



# 급발진 미스터리, 아직은 방어 운전이 최선

급발진으로 추정되는 사고는 지난 94년부터 한국소비자보호원에 접수되기 시작했고, 올해 들어서만 3백여건이 접수됐다. 문제가 확대되자 메이커측은 전담팀을 구성하여 대응에 나섰지만 사고 원인 등은 아직 밝혀지지 않은 상태다. 운전자를 불안에 떨게 하는 급발진 사고의 예방 요령을 소개한다.

■글/유원근<한경자동차신문 취재부 기자>

**국내에서** 발생한 급발진 추정 사고는 대부분 '자동차가 정지 상태나 시동시 액셀러레이터 페달을 밟지 않거나 살짝 밟아도 굉음과 함께 차가 급발진 또는 급후진하고 브레이크 페달을 밟아도 멈추지 않는 현상'으로 요약된다.

급발진 원인에 대해선 소비자 단체·피해자·메이커측 입장이 팽팽히 대립하고 있다.

한국소비자보호원은 지난 98년부터 이같은 사고를 호소하는 사례가 급증하자 국립과학수사연구소·자동차성능시험연구소 등과 함께 지난 해 사고 원인 규명에 나섰다. 조사 결과 자동차의 결함이나 오작동에 의한 사고 가능성이 희박한 것으로 나타났다.

자동차는 기계 구조상 △액셀러레이터 페달을 강하게 밟지 않고선 급발진

하기 어렵고 △급발진을 하더라도 엔진과 브레이크가 별도의 장치여서 제동이 가능하며 △전자파 장애로 차가 급발진하기는 어렵다는 것.

미국에서는 이같은 이유를 들어 급발진의 정의를 '갑작스런 출발'이 아닌 '원치 않은 출발'로 명시하고 있다.

사고 피해자들과 일부 소비자 단체 등은 이 조사가 자동차의 작동 구조를 분석하고 급발진 주행 테스트를 한 것뿐이어서 사고 원인을 규명하기에 미흡하다는 주장이다. 최근에는 또 차를 오르막길에 세워놓고 운전자가 내렸는데도 차가 앞으로 전진, 사람이 크게 다치는 등 이해하기 힘든 사고도 일어나 의혹이 가중되고 있다.

최근 일부 방송국에서 기계적 결함을 증명하기 위해 슬로틀 밸브를 인위적으로 열어놓고 시험했으나 이 역시 평소

발생 확률이 매우 낮은 현상이어서 설득력을 잃고 있다.

## 국내업계 움직임

국내에서도 최근 급발진 사고에 대한 소비자들의 불만이 커지자 건설교통부가 사고 원인 규명에 나서 한국소비자보호원·자동차 성능시험연구소·자동차공업협회·완성차 메이커 관계자들로 구성된 조사 팀을 지난 3월 발족시켰다.

이들 조사 팀은 최근 사고에 대한 여론이 거세지자 자동차성능시험연구소장을 단장으로 인력을 보강하고 오는 7월부터 새 차와 사고 차를 통한 시험을 실시할 계획이다.

## 급발진 사고와 관련한 쟁점

### • 시프트 록은 필요한가

우리 나라는 현재 시프트 록 장치가 의무화돼 있지 않다. 시프트 록은 변속

기를 P(주차) 위치에 놓고 풋브레이크를 밟아야 시동이 걸리는 장치다. 이 장치는 급발진 사고를 예방하기 위한 것으로 P나 N(중립)에서만 시동키가 빠지게 만든 경우도 있다.

국산차 메이커들은 일부 고급차에만 시프트 록을 장착하고 있어 소비자들이 이를 확대 보급할 것을 요구하고 있다. 특히 중·소형차를 타는 서민들은 위험에 노출된 셈이라며 반발하고 있다.

### • PL법이 도입된다면

급발진 사고가 사회 문제로 대두되면서 PL(Product Liability)법 제정이 중요 사안으로 떠올랐다.

제조물책임법이라고 번역되는 PL법은 제조업체가 제품의 결함과 과실에 대해 책임을 지는 제도. 이는 제품으로 인한 소비자 피해에 대해 업체가 책임지도록 한 것이다.

PL법은 올 가을 정기 국회를 거쳐 2001년경으로 시행 일정이 잡혀 있다. 업계나 산업자원부 등은 소송 남발에 따른 기업 활동의 위축 등을 우려, 강력 반대하고 있어 시행 여부는 여전히 불투명하다.

## 급발진 사고, 막을 수 없다

급발진 사고는 아직 이렇다 할 원인 규명조차 이뤄지지 않아 뚜렷한 대처 방안을 제시하기 어려운 상황이다. 자동차의 결함과 운전자의 실수 가능성을 모두 고려한 급발진 예방법을 소개한다.

### ① 페달을 정확히 밟는다

만일 급발진이 운전자의 실수라면 페달은 아주 중요한 사고의 열쇠다. 페달의 오조작을 막기 위해선 브레이크와 액셀러레이터 페달을 정확히 구분해서 밟아야 한다.

고급 운전기술을 쓰기 위해 보조 페달을 달면 액셀러레이터와 브레이크 페달의 간격이 좁아져 오작동을 일으킬 위험이 있다. 지나치게 크거나 구분이 잘 되지 않는 보조 페달은 달지 않는 것이 좋고 운전석 바닥 매트 관리도 중요하다. 매트가 접히거나 너무 오래 돼 액셀러레이터 페달이 끼이면 사고 위험이 높다. 일본에선 두꺼운 매트를 깔아 급발진 사고가 난 사례가 있었다.

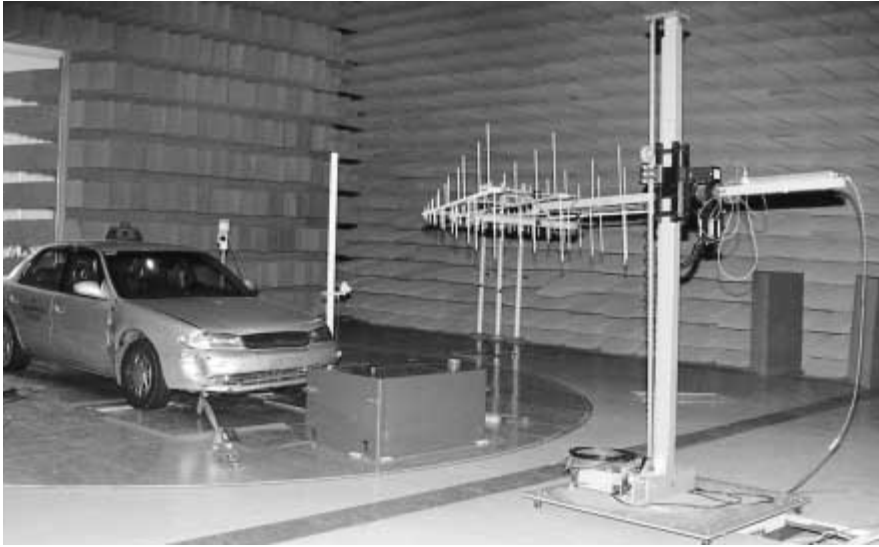
### ② 기어 확인하고 브레이크를 밟는다

시동키를 돌리기 전 주차 브레이크를 채운 상태에서 기어 레버가 P(파킹)에 놓여 있는지를 확인한다. 시동 후 기



급발진으로 추정되는 사고가 최근 들어 급증하고 있다. 급발진 사고는 아직 이렇다 할 원인 규명조차 이뤄지지 않아 뚜렷한 대처 방안을 제시하기 어려운 상황이다. '기계적 결함' 인지 '운전자 과실' 인지는 곧 밝혀지겠지만 우선은 급발진이 일어나지 않게 조심하는 방어 운전이 최선이다.





한국소비자보호원은 지난 98년부터 이같은 사고를 호소하는 사례가 급증하자 국립과학수사연구소·자동차성능시험연구소 등과 함께 지난 해 사고 원인 규명에 나섰다. 조사 결과 자동차의 결함이나 오작동에 의한 사고 가능성이 희박한 것으로 나타났다.

어 레버를 D(주행)나 R(후진)로 바꿀 때는 풋브레이크를 밟고 있어야 한다. 이때 엔진 회전수를 확인해 1,000rpm 이하일 경우에만 차를 움직인다.

한 조사 기관의 발표 자료에 따르면 국내 오토 차량 운전자 중 60%가 브레이크를 밟지 않고 시동을 거는 것으로 나타났다. 이는 매우 잘못된 운전 습관이라고 전문가들은 지적한다. 방송사에서 재현한 것처럼 슬렁 슬로를 밸브가 열려 있더라도 브레이크를 꼭 밟고 있으면 급출발이란 없다.

### ③ 자동변속기 차의 특성을 이해한다

자동변속기 차량은 D나 R인 상태에서는 가속 페달을 밟지 않아도 서서히 움직인다. 이 때문에 운전중 다른 생각에 빠져 잠시 주의를 잃으면 갑작스런 차의 움직임에 당황해 브레이크 대신 액셀러레이터를 밟게 될 우려가 있다.

### ④ 온도 변화에 유의한다

온도가 낮은 겨울철에 시동을 걸거나 여름철 에어컨을 가동할 때는 평상시보다 엔진 회전수가 높아지므로 차가 빠르게 움직일 수 있다는 점에 유의한다.

### ⑤ 전자 장치에 유의한다

전자파가 급발진의 원인이라 지적도 있으므로 가급적 이동 전화를 사용하지 않아야 한다.

전자 장비를 달 때도 신중해야 한다. 무선원격시동장치나 카오디오 등을 설치할 때에는 전기 배선에 흠이 생기지 않도록 주의해야 한다.

### ⑥ 원발로 브레이크를 밟지 않는다

스포츠 드라이빙을 즐기기 위해 원발로 브레이크를 사용하는 운전자가 일부 있다. 이런 변칙적인 기술은 조작을 잘못할 위험성이 높으므로 절대 금하는 것이 좋다.

### ⑦ 낮은 차를 조심한다

처음 몰아보는 차를 접할 때는 빌린 옷을 입는 것처럼 부자연스런 기분이 들어 실수할 위험이 있다. 새차를 몰 때는 페달 감각에 특히 주의한다.

### ⑧ 출발 전 RPM을 반드시 확인한다

정상인 차는 브레이크를 밟고 시동을 거는 순간 RPM이 4,000까지 올라갔다가 곧바로 1,000 이하로 유지된다. 슬

로틀 밸브가 열려 있을 경우 4,000 이상 올라간 RPM은 절대 떨어지지 않는다.

## 해외 사고 사례

미국은 87년 10월부터 1년4개월에 걸쳐 도로교통안전국(NHTSA) 주관으로 급발진 사고에 대한 원인 조사를 실시했다. 그러나 명백한 원인을 밝히지 못한 채 가속 페달의 오조작 가능성이 많은 것으로 잠정 결론을 내렸다. 가속 페달에서 발을 떼었음에도 불구하고 엔진에 연료가 계속 공급돼 출력이 예상 밖으로 높아지는 경우가 있다는 것.

미국 정부는 그 후 페달 오조작을 방지하는 장치를 설치토록 권장해 자동차 메이커는 시프트 록을 채택했다. 그 결과 이를 장착한 차량은 그렇지 않은 차량에 비해 급발진 사고가 적은 것으로 나타나고 있다.

일본에서는 자동차 메이커와 자동차공업협회(JAMA)가 87년 6월부터 2년반에 걸쳐 원인 규명을 위한 조사를 벌였다. 조사팀은 1천1백67건의 사고 사례를 1건씩 개별적으로 연구, 자동변속기와 브레이크 시스템 구조상 급발진을 유발할 수 없고 엔진 제어 시스템도 고장이 나면 엔진 회전수를 상승시키는 일은 있으나 브레이크 기능을 상실시키지는 않는다고 발표했다.

조사팀은 그러나 메이커에 시프트 록 장치를 장착하도록 권장했고 올바른 운전 방법을 알려주는 비디오·팸플릿 등 홍보 자료를 고객에게 제공하도록 촉구했다.

각 사는 이에 따라 취급 설명서를 개정하는 등 '자동변속기 차의 올바른 운전 방법' 캠페인을 펼쳤다. 결국 두 나라는 시프트 록 장치를 최소한의 예방책으로 제안했고 현재는 외제차도 이를 설치해야만 수입을 허용하고 있을 정도다.●