

# 發明과 特許 그것은 果然

## 우리의 發明과 現實의 關係를 집중

### 머 리 말

發明에 沒頭하는 사람을 가리켜 흔히들 精神異常者 같다고 말한다. 自他가 共認하는 歷史的 發明家 토마스 에디슨의 史記를 읽어보아도 平凡한 사람으로는 따라 갈 수 없는 점이 한 두가지가 아니다.

그가 發明家로서는 大成했지만 事業家로서는 苦杯를 마셨을 때에 「特許證」을 가리켜 「訴訟에의 招待狀」 이라고 했다.

사람은 萬能이 있을 수 없다는 본보기의 하나이기도 하다.

社會는 個人이 모여서 組織化되는 바와 같이 사람의 生活도 보다 나은 앞날을 追求하면서 展開하다가 보면 慾求를 充足하기 위해서 새로운 手段이 이루어지기도 한다.

이를 技術의 表現으로 發明이라고 한다. 다시 말해서 文明의 利器라고 陳腐한 用語를 즐겨 쓰게 된다.

### 發明은 1800年代 後半서 흐름 타

과거는 그만두고 現代生活에서 쓰이고 있는 이른바 發明品의 그 主流가 1800年代 後半서부터 흐름을 타고 있다는 史家들의 이야기이다.

레오나드 D 프리메스가 刊行한 「빅토리아時代의 發明」이란 冊子에 列擧한 發明品만을 보아도 그럴듯하다.

1867年의 타이프라이터, 1876年의 電話, 1877年의 蓄音器, 1879年의 白熱電球가 있는가 하면 自動車, 電車, X線, 映畫, 無線通信, 電熱板, 電氣湯沸機, 電氣 扇, 電氣담요 등 오늘날 우리 家庭에서 흔히 쓰이는 家 電製品들이 그것이다.

最近에 우리에게 愛用되는 電氣掃掃機, 回轉式電氣 洗濯機, 電氣洗皿機 등도 그 時代에 이미 存在하였다 는 것이다.

이들은 그 年代의 發明例에 지나지 않는다. 각종 自

轉車, 페달式 水上自轉車, 모노레일, 壓縮空氣로서 推 進하는 터널內 乘用物, 에스카레이터, 엘리베이터, 潛 水艦, 심지어는 死刑用 電氣椅子까지 그때에 登場했다.

요즘 한참 普及되는 각종 自動販賣機에 比較한다면 그 아이디어는 單純性和 技術에서는 엄청난 差異가 있 으나 多樣性이 豊富한 점으로는 現用品들의 原形이 그 때로 갖추어 있다고 할만하다.

그 當時에 案出된 각종 發明의 아이디어가 모두 實 用化되고 있다고는 할수 없으며, 예를들어 人力에 의 한 「날개치기飛行機」가 그것의 하나이다.

1871年 美國의 W. P. 쿠틀리가 考案한 비행기는 등 에 큰 날개를 붙여서 그 날개가 손과 발을 驅使하여 나르게 되어 있고, 그로부터 14年後인 1885년에는 같은 美國의 A. 쿠틀리가 좀 더 機械化된 人力飛行機를 考안 하였다.

이 비행기는 페달式으로써 새의 胴體와 같은 形態의 機體에 可動翼을 붙여 그 下部에 着設한 페달을 밟아 날개를 치게하는 한편 손으로 코드를 당겼다 늦추었다 하여 尾翼을 操作하도록 꾸며져 있다.

또 機體의 重心은 操縱者가 몸의 位置를 變更함으로 써 調整하되 俗稱 飛行自轉車라고도 불리는 이 人力飛行機는 彈力性이 강한 細木으로 組立되었고 날개와 胴體는 비단으로 바른 100kg 정도의 무게를 지녔다.

1889년에는 역시 美國의 존 오쿠가 또 다른 人力飛行機를 考안하였으며, 사람이 엎드려 조종하되 가슴의 앞쪽에 位置한 페달을 두 손으로 움직여 앞쪽에 붙은 水車型 플로펠러를 回轉시키는 한편 다른쪽은 발로 尾翼을 操作하게 되어 있다.

이들 人力비행기는 모두 實際飛行에는 成功하지 못 했으며 飛翔實驗中에 墜落한 例도 있다.

벨지움의 드 그루프란 發明家가 그 사람이다. 그는 오랜동안 새 모양으로 나를 수 있는 裝置를 發明하려 다가 끝내 이루지 못한 박쥐형국의 날개치기 비행기가 그것이다.

그루프의 비행기는 나무와 藤으로 組立한 主翼 12m

# 무엇인가 분석해 본다

## 調 査 部

에 防水加工의 비단으로 발라졌으며 6m의 尾翼 등 모두를 레버로 作動하게 되어 있다.

이 그루프의 企圖는 3장의 날개를 調節하면서 높은 곳에서 地上에 降下하는 落下傘 모양의 작동을 하는 고안이다.

첫 降下飛翔을 브뤼셀에서 試圖했으나 失敗했으며 그 다음 1874年 7月 9日, 氣球로서 그의 비행기를 空中 1,200m에 끌어올렸다가 下降途中 風壓에 대한 均衡 調整에 실패하여 날개는 부러지고 그루프는 墜落死하고 말았다.

이 時代의 이른 바 人力飛行機의 構想은 위와 같은 새를 模倣한 것뿐이 아니라 페달을 밟아 머리 위의 큰 프로펠라를 回轉시켜 떠오르려는 現用헬리콥터式도 보였고 個中에는 바구니의 周圍에 몇 마리의 새를 매어 그 새의 나르는 힘으로써 飛行하려는 漫畫型도 있었다.

### 發明的 空想과 企劃性

發明은 古수를 莫論하고 實際의인 面이 있는가 하면 非實際의인 空想 즉 小說의 空想科學이 있으며 그 空想의 小說이 後代에 技術的 現實과 近似한 事實이 展開되기도 한다.

19世紀 後半부터 發明科學小說을 다룬 쥘 베르누(1828~1905)의 豫言的 發明·發見 推理는 有名하다.

그는 美國의 月로켓트 아폴로 11號가 發射되기 전에는 그 發射場所, 地球上的 回收場所, 로켓트의 크기, 速度, 飛行時間에 恰似한 이야기를 1870년에 發刊한 「달에 가다」에 이미 記述한 사실이 바로 그것이다.

베르누의 豫言的 發明性은 그것 뿐만이 아니다. 그의 「海底 2萬里」(1870)에 登場하는 潜水艦 「노틸러스號」가 今日的 原子力潜水艦과 비슷하다 하여 實際 原子力潜水艦에 노틸러스가 命名되었음은 이미 알려진 바이다.

이러한 사실로 미루어 요즘의 空想科學小說에 특히 젊은이들이 興味나 關心이 깊은 理由도 짐작이 갈만하다. 發明이란 單純한 技術開發 以上の 그 무엇이든 꿈

과 히로이즘의 交叉行爲라는 關係 識者들의 說教도 虛無한 것만은 아닌성 싶다.

그러나 19世紀의 個人創意的 發明의 이미지는 今世紀에 넘어오면서 企業에 의한 發明이란 非個人的 이미지로 바뀌게 되었다. 즉 發明의 아이디어는 개인의 머리에서 이루어진다고 그 發明은 개인의 로맨틱한 行爲로서는 크로즈업될 수 없다는 사실이다.

물론 發明의 이미지는 時代的 變遷에 順應해야 하지만 프랑스의 天才的 發明家 토머 록의 「복식 電光彈」 發明經緯가 산 證據가 된다고 볼 수 있다.

이 電光彈은 時代性 때문에 採用되지는 못했으나 그 發明動機는 世界的 支配를 꿈꾸던 켈 칼라슈와 그 一黨의 허망한 欲心에서 이루어질 뻔 하였다. 그들은 록의 電光彈發明을 手中에 넣고자 록을 誘拐하여 어느 섬에서 發明을 完成하기에 이르렀다. 그러나 이 兇器의 發明品이 완성되는 瞬間 눈앞에 걸려있는 3色 프랑스國旗를 보고 愛國心에 苛責을 받은 록이 電光彈과 그 施設 全部를 破壞하고 말았다.

그가 생각하기에는 그 電光彈이 發射되어 目標에는 命中되지 않는다 해도 數百 m의 距離에 떨어지지만 하면 大氣層에 미치는 힘으로 말미암아 周邊 10km 地域의 要塞나 軍艦 등 어떠한 建造物도 形體조차 찾을 수 없으리만큼 破壞되는 힘을 갖고 있었다는 것이다.

이 電光彈은 多幸히도 發明者의 冒險的 自覺으로 큰 일은 저질러지지 않았으나 그 電光彈이야말로 오늘의 核彈頭彈의 先驅가 되었으며 아울러 이때에 벌써 發明이 個人의 꿈에 歸屬될 수 없는 힘이 되었다는 것을 立證한 바가 된다.

### 심심풀이 發明에서 實用性까지

19世紀의 꿈의 發明狂時代가 있었는가 하면 그 根底에는 심심풀이 노름의 要素도 없지 않았다. 즉 技術이 技能이나 能率에만 限定된 것이 아니라 심심풀이 노름꺼리로도 여겨온 것이 없지 않았다.

이같은 發明의 대개가 技術의 正史로는 記錄되지 않고 發明狂의 妄想이라 하여 거들떠보지도 않은 理由가 여기에 起因하는 것이다. 따라서 노름의 要素가 技術의 社會性에 대해서 理解가 不充分하고 發明에 대한 理解에서 由來한다고 볼 수가 있다.

1895年 파리에서는 3輪車의 고무타이어 表面에 活字가 되어 있어 그 타이어가 回轉할 때마다 道路上에 文字가 印刷되었다. 즉 이 3輪車에 펜이 붙어있어 그 펜이 自轉車 페달을 밟을 때마다 地上으로 空氣를 내보

내 먼지를 除去하면 2個의 後輪이 글자를 인쇄해 나가게 되는 一種의 廣告機械였던 것이다.

이같은 발명이 單純한 發明狂의 꿈이라기 보다는 그로부터 半世紀 後인 1960년에 장 텅게리에 의해 高速道路上에 抽象圖形을 그리면서 移動하는 自動車와 그 뒤를 쫓으면서 그 그림을 洗滌하는 또 한대의 자동차를 考案한 것과 一脈相通한다고 할 수가 있다.

1894년에 뉴욕과 시카고에서 試圖한 구름에 文字나 圖像을 投影하여 廣告의 目的을 達成하려는 構想도 擧놓을 수가 없다. 이 方法은 아크라이트에 의한 巨大한 投影機로서 2장의 集光렌즈사이에 文字나 圖像을 그린 板을 挿入하여 구름을 향해서 投射하는 方式이다.

이때의 光源은 80cm의 直徑으로서 150암페어, 110V, 1時間에 電氣料는 15.6실링이 든다는 것이었다. 이때에 구름이 없으면 水蒸氣를 人工의 空中에 보내거나 로케트처럼 水蒸氣를 發射하여 보내는 것까지도 생각하였다는 것이다.

## 藝術家와 發明

구름이 없을 때에도 水蒸氣를 人工의 空中에 보내는 로케트發射 發明의 그 뒤 소식은 알 길이 없으나 그 후에도 이와 類似的 構想이 있었다. 그러나 그 創案은 發明家가 아닌 藝術家였다는 이야기가 있다.

예를 들어 強力한 人工光線을 生成하는 手段이 公開된 후 光은 正當한 位置를 차지하지는 못했다 하더라도 藝術의 創造에는 不可缺의 基本的 要因의 하나가 되고 있다는 것이다.

大都市의 夜間生活에서 각종의 휘황찬란한 電光廣告를 擧놓을 수가 없으며 夜間飛行에는 밝은 航空標識가 없어서는 안되게 되어있다.

反射鏡, 廣告네온사인, 商店앞에 明滅하는 文字, 回轉彩色電球, 幅이 넓고 긴 電光뉴스 등이 새로운 表現分野의 要素이며 그 方面의 藝術家가 出現하고 있다.

그 藝術家들이 말하는 光의 發明目標을 例示하면 첫째, 平面的인 일미네이션 廣告의 디스플레이를 特殊素材나 反射鏡을 使用하여 第3次元의 으로 만드는 것 둘째, 巨大한 서치라이트나 空中文字를 그리는 것 셋째, 구름의 投影이나 사람의 걸음거리, 달리기, 눈이 뛰는 가스形態의 背景

네째, 航空乘客에게 끊임없이 變化하는 平面과 角度에 따라 光의 巨大한 擴散과 섬세하게 彩色된 光線의 끝없는 網狀組織을 보이는 것 들이다. 이러한 構想은 發明狂의 그것과 本質的으로 크게 다를 것이 없으며 특히 1910年 以後에는 마네킹 또는 로보트 따위의

擬似人間이 藝術의 中心主題였음을 미루어 보아도 짐작이 간다.

자크 번햄이란 사람이 1968년의 「近代彫刻을 넘어서」라는 著書에서 파리의 메드라노 서커스의 舞踊手를 모티브로 하여 나무, 金屬, 그라스, 鐵糸로 構成된 것을 藝術에서의 「近代的 로보트의 最初의 暗示」라고 指摘한 바가 있다.

그 뿐아니라 立體派의 彫刻家作品이나 繪畫, 덧상에서 볼 수 있는 마네킹 또는 로보트 따위의 人體像도 그 構想속에 넣고 있다.

## 藝術과 機械化

舞臺裝置의 自動化와는 別個로 機械自體가 主人公이 되는 舞臺, 즉 메시지를 光이나 電子音樂으로 전하는 人工의 演技者 또는 움직이는 機械가 그것이다. 다시 말해서 生物인 人間은 이 機械의 有機體인 舞臺에 登場해서는 안되는 것이며 人間은 中央 스위치盤의 앞에서는 完全한 技術者로서의 役割로 그치게 된다는 것이다.

人間이 登場하지 않는 絶對劇場의 꿈은 經濟的 또는 技術的 理由 때문에 이루어지지는 못했으나 個中에 實現이 可能했던 것은 슈레머에 의한 먼서에게 로보트와 같은 코스튬을 입혀 機械의 作動과 비슷한 덴스를 하게한 것 뿐이다.

슈레머를 가리켜 自動化된 機械藝術을 낳게 하려는 藝術家의 衝動과 이같은 사치스러운 試圖에 대한 一部 觀衆의 關心 및 이러한 冒險에는 利益이나 主義上의 目的도 전혀 없다는 經濟的 觀點의 3角關係를 認識한 最初의 近代 藝術家의 한 사람이라는 이름만이 안겨졌을 뿐이다. 嚴格히 따져서 슈레머야말로 發明의 꿈에 사로잡혔던 藝術家라는 殘影이 남아 있다는 表現이 合當할 것이다.

번햄이 말하는 自動人形뿐아니라 20世紀의 藝術에는 보다 廣範圍하게 技術과 空想을 結付시킨다는 思考가 하나의 底流를 이루고 있다. 예를 들어 今世紀의 偶像 破壞者로 알려진 다티리스트, 一切의 既定價值觀을 否定하려는 다티리스트도 今世紀의 싹불이라 할만한 機械에 關心을 갖았었다는 事實은 意外일지도 모른다.

또한 機械에 깊은 關心을 갖었던 프란시스 피카비어가 1915년에 美國을 旅行하고 나서 「나의 이번 旅行은 나의 作品手法에 完全한 革命을 齎來케 하였다. 유럽을 떠나기 전에는 내가 만든 필름을 媒體로 하여 心理的인 內容을 表現하기에 熱中하였다. 그러나 美國에 到着과 同時에 現代社會의 天才는 機械이며 機械藝術

에 의해 더욱 생생한 表現이 이루어져야겠다고 깨닫게 되었다. 어떠한 可能性이 있을지는 모르나 나는 그저 機械의인 심벌리즘의 最上을 향하여 熱心히 일을 할 뿐이다」라고 喝破한 것만으로도 藝術은 機械發明으로 더욱 發展할 수 있다고 說破한 結果가 된다.

그후 피카비아는 機械의 製圖를 聯想케 하는 繪畫만을 그리기 시작했다. 齒車, 피스틴, 펌프, 실린더, 폴라그 등이 組合된 非現實의이며 正體를 알 수 없는 機械圖가 그것이다.

이같은 奇妙한 機械의 이미지나 機械의인 思考는 現實上의 機械模倣이나 그 反覆과는 距離가 먼 것이다.

다시 말해서 機械와의 關聯性은 想像力의 領域에 機械技術이 끌려 들어갔다고 볼수가 있다. 그리고 그 根底에는 人間의 技術의 想像力을 回復시키고 機械의 이미지를 尖銳化된 能率이란 次元에서 解放하려는 欲求가 있었으리라는 것이 斯界의 觀測이기도 하다.

피카비아가 機械의 심벌리즘의 最上이라고 했을 때 그는 單純한 繪畫의 主題로서 機械를 選擇하려는 것이 아니었으며 技術과 想像力의 再結合을 꿈꾸었으리라는 이야기가 된다.

## 藝術과 構成主義者

한편 技術에 대한 로망티시즘의 實現可能性을 믿고 있었던 것이 蘇聯의 構成主義者였다고 볼 수 있다.

그들 共產畫家들은 産業의 機械手段이나 技術의 勝利를 畫面에 表現할 必要를 感知하고 抽象繪畫은 齒車와 機械의 世界에서 啓示를 바라고 있었다.

構成主義者가 案出하는 클럽, 新聞販賣場, 記念碑, 아파트, 電波局의 플랜은 恒常 理想主義를 追求했다.

예를 들어 러빈스키가 考案한 都市는 유리와 石綿이 回轉하는 집이 용수철위에 올려져 매달리게 하고 있다.

또한 타트린이 考案한 第3인터내셔널 記念建造物은 에펠탑보다 높은 것이었으며 그가 말한 바 構造物은 그 時代의 飛躍과 다이내미즘, 上昇하여 大地에서 逃避하려는 人間의 欲望을 象徵한다는 것이다.

그들에 대한 後世의 評價는 空想的 計劃과 더불어 수많은 生産物, 事物, 實利의 模型을 創出하였다는 結論이다. 輪郭이 좋고 正確한 線에 의해 境界가 지어진 運動服, 作業服, 廣告의 파넬, 冊表紙, 寫眞의 몬타지, 家具, 服地の 捺染을 그 表本으로 들고 있다. 또 構成主義의인 페이지의 構想, 街路邊의 商店裝飾, 映畫의 裝置, 舞臺裝置의 企劃도 빼놓을 수 없다는 것이었다.

타트린의 記念塔의 構圖를 엿보면 3개의 큰 유리로

만든 建物を 包含해서 볼륨은 거울의 螺旋에 둘러싸여서 堆積되었고 速度도 다른 軸의 周圍를 맴돌게 되어 있으며 下部는 1년에 1回轉하되 會議나 각종 集會에 使用하게 되어 있다. 그리고 最上部는 1일에 1回轉하되 印刷所 등을 設置하기로 되어 있으나 그 꿈은 霧散되었다. 그러나 그 構想은 人間과 宇宙의 交感이란 技術을 結付시키려 企圖한 흔적은 엿보이며 이를 가리켜 發明을 同一地平에서 構圖한 것이란 評들이다.

構成主義者 또는 發明家의 藝術家들을 前世紀의 藝術家와의 距離를 比較한다면 그들은 發明家쪽에 보다 가깝다.

今世紀의 藝術이 技術의 想像力에 의해 크게 變貌하였음은 事實이다. 圖想的 想像力만이 그를 支配하지 않은 것으로도 짐작이 간다는 것이다.

따라서 發明은 藝術에 대해 一般이 품고있는 하나의 概念 즉 改良이나 變遷에 의한 發展을 하지 않는다는 性質과 共通한다는 생각들이다. 그러므로 發明이 技術的 產物이라기 보다는 藝術이라는 얼굴을 濃厚하게 表示한다고까지 말하고 있다.

이같이 逆轉된 觀點에서 본다면 19世紀의 모든 發明은 꿈에서 現實로의 傾向에 흐르고 있었다는 時期에 不過하며 發明의 꿈과 空想의 部分은 神話化하였다고도 말하게 된다.

## 遊戲와 發明

요한 포이징거는 技術의 競合을 놀이(遊戲)라고 보고 人間의 文化는 놀이 속에서 發生하여 展開되었다고 強調하였다.

또한 造形藝術을 技術競合으로서의 놀이라는 角度에서 보기도 했다. 포이징거는 造形藝術뿐 아니라 發明의인 次元에서 즉 人力飛行機나 永久機關의 考案에는 實現不可能한 技術課題를 競爭하면서 完成하려는 欲求를 볼 수 있다고도 했다.

다시 말해서 先人の 考案에 손을 대서 그를 改良하기 보다는 自己가 처음부터 考案하려는 競爭心, 즉 發明에 대한 諸要素가 그것이다. 英國에서 人力飛行機 發明에 懸賞금을 건 事實이 이를 立證하고 있다.

포이징거가 말하는 技術의 競合을 指摘하고 있음은 造形藝術全般의 根底에 흐르고 있는 놀이란 要素를 摘出하려는 것이며 人力飛行機나 永久運動 또는 自動人形 따위의 奇妙한 發明에 限定하고 있지는 않다.

한편 루이스 맨포드는 그의 著書「技術과 文明」에서 17世紀의 經濟의 富裕는 機械化生産에서 시작했으며

그 機械化의 偉大한 成功의 最初는 遊戲的 側面에서 考察되었다고 말하였다.

맨포드는 또 例를 들어 까투가 젊은 時節에 루이 14世를 위해서 만든 時計가 달린 馬車같은 것이 그 代表的인 것이라 하겠으나 이 機械的 裝置가 重要한 發明育成에 이바지했다는 事實은 無視할 수 없다는 것이다.

또 페론이 暗示한 蒸氣力의 最初利用方法은 寺院에서 사람들을 놀라게 하기 위한 裝置였으며 實際로 蒸氣力을 動力源으로서 利用한 것은 12世紀에 울겐을 울리기 위해서 利用된 것이 그 처음이다.

## 놀이들과 發明

마지코 보면 헬리콥터의 發明도 1796년에 놀이들(玩具)로서 發明되었고 活動寫眞의 最初 出現은 走馬燈의 玩具로서 開發되었으며 映畫의 終局的 產物로 利用된 幻燈도 17世紀에 아타나슈스 킬퍼가 玩具로서 發明한 것이다.

또 電話나 蓄音機의 起源도 놀이감인 自動人形이었고 마이리의 水車도 베르사이유宮의 大噴水에 물을 퍼올리기 위해서 만들어진 것이다.

맨포드는 포이징거와는 달리 技術競合으로서의 놀이를 위해서가 아니라 각종 發明의 出發點은 놀이를 위한 裝置, 道具, 玩具만들기에 있었다고 보고 있다.

포이징거는 技術을 魔術的인 觀點에서 다루어 보기도 했으나 맨포드는 自動人形은 人體의 諸機能을 機械로 代置하려는 技術의 想像力이 技術의 實際의 能力을 뒷받치고 보고 人間이 使用하는 各種 發明品은 그 技術의 想像力을 그 時代에 利用可能한 技術의 能力으로 까지 만들어낸 產物에 지나지 않는다는 見解였다.

어떠한 器具나 機械가 合理的인 것이며 어느 有用性을 지니고 있다 함은 사람의 普遍的 通念이다. 그러나 人間의 根源의 欲求인 技術의 想像力은 반드시 合理的이라고만 할 수가 없다.

技術의 歷史란 이러한 技術의 想像力이 어디까지 有用성과 結付되며 各種 發明이 實際의 效用성과 結付되어 왔느냐의 史的 變遷을 말하는 것이다. 發明에는 空想이 있을 수 있으나 實際로 만들어져서 使用되는 것

에는 空想이 있을 수 없다. 다시 말해서 技術의 想像力을 現實化하는 것만이 技術인 것이다.

오늘의 技術은 놀이로서의 要素를 最少限으로 줄이고 精密性和 有用性의 嚴格한 要求에 充實한다. 이 같은 原因은 發明이 技術의 競合이 아니라 商品으로서의 競合에 不過하다는 社會構造에 의거한 까닭이다.

## 藝術과 發明

이제는 永久運動의 아이디어에 熱中하는 사람은 現實社會에서 뒤지는 結果밖에 얻는 것이 없게 되어 있다. 즉 技術에서 놀이는 禁物로 되어 있다.

2次大戰後에 美術分野에서 藝術과 技術이란 問題가 클로즈업되게 한 現象의 根底에는 構成主義가 이루어 놓은 技術的 想像力回復의 再評價라는 一面도 없지 않다. 이는 藝術과 技術을 結付시킨다는 것이 아니라 藝術이 技術的 想像力의 展開場이란 뜻도 품고 있는 것이다.

그러나 藝術과 技術이란 問題는 新技術을 利用한 藝術이란 傾向을 띄고 있다 할 수 있다. 다시 말해서 奇妙한 發明이라기 보다는 技術的 開發力의 藝術에의 導入이란 性格을 지니게 되기 때문이다.

더우기 藝術과 技術問題에 있어 아이디어의 重要性은 技術的 想像力의 展開 때문이며, 아이디어의 目的이 單純히 만들어질 수 없는 藝術, 制約받지 않는 發明, 세워질 수 없는 建築이라는 消極的인 뜻의 것이 아니다. 이는 實現의 可能性 有無를 超越해서 自己의 欲望을 想像力과 計劃이 一體化한 것으로서 轉化한 것이다. 날지 못하는 飛行機에 대해서 想像力을 注入하는 것이나 魔術的인 人形의 發明에 思考를 集中하는 따위가 아이디어의 過程이며 結末이고 눈으로 볼수 있는 想像力 그것이란 얘기로 물고가는 사람도 있다.

科學과 技術의 開發은 人間을 機能의 集約體로서 斷片化하고 말게 된다.

計量的으로 分解할 수 없는 人間의 全體性을 感知하고 그 아이덴티티를 確認함은 技術과 전혀 無關한 것으로 보이나 人間存在의 根源으로서의 技術의 想像力을 되찾기 위하여 發明에의 꿈을 버릴 수는 없는 것이다. <㉞>

### ■ 韓國發明特許協會 캠페인 ■

1 년 앞 선 특 허 관 리 1 0 년 앞 선 선 진 기 업  
발 명 하 는 국 민 되 어 복 지 국 가 건 설 하 자