



ナディア社の「チャレンジャー」

メートル、長さ三十メートル）。この研削機械でチャレンジャー機用の主翼ボックスが厚さ十センチ、幅一・五メートル、長さ十メートルのアルミ合金板三枚から同時に三枚、オートマテックに削られて、主翼ができていく。これが三ライン据えつけられているのが目を引いた。

さきにふれたように、機体設計、エンジンその他の米国技術の大幅取り入れは、次におこる国内での技術情報の移転を考

えれば、それ自体、いちがいに不健全なものとはいえない。

しかし、従来の米国からの経済的自主性、独自性を標榜してきたカナダにとって、「チャレンジャー」の成功は皮肉なめぐりあわせでもあった。米国としても独自の技術はなるべく国内に温存し、ノ

ーハウ輸出よりも最終製品輸出の方向にあることは間違いない。カナダにとって航空機産業の育成をはかるためには、どうしても新規技術、先端技術の選択的な導入が必要である。そうであれば、技術移転するためのカナダ側の能力向上、均衡のとれた開発計画が要求されるし、有能な技術者の確保など環境整備のために巨額の資金投入が必要である。

これまでカナダの航空宇宙産業は、国防省、NATO向けなど軍需生産中心から次第に民間商業用機の輸出産業として変貌をとげつつある。カナダには六百三十の航空輸送関連企業、飛行クラブ、航空学校があり、約二万機の民間登録機がある。このうち四千六百機が商業用機であり、そのほかに国防省の軍用機、連邦ならびに州政府所有機が二百五十機以上ある。このように自由世界第二位の航空機使用国でありながら、カナダ製は登録機のわずかに五パーセント、商業用機の一二パーセントにすぎないのである。

軍用機は狭小なカナダ市場のために独自の機種を開発生産する不経済性を避けるため、あえて米国のライセンス生産に依存してきた。最新の国防省戦闘機整備計画にしても外国機種の直買方式をとり、

国家主権保持の立場から、修理、オーバーホール、兵器システムなどの機能はカナダ航空機産業にやらせる意図をもつといわれる。

その半面、航空機輸出の六〇パーセント、輸入機材の九〇パーセントを米国に依存するという極端なあり方を、たとえば欧州と共同開発することによって是正していく。それはカナダ産業の安定という観点からだけでなく、市場拡大に重要であり、航空機開発費用およびリスクの分散につながるという認識も強まりつつある。チャレンジャーの成功は、このようにカナダ航空機産業に多くの問題点を提起したといえそうである。

なおカナディア社は、このほかNATO向けなどに、軍事用のトラックから発射される無人空中監視システム「エアボーン」、ボーイング747・SPの胴体部門をはじめ、ロッキードP3Cの主翼と尾翼部門、マクグネル・ダグラスF15などの部品の下請けも現在やっていることを付記しておきたい。

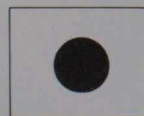
カナディア社を訪ねた後、六月二十二日にトロント郊外にあるデハビランド社をおとずれた。この会社はもとと英国系の航空機メーカーである。戦後、DHC-1「チップマunk」型低翼単葉機、DHC-2「ビーバー」型高翼単葉機を自主開発、前者は二百十七機、後者は一千六百三十二機の量産をし、カナダ国内の軍需、民需に応じた。ことにビーバーはその堅牢性、安定性が買われ、米陸軍が採用したほか、フロートやスキーをつけ北極地域の開発や輸送などに活躍した。

英本国のデハビランド社は第二次大戦後、コメット旅客機の失敗などから、その栄光の歴史を閉じたが、カナダのデハビランド社は七四年以降、国営企業として政府の航空機産業振興政策に従い、次々に短距離離着陸機(STOL)の開発に乗り出した。ビーバー型の発展機であるDHC-3のオッター型、DHC-4のカリブ型双発STOL輸送機を開発した。その後、DHC-5のトランスポーター(旧名バッファロー)双発輸送機、DHC



日本とカナダ

小二 林 ちづ



私は、四年ぶりに、母と、おねえさんといっしょに、おばあちゃんのスんでいる、日本へかえってきました。ひこうきの中から日本がみえたとき、わくわくしてきました。「車が走っているのが、おもしろいにみえる。」と大きいこえでさげました。

しいので、だいすきです。しんかんせんは、かっこよくて、カナダのともだちに、おはなしたいけど、すごくきかないえきのトイレのことは、はなしたくありません。モントリオールは、人はそんなに多くなくて、みちがひろくて、木がいっぱい