HISTORIA DEL “AIR FORCE ONE”

Para comenzar diremos que, hoy en día, el denominado “air force one”, una de cuyas fotos está sobre estas líneas, no es un solo avión, sino dos, ambos iguales. Son dos Boeing 747-200 B (“jumbos”) con número de registro 28000 y 29000. (estos números son visibles en la cola de estos aviones, en el timón de dirección, debajo de la bandera norteamericana como puede apreciarse en la fotografía sobre este texto). Ambos aviones pertenecen a una unidad especial de la fuerza aérea americana, la USAF, que los mantiene y los custodia. Tanto los aviones como sus tripulaciones están permanentemente en alerta para volar cuando haga falta. Cuando uno de ellos vuela, el otro queda inmediatamente también en alerta, como reserva, siempre listo para reemplazar al primero en caso de necesidad. Más adelante explicaremos cuando estos aviones son “air force one”.

Hay un hecho constatable a tener en cuenta y es que **antes de la segunda guerra mundial, en el período entre ambas guerras, la gente no se movía demasiado**, entre otras razones porque en la sociedad de aquella época no estaban muy desarrolladas las vías terrestres de comunicaciones, ni los sistemas de transporte en general. Y esa costumbre de no viajar demasiado también la podemos aplicar a los presidentes norteamericanos, quienes rara vez salían al extranjero y, cuando se desplazaban por los EE UU, que no lo hacían tampoco con demasiada frecuencia, **solían utilizar el ferrocarril** que era lo más moderno que existía, ya que la aviación comercial de transporte todavía no había logrado el nivel de desarrollo que hoy en día conocemos nosotros.

El pionero

El primer presidente estadounidense que utilizó un avión para su uso exclusivo como presidente de los EEUU fue **Franklin D. Roosevelt.** (presidente nº 32 de los EE UU, nacido en 1.882, que ha sido **el único presidente de los EEUU en ganar cuatro elecciones presidenciales seguidas**: elegido en 1.932, reelegido en 1.936, en 1.940 y en 1.944; murió en 1.945, el 12 de abril unos días antes del final de la segunda guerra mundial en Europa que ocurrió el 8 de mayo de 1.945. Con Japón el final de la guerra se produjo como consecuencia del lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagashaki, en agosto de 1.945).

Las circunstancias existentes en la segunda guerra mundial hicieron que el presidente Roosevelt tuviera que acudir a la conferencia de Casa Blanca, en enero de 1.943, para reunirse con W. Churchill y con los demás jefes de estado aliados y como entonces los EEUU no tenían ningún avión militar apropiado para cruzar el Atlántico, el gobierno norteamericano, que había requisado a la compañía civil Pan American sus famosos hidroaviones Boeing B-314 apodados **"Clipper**, para sus fuerzas aéreas, utilizó uno de ellos, el **"Dixie Clipper,** para que lo pudiera utilizar el presidente de la nación y en él cruzó Roosevelt el Atlántico en vuelo de ida y de regreso.

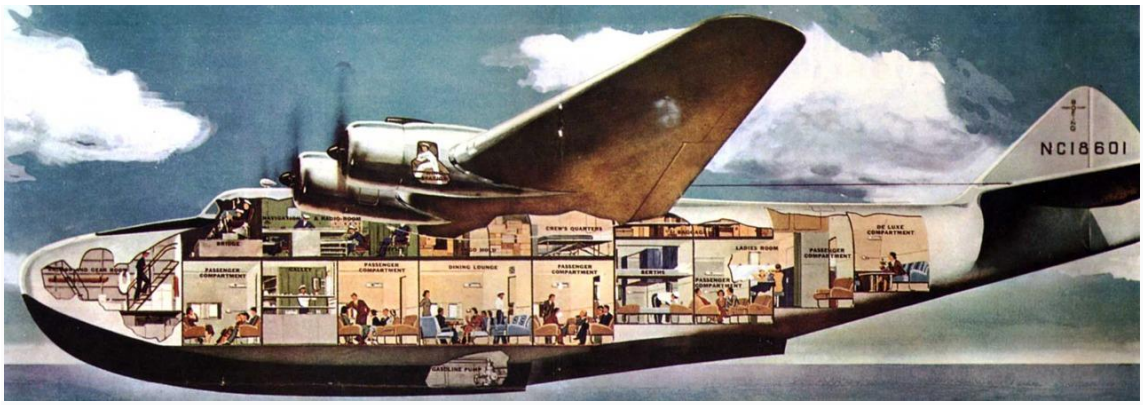
Ruta utilizada para volar a Casa Blanca. El regreso fue a la inversa por la misma ruta.

El viaje para cruzar el Atlántico podría haberse hecho en barco -una semana larga para cruzarlo en aquellos tiempos- a lo que había que añadir el peligro de que ese barco fuese hundido por la flota de submarinos alemanes que estaban en aquel entonces en pleno apogeo hundiendo muchos buques aliados -los submarinos alemanes del almirante Karl Dönitz hundieron 2.828 buques aliados en toda la segunda guerra mundial y estaban especialmente activos en las

fechas de las que estamos hablando-. Esas circunstancias hicieron que se descartase esa posibilidad de ir en barco.
Se realizó el vuelo haciendo escalas en Florida, en Puerto España (isla de Trinidad y Tobago), en la ciudad brasileña de Belem y de ahí directo a África en Bathrust, SudÁfrica, de donde subieron costeando hacia el norte por las costas occidentales africanas hasta llegar a Casa Blanca. Fueron más de 45 horas de vuelo totales entre la ida y la vuelta. Eligieron esa ruta a través del Atlántico sur por considerarla más segura que hacerlo por el Atlántico central o el norte, ya que en el sur había mucha menor presencia de enemigos alemanes.

Pan American también contribuyó al esfuerzo de guerra prestando al ejército USA sus tripulaciones, que "camufladas de militares" volaron los aviones "Clipper" para las fuerzas aéreas y muy especialmente para la Navy. ¡Estaban en plena guerra mundial y también los pilotos civiles arrimaron el hombro! La Navy se benefició mucho con los pilotos de Panam porque éstos tenían una gran experiencia en vuelos sobre grandes extensiones de agua, pues tenían muchas líneas que volaban a muchos destinos del océano Pacífico, como Hawaii, isla de Wake, Filipinas, Hong kong, etc. y enseñaron a los pilotos de la Navy las técnicas de navegación sobre los océanos, cosa que hasta entonces ellos casi no habían practicado.

Boeing 314-A "Dixie Clipper" de la compañía Pan American. Los "Clipper" se fabricaron entre 1.938 y 1.941. Fue sin ninguna duda el más avanzado, lujoso y el mejor hidroavión comercial de su época. Nació para responder a una petición que la compañía Pan American hizo a Boeing para construir un hidroavión de "largo alcance" que les hiciese posible volar a cualquier destino del Pacífico. Se construyeron sólo 12 aviones. Los primeros seis se denominaron B-314 y a los 6 últimos, mejorados con respecto a los primeros, se les denominó B-314-"A".



La irrupción en el mercado de este avión en la época entre las dos guerras mundiales fue un paso gigantesco en la aviación comercial, pues era capaz de llevar 74 pasajeros en vuelos diurnos y 40 en literas en vuelos nocturnos con 10 tripulantes. Disponían de un salón comedor con 14 plazas en el que se servía la más exquisita comida, salón de juegos, una sala de baños, suit nupcial, sala de fumadores etc. Como sus alas eran enormes para aquella época, se construyó un pasillo en cada una de ellas por el que se accedían a los 4 motores. Por eso los mecánicos de vuelo podían acceder y revisar, engrasar, y hacer pequeñas reparaciones y ajustes en pleno vuelo de los cuatro motores.

Los Clipper fueron los hidroaviones más grandes de su época. Habían sido construidos por la casa Boeing partiendo de otro modelo Boeing que ya existía, el bombardero B-24 "Liberator", que actuó con gran eficacia en casi toda la segunda guerra mundial, principalmente en Europa. Boeing lo comercializó con el nombre de B-314, pero cuando pasó a servir a las fuerzas aéreas norteamericanas éstas lo denominaron C-98.
Después de finalizado el viaje del presidente a la conferencia de Casa Blanca el mando militar -vista la necesidad de tener un avión apropiado para uso del presidente de los EEUU- decidió acondicionar para los viajes del presidente de la nación un avión bombardero B-24, para no tener que recurrir a los aviones civiles de la Pan American o de otras compañías civiles.

Este avión B-24, acondicionado especialmente para nada menos que el presidente de la nación sirvió como avión presidencial hasta que ocurrió un accidente de otro B-24 normal -uno de la unidad del Army Air Force- lo que ocasionó que, como precaución, la Casa Blanca retiró del servicio al presidente este avión preparado para él, no fuera a ser que ese fallo que provocó el accidente del otro B-24, también pudiera ocurrirle al avión presidencial.

La vaca sagrada

Después de varias indagaciones para elegir el avión que iba a ser dedicado a los cada vez más frecuentes viajes de estado del señor presidente, porque los tiempos habían cambiado y había que hacer muchos viajes, la elección del gobierno favoreció al **Douglas DC-4,** que el ejército conocía con las siglas **C - 54, "skymaster"** y que se convirtió en **el VC-54C** (le colocaron la V de Very Importan People delante, y la C que corresponde al modelo del DC-4, que era ya el tercer modelo, detrás del modelo A y B, el C de los DC-4).

El avión era de lo mejor que había en aquella época y fue transformado para dotarlo con muchos de los lujos que hoy se considerarían normales, pero que para aquella época fueron toda una revolución. El primer adelanto que fue instalado fue un ascensor eléctricamente accionado, en la puerta trasera del avión para la silla de ruedas del presidente Roosevelt (desde los 39 años Roosvelt estuvo en silla de ruedas, porque a esa edad padeció la enfermedad de la polio, de la que se curó, pero le quedó la secuela de no poder andar). Siempre subía y bajaba del avión utilizando ese ascensor. La distribución interior incluía una sala de conferencias, otra de descanso, con los medios más modernos de la época especialmente en comunicaciones; instalaron literas para dormir, cocinas más amplias con despensa abundante, toilets, etc.
Roosevelt fue un presidente al que las circunstancias le obligaron a utilizar mucho el avión, pues en la fase previa al final de la segunda guerra mundial que le tocó vivir, tuvo que hacer muchos viajes por Europa, y en todos ellos empleó el Douglas DC-4 presidencial. Uno de esos largos viajes - casi al final de la sgm- fue el que hizo para asistir a la Conferencia de Yalta, en Crimea, en febrero de 1.945.

En lo tocante al uso frecuente de este avanzado avión ocurrió que entonces los pilotos de la unidad del Cuerpo Aéreo del Ejército que lo volaban comenzaron a llamarle la **"vaca sagrada**", por aquello de lo sofisticado que lo habían dejado, con tanto extra y tan cómodos sistemas y como era de esperarse la cosa trascendió al gran público y al terminar la segunda guerra mundial todo el mundo en USA sabía que el presidente de la nación volaba en la "vaca sagrada".

Esta inocente historia llegó también a nuestra patria con motivo de la llegada de los americanos a las bases españolas de Torrejón, Rota, Morón y Zaragoza a finales de 1.953, de acuerdo con el tratado bilateral entre España y los EE UU, el "pacto de Madrid". El escuadrón de nuestro Ejército del Aire radicado en la base aérea de Getafe, el "Grupo de Estado Mayor" del aire, disponía también de aviones DC-4 y como fruto de la convivencia -eran bases conjuntas de españoles y americanos- entre los pilotos hispanos y los americanos llegó a España la anécdota de la vaca sagrada, con lo que también acabaron los pilotos españoles llamándole **"vaca sagrada" a uno de los DC-4 " "acondicionado" con que contaban el escuadrón de Getafe, para el traslado de autoridades, (sin punto de comparación con la vaca sagrada americana, sino acondicionado " a la española", con los pocos medios de que se disponía, todo él con butacas, como si fuera un avión de una línea civil) y como había un segundo DC-4 como reserva los pilotos españoles, aplicando el nunca bien ponderado ingenio hispánico, también bautizaron a ese segundo DC-4, el de reserva, como el "ternero sagrado".**

Boeing 314-A "Dixie Clipper" de la compañía Pan American. Todos los "Clipper" se fabricaron entre 1.938 y 1.941. Fue sin ninguna duda el más avanzado, lujoso y el mejor hidroavión comercial de su época. Nació para responder a una petición que la compañía Pan American hizo a Boeing para construir un hidroavión de "largo alcance" que cumpliese con las siguientes performances: Debería poder llevar 4.500 kg de carga a una distancia de 3.850 km, a una altura de 10.000 pies con un viento en contra de 48 km/hora y una velocidad de crucero de 240 km/hora.

Cuando Boeing entregó su avión a Boeing, la realidad fue esta: resultó que su alcance era de 6.800 km, con viento nulo, su velocidad de crucero era 256 km/hora (y su velocidad máxima de crucero 339 km/hora). Además, Boeing hizo hincapié en resaltar que "en caso de pérdida de un motor", podía continuar el vuelo con una velocidad de 188 km/hora. Cada motor daba 1.500 hp de potencia en los seis primeros y 1.600 en los siguientes del modelo "A".

Se construyeron sólo 12 aviones. Los primeros 6 se denominaron Boeing B-314 y a los 6 últimos, mejorados con respecto a los primeros, se les denominó Boeing B-314-"A". Tres aviones fueron vendidos a los ingleses para su compañía BOAC. En la actualidad no queda ninguno de los doce.

Al regreso de la conferencia de Casablanca Roosevelt cumplió 61 años.
En la foto está celebrando su cumpleaños a bordo del "Dixie clipper" incautado a la compañía Pan American. Roosevelt está al fondo a la izquierda partiendo la tarta.

A la muerte de Roosevelt en abril de 1.945, le sucedió **Harry Truman** (nacido en 1.884, presidente nº 33 por fallecimiento de Roosevelt en 1.945 pues él era el vicepresidente, reelegido en 1.948 hasta 1.953 y muerto en 1.972) que siguió utilizando la "vaca sagrada" americana casi dos años más.
Antes de ser retirado del servicio este avión tuvo una importante actuación, y fue que a bordo de él (de la "vaca sagrada") Truman firmó una importantísima ley, la LEY DE SEGURIDA NACIONAL -Acta de seguridad nacional- **por la que nació la USAF como tal**, (United States Air Forces, las fuerzas aéreas de los EE UU). Esta ley reorganizó las fuerzas armadas de los EE UU. Hasta entonces existían las **USAAF** - United States Army Air Forces. A partir de entonces se independizaron totalmente del Army, el ejército de tierra, y de la Navy, siguiendo así hasta hoy.

Avión DC-4, "skymaster" en versión de la USAF C-54, la" vaca sagrada"

Una vez retirado del servicio, la "vaca sagrada", como suele ser normal en la USAF, se le donó a un museo, en este caso al Museo Nacional de la USAF, en Dayton, Ohio.

Seguimos avanzando en el tiempo

Llegado Truman a la presidencia se procedió al cambio del DC-4 transformado por otro avión más moderno. La USAF eligió un Douglas C-118- "liftmaster", uno de los mejores aviones de su época (Era un Douglas DC-6 transformado). Truman le puso el nombre **"Independence"** en memoria de su pueblo de nacimiento, Independence, Misouri-**.** Pasó a denominación USAF como VC-118 y fue acondicionado para su misión de avión presidencial. Truman fue un presidente que utilizó muy frecuentemente su avión presidencial. Llegó con él hasta la isla de Wake en el Pacífico a finales de 1.950, para entrevistarse con el general McArthur para tratar temas relativos a la recién estrenada guerra de Corea.

El sucesor de Truman fue **Dwight Eisenhower** (nacido en 1.890, fue elegido como presidente nº 34 en 1.953, reelegido en 1.957 hasta 1.961, fallecido en 1.969). Fue bajo su mandato cuando se adquirieron para el servicio presidencial dos aviones **Lockheed C-121 "Super-Constellation**" que duraron hasta 1.961.

Eisenhower les llamó a estos aviones el **"Columbine I"** y el **"Columbine II".** Como vamos avanzando en el tiempo, también la tecnología avanzaba y los "columbine" ya tenían instalado teléfono aire-tierra y teletipo, novedades al alcance de muy pocos en aquel entonces.

Fotografía del C-118 "Independence" que fue el "air force one" del presidente Harry Truman. El C-118 era un Douglas DC-6 modificado. El DC-6 fue un avión puntero en su época. Lo utilizó la USAF como C-118 y la Navy como R6D. Voló para las más importantes compañías aéreas civiles de todo el mundo en la década de los 50 hasta los 70, compitiendo con el Lockheed "Constellation".

La razón del nombre puesto a los aviones proviene de su esposa, la primera dama, Mamie Geneva Doud de Einsehower que, aunque nacida en Iowa, se crió la mayor parte de su infancia y juventud en el estado de Colorado cuya flor es la "columbine", flor preferida por la esposa de Eisenhower.

Las recomendaciones de Eisenhower

Eisenhower fue el presidente fue dejó escrito varias "recomendaciones" -tanto para él como para los futuros presidentes-, en cuestiones relativas a los aviones presidenciales. Estas son: **que se utilizasen siempre que fuese posible aviones cuatrimotores para transportar al presidente de los EE UU y que existiera siempre, al menos, otro avión igual como reserva.**

El presidente Lyndon B. Johnson tuvo que recurrir en alguna ocasión al uso de pequeños aviones ejecutivos -cuando el destino al que deseaba llegar no era

apto para aviones grandes- por lo que la USAF le proporcionó un Lockheed Jetstar L-129, que en versión de la USAF era un C-140, de la media docena que tenían en la base de Andrwes para transporte de personal del Comando Aéreo Militar. El C-140C era, siguiendo las indicaciones de Eisenhower, naturalmente un "avión ejecutivo", pero ¡de cuatro motores!

Foto de uno de los Columbine en vuelo a la izquierda y morro del Columbine a la derecha con el detalle de la flor de Colorado, la columbine. El "super constellation" fue uno de los aviones de más bella estampa. Nuestra compañía Iberia los utilizó entre 1.954 y 1.966 en que comenzó la era de los cuatrimotores reactores, más grandes y con capacidad para más pasajeros y más carga, que cruzaban el charco sin escala, como el DC-8 y el B-707, que destronaron al super constellation.

Cómo nació el indicativo radio "air force 01"

En aquellos tiempos de la post guerra mundial y en los años cincuenta el avión presidencial utilizaba siempre un indicativo de llamada radio fijo. La USAF le había asignado el indicativo **Air Force 8610**. Con este indicativo tenía total preferencia con todos los controles de los EE UU. Pero ocurrió en 1.953, en el mandato de Eisenhower, la casualidad hizo que su avión presidencial, en un vuelo a Nueva York con Eisenhower abordo, coincidió, al comunicarse con la torre de control, con un avión civil, el **Eastern 8610.** La similitud numérica del indicativo indujo a una pequeña confusión en las comunicaciones, pues la torre autorizó a aterrizar al "8610", con lo que los dos aviones -el presidencial y el Eastern- entendieron que la comunicación había sido para ellos y ambos se dispusieron a hacerlo.

El controlador de la torre se dio cuenta de ello y, aunque los aviones nunca llegaron a estar en peligro, corrigió inmediatamente su orden, repitiendo que el autorizado a aterrizar era el "Eastern 8601" que era el que estaba más próximo al aeropuerto. Después de este incidente, que no tuvo ninguna transcendencia más, y para evitar estas posibles coincidencias de igualdad de indicativo, **desde entonces la USAF decidió llamarle siempre "air force one" al avión de la USAF que transportase al presidente de la nación.** Desde entonces se mantiene ese indicativo "air force one" sólo para el avión presidencial **"si a bordo de él está el presidente**".

Avión Lockheed Jetstar utilizado por los presientes americanos. Actualmente está expuesto en el Parque Histórico Nacional Lyndon B. Johnson, en su pueblo natal, STONEWALL en Texas. La foto de la derecha es un cartel publicitario de la casa constructora del avión con los cinco presidentes -Lyndon Johnson, Richard Nixon, Gerald Ford, Jimmy Carter y Ronald Reagan- que fueron sus "clientes VIP" a partir de 1.963.

Volviendo a nuestro tema, la denominación oficial que les ha dado la USAF (la fuerza aérea de los EE UU) a los aviones presidenciales es VC-25A. Y el nombre "air force one" es, como he dicho ya, el indicativo radio de llamada que usan estos aviones **"siempre que vaya en ellos el presidente de la nación"**. Es decir, sólo se utiliza, en comunicaciones radio con los controles aéreos de tierra o con otros aviones, el indicativo "air force one" si va a bordo de éstos o de cualquier otro avión de la USAF el presidente.
Si el presidente de los EEUU necesitara desplazarse a un aeropuerto pequeño en el que no puede aterrizar el B-747, tendrá que utilizar otro avión más pequeño, por ejemplo, un B-757 transformado (que es lo que hoy habitualmente utiliza). En ese caso el B-757 **en el que vuela el señor presidente** es, mientras permanezca él a bordo, el "air force one".
Si tuviera que desplazarse en un helicóptero de **la USAF** porque el destino es de helipuerto y no de aeropuerto, ese helicóptero de la USAF en el que vuela el señor presidente utiliza el indicativo "air force one". Todos los demás vuelos que hagan los aviones que usa el presidente, cuando éste no va en ellos, se consideran como vuelos de aviación civil comercial, si interesase así, o utilizando indicativos comerciales o como vuelos normales de la USAF, utilizando indicativos normalizados de la USAF, pero nunca utilizando el indicativo radio "air force one".

Pero si como habitualmente suele hacerse hoy en día, para iniciar un vuelo en el "air force one", el presidente se traslada en "helicóptero de los marines" desde la Casa Blanca a la base de Andrews ese helicóptero utilizará el indicativo radio **"marine one"**, mientras esté dentro de él el señor presidente de la nación.

Este indicativo **"Marine one"** es el indicativo radio de cualquier aeronave que pertenezca al "**Cuerpo de Marines de los EE UU"** y que lleve a bordo al presidente de la nación.

Por la misma razón cualquier aeronave del "ejército de tierra de los EE UU", el Army, que transporte al presidente de la nación, utiliza el indicativo radio **"army one".**Y siguiendo con el mismo razonamiento cualquier aeronave que pertenezca a la marina de la Armada de los EE UU, la Navy, utilizará el indicativo **"Navy one"** cuando lleve a bordo al presidente del gobierno norteamericano.
En toda la historia de la Navy, sólo en una ocasión ha utilizado un presidente de los EE UU uno de sus aviones. Fue el presidente **George Bush, hijo**,(nacido en 1.946, elegido presidente número 43 en 2.001, reelegido en 2.005 hasta 2.008.Vive en la actualidad en Texas) que el 1 de mayo del año 2.003 voló en un avión Lockheed S-3 "viking", avión embarcado de lucha antisubmarina, para trasladarse al portaaviones USS Abraham Lincoln, fondeado frente a las costas de san Diego, California. (George Walker Bush fue presidente entre el 2.001 y el 2.009, es hijo de **Geeorge Herber Walker Bush** (que fue presidente nº 41, entre 1.989 y 1.992. Ambos expresidentes, padre e hijo, viven en Texas como millonarios que son del negocio del petróleo).

Tal vez este vuelo lo hizo Bush hijo en homenaje a su padre, quien el día del ataque japonés a Pearl Harbour en 1.941, abandonó con 17 años escasos, sus estudios en la universidad y se presentó voluntario en la Navy para combatir a los japoneses. Tras su período de instrucción, tres días antes de cumplir los 19 años, se convirtió en el aviador naval más joven de aquella época y participó en muchas misiones de guerra en varios puntos del Pacífico.
Este avión Lockheed S-3 "viking" en el que voló el presidente Bush hijo, fue retirado del servicio a finales del año 2.003 y se donó al "museo nacional de aviación naval" en Pensacola, Florida, en donde se exhibe entre otros muchos aviones.

El *Navy One* aterrizando en el portaaviones USS *Abraham Lincoln* con el presidente Bush hijo, a bordo.

El primer presidente que utilizó el helicóptero presidencial fue Dwight D. Eisenhower. En 1.957 Eisenhower utilizaba un Sikorsky H-3 Sioux militar "estándar", un helicóptero de los normales en su unidad operativa. Este helicóptero era uno más de la unidad, al que no se le había añadido ninguna mejora. No había sido dotado ni de aire acondicionado, ni de asientos acolchados ni de ninguna otra comodidad añadida, que le hicieran más confortable. Como Eisenhower procedía de la Academia de West Point y estaba acostumbrado a la austera vida militar, siguió utilizando estos helicópteros sin reformar durante mucho tiempo.

El uso actual de los helicópteros del cuerpo de marines, los "marine one", está reservado especialmente para trayectos cortos. Ha sido elegido dado el mayor grado de seguridad para proteger al presidente de los EEUU. Estadísticamente el helicóptero proporciona hoy en día -frente a los tradicionales vehículos por tierra de escolta- más seguridad.

La flota de casi una veintena de helicópteros destinados al servicio presidencial como "marine one", está en una base del cuerpo de marines en Quantico, Virginia, a unos 50 km escasos de la casa blanca en línea recta, mientras que los dos Boeing-747 están en la base aérea de la USAF en Andrews, en el vecino estado de Maryland, a unos 100 km en línea recta de Washington. Esta unidad, como la del "air force one", dependen directamente de la Casa Blanca.

Izq.-Un helicóptero "sea King" de los marines ante la casa blanca.
DER. Nixon desciende del helicóptero "army one" en agosto de 1.974, tras dimitir a causa del escándalo watergate. A pesar de ello Nixon desciende haciendo la V de la victoria.
Como tradición del Army en cualquier parte del mundo en que aterrice el "army one", (con el presidente del gobierno a bordo), le estará siempre recibiendo, a pie de la aeronave, un soldado del Army con su uniforme de gala -como se aprecia en la foto- De igual forma los "marines" siguen la misma tradición y allí donde aterrice el "marine one" se encontrará siempre al pie del helicóptero un marine también en uniforme de gala. Esto lo comprobó el presidente Bill Clinton, en un vuelo que hizo sobre el Gran Cañón del Colorado en el "marine one". Quedó sorprendido al encontrarse con un marine, al borde del gran cañón, esperándolo para recibirlo.

El procedimiento de traslado en helicóptero del presidente que utilizan los marines exige que siempre vayan, al menos, dos helicópteros, uno para el presidente y otro u otros como señuelo para evitar posibles ataques.
Como lo habitual es que el presidente de EE UU vuele siempre en aviones militares, los miembros de la "United States Coast Guard"-los guardacostas- que forman parte también de las fuerzas armadas de los EEUU, reclamaron su derecho a que, si alguno de sus aviones o helicópteros es usado alguna vez por el señor presidente de la nación, utilizarán el indicativo **"Coast Guard one".** Hasta la fecha, todavía ningún presidente los ha usado, pero ellos tienen reservado su indicativo, por si hace falta.
Y por el mismo razonamiento, si alguna vez volase el presidente en algún avión civil -cosa muy poco probable, pues son muy tradicionalistas y les gusta volar con aviones militares- utilizaría un indicativo reservado para ese caso, que es el de **"Executive one".**

La era de los reactores

En 1.962 el gobierno norteamericano compró el primer avión reactor especialmente diseñado para ser usado por el presidente del gobierno. Era el Boeing 707-353 B, que pasó a denominarse por la USAF el VC-137C con matrícula SAM 26000 (las siglas SAM corresponden a SPETIAL AIR MISSION). Este "air force one" fue el que estrenó el presidente **J.F. Kennedy** (nacido en 1.946, elegido presidente nº 35 en 1.961 y asesinado en noviembre de 1.963) después de su asesinato en Dallas, y **a bordo de este mismo B-707, estando en tierra, juró su cargo su vicepresidente que asumió la presidencia, Lyndon B. Johnson**. (nacido en 1.908, elegido presidente nº 36 en 1.963 por asesinato del presidente, reelegido en 1.964 hasta 1.969, fallecido en 1.973). Este B-707, naturalmente remodelado para ser avión presidencial, sustituyó a los "columbine".

El presidente **Kennedy** fue el que introdujo algunos toques personales, como fue el pedir que el avión presidencial reflejara el espíritu de su país. Para ello hizo que se grabara **el nombre de "United States of America" en letras grandes para que aparecieran visiblemente a lo largo del fuselaje.** También fue él quien ordenó que se pintara la **bandera nacional de las barras y estrellas** en el estabilizador vertical (timón vertical de cola). Este diseño de Kennedy permanece casi inalterable desde entonces. Las letras en que está impreso el anagrama "United States of America" son del mismo tipo de letra con la que se escribió el acta de la independencia de los EE UU en 1.776 por expreso deseo de Kenedy. Y la señora de Kennedy, Jacqueline, fue la que eligió los colores externos que hasta hoy en día lucen todos los "air force one": el azul fuerte, azul claro y el blanco.

Después del asesinato de Kennedy, el vicepresidente de los EE UU Lyndon B. Johnson, jurando su cargo como presidente de los EEUU a bordo del "air force one" (en tierra) ante la magistrada federal Sara T. Hughes. Tiene a su izquierda a la viuda Jacqueline Kennedyy y a su derecha a su esposa Lady Bird Johnson. Es, hasta ahora, la única vez que un presidente de los EE UU ha jurado su cargo ante una mujer y a bordo de un avión.

Boeing B-707 utilizado por el presidente Kennedy como "air force one"

Los 96 asientos con los que cuenta el avión "air force one" son todos amplios y confortables, de primera clase. Hay 26 asientos reservados para la tripulación, (todos son miembros de la USAF: pilotos, auxiliares de vuelo, médicos, enfermeras, cocineros) y los 70 restantes son para invitados, para la prensa, para los guardaespaldas y para el personal del Servicio Secreto de la Casa Blanca que vuela siempre con el presidente para protegerle.

¿En qué se puede diferenciar un B-747 normal de uno de los dos aviones actuales que suele utilizar el presidente americano? Básicamente en su equipamiento electrónico y de comunicaciones, su equipamiento interior y su configuración especial; dispone de un sistema automático de carga para los equipajes y la carga -para que todo lo que sube o baja del avión pueda ser controlado por el personal de seguridad. La instalación de equipos militares de detección y contramedidas son tema totalmente secreto. También dispone de un sistema que le permite reabastecerse en vuelo. El blindaje especial de los motores y del resto del avión es también tema clasificado.

Los **Air Force One** actuales, los dos B-747**,** se construyeron en la misma fábrica que los B-747 normales, con la salvedad de que en cuanto salieron de la cadena de montaje en Seattle, Washington, en la factoría de Boeing, volaron directamente a las instalaciones de Boeing en Wichita, en Kansas, para ser modificado y dotado con todos los "extras especiales" de comodidad, comunicaciones y de defensa y adecuarlo a las necesidades que el Pentágono ha diseñado para una avión que debe transportar con seguridad, nada menos que al presidente de la nación más poderosa de la tierra.
Naturalmente en lo tocante a estas modificaciones referentes a su defensa, tanto activa como pasiva, estamos tocando un tema secreto, aunque la

imaginación de algunos iluminados, el cine, las televisiones y la fantasía de algunos periodistas hayan divulgado sistemas más o menos ingeniosos y sofisticados que no pasan de ser puras elucubraciones, ya que la realidad es que el tema del armamento y defensa es secreto y todo lo que se diga carece de soporte oficial para contrastarlo.

Sala de conferencias convertible en salón comedor en el actual "air force one"

La pareja actual de **Air Force One** cuenta, cada uno de los dos aviones, con más de **340 metros cuadrados de espacio interior -**en tres niveles**-** incluyendo la "**suite del presidente"** (dormitorio con vestidor, baño completo y ducha, más una oficina privada, pequeño SPA etc.). También cuenta con una **sala de conferencias** que también hace las funciones de comedor para el presidente, su familia y allegados o los ocasionales invitados.
Dispone de **alojamiento para invitados**, altos cargos, y espacios dedicados para el personal de seguridad y para los periodistas.
Los aviones tienen dos cocinas que pueden proveer suministros de catering para 100 personas a la vez. - Alguna agencia de prensa ha divulgado que el "air force one", como medida preventiva, lleva siempre 2.000 raciones de comida como dotación por si surge una emergencia y tuviera que mantenerse en vuelo varios días. Hay instalados 6 baños para pasajeros incluyendo servicios accesibles y un área de descanso para la tripulación.

Ambos aviones están provistos de un **área medicalizada con quirófano de alta tecnología** para atención médica de cualquier posible emergencia. Para los nuevos "air force one" se han diseñado mejoras de esta zona medicalizada con la inclusión de un quirófano mucho más avanzado que el de los veteranos que se jubilarán en 2.024. En este departamento hay también una farmacia muy bien dotada con los medicamentos convenientes para cualquier necesidad. Siempre vuela un mínimo de un médico y varias enfermeras con el presidente. En la nevera de este "consultorio médico" siempre hay unos envases con suficiente sangre del mismo grupo sanguíneo que tiene el señor presidente de turno, por si las moscas.

Aproximadamente 380 km de cables, todos ellos "especialmente blindados" recorren el fuselaje y los interiores de cada uno los dos jumbos que actúan como "Air Force One". Bastante más que en los B-747 normales.

Vista de la escalera retráctil que lleva el avión. Es el camino de acceso para los tripulantes.

Esto ya da idea de los muchos sistemas electrónicos de que está dotado, muchos de los cuales afectan al sistema de alerta y defensa del avión y otros a las especiales comunicaciones encriptadas de tecnología puntera. En caso de conflicto o ataque armado contra los EE UU el "air force one" queda automáticamente convertido en la "casa blanca volante" desde la cual el gobierno americano seguirá ejerciendo sus funciones de mando y necesita asegurar las comunicaciones con tierra y con otros aviones.
Desde el punto de vista de las comunicaciones el avión dispone de sistemas que le permiten hablar con cualquier punto del planeta a través de llamadas vía satélite mediante **frecuencias encriptadas** y un sofisticadísimo sistema de comunicaciones, desde cualquiera de sus 85 teléfonos.
Sobre el blindaje especial del fuselaje y las partes vitales del avión, lógicamente no hay apenas información, pues es un tema secreto, pero nunca falta gente que aventura elevadas dosis de información respecto a este tema con bastante imaginación y escasa base.
La próxima generación de aviones destinados a ser "air force one" estrenarán una ca bina de vuelo totalmente informatizada, cabina de cristal, con todos los adelantos que ello conlleva. En San Antonio se desmontará totalmente la cabina analógica de vuelo que viene de fábrica y se montará una cabina moderna con todo tipo de ordenadores de última generación. Bajo estas líneas una fotografía de uno de los paneles de la futura cabina de vuelo.

El "air forc one" sobrevolando la estatua de la libertad en N:Y. En una rueda de prensa uno de los comandantes que vuelan los "air force one" fue preguntado por cómo podría definir el avión. Contestó así: "Es una avión enorme, pero muy maniobrable. Lleva motores para aviones muy pesados, pero nosotros siempre despegamos lejos de esos pesos, siempre vamos ligeros de peso, con lo que sube el avión hasta su nivel de crucero muy rápido. El avión es *muy divertido de pilotar*. Es una avión muy potente y bien diseñado".

Es muy probable que el avión disponga de sistemas para protegerse contra un ataque con "pulsos electromagnéticos", es decir contra la explosión de las modernas bombas atómicas, hechas para detonar a gran altura. Recordad que todo su cableado está perfectamente blindado para eso. También es seguro que lleve avanzados sistemas de detección de misiles y de medidas electrónicas de última generación tecnológica para combatirlos en caso de ataque. Lo mismo puede decirse con respecto al radar de a bordo, de última generación, no solo para navegación y detección de posibles enemigos sino también para contraatacar con medidas electrónicas ofensivas adecuadas. Todo ello y muchísimas cosas más que afectan a la seguridad y que son, repetimos tema secreto, por lo que nadie sabe exactamente nada de ellos.
Con el presidente siempre vuelan sus guardaespaldas y un equipo del Cuerpo Presidencial de la Casa Blanca, para defenderlo, además de un equipo médico. Las tripulaciones que vuelan los "Air Force One" son personal militar que pertenecen a la USAF y están destinados "con exclusividad" en estos aviones.

La unidad de la USAF que controla, mantiene y custodia estos aviones es el Ala 89 del Comando Aéreo de la USAF, localizada en la Base Aérea de Andrews, en el estado de Maryland. Esta base mantiene un servicio permanente, a cualquier hora del día o de la noche, en situación de "alerta inmediata" para iniciar un

vuelo a cualquier parte del planeta tierra. Los pilotos del "air force one" destinados en esa unidad suelen ser tenientes coroneles y coroneles pertenecientes a la USAF y seleccionados de entre los mejores pilotos de la USAF. Además de la tripulación nombrada para cada vuelo, siempre vuelan tres pilotos más, para el caso de que la tripulación titular se incapacite por cualquier causa. El exterior del avión aparentemente es igual al de cualquier B-747, pero hay algunas modificaciones que sí se pueden apreciar cómo es una **puerta delantera a nivel más bajo que las otras 10 puertas normales**, de la que sale una escalera retráctil con pasarelas, eléctricamente accionada, similar a la escalera delantera de los aviones Douglas DC-9, por donde acceden los tripulantes. Esta escalera hace que el avión sea independiente de los servicios aeroportuarios.

Puerta extra con escalera extensible del "air force one", por donde acceden los tripulantes. A la derecha una foto del "sello presidencial" que luce el avión en ambos lados de su parte delantera. Este sello también está en el interior de la puerta principal (1L), pues cuando está abierta se ve muy bien desde el exterior y en otros varios lugares del interior del avión.

La mencionada puerta está situada en el lado izquierdo del avión a la derecha del sello presidencial y un poco más abajo que él. El avión dispone de 10 puertas del tipo "Alfa" -de anchura suficiente para evacuar a dos personas a la vez- con su correspondiente rampa/balsa; cinco a cada lado, enfrentadas de dos en dos. La puerta 1L, la más delantera del lado izquierdo del avión, sólo se utiliza para ascender o descender el presidente y su familia. Los invitados y la prensa suelen subir y bajar por la puerta posterior izquierda (la 5L, que es la más trasera) o por otras que no sean la 1L.

En todas las misiones que efectúa **siempre aparca el "air force one" con su lado izquierdo frente al séquito de recepción/despedida,** por razones de seguridad, pues en el lado derecho del avión están las dependencias del presidente. Ante un teórico ataque terrorista son las zonas más alejadas de la zona de acceso al avión y también -se supone- son las que tienen mejor blindaje.

El presidente, cuando llega el avión a su destino, es siempre el último en bajar por la escalera de la puerta 1L -la puerta más delantera del lado izquierdo- Los primeros en bajar son siempre los miembros de su seguridad que vuelan con él, quienes reciben información del personal de seguridad de la USAF desplegado en tierra. Cuando éstos les comunica que todo está bien, los de la seguridad del presidente verifican ellos mismos con una inspección rápida y dan el OK para que pueda iniciarse el desembarque.
Los dos aviones "jumbos" que en la actualidad son utilizados para uso del presidente "air force one" son mantenidos por el Presidential Airlift Group, unidad que forma parte de la Oficina Militar de la Casa Blanca y que por tanto despacha directamente con la Casa Blanca.
Y para terminar esta pasada por los "air force one" norteamericanos echaremos una ojeada a los bastante menos amosos **"AIR FORCE TWO",** que son cualquier avión de la USAF que se emplee para el trasporte del VICEPRESIDENTE del gobierno, (siempre que vaya él a bordo). Actualmente suelen utilizar un Boeing-757 modificado como han sido modificados los "jumbos" en aviónica y mobiliario para el presidente) y que pertenecen a la misma unidad que se encarga de los "air force one".
Se aplica al "air force two" la misma filosofía para su indicativo radio, cuando no es la USAF la que pone el avión para que vuele el vicepresidente. Si son los marines los que ponen su avión a helicóptero, su indicativo es "marine two", si es la Navy, será "navy Two" y así las demás armas.

B-757 transformado para actuar como "air force two "

Actualmente hay cuatro aviones B-757 modificados para esta función que la USAF denomina como Boeing C-32A, con nº de cola 98001, 98002, 99003 y 99-0004. El primero de los citados, antes de pasar al escalón de "air force two" estuvo como "air force one" con el presidente Bush, hijo.
Estos aviones del "segundo escalón" en el protocolo presidencial, son también utilizados para el trasporte de miembros del Congreso e invitados destacados del gobierno americano o del presidente.
Si **la primera dama de la nación** necesita volar -**y va sin su marido**- el

avión en que viaja utiliza el indicativo radio **"Executive One Foxtrot"**, con lo que el avión obtiene prioridad en el espacio aéreo norteamericano.

El futuro

Como ya es sabido "hoy los tiempos adelantan que es una barbaridad", y como la aviación va a toda breada, hay que pensar en que les está llegando su finiquito a la pareja de "air force one" en activo actualmente. La verdad es que llevan ya más de 25 años de servicio y el Pentágono ya hace unos años que está estudiando la necesidad de proceder ya al cambio.

Hay infinidad de rumores que hablan de los posibles candidatos, entre los que los "entendidos de salón" y los "listos que presumen de tener ellos la exclusiva fuente verdadera de información" barajan sustituir los actuales B-747 por otro avión más moderno, acorde a los tiempos. Suelen centrar el foco en tres opciones, a saber, un **Boeing-747serie 800, un Airbus-380 ó un Boeing-787**. Lógicamente solo los expertos del Pentágono, con el refuerzo de los también expertos de la USAF, son los encargados del tema, son los que más información pueden tener de ello. Pero claro, esa información no se la van a dar a cualquiera….

Esto no quita para que periodistas de todo tipo y condición pontifiquen sobre sus preferencias personales, sus informaciones "fidedignas" -según ellos- o sus elucubraciones mentales que los lleven en cada momento a elegir tal o cual aspirante.

La verdad es que el Pentágono está en ello y necesitan y quieren cambiar los actuales "air force one" por otros acordes a los tiempos y a la tecnología actual. Personalmente me sorprendería que eligieran un avión "no americano". Son muy tradicionalistas y elegir un Air bus a servidor le cuesta un montón. Y elegir un bimotor, como el Boeing B-787 "dreamliner", sería desoír el consejo, hasta ahora siempre seguido, del gran presidente que lo fue Eisenhower. Yo apuesto por el jumbo B747-800, sólo por ser el que, desde el punto de vistas americano es el de más sentido común. ¡El tiempo lo dirá!

ACTUALIZÁNDONOS TRAS LA DECISIÓN DE ELEGIR EL, B-747 800

Este artículo lo escribí hace ya bastante tiempo y hoy, cuando le he echado un vistazo se han producido ya varios cambios. Empezaré diciendo que ya desde enero de 2.015 la USAF anunció que ya había sido hecha la elección del nuevo "air force one". A la inmensa mayoría no les ha sorprendido que hayan elegido al Boeing B-747-800 -también conocido como B-747 8 (es el único modelo de B-747 que fabrica actualmente Boeing).

Pero andando el tiempo, resulta que el señor Trump ganó las elecciones penúltimas en noviembre de 2.015 y fue presidente desde el 20 de enero de 2.016. Y también ha ocurrido que el presidente Trump, al llegar el fin del año 2.016, manifestó su negativa a cambiar de avión presidencial debido al "excesivo precio" de esa operación (Boeing dio un presupuesto de más de 4.000 millones de $ para transformar los dos aviones nuevos que serían los que jubilarían a los actuales).

Boeing 747-8 en su versión estándar para compañías civiles. Los motores del "air force one" serán mejorados en Sn Antonio, con lo que su velocidad de crucero podrá llegar hasta casi Mach 1 y subir por encima de los 45.000 pies.

Es decir -estamos en 2.016- cuando Trump dijo que, de momento, todo el mundo quieto, lo que significó que, de momento, Boeing vio esfumarse un archi mega negocio, y la USAF debía continuar con lo que tenía, que ya quisiéramos muchos poder tenerlo…
Pero también pasó -y eso es la novedad que hay que aplicar para completar lo que yo escribí hace ya tiempo- que ni la USAF ni Trump contaban con el devenir de los tiempos, devenir del que toca hablar ahora.
A la decisión de 2.016 de posponer la compra sucedieron los siguientes hechos. Tanto el presidente Trump por un lado y la USA por el otro encontraron dos aviones B-747-800 "de segunda mano". La historia de este chollo de hallazgo es esta:
Estos dos aviones B-747 8 eran de verdad de segunda mano, pero de una segunda mano "algo especial" pues eran inicialmente aviones encargados -y pagada una importante cantidad por ellos como adelanto- para una compañía rusa que quebró y que no llegó ni a recogerlos. Los aviones estaban almacenados en el aeropuerto de Victorville, California en el sur del desierto de Mojave, totalmente nuevos, sin estrenar y sin la pintura exterior del cliente que no los pudo pagar, bajo la custodia de Boeing, que los mantenía allí. Como los aviones eran de "segunda mano" -pues realmente habían sido encargados ya por otro operador, Trump les consideró aviones de segunda mano, aunque esa segunda mano fuera "muy especial". La realidad era que esos aviones solo habían volado desde la fábrica de Boeing en Seatlle hasta Victorville, California, para su conservación en aquel excelente clima del desierto de Mojave. Eran aviones totalmente nuevos.

Encontrada y comprobada aquella oportunidad, ese chollo, el presidente Trump tomó personalmente las riendas de la negociación con Boeing y llegó a un acuerdo con ellos, consiguiendo sacarle a Boeing un precio "también de segunda mano especial", con lo que también el gobierno se ahorró un buen pellizco.
Sobre estas líneas ya habéis visto un 747-8 como los elegidos. El Boeing B-747-8 con un peso máximo al despegue de 447.700 kgs. y un peso máximo al aterrizaje de 309.000 kgs. lleva 4 motores GE de 30.000 hp cada uno que le dan una velocidad de crucero de .85 de Mach -920 km/hora. A tope de combustible -carga 242.470 litros- tiene autonomía de 15.500 km. Su precio de catálogo es algo más de 403 millones de $.

Fotografía del "air force one" en configuracion parta aterizar

Actualmente la USAF ya ha trasladado a este par de aviones a San Antonio, Texas, en donde está la factoría "Boeing Defense Facility" que es la designada para proceder a su "transformación" en lo que toca a su equipo militar de defensa para ser el siguiente "Air Force One". Todo este proceso de adaptación está bajo la supervisión de personal del gobierno USA -gente del Pentágono- y de altos oficiales de la USAF, con la misión de que no trascienda ninguna información del equipamiento militar que llevan los aviones.

En el cuadro bajo este texto se aprecia alguna diferencia entre los próximamente jubilados "air force one" y los que todavía están en su proceso de transformación, con espectativas de entrar en servicio a finales de 2.024. Destacan a primera vista los **7 metros de longitud añadidos al "nuevo air force one".**

También hay que resaltar su faceta ecológica con respecto a las emisiones de CO2. Los motores están provistos de "chevrons" (dientes de sierra en la salida de la tobera), con lo que reduce un 30 % el ruido y disminuye el consumo de combustible. Cada motor da una potencia de 65.500 libras, que son unos 30.000 hp, con lo que garantiza que con dos de sus motores inoperativos puede seguir volando y aterrizar. Posiblemente cuando esté terminado montará motores GE de una generación superior al actual GEnx 2B67. El alargamiento por su sección de cola se está completando en San Antonio en donde además, se le estan instalando todos los sistemas militares de carácter secreto bajo la tutela y el secretismo de personal del gobierno y de la USAF. Estas operaciones se llevan a cabo en dos hangares de dimensiones espectaculares, pues son los más grandes hangares independientes, de techo alto, del mundo. El acceso a dichos hangares está enormemente restringido y muy vigilado. Sólo los trabajadoes autorizados -personal militar muy especializado y personal civil bajo juramento- pueden acceder a ellos y todos ellos trabajan bajo grave obligación de confidencialidad.
El alargamiento añadido en la cola aloja el sistema blindado para resistir los pulsos electromagnéticos ante una explosión nucrear.
Otra diferencia es el color de la pintura exterior, diseñada por el hoy ex presidente Trump que si sale adelante acabará con el diseño de la ex primera dama, la esposa de Kennedy, que propuso los colores azules y blanco que actualmente lucen los "air force one". En el diseño de Trump el rojo, negro y blanco son los nuevos colores.También aportó otro mini cambio, las dos camas del dormitorio de los aviones actuales deszaparecen y en los nuevos habrá una sola cama de matrimonio.

Un alto funcionario de la Casa Blanca que ha convivido con varios presidentes de la nación manifestó a una cadena de TV norteamericana que le entrevistó que cuando todos los presidentes abandonan su cargo al terminar sus mandatos, todos ellos sin excepción, coincidieron en que lo que más añoraban al terminar su mandato al abandonar la Casa Blanca, era el "air force one."

A GRAN NEGOCIO GRAN SECRETO

Ya hemos visto cómo los 4.000 millones largos de $ fueron rechazados inicialmente por Trump por lo que se paralizó el tema de la compra de los dos aviones, y cómo posteriormente se produjo una noticia que se refiere a que la USAF por su lado encontró una pareja de B-747-800 de "segunda mano", y cómo Trump tomó las riendas de la operación y se reactivó la compra de esos dos aviones, que son los que hoy en día están en proceso de transformación para tomar el relevo de los actuales.
Hasta aquí nada nuevo, pero resulta que en esa operación de venta de los dos aviones al gobierno de los EEUU hay un punto muy, pero que muy especial. Y es muy especial porque **nadie conoce el precio** que el gobierno americano pagó por ellos. Y esto es así porque Boeing, en las negociaciones que mantuvo con el presidente Trump, exigió añadir una cláusula al contrato de venta en la que, textualmente, dice: **el precio de venta deberá permanecer en secreto**. Esa cláusula se aceptó y se cumplió. Pero, como nada hay en este mundo que pueda quedar eternamente en secreto será cuestión de más o menos tiempo el que cualquier día "alguien" lo publique.
Conseguida la compra a bastante buen precio -se supone- lo que realmente resulta caro es su transformación. Como he dicho antes ya están comprados esos aviones y están actualmente en proceso de transformación -lo que afecta a la parte del equipamiento militar- en la factoría Boeing de San Antonio, Texas. No sé si antes ha pasado por Wichita para la otra transformación -la distribución interior- o si tendrá que pasar después. Lo previsto es que cuando termine su transformación los dos aviones, en manos siempre de la USAF, pasarán un período de dos años efectuando muchos vuelos de prueba antes de que pasen en 2.024 al servicio activo del presidente de los EEUU.

Algunas anécdotas, un vuelo por los servicios prestados y otro vuelo "pirata camuflado"

Hay algunas anécdotas referentes al presidente Truman, persona considerada por su personal de seguridad de la Casa Blanca, como un presidente bastante bromista. Ocurrió que al regreso de uno de sus viajes, cuando estaban ya próximos a aterrizar en la base de Andrews, Truman ordenó a los pilotos del avión que sobrevolara la Casa Blanca en una pasada relativamente baja, para poder verla bien él desde arriba (ese espacio aéreo está totalmente prohibido sobrevolar). Cuando el piloto se lo comentó al señor presidente, Truman le contestó sonriendo que él asumiría el riesgo y las consecuencias, **"isi lo**

descubrían!”….. La pasada se realizó y dicen que Truman disfrutó mucho con ella.
Hay otra anécdota algo menos divertida, pues ocurrió en el año 1.974 (en ese año, en el mes de agosto hubo cambio de presidentes en los EE UU, pues salió Nixon y entró su vicepresidente Gerald Ford, por lo que no sé a quién de los dos atribuirle este hecho) cuando el presidente de los EEUU efectuó un viaje a Siria en el “air force one”.Todo el vuelo hacia Damasco resultó normal sin novedad alguna, hasta que el “air force one” penetró en el espacio aéreo sirio, porque en ese momento apareció una formación de aviones de la fuerza aérea siria con la intención de darle la bienvenida y escoltar al avión presidencial americano hasta que aterrizase en Damasco.

El problema surgió porque a los americanos nadie les había notificado nada de este asunto por lo que, como primera medida el piloto del “air force one”, creyendo que iban a ser atacados por aquellos aviones comenzó a efectuar las maniobras evasivas pertinentes. Pasaron unos minutos volando en esa situación con el “air force one” subiendo y bajando bruscamente y virando muy ceñido a ambos lados, derrapando etc. con el consiguiente susto del señor presidente y de sus acompañantes que no sabían de qué iba aquello…. Finalmente llegó la confirmación desde el control aéreo de Siria aclarando que era una formación de cazas de su fuerza aérea con misión de darle la bienvenida y darle escolta hasta Damasco. Entonces todo volvió a la normalidad.

El vuelo por los servicios prestados se refiere a que el 30 de noviembre de 2.018, falleció en Huston, Texas, el que fuera presidente de los EE UU nº 41, George H.W. Bush -padre- a los 94 años de edad. El presidente Trump ordenó que el “air force one” volase a Houston para que trasladara su cadáver a Wasington y allí recibir los honores funerarios de estado y regresase después de este acto a Houston con el féretro para ser enterrado allí. El único presidente, hasta la fecha, que ha utilizado el “air force one” en esas condiciones.

En noviembre de 2.003 los EE UU estaban inmersos en la guerra de Irak. Era presidente George W. Bush -hijo- que decidió hacer una visita sorpresa a las tropas norteamericanas combatientes en Bagdad. Utilizó para ello el “air force one” y decidió cenar con sus tropas el “día de acción de gracias”, que se celebra todos los años el cuarto jueves de noviembre.

El vuelo se programó con todo secretismo, incluyendo alguna que otra “maniobra de distracción” para la prensa, pues la Casa Blanca emitió un comunicado a la prensa nacional en el que adelantaba que el presidente Bush había decidido cenar el día de acción de gracias en su rancho “Prairie Chapel” de Crawford, Texas, con su padre- expresidente- su mujer, su familia y algunos amigos. Después de la cena dedicaría un tiempo para llamar telefónicamente a las diversas fuerzas armadas norteamericanas destacadas a lo largo del mundo y muy especialmente a las destacadas en Irak. La prensa, con eso, se tranquilizó y lo dio por bueno.

Este vuelo comenzó el miércoles, víspera del día de gracias cuando un helicóptero "marine one" recogió a Bush en su rancho como a las 5 de la tarde, hora de Texas y lo trasladó al cercano aeropuerto de Waco. Allí subió al "air force one" entrando con mucho secretismo por la puerta trasera sin que nadie lo descubriera.

El "air force one" voló a Andrews y allí cambió al otro "air force one", el de reserva que estaba esperándole con todo listo, combustible, comidas, las fuerzas del Servicio Secreto del presidente, algunos periodistas (muy pocos con respecto a lo normal) y despegaron de Andrews con destino a Bagdad, con un indicativo radio totalmente inusual, ya que el "air force one", por seguridad se cambió por otro indicativo camuflado. Eran las 23:00 hora local de Washington, y dicen que veinte minutos después del despegue el señor presidente estaba completamente dormido en la cama de su dormitorio.

La posible anécdota -que pudo haber echado a perder todo el secretismo de este vuelo- surgió cuando en pleno vuelo sobre el Atlántico, ya habiendo amanecido, el camuflado "air force one" se cruzó con un avión de la British, y su piloto creyó reconocer al avión presidencial norteamericano, por lo que radió lo siguiente: "¿Acabo de ver el "air force one" cruzándose con nosotros?, a lo que el coronel Tillman, piloto al mando del "air force one" rápidamente contestó: "Negativo, somos Gulfstream 5". Y eso fue todo, con lo que siguió su curso hacia el destino.

El aterrizaje en Bagdad fue sin luces del avión, -veinte minutos antes del aterrizaje se apagaron todas las luces interiores del avión y se bajaron todas las cortinillas de las ventanillas, para evitar ser atacado por los iraquíes. (El día anterior un avión americano recibió un ataque de misil tierra aire iraquí y tuvo que efectuar un aterrizaje de emergencia). Toda la aproximación se efectuó así, además de sin luces anticolisión y sin luces de aterrizaje. El aeropuerto mantuvo las luces de pista muy atenuadas. El presidente realizó el aterrizaje desde la cabina de vuelo.
Su estancia con las tropas americanas duró algo más de un par de horas, cenando y departiendo con ellos, pasadas las cuales realizó el despegue, sin luces y en silencia radio, de regreso a casa, sin ninguna novedad.

RUMORES DE ÚLTIMA HORA

El pasado mes de abril de este 2.021, la prensa y la TV norteamericana publicaron una noticia relativa al "Air Force One". En España el periódico La Vanguardia haciéndose eco de ello publicó también en abril de este pasado año un artículo del periodista Hector Farrés en el que habla de que ahora los americanos han dado un vuelco en sus deseos y se están decantando por una opción totalmente novedosa.
Al parecer, según este rumor, ahora piensan que el próximo avión para el presidente USA debe ser supersónico. Entrando en Internet con **"El plan para transformar el Air force One en un jet supersónico"** podéis ver lo que Héctor Farrés cuenta allí sobre el proyecto del bimotor **"supersónico y sin ruido"** que la compañía norteamericana EXONIC ofrece. El plazo que estima

para que entre en servicio este super jet, habla de que no **será posible antes del 2.035**. ¡Largo me lo fiais!

Este es el diseño que la empresa norteamericana EXONIC ha propuesto para el "air force one" del futuro. Bimotor que alcance los 2.222 km/hora con una capacidad de no más de 31 pasajeros. EXONIC calcula que podría comenzar a hacer los primeros vuelos de prueba no antes de 2.030, para que entre en servicio em 2.035.

Mientras tanto sigue la transformación de los B-747 800 a su ritmo para entrar en servicio al final de 2.024. Hay algunos artículos más sobre este tema del avión supersónico.

miguel ángel simón del fraile noviembre de 2.021