

# Tusenplansraidernas verkliga bakgrund.

116797

De siffror, som nämnas för den amerikanska flygmaskinsproduktionen, äro även i förhållande till USA:s industriella kapacitet mycket höga. Roosevelt började med att förklara att USA skulle bygga 30.000 flygplan om året. Budet höjdes till 60.000, för att sedan fördubblas till 120.000 för att sluta med 185.000!

Frånsett alla spekulationer över vad som är realitet och vad som är propaganda är det tydligen på sin plats, att närmare undersöka, vad dylika astronomiska produktions-siffror realiter innebära. Vad betyder alltså ur krigföringens synpunkt sett den rooseveltska medelsiffran 60.000?

När löftena avgåvos, var situationen annorlunda än nu. Amerika var icke i krig, varför den planerade produktionen i övertäglig grad kunde gå till uppbyggande av ett kraftigt flygvapen, varemot leveranserna till England i lika övertäglig grad torde ha åtgått till täckande av förluster. Utgår man emellertid ifrån att den amerikanska produktionen är uppe i 4—5.000 maskiner per månad och lägger man därtill, vad engelsmännen själva åstadkomma, kan det måhända ligga inom det möjligas gräns, att de allierade vid nästa års ingång inneha 60.000 disponibla flygplan.

Är nu detta riktigt, frågar man sig givetvis, vad kan väl de allierade inte uträtta med allt detta? Sextiotusen flygplan, det är ju luftarmador av fantastiska mått. Måste inte hela Tyskland falla i ruiner under en sådan storm, och vad kommer därtill inte att beskåras de ockuperade staterna?

Det är onekligen vid första påseende rent kusliga siffror, men låt oss göra en analys.

Det finns en högst reell grund att

bygga på vid en sådan undersökning, faktiskt kunna framläggas, som svårligen låta sig rubbas. Därtill emanera de ur engelsk källa.

Man måste till en början vid varje bedömning av siffror, angivande ett lands styrka i luften noga skilja på, om de kunna tänkas avse landets totala tillgång till flygmaskiner eller om de blott avse tillgången i första linjen. Båda måtttyperna användas i officiella redogörelser på ett synnerligen förvirrande sätt.

Känner man ett lands absoluta tillgång till flygmateriel måste denna först och främst uppdelas i följande grupper:

- maskiner i första linjen,
- flygmaskinreserv för första linjen,
- maskiner för flygutbildning,
- flygmaskinsreserver för flygskolorna,
- transportmaskiner.

Av den materiel, som är avdelad till fronten eller till skolorna, är därtill ett större eller mindre antal ständigt under reparation eller översyn. Vad beträffar reserverna, består de i sin tur av dels fullt frontdugliga maskiner, dels av äldre för frontbruk kasserade maskiner som alltså behållas kvar för mindre viktiga uppgifter, där moderniteten icke blir så avgörande.

I reparationsverkstäderna kan beräknas ligga upp till 30 proc. av den maskinstyrka, som förefinnes vid fronten. Denna reparationstjänst är alltså synnerligen omfattande och krävande; mer krävande ju hårdare frontformationerna måste arbeta. Därav följer automatiskt ökade haverier, större förslitning och slutligen avgång av materiel på flygplatserna vid fientligt bombardemang. Allt detta har framtvingat strängaste hushållning med tillgångarna. Havererade maskiner tillvaratas så långt det går för komplettering av mindre skadade plan.

Luftkriget i och för sig medför därtill med nödvändighet en enorm avgång vid fronterna av materiel och personal, en avgång som torde vara dubbelt större än de siffror, man räknade med före krigets början. Några exakta siffror äro mycket svåra att komma åt. I särskilt krävande fall synes man emellertid få räkna med en avgång på 10—20 proc. av det insatta antalet ekipage. I flertalet fall kanske den håller sig vid 5 proc. Med en stridsfrekvens av 15—20 luftstrider per månad är detta emellertid lika med hundra procentig förbrukning av fronttillgången.

Vad beträffar flygskolorna, måste dessa i sin tur ha kontinuerlig tillgång till materiel för kadrens utfyllande. Där skall först och främst finnas skolflygplan. Därtill kommer ett avsevärt behov av träningsmaskiner av fronttyp, då varje förare måste vara fullt förtrogen med just den typ, han skall handha vid fronten. Även beträffande dem torde haveriavgången vara större än i fredstid.

Beträffande transportflyget har ut

vecklingen likaså omvärderat alla gamla begrepp. Flygtransportväsendet har fått helt enkelt utslagsgivande betydelse i vissa fall. Man behöver blott erinra om vad detta betytt för de tyska operationerna på östfronten och de tysk-italienska i Libyen. Därtill kan läggas de krav för de allierades del, som framskapats på grund av transportlinjernas enorma längd och bristen på tonnage. Därur framsprang planen på byggande av 5.000 maskiner om 70 tons vikt.

En sannoliketskalkyl beträffande de inbördes storleksordningarna de ovan nämnda grupperna emellan, skulle nu kunna få nedanstående utseende. Den tablån kan emellertid aldrig ge annat än ett mer eller mindre tillförlitligt utslag, aldrig kunna värdesättas som absolut giltigt. Den är emellertid mer än tillfyllest för att ge ett bestämt mått på, hur en viss total tillgång på flygmateriel skall bedömas.

I tabellen är tillgången på maskiner i första linjen satt såsom enhetsmått.

|                                                  |                |
|--------------------------------------------------|----------------|
| Första linjen .....                              | 1              |
| Reserv (andra linjen) .....                      | 2              |
| Maskiner ur första linjen under reparation ..... | $\frac{1}{3}$  |
| Maskinpark vid flygskolorna ....                 | $1\frac{1}{2}$ |
| Reserv för flygskolorna .....                    | 1              |
| Flygskolmateriel under reparation .....          | $\frac{1}{3}$  |
| Transportmaskiner .....                          | $\frac{2}{3}$  |

Tillgången antog vi tidigare för de allierade vid det kommande årsskiftet vara 60.000 maskiner. Men vi måste också anta ett visst strategiskt läge därtill. Låt oss utgå från att kriget alltjämt är i full gång på ryska fronten, i Kaukasus, i Egypten, i Stilla havet, i Kina samt därtill en "andra front" öppnad på allvar vid västfronten.

Den senare antas vara huvudfronten.

Beträffande transportflyget har ut-

Till de sekundära fronterna förutsättas avdelade, för Indien 400, Mellersta östern 600, Kaukasus 800, Kina 400, allt avseende tillgångar i första linjen. För bruk vid fronterna står enligt tablån till buds  $\frac{3}{20}$  av 60.000 maskiner, alltså 9.000 maskiner. Därav tar enligt ovanstående beräkning de sekundära fronterna tillsammans 2.200 maskiner. Återstoden blir alltså 6.800 maskiner för fördelning mellan Stilla havsfronten och västfronten. Hur mycket USA därav skulle kräva blir i än högre grad en gissningsfråga. Låt oss anta, att läget där är tillspetsat, och att överledningen härför kräver 2.000 maskiner. Kvar skulle då för västfrontens del bli sammanlagt 4.800 maskiner. Av dessa i sin tur kräva sjöoperationerna och konvojeringen ett avsevärt antal, kanske 800.

Av den enorma siffran 60.000 skulle alltså finnas kvar för insättande på västfronten någonting i storleksordningen 4-5.000 maskiner. Jämfört med totalsiffran disponibla maskiner i de allie-

kräva blir i än högre grad en gissningsfråga. Låt oss anta, att läget där är tillspetsat, och att överledningen härför kräver 2.000 maskiner. Kvar skulle då för västfrontens del bli sammanlagt 4.800 maskiner. Av dessa i sin tur kräva sjöoperationerna och konvojeringen ett avsevärt antal, kanske 800.

**A**v den enorma siffran 60.000 skulle alltså finnas kvar för insättande på västfronten någonting i storleksordningen 4—5.000 maskiner. Jämfört med totalsiffran disponibla maskiner i de allierades sammanslagna luftvapen blir den skäligen blygsam. Den är däremot säkerligen tillräckligt stor för att man skall kunna utläsa, vilken grad av förstörelse å materiel och materiella tillgångar, som därmed kan åstadkommas. Men då måste först en ny reduktion verkställas.

Av de sistnämnda 4—5.000 maskinerna är övervägande antalet jaktmaskiner, ett mindre antal specialmaskiner. Antalet bombmaskiner kan sålunda tänkas vara någonting omkring 1.500.

Mrk. Militært.

A.B.:

Tusenplansraidernas verklige bakgrund.

24.9.42.

Bmk.

Oversendes Ministerpresidenten.

2 OKT. 1942