재기발랄한 아이디어가 넘치는 상가 '청년몰'을 만날 수 있는 곳이다. 카페일바, 고양이 카페 등 청년들의 다양한 아이디어를 접목한 재미있는 가게들이 많다.



#### 서신동 막걸리 골목

삼계탕, 고등어구이, 족발, 김치전, 달걀부침, 홍합탕, 대하구이, 생굴, 계딱지 볶음밥까지 저렴한 가격에 상다리 훠어질 만큼 차려지는 메뉴가 사람들의 발길을 끄는 곳이다. 여기에 맑은 막걸리를 한 사발 들이키면 추운 겨울 얼었던 몸까지 따뜻하게 풀린다.

## 당신의 마음을 전하세요

KAI 행복소통지

마음을 전해요

고마운 선배, 둘도 없는 동기, 아끼는 후배,  
감사함을 전하고 싶은 거래 고객 등 소중한 지인들에게 안부를 보내보세요.  
마음을 담은 메시지와 함께 기프티콘을 전해드립니다.

▣ 우주사업팀 김태현 차장

우주사업팀 이상철 차장  
2015년 센터 수주의 절반을 하고 우수실도 되었는데 주무로 여러 가지 생겨드리지 못해, 약소하지만 따뜻한 커피 한잔으로 감사의 마음을 전합니다. 2016년 건강하시고, 가정에 행복한 일만 가득하시기 바랍니다.

▣ 구주사업관리팀 이정욱 차장

구주사업관리팀 김유나 사원  
제가 자리를 비운 동안, 여러 번 긴급하고 골치 아픈 일들을 처리해준 김유나 사원. A321 S16A & S15 Upper Shell 독일사업의 AOG/Spare parts 업무를 Airbus/PAG 고객이 만족할 만큼 잘 처리해줘서 감사의 마음을 전하고 싶습니다.

▣ 지재기획팀 이상배 사원

기체품질실 지성하 실장  
실장님 안녕하십니까. 상배입니다. 작년 실장님의 많은 도움에 정말 감사드립니다. 평생 잊지 못할 것이라는 감사의 말씀 전해드립니다. 다른 부서에 있어도 늘 응원합니다. 건강하시고 행복하세요. ^^

▣ KFX항전HW팀 김태원 책임

고정익LRU구매팀 원종택 차장  
LRU구매팀의 키아누리브스 원종택 차장님! 새로운 업무와 이로 인해 만나는 새로운 사람들. 중요하지만 늘 쉽지 않은 일이었는데 KAI에는 좋은 분들이 많다는 걸 차장님을 통해 다시 한 번 느낍니다. 지난해 감사했고 병신년 한해도 잘 부탁드립니다.

▣ 헬기항전S/W팀 권기봉 선임

헬기항전S/W팀 신상면 팀장  
한 해 동안 팀의 성과를 위해 최전방에서 힘써 주셔서 감사합니다. 따뜻한 커피 한 잔 드시면서 잠깐이나마 여유로운 시간 즐기시길 바랍니다. 내년에는 업무도 중요하지만, 건강 꼭챙기시는 한 해 되세요.

▣ GSE개발팀 심대근 책임

고정익검사직 홍성국 직장  
항상 미소 짓는 얼굴로 대해주시는 홍 프로님!^^ 내년에도 많은がら침과 행복한 웃음 전해주시길 부탁드립니다. 저도 더 자주 찾아뵙고 같이 할 수 있는 시간 만들도록 노력하겠습니다. 다시 한번 감사드리고, 2016년에도 무탈하시고 건승하시길 기원합니다.



〈Fly Together〉는 KAI인의 적극적인 참여로 만들어가는 우리 모두의 사보입니다. 지면에 소개할만한 KAI인, 팀워크가 좋은 부서, 행복한 시간을 선물해 주고 싶은 동료, 특별한 사연의 가족 등을 추천해주세요. 한 사람 한 사람의 적극적인 추천이 함께 소통하는 〈Fly Together〉를 만들어가는 데 큰 힘이 됩니다.

- 한국형 전투기 사업 획득 및 미국 훈련기 관련 사업에 대한 관심이 어느 때 보다도 더 깊습니다. 이에 관한 스토리나, 항공기 개발에 관한 스토리를 조금이나마 알 수 있어서 좋았습니다. 자주 국방과 신규채용의 기회를 창출하는 KAI의 노력이 좀 더 알려졌으면 좋겠습니다. 이재곤 님(부산 부산진구 부전동)

- 포지에서부터 달라진 모습을 엿볼 수 있었으며 사진을 통한 다목적 국산훈련기 T-X ROLL OUT 행사를 소개하는 부분이 인상적이었습니다. 또 기사 중 마음 한 조각을 나누는 '배려'를 다른 부분에서 KAI가 성장하는 과정에서 꼭 필요한 요소라는 생각이 들었습니다. 김성일 직장(생산지원팀)

- T-X에 관한 정보 및 알찬 정보가 포함되어 읽기 좋았습니다. 특히 '월드투데이' 코너에서 실제 일본 항공산업의 현주소를 알 수 있어서 좋았습니다. 미래에 항공산업분야에서 경쟁국이 될 것으로 생각하기 때문입니다. 김판준 사원(조립생산기술팀)

- 'CEO 좌담회'에서 30년간의 매출규모를 2015년 한 해 모두 추진하고 대한민국의 성장 동력을 만들어가는 차원에서 T-X를 반드시 성공시켜야 한다는 사장님 말씀에 깊은 자부심과 사명감이 느껴졌습니다. KAI가 자랑스럽습니다.^^ 박종철 책임(KFX세부계통팀)

- 항공기 개발센터 신축 건물을 볼 때마다 우리 회사의 높아진 위상을 실감하며 KAI인의 자부심을 느끼게 됩니다. 앞으로 KF-X 사업이 순조롭게 수행될 수 있기를 바라며 T-X ROLL OUT 행사를 기점으로 미국수출 계약 성사 축하 기사가 사보에 게재되는 날이 꼭 올 거라 기대합니다. 전동현 전문(생산지원팀)

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



## Quiz

독자퀴즈



반응형 웹진으로 만나는 〈Fly Together〉.  
QR코드를 찍으면 KAI 사보로 연결됩니다.  
[kaiwebzine.com](http://kaiwebzine.com)



Q 이곳은 항공기 설계, 항공전자, 비행제어 분야 등의 통합 운영을 위해 만들어졌으며 이를 통한 개발 시너지 효과가 기대되는 곳이다. 지난해 12월 28일 준공식을 열기도 한 이곳의 공식명칭은?  
(6p 참고)

# Congratulations!



## WEDDING

언제나 변함없이 사랑하세요!

1. 3  
훈련체계운영팀 류대우 선임

1. 9  
안전환경팀 정기묘 사원

1. 9  
조립생산팀6직 정진화 주임

1. 16  
헬기수출팀 최병삼 팀장

1. 16  
품질기획팀 노재승 과장

1. 16  
조립생산기술팀 김판준 사원

1. 23  
경영관리팀 우선택 사원  
♥  
구주사업관리팀 김유나 사원

1. 24  
기체생산1팀1직 이재훈 주임



## FAMILY

행복이 늘었어요!

12. 31  
중동수출팀 이홍구 과장 / 득남

1. 7  
GSE개발팀 최종수 선임 / 득녀

1. 8  
무인기비행체계팀 임건규 선임 / 득녀

1. 11  
최종조립생산팀4직 강태목 전임 / 득녀

1. 12  
KFX비행제어팀 조성환 선임 / 득녀

1. 13  
국제공동설계팀 김기혁 선임 / 득남

1. 18  
헬기구조설계팀 유정윤 선임 / 득녀

