

KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

# VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €\*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL  
F-16C



4

ISBN 978-83-252-1213-1



9 788325 212308

VOJENSKÁ  
LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ  
PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE A S ORIGINALNÍ  
KAMUFLÁŽÍ. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ  
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM  
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

## KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH B1B
F/A-18F SUPER HORNET	MIG 29
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	MICUBIŠI A6M „ZERO“



V příštím čísle  
MICUBIŠI  
A6M „ZERO“

## Vydavatel:

Oxford Educational Sp. z o.o.  
Grunwaldzka 2A, Słupsk, Polsko

## Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:

AMERCOM SA, O/POZNAŇ  
Grochowe Łąki 6, 61 752 Poznaň, Polsko  
Tel.: +48 618 515 147

## Zastoupení v ČR:

AMER MEDIA s. r. o.  
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4  
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)  
E-mail: amercom@amercom.cz  
www.amercom.cz

## Příprava pro tisk:

PRESS-PYGMALION, s. r. o.  
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín  
Redaktor: Milan Bronclík  
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miloš Kmeč, Jiří Rataj

## Předplatné v ČR:

A.L.L. production, s. r. o.  
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1  
Tel.: 840 306 090  
E-mail: predplatne@predplatne.cz  
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží každý  
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.  
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.  
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

## Objednávky předplatného v SR:

MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.  
P. O. BOX 169  
830 00 Bratislava  
Tel.: 02/67 20 19 31-33  
Fax: 02/67 20 19 30  
E-mail: predplatne@press.sk  
www.press.sk  
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitelé obdrží  
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.  
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €  
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €  
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1213-1

Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.  
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.  
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí  
přiložených modelů.



Pořid'te si celou  
úžasnou sbírku  
kovových modelů!

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA  
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILS KONSTRUKCE.

# GENERAL DYNAMICS / LOCKHEED MARTIN F-16 FALCON



**V ROCE 1965 ZAČALY VZDUŠNÉ SÍLY USA HLEDAT NÁSTUPCE ZA DOPOSUD POUŽÍVANÉ STÍHAČKY. JEJICH TECHNICKÉ A TAKTICKÉ PARAMETRY MĚLY BÝT NATOLIK VYSOKÉ, ABY STROJE VYDRŽELY VE SLUŽBĚ PO NĚKOLIK DALŠÍCH DESÍTEK LET.**

Letectvo USA požadovalo dva základní prototypy. První z nich, se vzletovou hmotností více než 18 t, vybavený radarem a raketovou střelou s dalekým dohledem, byl označen FX (Fighter Experimental – pokusná stíhačka). Tehdejší politická situace a nástup sovětských strojů MiG-25 způsobily, že právě toto konstrukční řešení se stalo prioritou. Výsledkem byl letoun F-15. Druhý prototyp s kryptonemem ADF (Advanced Day Fighter – pokročilá denní stíhačka) měl splňovat funkci, kterou měly mezi staršími letouny třeba Mirage III nebo MiG-23. Po modifikaci požadavků obdržel tento projekt krycí název FXX. Měl to být letoun s jednoduchou elektronikou a výzbrojí pro boj na střední a blízkou vzdálenost o hmotnosti 11 t, určený zejména k získání vzdušné převahy. Jeho předností měla být i poměrně nízká cena. Práce na FXX začaly po volbách v roce 1968, kdy politici usoudili, že je potřebná lehká stíhačka jako alternativa k F-15. Opět došlo k úpravám technicko-taktických požadavků a byl zahájen projekt pod kryptonemem LWF (Light Weight Fighter – lehká stíhačka). V lednu 1972 bylo devět největších výrobců letadel požádáno o předběžné vypracování návrhu letounu LWF. Vzletová hmotnost neměla překročit 9 072 kg, rozsah rychlosti měl být 0,6 až 1,6 M na hladině 9 144–12 192 m. Byl požadován velký dolet a vynikající obratnost. Předpokládalo se použití novodobých technologií se značným modernizačním potenciálem. Z devíti oslovených výrobců nabídlo své návrhy pět. V březnu 1972 měl největší šanci projekt od Boeingu, nicméně v dubnu byly k realizaci vybrány Model 401 společnosti Gene-

ral Dynamics a P-600 od firmy Northrop. Z každého řešení byly objednány dva prototypy označené jako YF-16 a YF-17. Druhý jmenovaný byl nakonec zaveden do výzbroje jako F-18 Hornet.

## PROTOTYPY LETOUNU F-16

Návrh letounu GD Model 401 byl vypracován konstrukčním týmem pod vedením Williama C. Dietze a Lymana C. Josephse. Jednalo se o středoplošník s jednoduchou svislou ocasní plochou. Kvůli snížení nákladů byl jako pohon použit pouze jeden motor s přívodem vzduchu pod trupem letadla. Letoun měl navržená lichoběžníková křídla propojená ploškami s přední částí trupu. Křídla byla plně mechanizována se vztlakovými klapkami na náběžné a odtokové hraně

STÍHAČÍ LETOUN F-16A 178. STÍHAČÍ PERUTĚ 119. STÍHAČÍ SKUPINY LETECKÉ NÁRODNÍ GARDY SEVERNÍ DAKOTY. LETOUN S ČÍSLEM 82-926 LÉTAL NA LETIŠTI HECTOR FIELD FARGO KONCEM 90. LET MINULÉHO STOLETÍ.

F-16 BLOCK 50/52 (NEOFICIÁLNÍ OZNAČENÍ CJ) JE POUŽÍVÁN AMERICKÝMI VZDUŠNÝMI SILAMI I V MISÍCH TYPU WILD WEASEL, TEDY K PROLOMENÍ PROTIVZDUŠNÉ OBRANY NEPŘÍTELE. LETOUN NA FOTOGRAFII MÁ PODVĚŠENOU KOMBINACI VÝZBROJE POUŽÍVANOU PŘÁVĚ PŘI ÚKOLECH TOHOTO DRUHU



# I F-16C FIGHTING FALCON



**LETOUN F-16 PŘEDSTAVUJE JEDNU Z NEJPOVEDENĚJŠÍCH STÍHAČEK**

**POSTAVENÝCH PO 2. SVĚTOVÉ VÁLCE A JE DNES SOUČÁSTÍ VZDUŠNÝCH SIL MNOHA STÁTŮ PO CELEM SVĚTĚ. JEHO BOJOVÝ POTENCIÁL BYL VYZKOUŠEN BĚHEM MNOHÝCH KONFLIKTŮ NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ. NYNĚJŠÍ VERZE UŽ VŠAK MÁ KROMĚ VNĚJŠÍHO VZHLEDU JEN PRAMÁLO SPOLEČNÉHO S LETOUNY, KTERÉ V 70. LETECH MINULÉHO STOLETÍ PŘIJALO DO VÝZBROJE LETECTVO USA. ZE ZEMÍ BÝVALÉ VARŠAVSKÉ SMLOUVY JE JEDINÝM UŽIVATELEM TOHOTO STROJE POLSKO, V JEHOŽ VZDUŠNÝCH SILÁCH PŮSOBÍ 36 JEDNOMÍSTNÝCH F-16C BLOCK 52+ A 12 DVOUMÍSTNÝCH F-16D BLOCK 52+. V POLSKÉM LETECTVU NOSÍ TYTO LETOUNY NÁZEV „JESTŘÁB“.**



## **RAKETA:**

AIM-9X SIDEWINDER UPEVNĚNÝ NA ADAPTÉRECH NA KONCI KŘÍDLA JE JEDNOU Z NEJÚČINNĚJŠÍCH RAKETOVÝCH STŘEL VZDUCH-VZDUCH KRÁTKÉHO DOLETU (1–18 KM).



## **PODVOZEK:**

PŘÍDOVÉHO TYPU S ŘÍZENOU PŘEDNÍ PODVOZKOVOU NOHOU; ZATAHUJE SE DO TRUPU LETADLA.



## **PALIVOVÁ NÁDRŽ:**

PŘÍDAVNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE O OBJEMU  $2 \times 1\,400$  L JSOU ZAVĚŠENY NA PODKŘÍDELNÍCH ZÁVĚSNÍCÍCH, PŘÍDAVNÁ NÁDRŽ O OBJEMU  $1\,135$  L JE ZAVĚŠENA POD TRUPEM. LETOUN MŮŽE NĚST PALIVO O HMOTNOSTI  $3\,104$  KG VE VNITŘNÍCH NÁDRŽÍCH A DALŠÍCH  $3\,104$  KG VE TŘECH ODHAZOVACÍCH NÁDRŽÍCH; NAVÍC MÁ ZAŘÍZENÍ PRO TANKOVÁNÍ ZA LETU.

## TECHNICKÉ ÚDAJE LETOUNU F-16C BLOCK 52

**Typ:** jednomotorový víceúčelový stíhací letoun s celokovovou konstrukcí a zasouvacím podvozkem příďového typu určený k provozu z pozemních základen.

**Osádka:** 1 osoba.

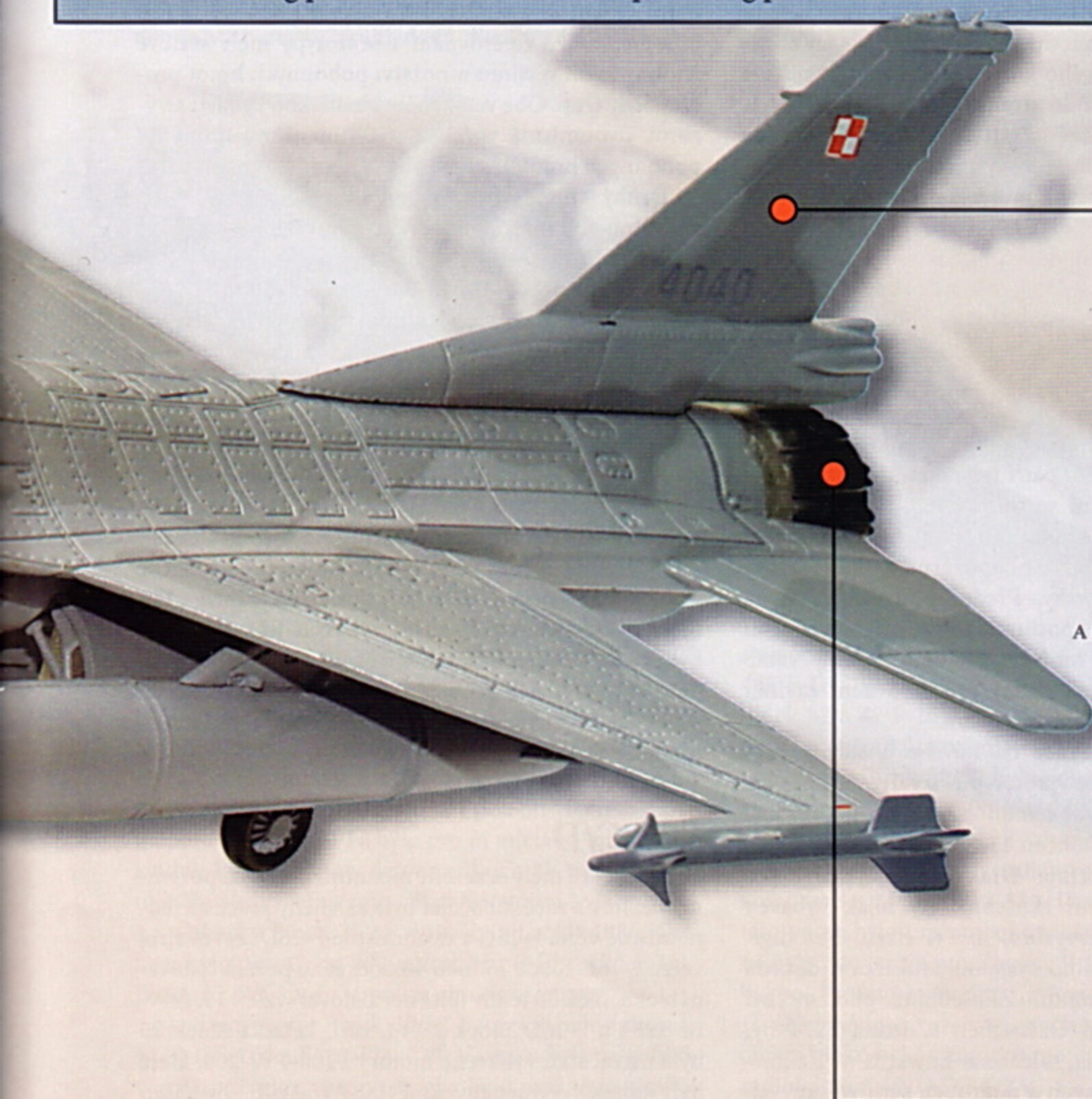
**Motor:** tryskový dvouproudový dvourotorový Pratt & Whitney F100-PW-229 o maximálním tahu s přidavným spalováním 129,44 kN.

**Výkony:** maximální krátkodobá rychlost 2 386 km/h (2 Mach) ve výšce 12 192 m; maximální stálá rychlost 2 124 km/h; maximální rychlost stoupání 340 m/s; praktický dostup 15 240 m; dolet 3 891 km; akční rádius 1 371 km.

**Hmotnost:** prázdného stroje 8 273 kg; vzletová 12 331 kg; maximální vzletová hmotnost 19 187 kg.

**Rozměry:** rozpětí 9 800 mm (se střelami AIM-9 na koncích křídel 10 m); délka 15 040 mm; výška 5 090 mm; nosná plocha 27,87 m<sup>2</sup>.

**Výzbroj:** 1 šestihlavňový rotační kanon M61A1 Vulcan ráže 20 mm (510 nábojů); rakety (různé kombinace): AIM-7 Sparrow III, AIM-9 Sidewinder, AIM-120 AMRAAM, AGM-65 Maverick, AGM-88 HARM, AGM-119 Penguin, AGM-84D Harpoon, neřízené CRV7 ráže 70 mm; bomby (různé kombinace): Mk 82, Mk 84, CBU-87, CBU-89 GATOR, CBU-97, GBU-10 Paveway, GBU-12, Paveway II, JDAM, AGM-154 JSOW; nukleární bomby: JB61. Podvěšená výzbroj a přidavné palivové nádrže mohou mít maximální hmotnost 9 276 kg při manévrech do +5G, resp. 5 420 kg při manévrech do +9G.



### SVISLÁ OCASNÍ PLOCHA:

JSOU ZDE OSAZENA ČIDLA ELEKTRONICKÉHO RUŠENÍ PRŮZKUMNÝCH I ZBRAŇOVÝCH SYSTÉMŮ NEPŘÍTELE A RADAROVÝ SYSTÉM VČASNÉ VÝSTRAHY PŘED ZAMĚŘENÍM.



### MOTOR:

LETOUN F-16C BLOCK 52+ JE POHÁNĚN MOTOREM PRATT & WHITNEY F100-PW-229 O MAXIMÁLNÍM TAHU S PŘIDAVNÝM SPALOVÁNÍM 129,44 kN.



NIZOZEMSKO ZAKOUPILO CELKEM 213 LETOUNŮ F-16A/B. PO REDUKCI STAVU JICH ZBYLO 108; VŠECHNY PROŠLY MODERNIZACÍ MLU, JEŽ MIMO JINÉ VÝRAZNĚ ZLEPŠILA MOŽNOSTI VZDUŠNÉHO BOJE.

a díky svému tvaru umožnila použití jednoduché svíslé ocasní plochy. Letoun měl plovoucí vodorovné ocasní plochy bez rozdělení na stabilizátor a výškové kormidlo. Poprvé v dějinách bylo letadlo vybaveno elektroimpulsním řízením Fly-by-Wire s ovládáním joystickem na pravé straně kabiny pilota. Tento systém spolupracuje s palubním počítačem. Kvůli snazšímu snášení přetížení bylo sedadlo pilota nakloněno o 30° dozadu; jeho řešení umožňuje bezpečné katapultování i během stání na zemi. Kryt pilotní kabiny byl vylišován z jednoho polykarbonátového kusu a jeho klenutí zajišťuje výbornou viditelnost do stran. Letoun F-16 je poháněn tryskovým motorem Pratt & Whitney F-100. Jde o dvou Proudový dvourotorový motor s poměrně malou spotřebou paliva. Letoun je vyzbrojen rotačním kanonem Vulcan ráže 20 mm se šesti hlavními a vybaven devíti vnějšími závěsníky pro přídavné nádrže, rakety a bomby. Pro vedení vzdušných bojů používá impulsně dopplerovský radiolokátor Westinghouse APG (pásmo I/J); ten byl v sedmdesátých letech nejvýkonnějším typem, který nevyžadoval kapalinové chlazení. Většina informací je zobrazena na průhledovém displeji HUD, byla však také zachována i některá analogová zařízení. K dalšímu vybavení patří také inerciální navigační systém INS, navigační soustava TACAN, přístrojový přistávací systém ILS, rádiová stanice, identifikační systém vlastní-cizí a zařízení upozorňující na radarové paprsky. Přední podvozková noha byla posunuta mimo přívod vzduchu do motoru, protože samotný vstup nemá řízený průtok a není zavírán během startování.



DIGITÁLNÍ OBRÁZEK LETÍCÍHO F-16 BLOCK 60 (E/F) „DESERT FALCON“, JENŽ SI V POČTU 80 EXEMPLÁŘŮ OBJEDNALY SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY. TENTO STROJ JE NYNÍ NEJMODERNĚJŠÍ VERZÍ LETOUNU F-16.

Práce na návrhu a stavba prvního prototypu trvaly 20 měsíců. První letoun YF-16 č. 72-1567 byl dokončen 13. prosince 1973 ve Fort Worthu. Drak letounu nebyl pro první zkušební lety nijak vybaven ani vyzbrojen. Při řízení bez digitálního systému prokazoval dobrou stabilitu. Zkušebním pilotem byl Phil Oestricher. 8. ledna 1974 byl prototyp převezen na základnu Edwards v Kalifornii, kde byl plně vybaven a podroben sérii vojenských zkoušek. Kvůli poškození vodorovných ocasních ploch během zkušebních letů byly oficiální zkoušky přesunuty na 2. února. Druhý prototyp YF-16 č. 72-1568 poprvé vzlétl 9. května 1974. Absolvoval srovnávací zkoušky s konkurenčním YF-17, různými americkými

letouny a ukořistěnými MiGy. YF-16 dokázal, že skvěle slučuje vysoké výkony s výbornými manévrovacími vlastnostmi. V konstrukci draku prakticky nebylo potřeba provádět žádné změny. I přesto americké letectvo více zajímal letoun F-15. Změnu názoru ovlivnilo až rozhodnutí čtyř evropských států patřících do NATO, které v F-16 spatřovaly nástupce svých letounů F-104 a F-4. V dubnu 1974 změnilo ministerstvo obrany USA název programu na ACF (Air Combat Fighter – bojová stíhačka) a začalo nabádat americké vzdušné síly ke koupi 650 letounů s možností rozšíření objednávky až na 1 400 kusů.

## SÉRIOVÁ VÝROBA

YF-16 byl 13. ledna 1975 oficiálně prohlášen vítězem soutěže na LWF/ACF. Zpočátku mělo být k dalším zkouškám postaveno ještě 11 jednomístných F-16A a čtyři dvoustupňové F-16B. Nakonec bylo postaveno šest F-16A a dva F-16B. Sériová výroba byla zahájena ve Fort Worthu v srpnu 1975. První sériový letoun F-16A vzlétl 8. prosince 1976 a první sériový F-16B 8. srpna 1977. Ve srovnání s prototypy měly sériové letouny kvůli většímu množství pohonných hmot prodloužený trup. Obě verze měly identickou výbavu a výzbroj, dvoustupňová verze se kvůli menšímu množství pohonných hmot lišila pouze doletem.

Druhý prototyp byl předváděn v květnu 1975 v Evropě. V červnu se čtyři evropské státy – Belgie, Nizozemsko, Norsko a Dánsko – rozhodly koupit 348 exemplářů. Jedinou výtka byla nemožnost vedení bojů v noci a za špatných atmosférických podmínek. V lednu 1977 se vedení USAF rozhodlo pro zakoupení dalších 783 exemplářů obou verzí upravených na stíhací bombardéry. První letouny šly do služby v lednu 1979. V roce 1980 byly zahájeny dodávky do Evropy a Izraele. Současně byla spuštěna výroba v Belgii a Nizozemsku. Celkem bylo postaveno 1 425 letounů F-16A a 310 F-16B, z toho pro americké letectvo 664 F-16A a 122 F-16B. Stroje se vyráběly v tzv. blocích – sériích, které se lišily výbavou. Již v 80. letech byla velká část letounů modernizována. Poslední modernizace F-16A/B proběhla v 90. letech na letadlech Block 20 stavěných pro Tchaj-wan. Nyní je většina letounů ze služby stažena.

## F-16C/D

Letouny F-16 měly omezené možnosti útoku na pozemní cíle. Již na začátku 80. let byla zahájena práce na jednomístné verzi F-16C a dvoustupňové F-16D. První stroj verze F-16C Block 25 (nebylo dodrženo pořadí číslování bloku, blok 20 tehdy ještě neexistoval) vzlétl 19. června 1984 a F-16D Block 25 14. září. Letadla Block 25 byla na začátku vybavena motory F100-PW-200, které byly později vyměněny za F100-PW-220E. Zvnějšku se letouny lišily pouze prodlouženou základnou svíslého stabilizátoru (kýlu), jejich vybavení však bylo úplně změněno. Byl zaveden nový radiolokátor Westinghouse AN/APG-68 s větším dosahem a lepšími možnostmi odhalování cílů, dva monochromatické

MFD displeje, širokoúhlý displej HUD, nové počítače, nový inerciální navigační systém a nová sběrnice dat umožňující používání řízených střel. V dalších sériích byl motor F100 od firmy Pratt & Whitney v rámci programu AFE (Alternative Fighter Engine) nahrazen motorem od General Electric F110-GE-100 o tahu s přídatným spalováním 124,59 kN místo 105,7 kN. To způsobilo změnu v označení jednotlivých bloků. Letouny vybavené motorem F110 byly značeny násobky desíti (Block 30, 40, 50) a čísla letadel s motorem F100 byla vždy zvětšena o 2 (Block 32, 42, 52). Navíc byl v letounech s F110 zvětšen vstupní otvor přívodu vzduchu do motoru. Nová radiolokační stanice zvýšila, i když ne v plném rozsahu, možnost vyzbrojení letounu. Verze Block 25 ještě nebyla vyzbrojena laserově řízenými pumami, disponovala však raketami AGM-65D Maverick s hlavicí vybavenou termovizním samonaváděním, ačkoli letoun nebyl vybaven palubním systémem pro noční vidění a pro lety při zhoršené viditelnosti. V centrální části pilotní kabiny byla seskupena klasická zařízení a po stranách byly umístěny monitory zobrazující obecné údaje a taktickou situaci. Byl zaveden nový barevný průhledový displej s bohatší sym-

U draků verze Block 40/42 byly použity stejné motory, letouny však byly navíc vybaveny nosníky pro kontejner systému LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infrared for Night) a nosníky pro navigační kontejner AN/AAQ-13 a zaměřovací kontejner AN/AAQ-14. To letadlům umožňovalo útočit nezávisle na denní době či atmosférických podmínkách a rozšířilo možnosti jejich výzbroje. Umístění navigačních a zaměřovacích kontejnerů si vynutilo zvětšení kol podvozku. Letouny této verze byly také vybaveny radiolokátorem AN/APG-68(V), novým panoramatickým průhledovým displejem HUD spolupracujícím se systémem LANTIRN, integrovaným přijímačem GPS, odhazovací světlic a dipólových odražečů AN/ALE-47, elektroimpulzním systémem řízení a DTS. Konstrukce draku letounu byla zesílena. První letoun verze F-16C Block 40 vzlétl 23. prosince 1988 a F-16D ze



SNÍMEK PRVNÍHO LETOUNU F-16D BLOCK 52 URČENÉHO PRO ŘECKÉ VZDUŠNÉ SÍLY. PO DOBU LETOVÝCH ZKOUŠEK LÉTAL STROJ BEZ KAMUFLÁŽE, POUZE SE ZÁKLADNÍM NÁTĚREM.



F-16C BLOCK 30/32 – STROJ VELITELE 52. TAKTICKÉHO STÍHAČÍHO KŘÍDLA SE ZÁKLADNOU U MĚSTA SPANGDAHLEM V NĚMECKU; V ROCE 1989 BYLO 52. STÍHAČÍ KŘÍDLO JEDNOTKOU SPECIALIZOVANOU NA MISE TYPU WILD WEASEL.

bolikou a zvětšeným zorným polem. Letadla Block 25 byla nově vybavena inerciálním navigačním systémem (AN/APN93) s laserovými gyroskopy. Jeho přesnost mnohonásobně překračovala dříve používané systémy a doba přípravy k práci byla zkrácena z 5 minut na 20 vteřin. Předpokládalo se i použití vícerozsahové palubní rušičky ASPJ a bylo pro ni uděláno místo u základny kýlu. Nakonec letouny Block 25 toto zařízení neměly, i když letadla pro Jižní Koreu jím byla vybavena. Stíhačky Block 25 se vyráběly od roku 1986. Celkem bylo postaveno 209 exemplářů F-16C a 35 F-16D Block 25. Používalo je pouze americké letectvo.

Letouny verze Block 30/32 byly poháněny motory F110-GE-100 a F100-PW-220. V draku byla modifikována konstrukce trupu tak, aby bylo možné namontovat oba typy motorů. Až na tuto změnu byla tato letadla totožná s Blockem 25. První F-16C Block 30 vzlétl 12. června 1986 a F-16D Block 30 30. července téhož roku. Celkem bylo postaveno 360 F-16C a 48 F-16D Block 30 a dalších 120 F-16C a 19 F-16D Block 32.

stejného bloku 8. února 1989. Celkem bylo postaveno 465 F-16C Block 40, 111 F-16D Block 40, 150 F-16C Block 42 a 47 F-16D Block 42. Později prošly tyto letouny menšími úpravami.

U verze Block 50/52 byly použity pohonné jednotky F110-GE-129 a F100-PW-229 o tahu s přídatným spalováním 129,44 kN. Tyto motory byly vybaveny novými dmychadly a ventilátory zvyšujícími úroveň komprese z 25 na 32 a 31. Hlavním úkolem letadel této verze bylo prolomení vzdušné obrany. Neoficiálně byly tyto stroje označovány F-16CJ/DJ. U této verze byl použit nový inerciální navigační systém Honeywell H-423 plně integrovaný se systémem GPS. V letadlech těchto bloků byl od začátku montován modernizovaný radiolokátor AN/APG-68(V)-5 s digitálním převážením signálu. K výbavě letounů patří i Improved Data Modem pracující v systému Link 16 a umožňující posílání černobílých obrázků jiným uživatelům systému. Navigační systém a systém navádění střel byly integrovány. V pilotní kabině však byl použit starší displej



IZRAELSKÝ F-16D BLOCK 52+; NA LETOVÉM ZÁBĚRU JSOU VÝBORNĚ PATRNÉ DODATEČNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE CFT (CONFORMAL FUEL TANKS) UMÍSTĚNÉ NA VRCHNÍ STRANĚ TRUPU.

HUD z verze Block 30/32, jelikož se nepředpokládala spolupráce letounů s kontejnery LANTIRN. Dále bylo zavedeno nové výstražné zařízení AN/ALR-56M a šazovače světlic a dipólových odražečů AN/ALE-47. Zavedením dvojzřehové radiolokační stanice Magnavox AN/URC-126 Have Quick IIA byla modernizována spojovací soustava. Identifikační systém vlastní-cizí zůstal stejný. Letadla z bloků 50/52 s sebou mohou nést až 4 střely AMG-88 HARM. První letoun F-16C Block 50 vzletl 22. října 1990 a F-16D Block 50 1. dubna 1992. Celkem bylo postaveno 267 F-16C Block 50 a 56 F-16D Block 50, z toho 60 F-16C a 20 F-16D vzniklo v Turecku. V roce 2000 bylo rozhodnuto o obnovení výroby této verze, na toto téma však chybí přesné údaje. První F-16C Block 52 vzletl 22. října 1992 a první F-16D Block 52 24. listopadu téhož roku. Celkem bylo postaveno 140 F-16C a 64 F-16D Block 52.

### F-16C/D BLOCK 50/52+

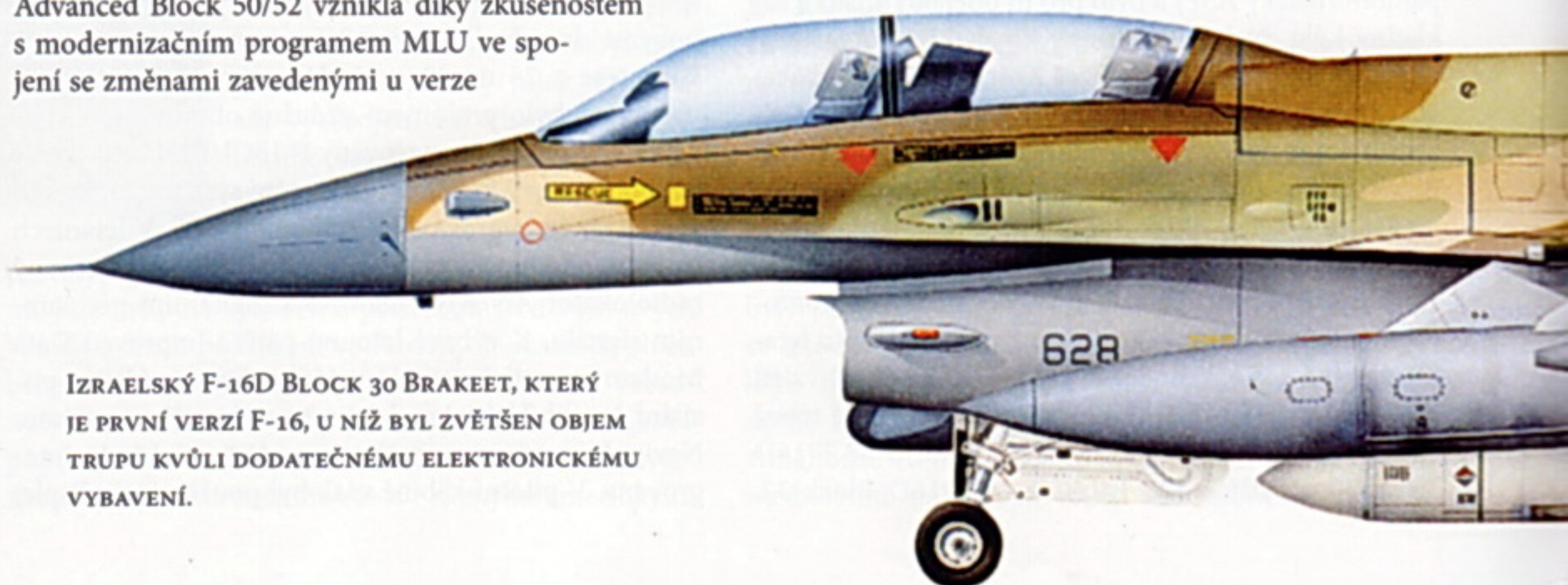
V březnu 1993 bylo letecké výrobní zařízení ve Fort Worthu i s výrobou F-16 odprodáno Lockheedu; výroba těchto velmi rozšířených bojových strojů tak od roku 1993 pokračuje pod novou hlavičkou výrobce s označením Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon.

I přesto, že letouny verze Block 50/52 byly poslední, které se vyráběly pro americké letectvo, možnost modernizace draku letadla byla důvodem k pokračování výroby pro zahraniční odběratele. Nová verze označovaná zpočátku jako Block 50/52+ a později jako Advanced Block 50/52 vznikla díky zkušenostem s modernizačním programem MLU ve spojení se změnami zavedenými u verze

Block 20 pro Tchaj-wan a projektem verze F-16ES (Enhanced Strategic). Hlavním rozdílem oproti dřívějším verzím je použití dvou 833litrových palivových nádrží těsně přiléhajících k vrchní ploše v místě přechodu mezi křídlem a trupem. Tyto nádrže sice nepatrně zhoršují obratnost, zato však neblokují podkřídlové závěsníky. Navíc lze pod křídlo i nadále zavěsit nádrže o objemu 1 400 nebo 2 271 litrů. Takto lze zásobu pohonných hmot zvýšit až na 10 254 litrů, což umožňuje provádění dálkových misí. Další změnou je zavedení nové verze radiolokátoru AN/APG-68(V)9 s větším dosahem pro odhalování cílů, desetinásobně větší paměti a pětinašobně rychlejším vyhodnocováním. Tento radiolokátor slouží i k zobrazování terénu a umožňuje identifikovat objekty o velikosti 0,6 m. Avionika byla modernizována a přizpůsobena ke spolupráci s přilbovým zaměřovačem JHMCS. V pilotní kabině se objevily dva MDF displeje z tekutých krystalů. Letoun byl vybaven nejnovějším identifikačním systémem AIFF BAE Systems AN/APX-113 a novým modulovým počítačem MMC. Nový je rovněž systém sdílení taktických údajů. Místo kyslíkové bomby je instalován vyvíječ tohoto plynu. U verze F-16D je mezi pilotní kabinou a ocasionými plochami instalován dlouhý aerodynamický kryt určený pro případné další elektronické zařízení. Identický kryt byl při modernizaci instalován i na starších verzích.

První letouny této verze koupilo v roce 2000 Řecko. Koncem prosince si Polsko objednalo 36 F-16C a 12 F-16D a 12 strojů F-16D Block 52+. Podle verze Block 52+ se v roce 1998 započalo s modernizací 650 letounů verze Block 40/42 a 50/52. Tento program byl pojmenován CCIP (Common Configuration Implementation Program). Verzí letounů Block 50/52 vyráběnou pro Izrael je F-16I Sufa, nejnovější vyráběnou řadou letounů F-16 je F-16E/F Block 60, jež v sobě spojuje vlastnosti verze Block 50/52 vylepšené na základě zkušeností ze stavby Block 50/52+, izraelského F-16I a projektu F-16ES. Jednomístná verze je označena F-16E a dvoumístná nese označení F-16F. Tyto letouny jsou vyráběny výlučně pro Spojené arabské emiráty.

Uživateli letounu F-16 jsou následující státy: Bahrajn, Belgie, Dánsko, Egypt, Chile, Indonésie, Itálie, Izrael, Jižní Korea, Jordánsko, Nizozemsko, Norsko, Omán, Pákistán, Polsko, Portugalsko, Řecko, Singapur, Spojené arabské emiráty, Thajsko, Tchaj-wan, Turecko, USA a Venezuela. Do roku 2006 bylo postaveno celkem 4 459 letounů všech verzí.



IZRAELSKÝ F-16D BLOCK 30 BRAKEET, KTERÝ JE PRVNÍ VERZÍ F-16, U NÍŽ BYL ZVĚTŠEN OBJEM TRUPU KVŮLI DODATEČNÉMU ELEKTRONICKÉMU VYBAVENÍ.