

하늘이 부여한 천직에 감사



이 문 규
(서울북부소방서 소방장)

86년 11월 4일. 나에게 영광스러운 날이었다. 소방관 생활 만 14년! 소방관으로서 내가 할 일을 했을 뿐인데 소방안전 봉사상 소방 대상을 수상할 수 있도록 도와주신 여러 상사님들과 옆에서 열심히 도와준 동료직원들에게 충심으로 감사 드린다.

한국화재보험협회에서 주관하는 소방안전봉사상은 최일선에서 묵묵히 일하는 소방관의 사기양양에 큰 도움을 줄 뿐 아니라 열심히 자기 맡은 바 임무에 충실하며 살아온 보람을 더욱 깊이 느끼게 해 주고 있다.

1972년 11월 13일 성동 소방서에 배명받아 2,480여회의 대소 화재현장에 출동하여 26명의 인명구조와 많은 재산피해를 절감했지만 가장 보람된 것은 긴박한 화재 현장에서 인명을 구조했을 때였다. 14년전 내가 소방에 첫발을 내디딜 때만해도 소방 장비는 일부 특수장비를 제외하고는 국내에서 개조해서 사용하는 것이 대부분이었다. 그때부터 나는 웬만한 수리는 소방서 내에서 엔진까지 분해해가면서 정비했고 특성에 맞게 하나하나 개조하기

시작했다. 나는 1957년도에 운전면허를 취득했고, 1968년도에는 정비사 자격증도 취득하여 차량정비에는 자신이 있었다.

1973년 12월 17일 그날 따라 몹시 춥고 바람마져 세차게 부는 날이었다. 오후 4시경 현장에서 현장으로 옮겨 다니다가 여덟번째 화재인 왕십리 피복공장화재 진압중 본서에 와서 탱크에 물을 싣고 있는데 마장동 청계천 검정다리 위편 판자촌에 화재출동 명령이 났다. 동시 다발화재로 모든 차량이 출동하여 나혼자 현장에 출동하게 됐다. 그곳에 당도하니 청계천 뚝방 양편으로 판자촌이 불길과 검은 연기로 뒤덮여 세찬 바람과 함께 무섭게 타내려 오고 있었다. 그 불길은 나혼자서는 도저히 잡을 수가 없다고 판단하여 후방 50미터에다 차를 세우고 방포수에 뛰어 올라가 230 파운드의 압력으로 판자촌 중간 부분을 헐기 시작하였다. 판자촌 중간허리를 거의 날려 보냈을 무렵 탱크의 물은 바닥이 나고 불길은 벌써 차량앞에까지 와서 운전석으로 갈 수가 없을 정도였다.

이때 판자촌 허리가 잘린 시간은 불과 3~4분... 거센 불길은

조금씩 수그러지고 있을 무렵 탱크차 1대가 마침 현장에 도착하여 많은 이재민과 큰 피해가 없이 작업을 끝낼 수 있었다. 온 몸은 땀에 젖고 얼굴은 온통 그늘음으로 눈만 보일 정도였고 차량앞부분은 열을 받아 페인트가 거의 다 들떠 있었다. 그러나 그것도 잠시 또다시 성수동 2가 공장화재 현장출동 명령을 받았다.

그 당시 1일 화재건수가 10여 건이었으나 그날은 15건, 지금까지 소방관 생활중 1일 출동건수로는 가장 많았던 것으로 기억된다.

1974년 1월 7일 시청앞 센타빌딩 화재때였다. 굴절 사다리차를 가지고 진화작업도중 열에 의하여 파손된 유리조각이 비오듯 쏟아져 목에 떨어지고 차량 시트에 꽂히어 이수라장숙에서 작업을 마치고 보니 손등에서는 피가 흐르고 방수복은 목뒤 부분이 유리에 찢겨 파손되었고 차량은 온통 깨진 유리조각으로 덮여 있었다.

1974년 11월 3일 120여명의 사상자를 낸 동대문구 청량리 대왕코너 화재도 잊혀지지 않는 일이다. 또한 1976년 1월 22일 22시 40분경 동대문구 숭인2가 소재 동일빌딩 화재현장에 도착

하니 2층과 3층은 이미 불길로 덮여 있고 4층 도서실에서는 수많은 학생들이 아우성을 치고 있었다.

이곳에서도 역시 굴절사다리차 1대로는 그 많은 인원을 수초내에 구조하기 불가능하다고 판단되어 4층 한쪽에다 로프를 던져주고 불길이 치솟는 급한 곳에서부터 인명구조를 하기 시작했다. 많은 남학생들은 로프를 손에 쥐고 내려오다 열기에 못이겨 손바닥에 피가 흘러 중간에서 로프를 놓치고 마는데 여학생들은 끝까지 손에 피를 흘리면서도 줄을 타고 내려왔다. 극한 상황에서는 여자가 남자보다 끈질기고 강하다는 사실을 깨닫고 놀랐었다.

큰 사상자 없이 14명의 인명을 구조했을 때 시민들로부터 박수갈채를 받고 그 후 학생 및 학부모형으로부터 전화와 격려 편지를 받았을 때 내가 하여야할 일을 했을 뿐이지만 소방관으로서 직업에 대한 보람과 긍지를 더욱 굳게 하였다.

또한 화재진압시에 느끼는 점을 통해 각종 소방장비의 개선에도 관심을 갖게 되었다. 예를 들면 화재현장에서 각 차량의 소방호스가 온통 도로를 차지함으로써 차량통행시 파손되는 것을 보완하고자 목재 보호대의 단점을 강철판으로 보완해 차량통행시 밀리고 이탈되는 현상을 방지도록 했다. 1980년 12일간 일본 특수소방차 기술 교육을 다녀온 후 우리 소방장비가 일본보다 얼마나 뒤져 있나 하는 것을 실감하게 되었다.

국내 생산 소방장비 또한 공장에서 출고되는 장비로만 사용할 것이 아니라 우리가 화재 현장에서 작업에 편리하게 하나 하나

개발해 사용해야겠다고 생각하여 현재 화재현장에서 제일 많이 사용되는 65밀리 관창을 3인이 보조함으로써 인력 및 초기 진화작업에 어려움이 많고 부서 이동이 원활하지 못한 점을 감안, 평소 유조차에서 기름탱크로 주입하는 호스끝 노즐이 반동없이 나오는 것을 유심히 관찰해 두었기 때문에 곧 작업에 착수하여 1년 뒤인 1983년초에 완성하여 사용해본 결과 130-150파운드에서도 혼자 작업이 가능한 무반동 관창을 개발하기도 했다.

화재현장의 충만된 연기로 진입이 불가능한 옥내진입시 방수압력으로 자동회전하면서 연기를 쉽게 몰아낼 수 있는 45밀리 회전 관창을 제작 활용했고 또 화염과 같은 농연으로 내부진입이 불가능한 지하층, 지하상가 또는 지상층의 발화지점에 관창을 밀어넣고 방수하면 물의 압력으로 소방관의 조작없이 관창이 자동회전하면서 많은 양의 물이 화재를 초기에 진압할 수 있도록 무인 65밀리 무반동 회전 관창을 제작 사용하고 있다.

화재현장에서나 훈련도중 커플링이탈 및 파손된 고가인 소방호스를 절단, 커플링을 재활용 가능토록 45밀리 수관 재생기를 제작 사용해본 결과 구입 예산 절감이 가능하기도 했다.

화재 진압시 인명구조용 공기호흡기의 함이 설치되어있지 않아 평상시 수관 적재대 위에 싣고 다니기 때문에 유사시 화재현장에서 신속히 사용할 수 없는 실정에 있으므로 이를 개선하여 유사시 지상에서 신속하게 활용할 수 있고 또한 함 파손 및 차량 폐차시 탈부착이 가능토록 조립식

으로 제작하여 차량 옆면에 부착하여 좁은 골목에서도 신속히 열 수 있게 알루미늄 이중바 셔터문으로 설치하여 사용중에 있으며 그 뒤 많은 소소한 장비를 개선 및 개발해본 결과 실제 사용에 좋은 결과를 보았다.

소방장비의 중요성은 다른 어떤 장비보다 24시간 항상 가동되어야 하므로 무제한의 신속을 요하며 단 한번의 실수도 결코 용납될 수 없다는 대 원칙이 일반적인 장비와 구별되는 특징이라 할 수 있다. 예를 들면 모든 화물 자동차는 운행 후 목적지에도 착하면 적재된 물건을 내리고 빈차가 되지만 소방차는 많은 물량을 언제나 적재한 상태에서 출동지령과 동시 10-15초 이내의 빠른 시간내에 차고를 탈출하여야 하므로 추운겨울에도 워밍업을 시킬 시간적 여유도 없이운행을 하게 되므로 차량에 무리는 말할 것도 없거니와 소방장비를 사용하는 목적 자체가 활활 타오르는 화재 현장이라는 절박한 상황하에서 사용하게 되는 것이므로 모든 소방장비의 사용은 한없이 신속을 요하는 것이다. 따라서 어떤 양상의 화재현장에서도 완벽하게 대처하여 귀중한 생명과 재산을 보호할 수 있는 소방장비를 보유하는 것은 찬사를 받을 수 있는 미래지향적인 소방행정 발전에 기여할 것이다.

세상에는 많은 종류의 직업이 있지만 그중에서도 소방관이란 직업을 가지게 된 것은 하늘이 부여한 천직으로 믿고 긍지와 자부심을 갖고 맡은 바 임무에 충실한 것이며 부족한 내게 소방장비 개발에 많은 도움을 주신 웃어른들께 충심으로 감사드린다. 