

항공기술사란

언젠가 '대표이사/항공기술사 000'라고 적힌 명함을 받은 적 있다. 조종사, 판매사, 정비사 등의 항공종사자에는 익숙했는데 항공기술사는 생소했다. 도대체 항공기술사란 어떤 사람을 말하는가? 항공기술사 자격검증은 1974년 기체, 항공기관, 항공장비의 세 분야로 신설되었고 1991년 항공기체기술사, 항공기관기술사(항공기관과 항공장비 통합)로 변경되었으므로 정확한 명칭을 표현하자면 구분해서 칭해야 맞다. (이 글에서는 편의상 항공기술사로 통칭한다)



한국항공우주산업(주) 성능개량사업팀 이임규 부장. 그는 엔지니어라면 누구나 도전하고 싶은 자격증이고 스스로를 평가해 보고 싶어 항공기체기술사에 도전했다고 한다

기술사는 해당 기술분야에 관한 고도의 전문지식과 실무경험에 입각한 응용능력 보유자로서 국가기술자격검정에 합격한 사람을 이르며, 기술사의 직무는 과학기술에 관한 전문적 응용능력을 필요로 하는 사항에 대하여 계획, 연구, 설계, 분석, 조사, 시험, 시공, 감리, 평가, 진단, 사업관리, 기술판단, 기술중재 또는 이에 관한 기술자문과 기술지도를 하는 것으로 기술사법에 명시되어 있다.

이에 따라 항공기체기술사는 항공기체의 수리 또는 개조작업에 있어서 해당 기술도서 또는 도면을 연구·개발하거나 작업방법과 자재의 재질이나 규격이 일치하는지를 검사하고 최종적으로 작업이 완료된 수리품이나 생산품이 항공기 감항성 기준에 일치하는지를 검사하는 직무를 수행한다. 또 항공기관기술사는 항공기의 효율성과 안전성을 확보하기 위해 항공기용 엔진 및 산업용 엔진을 설계하거나 이에 관련된 사항을 연구·개발하는 업무를 수행한다.

1991년 KFP 사업의 엔지니어로 근무하면서 항공기체기술사 자격

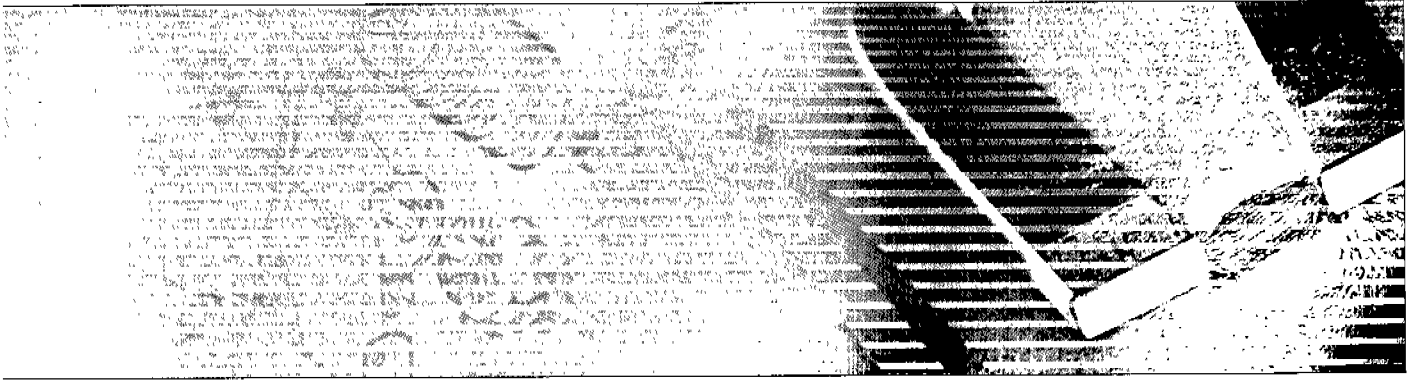
증을 취득한 한국항공우주산업(주)KAI 성능개량사업팀 이임규 부장은 '항공기술 분야의 박사학위'로 통하는 항공기술사는 엔지니어라면 누구나 한번쯤 도전해 보고싶은 자격증이고, 자신의 재능이나 능력, 전문성을 평가해 볼 수 있는 기회라고 말한다. 그는 요즘 이 자격증의 가치를 톡톡히 만끽하고 있다고 한다. 자신이 수행하는 대내외 영업활동에서 기술지식이 밑바탕이 될 뿐만 아니라 공장/본사간 업무에서도 커뮤니케이션이 좀더 원활하게 이루어지고 있다고 한다. 그는 또한 성능개량사업팀 내에서 맡고 있는 P-3 2차 사업에서 협력사인 L-3/IS의 담당자도 PE(Professional Engineer, 항공기술사와 거의 동일)로서 원활한 업무수행에 크게 도움이 되고 있다는 것이다. 외국에는 명함에 PE라고 적는 것은 물론 관련분야에 정책적인 자문에 이르기까지 최고의 엔지니어로서 역할이 크다고 한다.

고도의 전문지식과 실무경력 요구

항공기술사 자격검증이 신설된 이래 2003년까지 자격증을 취득한 사람은 항공기체기술사 25명, 항공기관기술사 27명으로 30년 동안 52명이 배출되었다. 주로 KAI, 대한항공, 삼성테크윈 소속이 대부분이라고 한다. 통계자료에 의하면 최근 5년간 평균 합격률은 38%로 비교적 낮은 편이며 지원자수와 합격자수 자체가 모두 낮다.

항공기술 분야의 최고의 권위를 인정받는 국가기술자격검증인 만큼 자격취득이 쉽지 않다는 것을 알 수 있다. 또한 기술사 자격증은 응시자격에서부터 실무경력을 요구하고 있어 항공분야에 종사한다고 해서 무조건 응시할 수 있는 것은 아니다. 응시자격을 살펴보면 다음 사항 중에 하나에 해당되어야 응시할 수 있다.

- 가) 기사 자격을 취득한 후 응시하고자 하는 종목이 속하는 직무분야(노동부령으로 정하는 유사 직무분야)를 포함한다. 이하 '동일 직무분야'라 한다
- 나) 신입기사의 자격을 취득한 후 응시하고자 하는 종목이 속하는 동일 직무분야에서 6년 이상 실무에 종사한 자
- 다) 기능사의 자격을 취득한 후 응시하고자 하는 종목이 속하는 동일 직무분야에서 8년 이상 실무에 종사한 자
- 라) 4년제 대학졸업자 또는 이와 동등 이상의 학력이 있다고 인정되는 자



항공기체기술사와 항공기관기술사 자격취득자 통계자료

2003	8/22	7/17	2/6	28.6%/ 35.3%
2002	6/16	6/15	1/6	16.7%/ 40.0%
2001	6/9	4/9	1/2	25.0%/ 22.2%
2000	5/2	5/2	4/2	80.0%/100.0%
1999	7/2	6/1	2/0	33.3%/ 0.0%
96~98	12/10	9/9	4/2	44.4%/ 22.2%
92~95	16/7	13/4	7/2	53.8%/ 50.0%

(이하 '대학졸업자등'이라 한다)로서 졸업 후 응시하고자 하는 종목이 속하는 동일 직무분야에서 7년 이상 실무에 종사한 자

● **마** 기술자격 종목별로 기사의 수준에 해당하는 교육훈련을 실시하는 기관으로서 노동부령이 정하는 교육훈련기관의 기술훈련과정을 이수한 자로서 이수 후 동일 직무분야에서 7년 이상 실무에 종사한 자

● **바** 전문대학졸업자 또는 이와 동등 이상의 학력이 있다고 인정되는 자(이하 '전문대학졸업자등'이라 한다)로서 졸업 후 응시하고자 하는 종목이 속하는 동일 직무분야에서 9년 이상 실무에 종사한 자 (* 4년제 대학 전과정의 2분의 1 이상을 마치고 9년 이상 실무에 종사한 자도 포함)

● **사** 기술자격종목별로 산업기사의 수준에 해당하는 교육훈련을 실시하는 기관으로서 노동부령이 정하는 교육훈련기관의 기술훈련과정을 이수한 자로서 이수 후 동일 직무분야에서 9년 이상 실무에 종사한 자

● **아** 응시하고자 하는 종목이 속하는 동일 직무분야에서 11년 이상 실무에 종사한 자

● **자** 외국에서 동일한 등급 및 종목에 해당하는 자격을 취득한 자

특히 앞으로 2007년부터는 비전공자로 4년제 대졸자의 경우 현재 7년에서 9년으로, 2년제 전문대졸자는 현재 9년에서 10년 이상의 실무경력이 있어야 된다. 이로써 기술사 응시자격이 대폭 강화될 전망이다.

또한 다른 기술사와 달리 항공기술사의 지원율이 낮은 이유는 이 자격증이 사회적 메리트가 없기 때문이라고 한다. 예를 들어 실질적인 정비업무를 수행하는 데는 반드시 정비사 자격증을 취득하도록 규정되어 있지만 항공기술사 자격증 취득은 경제적 혜택으로 약간의 자격증 수당이 나오는 정도로 사회적, 정책적인 뒷받침을 받지 못하고 있는 실정이다. 따라서 아직은 개인적인 자부심과 회소성의 가치에

중점이 두어지고 있는 한계가 있지만 이 부장은 향후 설계분야에서 엔지니어링이 소요될 때에는 항공기술사로서 앞장 서서 이끌어 나갈 것이라고 한다.

이제는 누가 얼마만큼 배웠느냐가 중요한 것이 아니라 얼마만큼 능력을 인정받느냐가 중요한 자격증 시대라는데 전문지식과 실무경력이 쌓였다면 항공기술사 자격증에 도전해 보자.

취득방법

- 시행처: 한국산업인력공단(www.hrdkorea.or.kr)
- 시험과목: 항공기체기술사-프로펠러기, 제트기 및 로켓과 기타 항공기의 기체에 관한 사항
항공기관기술사 - 왕복기관, 터보프롭기관, 터보제트기관, 로켓기관 기타 동력장치 및 기계장치에 관한 사항
- 점정방법: 필기시험-단답형 또는 주관식 논문형(100점 만점에 60점 이상, 매교시당 100분, 총 400분)
면접시험 - 구술형 면접시험(100점 만점에 60점 이상, 30분 정도)
- 합격기준: 전과목 평균 60점 이상 득점자
- 출제경향: 항공기 기체(항공기관)와 관련된 실무경험, 전문지식 및 응용능력
기술사로서의 지도감리, 경영관리능력, 자질 및 품위

(※ 기술사 검정은 회별마다 시행종목이 다르므로 반드시 회별 시행종목을 확인해야 한다.)