

“목숨을 걸어 지키려는 것은 사실이 아니라 진실이다”

“헬기참사 남일 아냐”... 전남지역도 40년 넘은 헬기 4대나 돼

“닥터헬기 기령 10년 넘지 않아야 하지만 소방헬기는 제한없어”
 도내 임차헬기 8대 ‘20년 이상’...51년·47년 등 유물급도 2대
 헬기 검사 1년에 한 번... “지자체는 권한 없어 안전점검 전무”

강원도 양양에서 노후 임차 산불 예방 헬기 추락사고로 5명이 사망한 가운데 전남도 지역에서 운용 중인 임차 헬기도 모두 20년이 넘는 노후기종으로 확인됐다. 양양 추락헬기보다 연식이 더 된 50년 이상 된 헬기도 운용중이어서 안전 대책 마련이 시급하다는 지적이다. 29일 전남도와 전남일보 보도에 따르면 도

는 22개 시·군을 8개 권역으로 나뉘. 민간 헬기업체 4곳에서 진화 헬기 8대를 임차해 운용 중이다. 해당 지자체들의 한 해 임차비용은 58억6000만원이다. 전남도가 임차한 헬기 8대는 모두 기령이 20년이 넘는 노후 헬기인 것으로 파악됐다. 여수 일대를 담당하는 임차 헬기(모델명

BO-105S)의 경우 연식이 무려 51년에 달한다. 순천·광양 역시 50년된 헬기(S-61)가 하늘을 날고 있다. 이들 헬기는 양양에서 추락한 헬기보다 오래됐다. 사고 헬기는 S-58JT 기종으로 47년 전인 1975년에 제작됐다.

사고헬기와 비슷한 시기에 제작된 헬기도 운항 중이다. 고흥·보성·장흥은 42년 된 헬기(S-76), 강진·해남·완도는 41년 된 헬기(S-76)가 배치됐다. 담양·곡성·구례는 35년 된 헬기(S-76), 나주·화순·영암은 32년 된 헬기(S-76)가 임무를 수행하고 있다.

가장 최신형은 장성·함평·영광에서 운용 중인 28년 된 헬기(S-76)이며, 진도·목포·신안·무안에 배치된 헬기(S-61)는 24년 됐다.

헬기는 내구연한이 법적으로 따로 정해져 있지 않다. 항공업계는 정비비용과 가동률 등을 감안할 때 헬기의 적정 교체 주기는 20~25년으로 보고 있다.

하지만 노후헬기라도 연 1회 검사만 통과하면 운행이 가능하다. 우리나라의 경우 지방항공청의 연 1회 ‘감항 검사’를 통과할 경우 헬기 수명을 해마다 연장할 수 있다.

이 때문에 전국 임차 헬기 평균 연식은 무려 34.8년에 달한다. 안전점검 강화와 교체가 시급한 노후 헬기는 산불 진화는 물론 고층 건물 화재 시 인명구조 등의 임무를 담당하고 있어 사고위험이 우려된다는 지적이다.

실제 전남에선 지난 2017년 보성군 벌교읍

에서 산불감시용 임차 헬기가 추락해 기장이 숨지는 사고가 발생하기도 했다.

헬기 노후화에도 불구하고 임차 헬기에 대한 지자체의 관리·감독 권한은 없다.

임차 헬기 공급 계약은 조달청과 민간 업체 사이에서 이뤄진다. 그러나 감항 확인서만 받으면 운용상 문제가 없는 것으로 판단돼 전남도가 임차 헬기 계약 당시 연식을 제한하거나 관리·감독을 요구할 수 없다.

전남도 관계자는 “닥터헬기의 경우 기령이 10년을 넘지 않도록 제한하고 있지만, 소방헬기의 경우 법적 근거가 없어 연식 제한을 할 수 없다”고 설명했다.

동부취재본부김승호기자

식수난 완도에 첫 투입 예정 ‘해수담수화 선박’ 투입...양식장이 복병



환경부가 건조한 이동형 해수담수화 플랜트 선박 드림즈호가 목포 연안을 항해하고 있다. (사진 위) 드림즈호 내부 설비 모습. (사진 아래)

역대급 가뭄에 상수원이 고갈되면서 큰 불편을 겪고 있는 전남 완도 섬 지역 식수 공급을 위해 투입 예정인 ‘해수담수화 선박’ 드림

즈호가 연안 양식장 때문에 접안에 난항이 예상된다. 환경부가 국내 최초로 개발한 드림즈호는

선내 자체 설비로 바닷물을 역삼투압 방식으로 여과한다. 소금기는 없고 미네랄이 풍부한 식수를 하루 300~400t까지 공급할 수 있다.

가뭄이 극심한 섬지역에 본격 투입되면 물 부족으로 어려움을 겪는 주민 불편 해소에 큰 도움이 될 것으로 기대를 모으고 있다.

29일 전남도 등에 따르면 환경부가 국내 최초로 개발한 1700t급 이동형 해수담수화 선박 드림즈호가 당초 오는 30일 완도 소안

에 이 방법도 어려움이 예상된다.

현재 완도는 극심한 가뭄으로 납도는 ‘1일 급수 6일 단수’, 금일·노화·보길는 ‘2일 급수 4일 단수’, 소안도는 ‘2일 급수 5일 단수’를 하고 있다. 여기에 12월 초에는 상수원 고갈로 고금·약산 등 2개 섬도 ‘2일 급수 4일 급수’ 체제로 전환될 예정이다.

완도군은 매년 반복되는 섬지역 제한급수 문제의 근본적인 해결을 위해선 해저 관로를 통한 장흥댐 물을 섬에 공급하는 광역상수도망 구축이 시급하다는 입장이다.

계획 중인 ‘노화·보길’, ‘금일·약산’ 광역상

양식장 때문에 접안 난항 예상...환경부 현장 답사 후 결정

환경부 개발 ‘드림즈호’ 바닷물 하루 300t 여과 식수 공급

도에 투입될 예정이었지만 12월 초로 연기됐다.

드림즈호 투입 연기는 풍랑에 의한 기상악화도 원인이지만 소안도 연안에 밀집한 양식 시설이 선박 접안에 큰 장애물로 떠오르고 있기 때문이다.

드림즈호 항해팀에서 조만간 현장 답사를 통해 방안을 강구할 예정이지만 자칫 양식장 시설 때문에 접안이 어려울 수도 있다는 분석이 나오고 있다.

드림즈호가 양식장을 피해 근해에 정박 후 식수를 생산하면 철부선으로 옮기는 방안도 있지만 비효율적이고 고비용 발생 문제 때문

수도망 구축에는 2000여억원이 소요될 전망이다. 국비 지원 없이는 사업 추진이 불가능한 상황이다.

추정 사업비는 순수 관로 연결망 공사비만 산출한 것으로, 섬지역에 추가가 1일 3000여t의 수돗물을 공급하기 위해선 장흥댐 덕정 정수장 시설 확충까지 이뤄져야 해서 정부 지원이 절실하다는 여론이다.

완도군 관계자는 “고통의 나날을 보내고 있는 섬 주민 식수난 해결을 위해 광역상수도망 구축 사업이 하루 빨리 확정되길 기대한다”고 말했다.

완도=기동취재본부

화물연대 총파업 여파 ‘고육지책’

‘출고 완성차 로드 택송’ 일일 기사 집결 장사진

민주노총 화물연대 총파업 여파로 출고 완성차를 직접 출하장까지 몰고 가는 ‘개별 도로 운송’(로드 택송)에 참여할 일당제 택송 기사 집결에 장사진이 늘어났다.

29일 기아 오도랜드 광주사업장 등에 따르면 기아차 광주공장은 화물연대 총파업 쉼기 이튿날인 지난 25일부터 출고 완성차를 직접 운전해 평동·전남 장성출하장까지 옮기는 이른바 ‘로드 택송’ 작업을 하고 있다.

출고차 운송을 도맡을 택송차(카 캐리어) 기사 대부분이 화물연대 조합원인 탓에 원활한 출고를 위한 고육지책이다. 전남까지 택송 기사가 직접 도로로 몰고 나간 완성차 5000여 대가 출하장에 입고됐다. 지역 출고차 택송 업체는 ‘로드 택송’에 투입할 일당제 기사를 일시 고용했다.

현재 집결 장소인 광주-기아챔피언스필드 주차장에는 매일 오전 5시부터 대기줄이 100m 이상 늘어는 것으로 전해졌다. 결원 상황이 발생할 경우엔 현장에서 선착순으로 수시 고용하기도 해 일부는 가족·지인들과 함께 줄을 서고 있는 것으로 알려졌다.

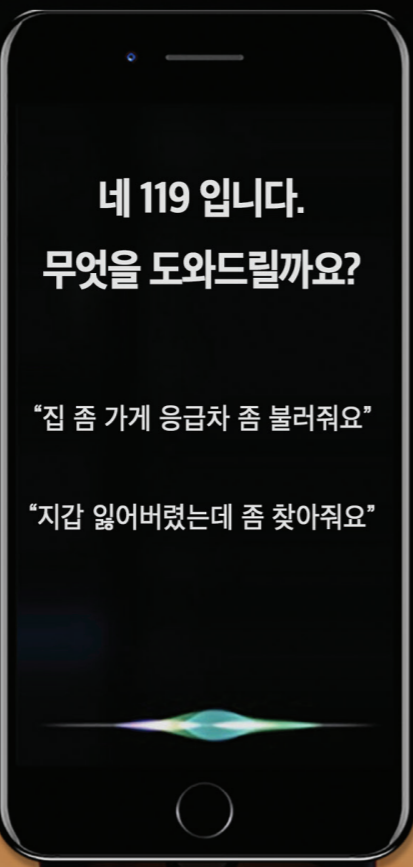
운전면허증만 있으면 일할 수 있고 일당도 15만 원으로 후하다는 입소문을 탄 까닭이다.

공장과 출하장 간 거리에 따라 기사 1명이 하루 적게는 1차례, 최대 3차례까지 ‘로드 택송’을 진행하는 것으로 알려졌다.

김재환기자



이 공익광고는 한국언론진흥재단의 정부광고 수수료를 지원받아 실시되었습니다.



소방관은 비서가 아닙니다.

3년간 소방관의 사소한 생활민원성 출동 124만 9932건, 하루 평균 1,141회 119 본연의 임무는 응급구조입니다.