



陸上型のモデル 37 と、それを元にしてイメージされた大型飛行艇の図面

注を勝ち取り、さらにボーイングがB-29で成功をおさめると、すぐその補完としてB-32の生産を受注、ボーイングがB-29の改良型B-50を生み出すと、すぐさま、冷戦時代の米空軍戦略爆撃機の決定版ともいふべきB-36を開発して対抗して見せた。さらにボーイングがその後継機にB-52を開発すると、コンベアはYB-60を開発して一歩も譲らない。そしてB-52の後継機問題が持ち上がると、なんと4発、デル

タ翼の超音速爆撃機B-58を開発して戦略爆撃機の受注競争では常に最先端を走り続けていたのである。(コンソリデーテッド・バルティエ社は1943年以降、社名をコンベアとしている。)

はアメリカとヨーロッパを直接結ぶ航空路に使用する構想で、ニューヨークから豪華汽船では5日を要していた旅行がこの「スーパー・クリッパー」なら9時間しかかからず、しかも120人を収容できる大きな機体は従来の旅客機とは比べものにならない広い機内で豪華な旅を提供するという結構づくめの構想であった。

そのコンベアとボーイングがともに爆撃機の改良型として戦後の民間輸送機を開発しようと考えていたことは注目に値する。ボーイングはB-50Dの改良型ともいふべきボーイング377ストラトクルーザーを開発したが、コンベアの方はB-36の開発に手間取ったために、遂にその改良型ともいふべき大型旅客機コンベア・モデル37の開発は実現させることができないままだった。

パン・アメリカンの構想の凄いのは、単にB-36の輸送機転用型をそのまま採用しようというのではなく、B-36やC-99に搭載される予定のR4360エンジンを、なんと5,000HPにパワーアップした新しいターボプロップに換装し、将来はそのオールジェット型の開発をも視野に入れて期待していたばかりか、さらにこれを得意の豪華な広いキャビンを持つ大型飛行艇に改造した新型機の開発をも求めていたことである。この飛行艇は陸上型のモデル37と基本的には同じサイズだが5,000hpのターボプロップ・エンジンは主翼の前方につけたけん引式とし、直径19フィートの2重反転式のプロペラを回転させるようになっていた。当時のアメリカにはまだ5,500hpのパワーを持つターボプロップ・エンジンは存在しなかったが、パン・アメリカン航空では、戦後に急増すると予想される航空旅客数に対応するには、大馬力のターボプロップ・エンジンの開発が必要と判断していたのである。

上図はコンベアの本拠地であるカリフォルニア州サンディエゴにあるサンディエゴ航空宇宙博物館に保管されているコンベア・モデル37巨人旅客機の三面図で、6基のエンジンをプッシュャー式に装備したものとけん引式に装備したものがそれぞれ示されている。奇しくもこのころハワード・ヒューズが実権を握っていたトランスワールド航空(TWA)では陸軍が採用しなかったヒューズのスプルーースグース巨人飛行艇をTWAの長距離旅客機として採用してはどうかという議論もあったというから驚く。そういえばレベルのプラモデルにそのTWA塗装のスプルーースグースの大きなキットがあったのを思い出す。惜しくも実現はならなかったが、このような夢のある大型旅客機の開発が真剣に検討されていたという事実も、旅客機の歴史を語るうえで知っておきたいものである。

(ほあし こうじ)