

무사고 운전의 지름길

방어운전요령(II)

金 元 夏

〈교통신문·취재부장〉

같은 자동차를 타고 가다가 교통사고를 당해도 어느 사람은 멀쩡한데 또 어느 사람은 크게 다치거나 죽게 되는 경우도 있다.

이같은 경우는 우연에서 비롯되는 것이 아니고 앉는 좌석에 따라 안전도에 큰 차이가 나기 때문이라는 것이다.

일본 운수당국이 조사하여 밝힌 자료에 따르면 승용차에서 가장 위험한 좌석은 소위 사장석이라고 하는 조수석 뒷좌석이라는 것이다.

이 좌석은 교통사고시 부상을 입을 수 있는 가능성이 45.5%로 최고로 위험한 자리, 즉 「死席」이 될 수 있다는 것이다.

승용차에서 가장 안전한 좌석은 가장 불편한 좌석인 뒷좌석의 한 가운데로 부상률이 16.7%밖에 되지 않는다.

위험한 좌석을 나열해 보면 (괄호 안은 부상률) ① 조수석 뒷자리 (45.5%) ② 조수석 (40.6%) ③ 운전석 (40.2%) ④ 운전석 뒷자리 (33.3%) ⑤ 뒷좌석 한가운데 (16.7%) 순이다.

우리가 생각하기에 가장 편한 자리가 가장 위험하다니 아이러니컬하기도 하다.

일반적으로 생각할 때 교통에서 자기만 편하려고 하다가는 교통사고를 당할 수 있다. 승용차의 뒷좌석 한가운데처럼 불편하면서도 안전한 것이 교통이다.

특히 방어운전을 한다는 것은 식은죽 먹는 것처럼 쉽게 되는 것은 아니다. 부단한 노력과 끈기가 있어야 한다. 그러면 지난호에 이어 방어운전요령을 생각해 보자.

6. 위험회피는 자기 자신이 적극적으로 하고 위험직전에서 제멋대로의 예측은 금물이다.

이 정도의 주의라면 괜찮겠지…… 또는 상대방이 피해주겠지…… 등과 같이 위험직전에서 제멋대로의 예측이나 판단은 많은 사고의 원인이 되고 있다. 모처럼 위험사태를 인지하고서도 자기 스스로가 적극적으로 그 위험사태를 회피할 조치를 취하지 않는다면 사고는 일어나기 마련이다.

상대방이 피해주겠지 하는 소극적이고 나태한 마음가짐은 방어운전에 있어서 최대의 적인 것이다.

7. 여심과 도로교통상황은 어지럽게 변한다.

여자의 마음과 봄날씨는 千變萬化의 대명사를 쓰여지고 있는 것과 같이 도로의 교통상황도 시시각각으로 변하고 있다.

때문에 처음 가는 도로는 물론 늘 통행하여 익숙한 도로일지라도 시간에 따라 상태가 달라지고 있다.

즉, 시간대와 요일, 그리고 계절과 일기, 심지어는 노면상태마저 변화하고 있는 것이다.

8. 팔에 의존하지 말고 눈에 의존하라!

위험의 발견이나 인지의 지연이 사고의 원인으로 태반을 차지하고 있다. 자기자신의 운전을 과신한다는 것은 발견이나 인지의 지연을 조장하게 된다. 과신한 나머지 팔에 의존하여 운전을 하는 운전자가 의외로 많은

것 같다.

팔에 의존하고 있을 때에 갑작스러운 사태를 신속히 회피한다는 것은 지극히 곤란하다.

때문에 바람직스러운 것은 「갑작스러운 사태」가 되지 않도록 하는 것이다. 그러기 위해서는 도로나 교통상황을 잘 살펴봐야 한다. 즉, 잘 살펴본다는 것이 방어운전의 첩경인 것이다.

9. 조작이 익숙하다 할지라도 운전이 익숙타 하지 말라.

운전조작이 익숙하다 함은 안전운전을 위하여 중요한 조건이다. 그러나, 문제는 조작이 익숙한 나머지 무의식 반사적으로 필요한 조작이 이루어지는 동시에 운전에도 습관화되기 쉽다.

「습관화」된 운전은 무의식 반사적으로 이루어져 「확인」을 생략하게 된다.

운전에 있어서 안전확인마저 생략한다는



(조금만 부주의하면 교통사고를 낼 수밖에 없다. 항상 방어운전을 하게 되면 언제 어떠한 사태에서도 교통사고에 휘말려들지 않게 된다.)

것은 위험을 자초하는 것이다. 때문에 조작이 익숙하다 할지라도 마음은 항상 초보운전의 마음가짐이어야 한다.

10. 안전거리를 유지하고 멋대로 차간거리를 좁히지 말라.

차간거리를 확보할 것을 늘 이야기하고 있으나 거리는 속도나 교통상황에 따라 달라지게 마련인데, 대체로 대형 버스 1대가 들어갈 정도의 차간을 유지하는 것이 좋다.

또한 안전거리라 함은 차간거리뿐만 아니라 측방의 간격까지를 말한다. 도로나 교통 상황에 적응한 속도나 시간적 여유를 갖는 운전 등이 안전거리를 유지하는 지름길인 것이다.

11. 핸들에 매달리지 말고 운전자세를 바르게 가질 것

방어운전을 하는 데 있어서 운전조작상 제일 중요한 것은 바른 운전자세로 핸들을 쥐는 것이다.

핸들에 달라붙는 것과 같은 자세로는 정확한 조작을 할 수 없다. 시트에 등을 갖다 대고 앉아 핸들의 정상을 양손으로 잡을 때 팔은 대략 곧바르게 하고 어깨가 시트에서 떨어지지 않게 한다.

클러치페달을 힘껏 밟았을 때 무릎의 각도가 120°이면 이상적인 운전자세라 할 수 있다.

12. 한손 운전에 익숙해질 것. 핸들을 양손으로 잡을 수 없을 때가 있다.

핸들은 통상 10시 10분형이 되도록 양손

으로 잡는 것이 원칙이다. 그러나, 언제나 양손으로 잡을 수는 없는 것이다.

즉, 변속기 등을 조작할 때에는 필연적으로 한손 운전을 하게 된다.

때문에 한손으로도 정확한 핸들 조작이 이루어지도록 익숙해지는 것이 필요하다. 적어도 한손으로 핸들을 잡고서도 40km/h의 안정된 직선주행이 될 수 있도록 익숙해져야 한다.

13. FR차는 Under Steer형이다.

정확한 핸들 조작을 위하여는 미리 그 차의 Steering의 결점을 알아 두어야 한다. 물론 개개의 차에 따라 각기 그 나름대로의 결점이 있겠으나 다음과 같은 기본적인 결점을 알아 두어야 한다.

즉, 일반적인 FR차인 후륜구동의 차는 Under Steer라 하여 비교적 고속 커브의 주행에서 어느 정도 커브 반경이 외측으로 커지는 경향이 있다.

<※ Under Steer란...키잡이 장치의 특성으로 일정 속도로 일정반경의 원 운동을 하는 자동차가 그 속도를 높일때 운동원의 반경이 저절로 커지는 특성을 말한다.>

14. FF차는 Reverse Steer형이다.

FF차는 Reverse Steer(역전장치)라 하여 코너에서 핸들의 기능이 갑자기 변하는 결점이 있다.

악셀을 잘 조절하면 대단히 안정하게 코너링을 할 수 있으나 코너링할 때 클러치를 밟든가 악셀을 급히 늦추는 등 power off하면 over steer가 되는 결점이 있다.

15. 악셀 페달은 단계적으로 밟아야 한다.

악셀 페달의 조작은 그저 단순하게 밟는 다든가 놓는다든가 하는 것으로 족하다고는 할 수 없는 것이다.

실제로 단계는 없지만 익숙해짐에 따라 얼마간의 단계를 규정하여 악셀을 밟는 것이 중요하다.

악셀은 가속을 위해서만이 아니고 감속, 그리고 힘을 일정한도로 유지시키는 기능이 있음을 알아야 한다.

16. Shift Up은 서서히 조작하는 것이 원칙이다.

오토매틱인 차를 제외하고는 클러치를 밟아 기어를 변속한다. 기어 변속은 그저 무

작정하게 조작하게 되는 것이 아니고 속도 등에 따른 적절한 타이밍을 맞춰가며 변속하지 않으면 안된다.

Shift Up의 경우에는 서서히 조작하여 효율적으로 가속시키는 것이 원칙이다.

17. Top 기어를 남용하지 말고 주행속도에 적응한 기어를 선택할 것.

언제나 Top 기어로 주행하지 않으면 직성이 풀리지 않는다고 하는 운전자가 많은 것 같다. 4단 또는 5단의 변속수가 많은 차일수록 주행속도에 따른 적절한 기어를 선택하지 않으면 안된다.

특히 시가지 등에서 차의 Top기어를 남용하면 차가 고장나기 쉽고 자주 썸으로 인하여 원활한 감속이나 가속을 할 수 없어 위험에 다다르게 된다.

스페어 타이어 교환방법

소홀히 하기 쉬운 스페어 타이어도 언제나 쓸 수 있도록 충분한 점검이 필요하며, 또한 스페어 타이어의 교환방법을 익혀두어 펑크가 나더라도 문제없이 갈아끼울 수 있도록 합시다.

- ① 펑크난 타이어를 교환할 때는 우선 차를 길 한쪽에 갖다 대야 하며, 이 때는 평평한 곳을 골라 세워야 한다. 그 다음 시동을 끄고 핸드 브레이크를 당긴 후 기어는 1단에 둔다.
- ② 펑크난 타이어가 아닌 다른 타이어는 들이나 자목 등으로 피서 자동차가 미끄러지지 않도록 한다. 그 다음 장비를 꺼내고 잭을 이용하여 타이어가 노면에서 뜨지 않을 정도로 잭업한다. 너트를 손으로 들릴 수 있을 때까지 휠렌치로 풀어준다.
- ③ 다시 잭업하여 타이어가 노면에서 10cm정도 뜰 수 있도록 한 뒤, 너트를 위로부터 별표를 그리는 순서로 모두 풀어내고 타이어를 교환한다. 새 타이어를 끼울 때는 처음 동작을 반대로 하면 된다.