

● 飛行機發明의 紛爭 ●

飛行機에 관한 最初의 特許는
_____ ?

1. 發明의 名稱 : Flying Machine
2. 出願의 日時 : 1903年 3月23日
3. 特許番號 : 1906年 5月 22日
美國特許第821, 393號
4. 特許範圍 : 18클레임.

이 특허의 18클레임 가운데 第1項이 「비행기에 있어 通常 편편한 風板에 그 本體의 普通平面의 上下가 다른 部位로 移動할 수가 있는 斜方向의 餘分을 두어 그 移動을 飛行線에 대하여 斜방향이 되는 軸線을 중심으로 움직이게 하고 前記의 여분의 部分을 噴판 本體의 보통평면에 대해 다른 角度로 이동하게끔 大氣에 대하여 그 받는 각도를 바꾸도록 하였다. 더우기 전기여분의 部分을 以上과 같이 이동하는 裝置를 設置하여 構成하는 비행기」라고 되어 있다.

이 비행기의 發明者는 이른바 라이트兄弟들이다. 비행기가 특허되기 전부터 에디슨, 벨, 포오드등도 깊은 關心을 갖고 있었다. 특히 에디슨은 다른 발명에 쫓겨 實驗飛行

까지는 못이루었으나 비행기의 實用時代가 가까워졌음을 豫想하였다는 것이 世評이다.

루크린·라이트는 4형제이다. 마지가 루크린, 다음이 로린, 윌버, 오빌의 順이며 그 가운데 세째인 윌버와 네째의 오빌이 空氣보다 무거운 비행기를 人類로서는 처음 날렸다. 그들은 1896년에 리리엔탈(獨逸의 滑空家)이 활공하다가 墜落하여 죽었을 때부터 飛行技術에 흥미를 갖았으며 오빌은 靑을 만드는 名匠으로서 印刷機에 관심이 있었다. 오빌은 윌버의 助言으로 인체기를 만들어 어린이新聞을 刊行하였을 뿐 아니라 또한 自轉車도 잘 만들어 밴 크리브·라이트플라이·디턴이란 商標를 붙여 팔기도 하였다.

윌버와 오빌의 형제는 스미소니언協會로부터 資料를 入手하여 글라이더부터 研究를 시작하였고 1901년에는 윌버가 300피드의 비행에 성공한뒤 1902년 9월부터 10월사이에는 1,000回以上の 試驗으로 600피트 이상을 날랐다. 이어 그들은 飛行機를 만들어 1903년 12월 17일에 발동기가 달린 비행기로 12秒, 그

다음에는 59초에 852피트를 날렸다. 이때 그들의 나이는 윌버가 36살, 오빌은 32살이었다.

그러나 이같은 윌버형제의 特許를 에워싸고 많은 侵害訴訟이 惹起되었다. 그가운데 代表의인 것이 커티스의 엔진이 出現함으로써 그와의 紛爭이 熾烈했다. 문제는 1907년에 벨이 커티스에게 엔진을 發注하는 한편 飛行機設計에 補助날개의 사용을 중용하였고 1908년에 커티스는 그 비행기로 高度 60피드 6,000피드의 距離를 1分 42秒 $\frac{2}{3}$ 를 날랐으며 1911년에 보조날개에 대한 특허를 받았다. 그러나 이에 앞서 1909년부터 윌버와 커티스 사이에 특허싸움이 개시되었다.

1909년에 윌버형제는 라이트商會를 設立하였고 1910년에는 커티스에 대하여 보조날개를 단 비행기의 製作販賣禁止命令을 버팔로法院으로부터 申訴 내리게 하였다. 이때 커티스는 浮舟가 달린 水上飛行機를 美國海軍에 納品하였고 이어 飛行艇事業에서 재미를 特특히 보았다.

한편 윌버는 過勞와 소송에 대한 精神의負擔 때문에 1912년 45살로

알림

大宇重工業

大田營業所 新設

大宇重工業株式會社(代表:沈遠澤)는 지난 8월에 大田營業所를 新設함으로써 地方營業所가 7個로 늘었다.

韓國후지카

常設展示場 開設

韓國후지카工業株式會社(代表:金章基)는 후지카콘로동 20餘個 品目の 常設展示場을 地下鐵驛과 金浦空港에 開設했다.

起亞産業

電話番號 變更

起亞産業株式會社(代表:金命鎬)는 所下里工場과 始興工場의 電話番號를 다음과 같이 바꾸었다.

所下里工場: 86-6161~6170

始興工場: 86-1201~1206

東亞製藥

電話番號 變更

東亞製藥株式會社(代表:姜信浩)는 8月 13日자로 電話番號가 바뀌었다.

電話 86-6711~6

—라이트兄弟와 커티스의 對決—

妖折하였고 오빌은 특허권과 사업 전체를 신디케이트라는 金融業者에 讓渡함으로써 커티스는 새로운 訴訟對象을 맞이하게 되었다.

1913년에 오빌의 支援者이던 포오드가 뉴욕호텔에서 食事중이던 커티스에게 지원을 自請하였으며 벤턴·클리슬 辯護士를 紹介하였다. 커티스는 클리슬과 協議끝에 同時에 1個의 보조날개를 사용하는 비행기로 바꾸어 제작했다. 이 方法은 自他가 월버의 특허권에 屬한다고 생각하여 그 實施를 하지 않았으므로 製作판매금지명령에 대한 判決은 동시에 反對方向으로 움직이는 엘론의 使用禁止處分만으로 끝났다. 그래서 월버회사는 새로운 侵害禁止訴訟을 提起해야 했다.

벨의 勸誘로 특허를 받게 된 커티스의 발명은 左右의 날개끝에 可動小翼이 날개사이의 支柱에 붙게 되어 있다. 이른바 보조날개이다. 또한 벨은 着陸의 失敗에 對備하여 먼저 地面에 닿는 部分의 緩衝裝置의 改善, 슬립防止用으로의 垂直翼의 增加등으로 만들어진 비행기의 1號는 水上用, 2號機는 車輪이 3角形

으로 配置되어 앞쪽에 昇降舵를, 뒤쪽에는 固定安定板과 方向舵를 裝置한 複葉式이며 더러는 舵輪에 의해 엘리베이터는 舵輪桿을 前後로 操作하게 되어 있다. 날개의 形狀도 월버는 後漫한 曲線으로 되어있고 커티스는 桿組 그대로 直角이었다.

특허권침해사건이 일어났을 때 커티스의 월더는 方向舵를 묶어 놓은채 날랐고 보조날개와 러더의 반드시 월버형제의 主張과는 관계없이 連結操作을 하였다. 또한 벨의 도움으로 커티스가 水上飛行機를 발명하였다.

월버의 특허는 尾部가 可動方向舵로 되어 있고 날개의 틀기와 尾翼의 운동은 하나의 장치로 콘트롤하며 昇降舵의 조작과 撓翼은 동시에 하게끔 되어 있다. 월버는 프랑스와 독일에서는 特許出願 前에 出願發明이 이미 印刷公開되어 있는 경우에는 그 발명에는 특허권이 賦與되지 않으며 또 無効가 되므로 발명을 秘匿하게끔 努力하였다. 그러나 월버이후에 비행기를 개량하고 발달시킨 者에게도 苛借없이 攻擊한 것이 벨이나 포오드와 같은 支持者로 하

여금 월버를 敵으로 만들었다는 後關이다.

월버와 커티스의 특허전쟁은 長期戰이 되었고 그때에 벌써 비행기는 軍用으로서 必需品이 되리라는 展望이 있으며 銀行家들에게 魅力的이었고 軍部에서도 關心이 높았다. 1917년에 美國이 戰爭에 參戰함으로써 오빌의 라이트와 커티스가 合併하게끔 進捗되자 스스로 解決되었으며 合併會社인 라이트·커티스·코오포레이션은 지금도 存續하고 있다.

自動車의 로터리 엔진의 특허는 미국의 GM이 買受하였으나 비행기의 로터리 엔진은 라이트-커티스가 이미 實施權을 갖고 있었으며 그 傳統을 자랑하고 있다.

그후 비행기의 발전은 刮目할만하다. 關聯技術도 進展하여 알루미늄 합금인 鋁鎂루뎀이 1911년까지 오빌의 木材에 대신하여 사용하던 알루미늄을 박차고 이용되어 마그네슘합금도 발명되었다. 지금은 티탄도 사용되고 코발트합금이 제트엔진에 사용되고 있다. 이만큼 附帶産業이 발전한 것이다.

◇ 特協의 役割 ◇

- 工業所有權情報의 媒體
- 新技術開發役軍의 養成
- 發明獎勵 및 實用化 促進
- 工業所有權運用効率化 誘導
- 國內外技術交流의 窓口化
- 制度改善方向의 提示

(公) (知) (事) (項)

本會는 77年度 事業計劃의 一環으로 隨時 特許·實用新案·意匠·商標 등 工業所有權 權利別 研修講座를 實施하고 있습니다.

會員企業實務要員은 물론 斯界關係人士들의 受講을 바랍니다.

韓國特許協會 (25-2830, 26-5978)