

PROBLEMY IRACKICH F-16. ZASTĄPIĄ JE MIGI-29? [ANALIZA]

W mediach pojawiły się dość sensacyjne informacje – „Irak chce sprzedać F-16 i kupić MiGi-29 lub Su-57.” Podstawą tych doniesień jest tragiczny stan techniczny relatywnie nowych maszyn F-16IQ, które w ostatnim czasie wycofano nawet z misji przeciw Daesh. Przyczyną są przede wszystkim finansowe problemy Iraku oraz dramatyczna korupcja, której ośrodkiem zdaje się baza lotnicza Balad w której stacjonują irackie maszyny bojowe. Czy jednak doprowadzi to do tak znaczącego politycznie i militarnie działania, jak wymiana amerykańskich myśliwców na rosyjskie?

Pretekst do rozważań nad przyszłością irackich samolotów dał udział w defiladzie z okazji setnej rocznicy powstania irackich sił zbrojnych 6 stycznia 2020 roku 23 maszyn F-16IQ. Wyczyn spektakularny, gdy weźmie się pod uwagę publikacje z grudnia ubiegłego roku, bazujące w większości na informacjach portalu internetowego Iraq Oil Report, mówiących o tragicznej sytuacji technicznej floty 34 irackich F-16, dostarczonych do kraju w latach 2014-2017. Kontrakt z 2011 roku opiewał na 36 maszyn, ale dwie zostały utracone w katastrofach lotniczych.

Problemy techniczne, problemy polityczne

Samoloty F-16IQ teoretycznie odpowiadają standardowi F-16C/D Block 52+, czyli np. Polskim Jastrzębom, jednak ich możliwości bojowe zostały ograniczone przez Amerykanów. Dotyczy to m. in. dostępnego uzbrojenia. Irak nie otrzymał najnowszych pocisków powietrze-powietrze krótkiego zasięgu AIM-9X Sidewinder czy standardowych już dziś rakiet średniego zasięgu AIM-120C AMRAAM ale znacznie starsze AIM-7M-F1/H Sparrow oraz AIM-9L. W zakresie uzbrojenia do rażenia celów naziemnych standard stanowią bomby grawitacyjne oraz bomby naprowadzane starszych generacji Paveway II/III i rakiety AGM-65D/G/H/K Maverick.

Czytaj też: [Irak zainteresowany uzbrojeniem z Rosji, Chin i Ukrainy](#)

Jasne jest, że Irak nie cieszy się pełnym zaufaniem amerykańskiej administracji i nie może liczyć na najnowsze uzbrojenie, ale też dostarczany sprzęt wystarczy do realizacji zadań którymi jest przede wszystkim walka z Daesh. Jednak również z tym irackie F-16 nie radzą sobie za dobrze. Już w połowie ubiegłego roku pojawiły się informacje, bazujące na źródłach amerykańskich i irackich, że nie więcej niż 20% maszyn jest zdolnych do lotu. Jak podaje serwis lotniczy Scramble, co najmniej 10 F-16IQ ma być permanentnie uziemionych a pozostałe mają problemy z częściami zamiennymi, przede wszystkim kluczowymi elementami awioniki i radaru. Są to najbardziej wymagające i kosztowne komponenty, a iracki personel słabo sobie z nimi radzi.

Iraqi Air Force fly past today. pic.twitter.com/U1x0dgca2b

— Mac (@7208) [January 6, 2021](#)

Jeszcze gorzej brzmiały doniesienia z grudnia 2020 roku, gdy irackie F-16 przestały całkowicie realizować zadania w ramach międzynarodowej koalicji przeciw Daesh, pod kryptonimem Combined Joint Task Force-Operation Inherent Resolve (CJTF-OIR). Już wcześniej ich udział był raczej symboliczny, ale na koniec roku całkowicie ustał. Raporty irackie na które powołuje się Iraq Oil Report mówią wprost, że w gotowości bojowej „bez poważnego ryzyka” jest nie więcej niż siedem maszyn, natomiast kilkanaście kolejnych potrzebuje do tego celu kanibalizować brakujące części innych maszyn. Na dłuższą metę prowadzi to jak wiadomo do niesprawności całej floty, gdy nie ma już skąd pozyskać brakujących części.

Gotowość defiladowa, korupcja i inne problemy

Wiele wskazuje na to, że decyzja o wstrzymaniu grudniowych lotów bojowych miała bardzo prozaiczny cel - na jubileuszową defiladę z okazji 100 rocznicy powstania sił zbrojnych Iraku starano się przygotować maksymalną możliwą liczbę samolotów. Udało się i w uroczystym przelocie wzięły udział 24 maszyny F-16IQ a więc ponad 2/3. Spektakularne, politycy z pewnością się ucieszyli, ale jednorazowy wyczyn tego typu nie ma nic wspólnego z gotowością bojową i utrzymaniem w dłuższej perspektywie zdolności do lotów. Szczególnie, gdy problemy nadal nie zostały rozwiązane. Jak podają lokalne źródła, większość z tych 23 maszyn jest w stanie wznieść się w powietrze, ale nie pozwolono by na to w żadnym „cywilizowanym kraju”. Biorące udział w defiladzie samoloty nie miały w większości niesprawnych systemów uzbrojenia, radarów a czasem również modułów awioniki. Część korzystała z systemów zapasowych zamiast głównych.

Głównym źródłem tego stanu rzeczy to iracka korupcja, brak amerykańskiego wsparcia i słabe wykształcenie. Ze względu na zagrożenie ze strony sił Daesh i napięcie po śmierci gen. Sulejmaniego koncern Lockheed Martin wycofał w styczniu 2020 roku swój personel, który przez kilka lat szkolił i wspierał Irakijczyków w obsłudze F-16. Powoduje to wiele drobnych lub poważniejszych błędów w obsłudze i naruszeń standardów bezpieczeństwa. Często do lotu startują maszyny, których nie dopuszczono by w siłach powietrznych USA. Wyszukanie pilotów też pozostawia wiele do życzenia a nie latają oni wystarczająco często, aby nie tylko podnosić swoje umiejętności, ale choćby podtrzymać dobre nawyki.



Iracki F-16IQ podczas obsługi technicznej w bazie Balad. Fot. CJTFOIR

Największym problemem i źródłem wielu innych jest powszechna w Iraku korupcja, która ma w bazie lotniczej Balad, gdzie stacjonują F-16, osiągać wręcz spektakularny poziom. Balad jest jak ogromne ciasto, wokół którego wszyscy w Iraku ustawiają się z widelcami – miał powiedzieć w rozmowie z Iraq Oil Report realizujący tam kontrakt rządowy Amerykanin. Łapówki za przyznawanie kontraktów to standard, ale dochodzi też do fałszowania dokumentacji i rozkradania środków. Fałszowanie czasu i liczby odbywanych lotów nie tylko podtrzymuje złudzenie aktywności, pozwala również kraść paliwo i inne kosztowne materiały eksploatacyjne, a nie da się wykluczyć, że również amunicję. Często tylko na papierze odbywają się przeglądy i remonty, a niedostępne części zamienne zastępowane są „pożyczonymi” z innych maszyn.

Czytaj też: [USA wstrzymują dostawy do Iraku. Wśród nich uzbrojenie dla F-16IQ](#)

W procedury te ma być również zaangażowana amerykańska firma Sallyport Global, która wygrała kontrakt na zabezpieczenie logistyczne, ochronę i inne działania pomocnicze na rzecz bazy Balad. Już w 2017 roku pojawiły się informacje o spektakularnych nieprawidłowościach, takich jak kradzież ze strzeżonego przez pracowników firmy terenu bazy ogromnych generatorów prądu, znacznych ilości sprzętu czy potężnego, 18 metrowego dźwigu. Amerykańskie władze federalne zainteresowały też informacje o przemyśle na masową skalę alkoholu a nawet handel ludźmi w celach seksualnych. Firma miała przymykać na to oko i blokować niezależny audyt na terenie Iraku.

Su-57 lub MiG-29 zamiast F-16IQ?

Wszystkie te informacje układają się w dość tragiczny obraz floty irackich F-16. Wraz z ochłodzeniem

stosunków na linii Bagdad-Waszyngton, szczególnie po zabiciu gen. Kasema Sulejmanieg w styczniu 2020, wycofywaniem wojsk USA z Iraku i poprawą stosunków z Iranem, tworzy to pewien trend. Pod koniec stycznia 2020 roku amerykańskie wstrzymały dostawy uzbrojenia dla F-16, co zbiegło się z rozpoczęciem negocjacji iracko-rosyjskich dotyczących zacieśnienia współpracy przemysłowo-wojskowej. Rosja już wcześniej osiągnęła pewne sukcesy, dostarczając Irakowi istotne systemy uzbrojenia, takie jak śmigłowce szturmowe Mi-28NE i Mi-35M czy zestawy przeciwlotnicze Pancyr-S1.



Egipski MiG-29M2. Fot. Egyptian Air Force

W 2020 roku pojawił się temat zakupu w Moskwie m. in. systemów S-300 lub S-400 oraz dostaw samolotów MiG-29. Ten ostatni temat za każdym razem, również w styczniu 2021 roku, wypływa z rosyjskiego portalu lotniczego Avia.Pro. Po raz pierwszy sugestia o możliwości zakupu przez Bagdad rosyjskich myśliwców pojawiła się w oficjalnych dokumentach Kremla w 2016 roku. Od tego czasu jednak w zasadzie nie istniał w przestrzeni informacyjnej. Rosyjski portal odgrzał te informacje we wrześniu 2020 roku w ramach szerszego pakietu uzbrojenia, jaki miał pojawić się w negocjacjach. Wówczas mówiono tylko o możliwości zakupu samolotów MiG-29 które nie tylko byłyby tańsze i mniej wymagające technicznie w eksploatacji, ale też oznaczałyby dalsze zbliżenie z Rosją.

Czytaj też: [Armie Świata: siły zbrojne Egiptu \[Defence24 TV\]](#)

W styczniu 2020 portal Avia.Pro opublikował informację o potencjalnym planie sprzedaży przez Bagdad F-16IQ i zakupu MiGów-29 lub nawet Su-57. Drugą z tych możliwości można od razu włożyć między bajki. Z jednej strony możliwości dostaw Su-57 a przede wszystkim koszt ich zakupu zupełnie nie pasują do irackich potrzeb i możliwości. Z drugiej strony byłyby to zbyt łakomy kęs dla nadal

obecnych i aktywnych w Iraku Amerykanów. MiG-29 jest znacznie bardziej realną opcją, jednak w większości wersji jego zdolność do precyzyjnego rażenia celów naziemnych jest raczej niewielka. Z punktu widzenia Bagdadu zalety raczej przeważają nad wadami a przy tym Moskwa nie regramentuje dostępnego uzbrojenia czy wyposażenia - sprzeda wszystko, na co klienta stać.

Osobną kwestią jest wizja sprzedaży Irackich F-16IQ. Po pierwsze, takie działanie wymagałoby zgody USA, co jest delikatnie rzecz ujmując wątpliwe. Klient musiałby uzyskać aprobatę amerykańskiej administracji a jak przekonał się choćby Izrael, o to nie łatwo. Przede wszystkim jednak inwestycje poczynione przez Irak w zakresie nie tylko zakupu za ponad 4 mld dolarów 36 maszyn F-16IQ (z których pozostały, przynajmniej na papierze 34), ale też uzbrojenia, tworzenia infrastruktury i szkolenia pilotów przez ostatnie 5-7 lat były zbyt duże, aby zdecydowano się na ten krok. Oczywiście o ile uda się stosunki z USA poprawić i przywrócić np. dostawy zamówionego uzbrojenia. Poza tym korupcja czy inne kryminalne działania nie znikną wraz ze zmianą sprzętu. Z tym problemem boryka się wiele krajów w regionie, ale Irak jest w tym zakresie jednym z najmniej skutecznie zwalczającym ten proceder.

Nie jest natomiast wykluczone, że nastąpi pewnego rodzaju dywersyfikacja i zwrot Bagdadu w stronę Rosji. Z podobnym zjawiskiem mieliśmy do czynienia w przypadku Egiptu. Kraj ten po zamachu stanu w 2013 zdywersyfikował źródła sprzętu, kupując zarówno rosyjskie MiGi-29M jak i Francuskie Rafale, ale nadal eksploatując amerykańskie F-16. Tego typu działania Iraku oznaczałyby kolejny kraj który wysuwa się nie tylko z objęć amerykańskiej polityki, ale też staje się mniej chłonnym rynkiem dla producentów z USA. Rosja nie tylko chętnie wspomogą kredytami, ale też nie będą się wzbraniać przed dostawą najnowocześniejszego uzbrojenia, na jakie będzie stać Irak. Otwartą kwestią pozostaje to, jak ewentualna zmiana w zakresie dostawców uzbrojenia wpłyną na skuteczność Iraku w walce z Daesh. Jeśli uda się osiągnąć większą zdolność operacyjną lotnictwa, to mogłoby to dać szansę do odzyskania obszarów kraju nad którymi Bagdad utracił kontrolę.