

ONBEKEND BEROEP: BOOMOPERATOR

De boomoperator, ook wel boomer genoemd, is de spil bij het in de lucht bijtanken van F-16's met het KDC-10 tankervliegtuig. Een zeer verantwoordelijke job, maar hoe word je het, hoeveel zijn er van en wat doen ze precies? Louis Martin, één van de slechts 10 in Nederland, vertelt zijn verhaal. Als boomer bedien je de 'boom', de brandstofbuis van het tankervliegtuig (de KDC-10, vliegbasis Eindhoven). Met deze buis wordt verbinding gemaakt met de jachtvliegtuigen zodat deze voorzien kunnen worden van brandstof. Daarnaast ben je loadmaster, een twee-in-één beroep dus. Het is geen 'spijkerbroeken' beroep, als burger kun je niet instromen. Louis werkte al 10 jaar bij de Koninklijke Luchtmacht als avionica specialist. Opeens wist hij het: 'Ik wil Boomer worden', zoals hij dat werk al zo vaak had geobserveerd. Eén seconde, die gelijk veel vraagtekens brengt. Kan ik het? Heb ik het niveau? Haal ik de aanname-eisen? Kan ik de stress aan? Zou ik de opleiding aan kunnen?

ZO WORD JE BOOMER

Voor de selectie is minimaal vijf jaar ervaring als technicus op de KDC-10, vijf jaar ervaring als loadcontroller bij Klu-Cargo of loadmaster op een ander type vliegtuig van de krijgsmacht een vereiste. Psychologische testen op 't Centrum voor Mens en Luchtvaart te Soesterberg (CML), een vlieg-medische keuring en oog-hand coördinatie testen maken deel uit van de keuring legt Louis uit. Daarna volgen vijf maanden training (USA) waarvan de eerste zes weken een basisopleiding op opleidingsbasis Lackland. Veel theorie en berekeningen, de vertaalslag van vracht naar plaats en ruimte in het vliegtuig, en evenveel over het eigenlijke air to air refuelen. Pas dan volgt de specifieke training in McGuire op het type toestel waarin je je werk gaat verrichten en begint het enigszins vorm te krijgen met het trainen op de simulator. Een instructeur begeleidt je tot het kunstje in de vingertoppen zit, ook tijdens de eerste echte vluchten is ook een instructeur aanwezig. In Nederland leer je via 3D-schermen de boom te vliegen, daarbij tegelijkertijd communiceren en met de cockpit, en met de 'receiver' (het ontvangende toestel) een speciale techniek.

DE VLUCHT

In een briefing vooraf voor de gehele bemanning worden alle details besproken per functie, alsmede vertrektijd, bestemming, verwachtingen zoals 't weer. Tevens het aantal F-16's, hoeveel brandstof wordt afgegeven, en op lange vluchten het werken/rusten rooster. Een voorbeeld: Naar Goose bay in Canada met 6 receivers en 30.000 pond aan cargo is haalbaar. Na de briefing volgt onder verantwoordelijkheid van de boomer in het RARO station (Remote Air Refuelling Operating station) een zgn. pre-flight en boom-check om te kijken of alle apparatuur naar behoren werkt. Veiligheidschecks volgen (zuurstofmaskers, blusmiddelen), catering, passagiers- en vrachtruim, het (dis)armen van de deuren en evacuatie-items, alles wordt na gelopen onder de verantwoording van de boomer. Elke kleine afwijking binnen of buiten de kist betekent (nog) niet vliegen. Het zogenaamde Weight & Balance sheet wordt opgemaakt in samenwerking met de flight-Engineer waaruit hij zijn 'take-off performance' verder berekent.

Pas daarna arriveren de piloten en volgt een laatste cockpitbriefing. Bij de take-off zit de boomer op 'seat 4' achter de piloot voor een controlerende functie op electronica, hydraulica, airco etc. waarbij voor alle elementaire systemen een backup bestaat. Na take off volgt op 10.000 voet opnieuw een visuele check ofwel 'geheel rondje vliegtuig' door de boomer, los van of er nu passagiers zijn en cargo of niet. Het geheel is doorspekt met voorzorgsmaatregelen, soms kan een refueling niet doorgaan vanwege turbulentie, maar een ander flightlevel of een korte pauze kan dan al de oplossing brengen.

DAADWERKELIJK TANKEN MET RARO STATION

RARO staat voor Remote Air Refuelling Operator station, de boomers werkplek. Verschillen tussen de KC-10A (USAF) en de KDC-10 (NL) zijn dat de KC-10A geen ramen heeft en beschikt over meer brandstofcapaciteit, in feite een vliegende brandstoftank. De KDC-10 daarentegen heeft een

passagiersdeel, een cargo deel en vier brandstoftanks (totaal 265.000 pond) onder het cargodeel. De USAF Boomer beschikt achterin het vliegtuig over een raam (hij heeft direct zicht op de actie) en in onze KDC-10 wordt gewerkt met vijf beeldschermen voorin het toestel waarbij de Boomer voor een juist beeld beschikt over een stereoscopische 3-D bril om goede diepte te zien. Met de schermen kun je middels camera's onder de buik van de KDC-10 veraf kijken en de linker- en rechtervleugel van de tanker zien. De F-16's naderen en kiezen positie achter de linker vleugeltip, ze worden begeleid naar de zgn. 'astern' positie, de (stilhangen) 'stabilized and ready' plek waarbij gebruik wordt gemaakt van lichtsignalen en/of radiocontact tussen de boomer en de F-16, de 'receiver'.

Bij inzet in crisisgebieden wordt de F-16 alleen gecoached d.m.v. lichtsignalen onder de romp van de KDC-10 om radiocontact juist te vermijden. De boom bestaat uit een vast deel van acht meter en een uitschuifbaar deel van zeven meter, welke dan inmiddels is uitgeschoven door de boomer. Hij beschikt over twee 'joysticks', een linker telescopestick voor het uitschuiven van de boom, en een rechter flight-controlstick om de boom in positie te kunnen 'vliegen' om de cockpit van de F-16 heen, waar na de aansluiting op de receptacle (het aansluitpunt) plaatsvindt. Louis geeft aan zelf geen rare situaties te hebben meegemaakt. Veiligheid staat hoog in het vaandel, ondanks alle genomen veiligheidsmaatregelen kan zich eventueel een niet wensbare situatie voordoen. De boomer is 'always in charge' en als er echt wat zou zijn klinkt direct: 'breakaway - breakaway - breakaway' waarbij de boomer onmiddellijk ontkoppelt, de KDC-10 gas geeft en de ontvangende F-16 direct gas terugneemt. Ook een totale brandstofdump is mogelijk als er al ooit een voorzorgslanding zou moeten worden gemaakt.

Op de laatste vraag of Louis nog iets wil toevoegen volgt een verrassende antwoord. 'Na al die jaren stap ik 's morgens in mijn auto en denk ik nog steeds: Wat een prachtig beroep heb ik toch !'

Kees Otten & Wim Das
