

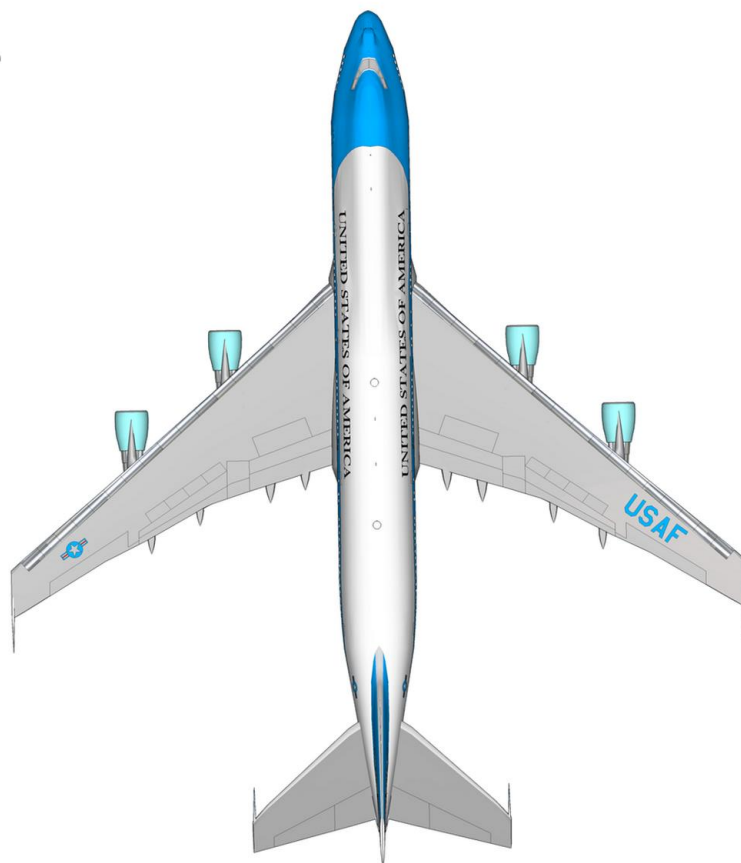
2014

AIR FORCE ONE

CENA DĚKANA FAKULTY DOPRAVNÍ 2014 – DOPRAVNÍ
PROSTŘEDKY

JAKUB KLIMEŠ

KLVAŇOVO GYMNÁZIUM KYJOV



Tato práce byla psána samostatně s použitím odborných zdrojů.

Veškeré použité zdroje jsou uvedeny na konci práce.

© 2014

OBSAH

Úvod	1
Základní charakteristika AF1	2
1. Označení AIR FORCE ONE	2
2. Historie	2
2.1 Douglas Dolphin.....	3
2.2 Boeing 314A Clipper	3
2.3 Consolidated B24D Liberator	4
2.4 Douglas VC-54C Skymaster.....	4
2.5 VC-118C Liftmaster.....	5
2.6 Lockheed C-121 Constellations	6
2.7 Boeing 707.....	7
3. Současnost.....	10
3.1 Boeing VC-25A.....	10
4. Budoucnost.....	12
4.1 Boeing 747-8.....	12
5. Zajímavosti & Doplnující informace	12
5.1 Kuriozity.....	12
Srovnání ceny AF1 s ostatními prezidentskými speciály	14
Závěr	16
Zdroje	17
Informace	17
Obrazový materiál	17

ÚVOD

Formou své práce bych čtenáři rád poskytnul základní i pokročilé informace o osobních letounech amerických prezidentů, nesoucích označení Air Force One (AF1). První část této práce popisuje poslání AF1, a také pojednává o historii jednotlivých typů letadel nesoucích právě toto označení, ve druhé části se zaměřuji na podobu současného AF1 a možného dalšího vývoje. V závěrečné části se pokusím o cenové srovnání AF1 s ostatními prezidentskými speciály včetně toho českého.

Proč jsem si vybral právě toto téma? Dle mého názoru se jedná o dopravní letadlo č. 1 na světě, ať už co se jeho popularity nebo technické vybavenosti týče. Také jsem chtěl psát o něčem, co je nevědění, neoposlouchané a podle mého názoru velmi zajímavé. V mém snažení mě utvrdil fakt, že obdobná práce, která by shrnovala veškeré údaje o této problematice, není v českém jazyce k dispozici a cenová srovnání jednotlivých prezidentských speciálů taktéž nikde jinde na internetu nenaleznete.

Mým přáním je, aby čtenář, který přijde do kontaktu s touto prací, v ní našel to, co hledá. Cílem tohoto projektu je co nejkvalitnější seznámení s problematikou Air Force One. Tato práce je určena v podstatě pro každého. Na základní informace navazují další odbornější poznatky, a to jak technické, tak historické. Jak moc se mi tato návaznost podařila, již posoudí sám čtenář.

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA AF1

1. OZNAČENÍ AIR FORCE ONE

AF1 je oficiální volací znak letadel, které přepravují prezidenta Spojených států amerických. Čistě teoreticky tak můžeme říci, že se nejedná pouze o jeden konkrétní stroj, nýbrž o každé letadlo, na jehož palubu vstoupí americký prezident. V praxi se však pod označením AF1 myslí letoun, který byl speciálně navržen a postaven právě pro přepravu a ochranu amerického prezidenta. Jedná se o stroj vojenského letectva, proto každý let AF1 je vojenskou operací a odtud také plyne označení Air Force. Tento letoun představuje jeden ze symbolů moci úřadu amerického prezidenta a bezesporu patří k nejznámějším a nejfotografovanějším letadlům na celém světě.

Historie tohoto označení sahá do 50. let minulého století, když tehdejší prezident USA Dwight Eisenhower letěl na Floridu. Pilot nahlásil kontrolní věži volací znak Air Force 610 a další letadlo společnosti Eastern Airlines mělo v tu chvíli stejné označení letu, tedy „610“, a problém byl na světě. Aby již nikdy nemohlo dojít k záměně volacích znaků, bylo rozhodnuto o unikátním označení Air Force One, které nemůže použít jiné letadlo na světě.

Stejný princip označení se využívá při přepravě amerického viceprezidenta, s tím rozdílem, že jeho letoun nese volací znak Air Force 2.

2. HISTORIE

Prvním americkým prezidentem, lépe řečeno exprezidentem, který použil letadlo, byl Theodor Roosevelt, který se v roce 1911 proletěl v letadle Wright Flyer na tehdejší vzletové dráze pro horkovzdušné balóny Kinloch Field, která se nacházela u Saint Luiz.

Až do konce Druhé světové války nemůžeme hovořit o tom, že by američtí prezidenti využívali k cestování leteckou dopravu. Bylo to způsobeno hlavně absencí bezdrátového spojení, která znamenala odříznutí od dění doma i ve světě po dobu několika dní. Z toho důvodu tehdejší prezidenti preferovali cestování vlakem s možností telegrafního spojení.

2.1 DOUGLAS DOLPHIN



Franklin Delano Roosevelt byl první americký prezident, který si objednal letoun, určený výhradně pro jeho přepravu. Proto v roce 1933 vzniklo letadlo Douglas Dolphin, které dokázalo pojmout až 4 cestujících.

Obr. 1

Kromě toho obsahovalo i místnost na spaní. Bohužel není známo, zda vůbec prezident toto letadlo někdy použil. Rozvoj osobní prezidentské letecké dopravy tedy určitě nastal až v období konce Druhé světové války.

2.2 BOEING 314A CLIPPER

První oficiální cestu „služebním“ letadlem podnikl Franklin Delano Roosevelt 11. ledna 1943 z Dinner Key na Floridě do Casablanky v Africe. Boeing 314A výrobního čísla 48226 byl původně v majetku společnosti Pan American, ale od počátku války sloužil potřebám US Navy. Letoun pojmenovaný Dixie Clipper pilotoval kapitán společnosti Pan American Howard M. Cone.

Cesta nebyla z nejkratších, a tak byla nutná tři mezipřistání. K prvnímu došlo po deseti hodinách letu, po zdolání vzdálenosti 1633 mil (2628 km), v Port of Spain. Druhý den cesta pokračovala do Belénu v Brazílii, vzdálenost 1227 mil (1975 km) zdolal Clipper za osm hodin. Poslední, nejdelší část letu, měřila 2500 mil (4023 km) a skončila v Bathurstu v Britské Gambii. Zde prezident s jeho týmem osmi spolucestujících přestoupili do Douglasu C-54 Skymaster. Tím letěli dalších 1500 mil (2413 km) do vzdálené Casablanky, na poradě s britským premiérem



Winstonem Churchillem a nejvyšším britským a americkým vojenským velením.

Obr. 2

2.3 CONSOLIDATED B24D LIBERATOR

Ještě před uskutečněním této historické cesty bylo rozhodnuto o vyčlenění dopravního letounu, který by sloužil výhradně k dopravě prezidenta. Volba padla na transportní verzi letounu Consolidated B24D Liberator, tedy typ C-87A. Budoucí prezidentský stroj, označený sériovým číslem 41-24159, byl 6. června 1943 zařazen k 503. Army Air Base Unit na washingtonském národním letišti. Na palubě byly čtyři salonky pro prezidenta a jeho doprovod, dvě toalety a kuchyňka. Osádce velel major Henry Myers, který dal letounu jméno Guess Where II. Předtím totiž létal jako osobní pilot generála Harolda L. George a svůj tehdejší letoun pojmenoval Guess Where¹ kvůli generálově zvyku měnit během letu i několikrát cílové letiště. Za vhodnější pro VIP dopravu však začal být z hlediska prostornosti a především bezpečnosti považován nový Douglas DC-4 (C-54), a tak Guess Where II nikdy nesloužil svému původnímu účelu. Prezident začal používat DC-4 pronajatý od TWA² a Guess Where II. sloužil pouze pro dopravu vysokých vojenských činitelů a vládních úředníků. Přesto stojí za zmínku, že v březnu 1944 na jeho palubě podnikla paní Rooseveltová cestu po amerických základnách ve Střední a Jižní Americe. Poslední let uskutečnil Guess Where II 30. prosince 1945 do Walnut Ridge v Arkansasu, kde byl zrušen a později sešrotován.



Obr. 3

2.4 DOUGLAS VC-54C SKYMASTER

Na podzim roku 1943 byla firmě Douglas Aircraft Company zadána objednávka na úpravu letounu DC-4, který se měl stát nástupcem Guess Where II. VC-54V červnu 1944 byl nově vyrobený letoun jako VC-54C-1-DO předán 503. Army Air Base Unit. Modifikace spočívala v zástavbě VIP interiéru, ve kterém již cestující mohli naleznout rádio či telefon. Dále zde byl elektricky poháněný výtah pro dopravu Rooseveltova křesla na palubu a další novinkou byla neprůstřelná okna. S cestovní rychlostí 310 km/h dokázal urazit vzdálenost až 6 400 km. Šestičlenné osádce opět velel major Henry Myers. Letoun dostal oficiální jméno Flying White

¹ „Guess Where“ – v překladu: „Hádej kam“

² TWA – Trans world airlines, letecká společnost v USA

House, avšak nakonec se ujal neoficiální název Sacred Cow³. VC-54 použil Roosevelt pouze jednou, při důležité cestě na Jaltu, kde se 3. února 1945 setkal se Stalinem a Churchillem. Po Rooseveltově smrti tento letoun společně s prezidentským úřadem převzal Harry S. Truman.



Používal jej do roku 1947, ale stroj byl oficiálně vyřazen až k 4. prosinci 1961. Dnes je vystaven v Air Force Museum na základně Wright Patterson v Ohiu.

Obr. 4

2.5 VC-118C LIFTMASTER

Náhradou za Sacred Cow se stal Douglas DC-6, původně objednaný společností American Airlines, ale nakonec dodaný vojenskému letectvu. VC-118 dostal vojenské označení VC-118-DO a sériové číslo 46- 0505. Byl pojmenován Independence, na počest Trumanova rodiště. Jeho bílo modro-žluté zbarvení bylo stylizováno do podoby orla, tradičního znaku amerického prezidentského úřadu. Prezidentova pracovna byla umístěna v zadní části přetlakovaného trupu. Kabina osádky byla vybavena moderními navigačními přístroji - nechyběl autopilot a povětrnostní radar. Dolet stroje byl 3600 mil (5800 km) při cestovní rychlosti 450 km/h. Velitelem se stal opět Henry Myers, po něm štafetu převzal plukovník William G. Draper. Letoun sloužil během celého období úřadování prezidenta Trumana. Poté bylo jeho pestré zbarvení odstraněno a létal u Special Air Mission na základně ve Washingtonu a od roku 1963



u Tactical Air Command (TAC). Vyřazen byl v roce 1965 a je spolu se svým předchůdcem vystaven v Air Force Museum v Ohiu.

Obr. 5

³ „Sacred Cow“ – v překladu: „Posvátná kráva“

2.6 LOCKHEED C-121 CONSTELLATIONS

COLUMBINE II

Nově zvolený prezident Eisenhower si za svůj osobní stroj vybral Lockheed L-749 Constellation, tedy typ, se kterým měl zkušenosti už jako velitel spojeneckých sil v Evropě. Letoun označený VC-121 A-LO I nesl sériové číslo 48-0610. Mamie Eisenhower, manželka prezidenta Dwighta Eisenhowera, ho pojmenovala Columbine II podle trvalky orlíček⁴, což je oficiální květina státu Colorado. Stroj byl vyjmut z řadové služby u 1254. Air Transport Group (ATG) pro přestavbu interiéru a zástavbu nového přístrojového vybavení. Mimo jiné byl vybaven navigačním systémem LORAN⁵. Constellation dokázal urazit vzdálenost až 8 700 km ve výšce 7 500 metrů. Velitelem jedenáctičlenné osádky byl jmenován opět plukovník William G. Draper. Columbine II sloužil do roku 1954, než byl nahrazen jiným letounem stejného typu. Poté byl pronajat společnosti Pan American World Airways, ale později sloužil znovu u vojenského letectva k dopravě významných osob. Skončil na základně Davis-Monthan, kde byl 4. dubna 1968 vyřazen z provozu.

COLUMBINE III

Tento L-1049C Super Constellation dostal vojenské označení VC-121 E a byl opět zařazen k 1254. ATG Special Mission. Byl o téměř 9 metrů delší než jeho předchůdce, dolet měl 3500 mil (5630 km) při cestovní rychlosti 630 km/h. Slavnostní ceremoniál uvedení do provozu, při kterém jej pokřtila Mamie Eisenhower, se konal 24. září 1954 na letišti ve Washingtonu. Velitelem byl opět a znova jmenován plukovník William G. Draper. V právě této době se začalo užívat volacího znaku Air Force One, kvůli příhodě, kterou jsem již zmínil v první kapitole. Po skončení Eisenhowerova volebního období, byl letoun přeřazen k Secretary of Defense. Vyřazen byl 20. dubna 1966 a dnes je rovněž v Air Force Museum.

⁴ **Orlíček** – v anglickém překladu: „Columbine“

⁵ **LORAN (LOng RAnge Navigation)** – je pozemní rádiový navigační systém, určený především pro leteckou a námořní navigaci



Obr. 6

Na konci padesátých let začala být vrtulová letadla pomalá a nedostačující. K modernizaci napomohla i studená válka mezi USA a SSSR. Bylo nutné, aby Columbine byly nahrazeny proudovým letadlem s vyšší cestovní rychlostí.

2.7 BOEING 707

VC-137C (BOEING 707-353) 26000

Tentokrát padlo rozhodnutí pro firmu Boeing. V roce 1961 byl zahájen projekt „High Mark“, jehož výsledkem se stal Boeing 707-353B, od počátku navržený k přepravě prezidenta a jeho doprovodu. Boeing byl slavnostně předán do stavu 1254. ATW6 10. října 1962. Tím také u tohoto křídla oficiálně začala éra proudových letadel. Stroj vojenského označení VC-137C, s doletem 6000 mil (9650 km) a cestovní rychlostí 880 km/h, znamenal pro vojenské letectvo stejný převrat jako sériové "707" pro komerční dopravce. Prezident Kennedy letoun velice často používal. Od této doby mají také všechny další Air Force One jedinečné barevné schéma. Jacqueline Kennedy dostala za úkol navrhnout interiér a od té doby jsou stěny každé kabiny AF1 modrobílé, zatímco jídlo se servíruje do zlatem zdobeného čínského porcelánu. Jackie mohou prezidenti poděkovat za flísové deky a slánky na každém stole. Tehdejší první dáma Spojených států amerických, také najala průmyslového designéra Raymonda Loewy, aby pomohl s návrhem livery i interiéru Boeingu VC-137.

Pro nápisy na trupu letadla se Loewy rozhodl pro typ písma Caslon. Na spodní straně trupu je leštěný hliník. Využil i dvou odstínů modré - břidlicovou modř související s ranou republikou a azurovou, která má reprezentovat přítomnost a budoucnost. Prezidentská pečeť byla přidána

⁶ ATW – Air Transport Wing

na obě strany trupu blízko nosu letadla, velká vlajka USA je na směrovce a na obou stranách trupu je také velkými písmeny napsáno „UNITED STATES OF AMERICA“.



Obr. 7

Až do této chvíle vozila letadla AF1 prezidenty úspěšně tam i zpět. Až na jednu výjimku. Dne 22. listopadu 1963 přiletěl tehdejší prezident John Fitzgerald Kennedy do Dallasu ve státě Texas. Jeho ochranka učinila na poslední chvíli osudové rozhodnutí. Vzhledem k nadprůměrně teplému počasí rozhodla, že prezident projede městem v otevřené limuzíně. Na Dealey Plaza zazněly v 12.35 místního času výstřely. O půl hodiny později byl JFK prohlášen v Parklandské nemocnici oficiálně za mrtvého. Rakev s prezidentovým tělem byla pak téměř okamžitě převezena na letiště a naložena do speciálu AF1. Přesně v 14.38 složil na palubě AF1 viceprezident Lyndon B. Johnson, který jel původně v koloně dva vozy za Kennedym, ve výšce 10 000 metrů prezidentskou přísahu. Vedle něj stojí Jacqueline Kennedy, ještě v zakrvácených šatech a o pár metrů dál leží mezi sedadly rakev s ostatky JFK. Sám Johnson pomáhal vlastníma rukama odstranit několik sedadel, aby se sem rakev s tělem jeho předchůdce vešla, neboť nákladový prostor nebyl shledán jako vhodné místo pro převoz prezidenta.

Po nástupu prezidenta Johnsona byl interiér 26000 upraven podle přání nového uživatele. Přibyla další sedadla, která byla nově umístěna v řadách proti sobě místo předchozího klasického „letadlového“ uspořádání. Byly také vyměněny některé vnitřní přepážky. Nový prezident R. M. Nixon nastoupil do úřadu 20. ledna 1969 a letoun 26000 se podrobil další přestavbě interiéru a důkladné celkové revizi a opravě. Po návratu do služby s ním v červnu 1969 podnikl Nixon cestu kolem světa. U příležitosti blížícího se 200. výročí vzniku USA byl pojmenován The Spirit of 76. V průběhu let se v pilotní kabině na levém velitelském sedadle vystřídali plukovníci Swindall, Cross, Thornhill a Albertazzi. Letoun byl vyřazen z provozu na

jaře 1998 a v květnu téhož roku, po uvedení do perfektního stavu, přelétl do muzea vzdušných sil v Ohio jako zatím poslední přírůstek rodiny Air Force One.

VC-137C (B707-353) 27000

V průběhu roku 1972 bylo rozhodnuto získat pro prezidentskou letku druhou „sedmsetsedmičku“, která by později nahradila 26000. Vojenskému letectvu byl firmou Boeing nabídnut už rozestavěný letoun B707-353, původně určený pro Nigerian Airlines. Nabídka byla akceptována a letoun byl 23. prosince 1972 jako VC-137C převzat 89. MAW⁷.

Uspořádání interiéru i vybavení pilotní kabiny se shodovalo se starším strojem 26000. Výjimkou bylo umístění oddělení pro doprovodný personál mezi pracovním prezidentem a apartmánem první dámy, nicméně později byl i tento rozdíl upraven přesně jako v 26000. Prezident Nixon používal střídavě oba Boeingy až do roku 1974, kdy byl jako první prezident v historii USA, nucen rezignovat na svůj úřad. Devátého srpna, přesně v 12.00, převzal úřad Gerard R. Ford a letoun 27000, ve kterém se právě Nixon vracel z Washingtonu do svého sídla v Kalifornii, přišel během letu o volací znak Air Force One a stal se z něj obyčejný SAM 27000. Po Nixonovi a Fordovi oba Boeingy spolehlivě sloužily po celé funkční období prezidenta Cartera a od ledna 1981 také pro nově zvoleného Ronalda Reagana. Obzvláště významná společnost se na palubě „27000“ sešla v říjnu 1981, kdy na státní pohřeb egyptského prezidenta Sadata do Káhiry společně cestovali bývalí prezidenti USA Nixon, Ford a Carter.

⁷ MAW – Military Airlift Wing

3. SOUČASNOST

3.1 BOEING VC-25A

Ačkoliv obě "sedmsetsedmičky" byly ve výborném stavu, nadešel počátkem 80. let čas poohlédnout se po jejich nástupci. Reaganova administrativa požadovala dva velkokapacitní dálkové letouny. Požadavek byl, aby stroje byly schopny uletět minimálně 6 000 mil (9600km) a měly alespoň tři motory. V úvahu tak připadaly pouze dva letouny - Boeing 747 a Douglas DC-10. Nakonec bylo rozhodnuto ve prospěch Boeingova Jumbo Jetu a v roce 1985 byly objednány dva B747-200 s termínem dodání prvního v roce 1988 a druhého o rok později. Za proces vývoje a výroby převzala odpovědnost vojenská sekce firmy Boeing - Military Airplane Branch se sídlem ve Wichitě. Kvůli problémům s úpravou letounů na vojenský standard byla dodávka opožděna, a tak se prezident Reagan nových Boeingů v úřadu nedočkal. Novým prezidentem se stal George H. W. Bush.

Oba letouny, označené původně E-4B, později VC-25A, a postavené v Everettu, byly na jaře 1990, ještě v základové barvě, přelétuty do Wichity v Kansasu. Tam proběhla instalace elektronických systémů a úprava interiérů. Takzvaný „Flying Oval Office“ (obdoba Oválné pracovny v Bílém domě), tedy část letounu určená pro samotnou přepravu vládních činitelů, obsahuje jednací místnost, konferenční sály, které jsou po uzavření zvukotěsné, oddělení pro prezidenta a jeho manželku a místnost pro doprovod. Jedna z konferenčních místností také může být v případě potřeby upravena na operační sál. Samozřejmě je plně vybavená kuchyně a místnost s běžeckým pásem.

Na palubu se dostane jenom pár vyvolených a každý má své přidělené sedadlo. Běžný Boeing 747-200 uveze na své palubě až 450 pasažérů, VC-25 však pouze sedmdesát. O pohodlí cestujících se stará tříadvacetičlenná osádka. Dvoje elektricky ovládané schody snižují nároky na pozemní vybavení, instalováno je také zařízení pro nakládání zavazadel do prostoru v podpalubí. Pro spojení se světem je instalován „Mission Communication Systém“ (MCS), umožňující příjem a vysílání zpráv po normálních i diskretních linkách. Jeho provoz zabezpečují tři operátoři. Letoun je chráněn proti elektromagnetickým pulsům vyvolaných jadernou explozí. Základní dolet 7140 mil (11500 km) je možno prodloužit doplněním paliva za letu - nástavec pro tankování, shodný se zařízením na strojích Boeing E-4B, je umístěn na přídi.

Teoreticky může letoun vydržet při opakovaném doplňování paliva za letu ve vzduchu 45 hodin, delší let není možný pro omezení olejové instalace motorů. Boeing 82-8000 byl zařazen k MAW třiatvacátého srpna 1990, druhý VC25A (92-9000) 20. prosince téhož roku. Obě letadla VC-25 mají svůj domov 17 km jihovýchodně od středu Washingtonu D. C., na přísně střežené vojenské základně Andrews v Marylandu, u 89. vzdušné letky. Vzletová hmotnost plně naloženého stroje přesahuje 376 tun.

Nejdramatičtější události se na palubě AF1 odehrály po 11. září 2001. Tehdejší prezident George W. Bush musel po útocích na WTC přerušit návštěvu Základní školy Emma E. Booker v Sarasotě na Floridě. VC-25 okamžitě vzlétl z Mezinárodního letiště Sarasota-Bradenton a letěl na leteckou základnu Barksdale v Louisianě. Hned poté nabral směr na leteckou základnu Offutt v Nebrasce. Druhý den vydal Bílý dům prohlášení. Bylo nutné takto jednat, protože zde bylo nebezpečí, že Bílý dům nebo AF1 jsou také potenciálními teroristickými cíli. Když v roce 2009 skončilo prezidentu Bushovi druhé funkční období, VC-25 ho naposledy přepravil do Texasu. Pro tento účel dostal letoun volací znak Special Air Mission 28000 - v tu chvíli už totiž nevezl na své palubě prezidenta Spojených států. Podobnou „poslední cestu na palubě AF1“ zažili i prezidenti Ronald Reagan a Bill Clinton.

Dne 27. dubna 2009 provedl VC-25 několik nízkých průletů nad New Yorkem kvůli focení nad Sochou Svobody. Tyto průlety však vyvolaly ve městě paniku a pobouření, protože každý má stále v živé paměti teroristické útoky. Celá událost vedla až k rezignaci ředitele Vojenské kanceláře Bílého domu.

Obr. 8



4. BUDOUCNOST

4.1 BOEING 747-8.

I přesto, že firma Boeing stále zdokonaluje vybavení a systémy obou VC-25, začalo se uvažovat o jejich nahrazení zbrusu novými stroji. Do hry vstoupili Boeing 747-8 a konkurenční Airbus A380. 28. ledna 2009 však francouzský Airbus oznámil, že tohoto programu se zúčastňovat nebude. Dnes už je tedy víceméně jisté, že novým AF1 se v roce 2017 stane Boeing 747-8.

5. ZAJÍMAVOSTI & DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

5.1 KURIOZITY

- Dlouholetý korespondent z Bílého domu, Kenneth Walsh, jenž při příležitosti vydání své knihy Air Force One v roce 2003 řekl: „To letadlo má obrovskou moc. Různí politici jsou ochotni cestovat tisíce mil na palubě AF1 a vrátit se na původní místo, jen proto, aby byli na konci cesty viděni, jak z něj vystupují.“ A taky že jsou viděni, protože televizní stanice po celých Spojených státech běžně přerušují vysílání, aby přílet fantastického stroje ukázaly v přímém přenosu.
- Prezidentův boeing je vysoký jako pětipatrový dům a dlouhý jako obytný blok (cca 20 krát 70 metrů).
- Cestuje se v něm tak pohodlně, že za dobrého počasí není třeba, aby se cestující při vzletu připoutávali.
- Cestovní rychlost není o mnoho vyšší než u jiných Boeingů 747, činí zhruba tisíc kilometrů za hodinu, ale ať si nikdo nemyslí, že až George W. Bush příští týden vystoupí v Praze, bude na něm znát únava. Cestou si totiž zaběhá na pohyblivém pásu, prospí se v soukromé ložnici (zařazením odpovídá prvotřídnímu hotelu) a osprchuje se v jedné z celkem šesti koupelen.
- Jedna hodina letu stojí daňové poplatníky 60 tisíc dolarů, což dělá za rok asi 180 milionů, tedy skoro třetinu částky, kolik stavba dvou identických boeingů (liší se pouze číslem na ocasu - 28000 resp. 29000) stála.

- Jednou se tehdejší prezident USA, Harry S. Truman, blížil na palubě svého letounu (byl to Douglas DC-6) k Bílému domu zrovna ve chvíli, kdy se tu konala letecká přehlídka. Když mezi ženskými postavkami v davu rozeznal manželku a dceru, přikázal pilotovi, aby nalétl na Bílý dům, jako by ho chtěl bombardovat. „Pane prezidente, určitě to chcete udělat?“ zeptal se pro jistotu pilot. „Ano, ano, jděte do toho, teď hned.“ Douglas se snesl střemhlav ke střeše Bílého domu a několik desítek metrů nad ním prudce vyrovnal. Jenže paní Trumanová s dcerou si nebyly jisty, co se děje, takže prezident zavelel: „Tak a teď ještě jednou.“ Něco takového je dnes nepředstavitelné už jen proto, že vzdušný prostor nad Bílým domem je hermeticky uzavřen.
- Jindy Truman požádal pilota, aby mu dal vědět pokaždé, když poletí vzdušným prostorem nad Ohiem. Právě odsud pocházel jeho hlavní politický protivník, senátor Robert Taft. Jakmile letoun přeletěl hranice Ohia, odebral se Truman na toaletu. Když byl hotov, vstoupil do pilotní kabiny a požádal posádku: „Rád bych, aby se to, co teď vzniklo na toaletě, vypustilo ve vzdušném prostoru nad Ohiem.“
- Po útocích 11. září 2001, v chaotické změti zpráv, podle nichž byl zasažen i Bílý dům, byl AF1 jediný stroj ve vzduchu nad Amerikou (bylo nařízeno uzavření vzdušného prostoru). Stroj se pohyboval se z místa na místo, zatímco Bush vydával příkazy. Pouze piloti a prezident znali cílová letiště. Jedním z tehdejších Bushových příkazů byl i ten, že každé podezřele se chovající letadlo smí být posádkou AF1 sestřeleno. To dává tušit, jakými skutečnými schopnostmi AF1 disponuje.
- Air Force One je podle neoficiálních údajů schopen vyhnout se protiletadlovým střelám i raketám s teplotními senzory a zůstat ve vzduchu i v případě nukleárního výbuchu. Zároveň disponuje komunikačním systémem, který vysílá na tajných vojenských frekvencích.
- Prezident Clinton byl znám tím, že se rád toulal po všech prostorách letadla (včetně kuchyně) a trávil celé hodiny při neformálních rozhovorech s doprovodem. Večery pak patřily karetním hrám. Bush podle amerických korespondentů karty nehraje, sotvakdy opustí svou úřadovnu, nejraději pracuje, cvičí, případně sleduje sportovní přenosy s oblíbenými týmy.
- Kino tip: film Air Force One, v hlavní roli Harrison Ford, hodnocení CSFD 58%

SROVNÁNÍ CENY AF1 S OSTATNÍMI PREZIDENTSKÝMI SPECIÁLY

Země	Stroj	Cena (odchylka ± 5 mil. \$)
1. USA	Boeing 747-200B	325
2. Indie	Boeing 747-437B	320
3. Čína	Boeing 747-4J6	317
4. Bahrajn	Boeing 747SP	317
5. Jemen	Boeing 747SP	317
6. Bangladéš	Boeing 777-300ER	284
7. Saudská Arábie	Boeing 747-400	268
8. Filipíny	Boeing 747-400s	268
9. Japonsko	Boeing 747-400	268
10. Jižní Korea	Boeing 747-400	268
11. Brunej	Boeing 747-400	268
12. Kuvajt	Boeing 747-400	268
13. Omán	Boeing 747-400	268
14. Turkmenistán	Boeing 777-200LR	262
15. Indonésie	Airbus A330-300s	247
16. Kazachstán	Airbus A330-200	246
17. Francie	Airbus A330-200	246
18. Austrálie	Airbus A330-200(KC-30A)	246
19. Portugalsko	Airbus A330-200	246
20. Turecko	Airbus A330-200	246
21. Jordán	Airbus A340-600	245
22. Thajsko	Airbus A340-500	233
23. Vietnam	Boeing 777-200ER	232
24. Německo	Airbus A340-313	221
25. Řecko	Airbus A340-300x	221

26. Rusko	Ilyushin Il-96-300 PU	220
27. Surinam	Airbus A340-311	220
28. Mexiko	Boeing 787-8 Dreamliner	185
29. Zimbabwe	Boeing 767-300ER	164
30. Bělorusko	Boeing 767-300ER	164
31. Uzbekistán	Boeing 767-300	164
32. Ázerbájdžán	Boeing 767-300	164
33. Chile	Boeing 767-300	164
34. Mongolsko	Boeing 767-300ER	164
35. Irák	Boeing 767-200	145
36. Belgie	Airbus A321	110
37. Irán	Airbus A321	110
38. Egypt	Airbus A340-200	87
39. Malajsie	Airbus A319	86
40. Ukrajina	Airbus A319	86
41. Brazílie	Airbus A319	86
42. Ekvádor	Airbus A319	86
43. Arménie	Airbus A319	86
44. Bulharsko	Airbus A319	86
45. Maroko	Boeing 737-8KB	81
46. Jihoafrická republika	Boeing 737-600 (BBJ)	70
47. Venezuela	Airbus A319CJ	60
48. Česká republika	Airbus A319CJ	60
49. Itálie	Airbus A319CJ	60
50. Peru	Boeing 737-500	56
51. Chile	Boeing 737-500	56

ZÁVĚR

Na začátku jsem si dal cíl, seznámit čtenáře se samotným označením Air Force One, a také mu nastínit celou dlouhou historii AF1. Dle mého názoru sehrál AF1 významnou roli v historii Spojených států amerických, možná i mnohem větší, než si někteří z nás dovedou představit. Snažil jsem se proto chronologicky postupovat, při popisu historických událostí a jejich vlivu na vývoj AF1. V některých částech jsem byl možná až příliš důkladný. Poté jsem se jen krátce věnoval dnešnímu AF1, a jeho možnému nahrazení. Bohužel rozsah práce pouhých 20 stran mi neumožnil se zabývat detailními technickými specifikacemi jednotlivých strojů. Též se mi nepovedlo do práce vtěsnat galerii, ve které jsem chtěl zachytit vývoj interiérů jednotlivých typů letadel. Snad budu mít ještě někdy další šanci, tuto galerii prezentovat.

V závěrečné části jsem se pokusil cenově srovnat letecké speciály jednotlivých prezidentů. Jako výchozí hodnotu jsem si určil prezidentské letadlo č. 1 – Air Force One, které suverénně zaujímá první místo. Jednotlivé hodnoty v tabulce musíme brát s rezervou, tím pádem i pořadí. Zdroje, ze kterých jsem čerpal, se někdy lišily i v řádech miliónů dolarů, a bylo na mě, abych dle mého nejlepšího úsudku seřadil jednotlivé stroje do tabulky. Při určování cen jsem vycházel z cenových relací, za které se sériová letadla stejného typu prodávají ve světě + částka za bezpečnostní prvky a luxusní vymoženosti. Například speciál Ruského prezidenta Vladimira Putina – Ilyushin Il-96-300 PU, se běžně prodává za cenu okolo 40 mil. dolarů, avšak jednotlivé luxusní „vychytávky“ jeho cenu zvedly až na celkových 220 mil. dolarů. Dále se také cena odvíjí od data koupě letadla, poněvadž musíme brát v potaz inflaci, za posledních 10-15 let. Do tabulky jsem zahrnul pouze TOP letadla jednotlivých flotil, poněvadž zabývat se kompletními flotilami a pokoušet se o nějaké srovnání, by bylo nemožné. Přesto všechno se domnívám, že tabulka přináší zajímavý pohled na jednotlivé státy, a správu jejich výdajů, vynaložených na reprezentaci země. S daty v tabulce by se nepochybně dalo dále pracovat, například poukázat na typy letadel, která jsou mezi prezidenty nejoblíbenější, či nastínit kolik jsou ochotny průměrně jednotlivé hlavy států utratit z veřejných financí za nákup nového stroje. V tomto ohledu by byl nepochybně velmi zajímavý postoj britského premiéra Davida Camerona, který již několikrát neváhal využít služeb nízkonákladových leteckých přepravců. Případně s časovým odstupem 5 let, by se dalo zjistit, jak je spjata podoba prezidentského speciálu s ekonomickým vývojem konkrétních zemí. Snad budu mít ještě možnost se někdy k těmto otázkám vyjádřit.

ZDROJE

INFORMACE

http://en.wikipedia.org/wiki/Air_Force_One#9.2F11_to_present

<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/1198455/Air-Force-One/283850/Air-Force-One-enters-the-jet-age>

<http://www.iloveairforceone.com/techinfo/>

http://www.tyden.cz/rubriky/zahranici/amerika/prezident-usa-dostane-nove-letadlo-a-boeing-konkurenci_316783.html#.VJIT1_8HABh

<http://www.boeing.com/boeing/defense-space/military/af1/af1spec.page>

http://technet.idnes.cz/uvnitr-nejbezpecnejsiho-letadla-na-svete-air-force-one-prileta-p7y-/tec_technika.aspx?c=A070604_112746_tec_technika_vse

http://cs.wikipedia.org/wiki/Air_Force_One

<https://www.youtube.com/watch?v=LdqIvFOkYGY>

http://en.wikipedia.org/wiki/Air_transport_of_heads_of_state_and_government

<http://www.findthebest.com/>

OBRAZOVÝ MATERIÁL

Obr. 1 – http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Douglas_RD_Dolphin_at_CGAS_San_Diego_c1937.jpg

Obr. 2 – http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_314_Clipper#mediaviewer/File:Boeing_314_Clipper-cropped.jpg

Obr. 3 – http://www.vojsko.net/photo/letecka/bombardery/c-87_liberator_express.jpg

Obr. 4 – <http://www.whitehousemuseum.org/special/AF1/>

Obr. 5 – http://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Constellation#mediaviewer/File:Superconstellation2594.jpg

Obr. 6 – http://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_C-121_Constellation#mediaviewer/File:Superconstellation2594.jpg

Obr. 7 – http://www.vojsko.net/photo/letecka/vc-137_27000.jpg

Obr. 8 – http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ec/Air_Force_One_photo_op_incident-_altered_by_DoD.jpg