

実力者ハリ・ホールトン副社長が電動車イスに乗る不自由な体にもかかわらず、心よくインタビュアーに応じてくれた。ホールトン副社長は、まずカナディア社について「たしかに所有はカナダ政府だが、独立機関として運営されている。現にわが社の理事会には政府代表は一人だけだ。不動産や機械設備、それに運転資金は自分でまかなっている。いま、チャレンジャーが主力製品だが、この開発計画には一億四千万ドルがかかった。このうち半分の七千万ドルは政府保証をうけて銀行借入れしたが、残りは欧州で社債を発行して調達した。この社債は評判がよくて目標を三〇パーセントもこえる引受け手があったほどだ」と精悍な顔をほころばせた。

カナディア社は軍用機生産の終了後も、将来にそなえて積極的に米国の量産機種であるボーイング、ダグラスの機体部分の下請けなど、ライセンス生産を手がけ、航空機メーカーとしての命脈を保ってきた。そのかわらC1-1215を自主開発した。同機は国土が広く、森林火事と湖の多いカナダの風土が生んだ消防用飛行艇である。

時速百二十キロで湖の上をスレスレに低空飛行しながら十秒以内で五千三百五十リットルの水を機内のタンクに吸いあげ、火災現場へ往復する。六七年十月の初飛行以来、これまでスペイン、フランス、ギリシャなどへ六十五機売り込んでいる。国によっては消火用だけでなく救助用とか、座席二十五程度の乗客用にもあてら

れており、価格は四百万ドル、現在も月産一機の割合で生産を続けている。

ホールトン副社長がいうように、カナディア社の主力商品はC1-600の「チャレンジャー」である。このチャレンジャーは七六年四月に開発することが決定された。七七年八月にはモックアップの検討が終り、ジグの製作が進められ、十二月に主翼用ジグが完成した。ついで七八年三月に第一号機の胴体部分ができあがり、五月に胴体と主翼が接合、エンジン部分も米国アプロ社から搬入され、完成した第一号機がモントリオールのレストランの工場に隣接するカルチエビル空港のエプロンに引き出されて、招待客に披露されたのである。

最大速度マッハ〇・八八、最大航続距離六千六百六十七キロメートル、全長二〇六メートル、全幅二・六九メートル、総量一万四千七百四十キログラム、エグゼクティブ仕様で十一人乗り、コミューター仕様で二十六人乗りのビジネス・ジェット機である。搭載エンジンは米国アプロ社製の高バイパス・ターボファン・エンジン二基、計器類もスペリー社製といった具合に、設計思想は米国色が強い。しかし、競争の激しい米国のビジネス機市場へ、あえて切り込みをはかった文字通りチャレンジャー精神は高く評価できよう。いいかえればライセンス生産や特殊用途機の生産でお茶をにごし、世界から必ずしも一流とはみられなかった技術水準を、このチャレンジャー機でカナディア社が勝負をかけたわけである。



組立て中のダッシュ7。

七六年に開発発表されるや、これまでにないユニークな販売努力とあいまって、その時点で一機五百六十七万ドルのチャレンジャーは五十三機の受注に成功、総額二億五千万ドルの発注積立金が開発資金に回せるという好調なスタートを切ったのである。それはマトを米国のビジネス・ジェット機市場にしばらく、米国をはじめ各国の競合機種に対し、高バイパス・エンジンの経済性とワイドボディ、胴体のストレッチ化といういくつかのセールスポイントが、受注残高四百二十一機の勝利をもたらした。

まだ月産一機の段階だが、近く四機に引きあげるべく現在工場を拡張中で、最終的には月産七機の計画である。カナダ

航空機産業が久々にかつとばしたクリン・ヒットだが、それだけに実質的な生の親、ホールトン副社長もじつとしておれないようで、私が工場見学でも、電動車イスをあやつりながら、工場建て屋に隣接された格納庫前で轟音をあげてエンジン・テスト中のわが子ともいうべき完成機を見つめていた。その顔には、満足感があふれていた。

カナディア社の従業員は五千五百人。労働組合とのトラブルもなく、チャレンジャーの量産体制に努力中とあって、工場内にも活気がみなぎっていた。同社の生産設備のなかでご自慢は、機体部品の主翼部門で北米一というシンシナティ社製のNC制御ミリング・マシン（幅二十