

Een nieuwe morgen, nieuwe zorgen



De Eurofighter en het einde van de Koude Oorlog

**Een historisch onderzoek naar de Britse en Duitse belangen bij continuering van het Eurofighter-project na het einde van de Koude Oorlog, 1990-1997.**

---

3 november 2015

Bram den Ouden  
Studentnummer: 3864243  
B.denOuden@students.uu.nl

Masterthese Internationale Betrekkingen in Historisch Perspectief (MA)  
Universiteit Utrecht  
Faculteit Geesteswetenschappen  
Departement Geschiedenis en Kunstgeschiedenis

Begeleider: Christ Klep, Universitair Docent, Universiteit Utrecht  
Tweede lezer: Dick Zandee, Senior Onderzoeker, Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael

---



Universiteit Utrecht

## Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. <i>Lift off</i> : Een voorgeschiedenis	11
2. Een nieuwe morgen, nieuwe zorgen	23
3. Van EFA naar Eurofighter 2000	30
4. Een turbulente eindsprint	50
Conclusie	60
Epiloog	66
Bronnen	69

## Inleiding

*‘Does my honorable Friend agree, in view of the continuing improvement in the capabilities of the Warsaw Pact air forces, that it is essential for the Royal Air Force to acquire a new tactical combat aircraft at the earliest possible date?’*, vraagt het Britse Conservatieve parlamentslid John Wilkinson op 20 januari 1980 aan Geoffrey Pattie, onderminister van Defensie en verantwoordelijke voor de Royal Air Force (RAF), de Britse luchtmacht.<sup>1</sup>

Toen de RAF in 1979 opriep tot een onderzoek naar de mogelijke vervanging van haar vloot Jaguar-gevechtsvliegtuigen, had zij hoofdzakelijk één doel voor ogen: een nieuwe, moderne jager die overwicht in de lucht kon afdwingen tegen vliegtuigen van het Warschaupact.<sup>2</sup> De toenmalige vloot van de RAF had enkele zeer bruikbare vliegtuigen, maar miste een type dat in een één-op-één gevecht partij kon bieden aan de luchtmacht van de Sovjet-Unie. In dat opzicht paste de conceptie van dit nieuwe vliegtuig perfect in de context waarin veel beslissingen over defensie en buitenlands beleid werden gemaakt, namelijk de Koude Oorlog. In de eerste plaats moesten defensiestaven of -ministers zich bij nieuwe projecten afvragen of het voor een bepaald voordeel zou zorgen ten opzichte van de Sovjet-Unie en haar bondgenoten. Hiernaast waren economische afwegingen belangrijk: wat viel er te winnen voor de nationale industrie bij de vervaardiging van een nieuw vliegtuig? Nadat de RAF in Air Staff Target (AST) 403 haar oproep deed, begon een trinationale studie naar een gemeenschappelijk ontwerp. De deelnemende landen waren het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk.<sup>3</sup>

Nu spoelen we door naar 2011, als het vliegtuig zijn eerste gevechtsacties heeft doorstaan:

*It was time for the RAF’s Typhoons and Tornados to carry out deep interdiction air strike missions against Gaddafi’s forces, along with the French Rafales. (...) The first strike was made against a Libyan regime main battle tank during a mission on Tuesday, 12 April. As described by the pilot he left Gioia Del Colle in a mixed pair with a Tornado GR4.*<sup>4</sup>

Meer dan dertig jaar later neemt de Eurofighter Typhoon, de doorontwikkelde versie van AST 403, aan de zijde van de verouderende Panavia Tornado dan eindelijk deel aan haar eerste

---

<sup>A</sup> Afbeelding voorblad: Eurofighter Typhoon, ‘Best Image by Amateur 2015 – Michael Nussbaum’, <https://www.eurofighter.com/multimedia/details/best-image-by-amateur-2015-michael-nussbaum-1810> (3 november 2015). Copyright: Michael Nussbaum.

<sup>1</sup> House of Commons, Commons Sitting, ‘Combat Aircraft’, 20 januari 1981, Hansard, Vol. 997, 134 (15 juli 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1981/jan/20/combat-aircraft>.

<sup>2</sup> S. Willett, P. Gummett & M. Clarke, *Eurofighter 2000* (Londen 1994), 1-2.

<sup>3</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 2.

<sup>4</sup> M. Bora, ‘Royal Air Force Eurofighter Typhoon strikes on ground targets in Libya’ (23 april 2011), <http://www.defenceaviation.com/2011/04/royal-air-force-eurofighter-typhoon-strikes-on-ground-targets-in-libya.html> (15 mei 2015).

gevechtsacties. Deels om overwicht in de lucht te behalen, maar ook als gronddoelaanvalsvliegtuig. Op haar website berichtte de Britse regering over de terugkeer van een squadron FGR4 Typhoons van de Italiaanse luchtmachtbasis Gioia del Colle naar het Verenigd Koninkrijk. Deze Typhoons vlogen van maart tot en met september 2011 verkennings- en bombardementsmissies in het Libische luchtruim. In lijn met het VN-mandaat voor de missie voerden zij aanvallen uit op militaire doelen om de bevolking te beschermen, nadat er begin 2011 tijdens de Arabische Lente een burgeroorlog uitbrak.<sup>5</sup> Hoewel de Eurofighter vijf jaar eerder was geïntroduceerd binnen de RAF, vond deze missie waarin het vliegtuig voor het eerst in actie kwam nou niet bepaald plaats op “*the earliest possible date*”. Voor parlementslid John Wilkinson had het niet drie jaar langer moeten duren om het einde te zien van een aanschafproces waarvan hij aan de wieg stond: hij overleed in 2014.<sup>6</sup>

Hoewel de inzet van de Eurofighter succesvol en naar tevredenheid plaatsvond, verschilt deze zeer van wat de RAF in 1979 oorspronkelijk voor ogen had. Russische MiGs en Soechojs waren eerst het doelwit. Nu waren dat militaire gronddoelen van de Libische regeringsleider Muammar Kadhafi. Er werd dan wel gevlogen onder de vlag van de NAVO, maar er werd invulling gegeven aan een resolutie van de VN Veiligheidsraad. Niet aan een conflict met de oorspronkelijke tegenstrever, het Warschaupact. Op zichzelf is het natuurlijk niet vreemd dat de strategische omgeving waarin een vliegtuig dient te opereren met de tijd verandert, zeker als het om een tijdsbestek van dertig jaar gaat. De wereld staat immers niet stil, dus voor grote militaire verwervingsprojecten komt dit wel vaker voor. In dat opzicht is het misschien zelfs opmerkelijk dat er niet meer mutaties in de operationele context zijn geweest. Wat wel opmerkelijk is, is dat een gevechtsvliegtuig, dat nadrukkelijk een kind was van haar tijdperk, één van de grootste geopolitieke schisma's uit de geschiedenis heeft weten te overleven. Dat deze multinationale, Europese jager uiteindelijk operationeel daglicht zag na deze nieuwe morgen, mag dan ook een klein wonder heten.

De weg naar Libië, waar de Eurofighter voor het eerst in een daadwerkelijk conflict werd gebruikt, was lang en niet zonder zorgen en hobbels. De samenwerking tussen de verschillende landen verliep bij tijd en wijlen stroef en daar kwam het einde van de Koude Oorlog nog eens bovenop. Nadat de Berlijnse Muur viel en de Sovjet-Unie in 1991 uit elkaar viel, schroefden veel Westerse landen hun defensiebudgetten terug. De angst voor een groot

---

<sup>5</sup> Ministry of Defence, 'RAF Typhoons return from Libya operations' (26 september 2011), <https://www.gov.uk/government/news/raf-typhoons-return-from-libya-operations> (18 mei 2015).

<sup>6</sup> Auteur nb, 'John Wilkinson – obituary', *The Telegraph*, 3 april 2014.

conflict met de communistische tegenstrevers uit het Oosten werd minder en daarmee ook de behoefte om grote hoeveelheden geld in dienst te stellen van de wapenwedloop met het Warschaupact. Dit terwijl er juist grote bedragen gemoeid waren met de ontwikkeling en productie van het vliegtuig. In 2011 meldde het National Audit Office (NAO), de Britse rekenkamer, dat de ontwikkeling van alleen de Eurofighter het Verenigd Koninkrijk reeds 6,7 miljard pond (meer dan 9 miljard euro) gekost had. Dat bedrag was een verdubbeling van het oorspronkelijk goedgekeurde budget uit 1987.<sup>7</sup>

Met dergelijke bedragen lag het project onder een vergrootglas in politiek en media, niet alleen in het Verenigd Koninkrijk, maar ook bij de andere deelnemers Duitsland, Spanje en Italië. Gezien de financiële, politieke en strategische hobbels op het pad van de Eurofighter moet vooral de hoofdvraag gesteld worden: *Waarom kon het Eurofighter Typhoon-project doorgang vinden in de Britse en Duitse politiek na het einde van de Koude Oorlog?* Om die vraag te beantwoorden zullen we doorlopend oog moeten hebben voor zeer uiteenlopende belangen. Doorgaans is de politieke besluitvorming een concentratiepunt van belangen, dus vragen we ons ten dele af: *Hoe rechtvaardigde de politiek de beslissing om door te gaan en met welke belangen (economisch, sociaal of (geo)politiek) had zij daarin te maken?* In de productie van defensiematerieel spelen zonder meer industriële actoren een grote rol, dus *wat voor beïnvloedingsfactor waren de nationale defensie-industrieën in het besluitvormingsproces?*

Nu de Eurofighter meer en meer ingezet en geüpdate wordt, met de inzet in 2011 als meest sprekende voorbeeld, is een onderzoek naar de voorgeschiedenis van dit grootschalige samenwerkingsproject van groot belang. Met het einde van de Koude Oorlog als breekpunt kunnen de antwoorden op voorgaande vragen ons veel leren over de stuwkrachten achter defensieprojecten. Uit praktische en ruimtebesparende overwegingen zal de concentratie liggen op het Verenigd Koninkrijk en (West-)Duitsland, aangezien voor die landen het meeste bronnenmateriaal beschikbaar is. Dat is daarnaast ook logisch, aangezien beide landen vaak een hoofdrol vertolkten in het project en de meeste toestellen wilden afnemen, zoals we zullen zien. Waar het kan is er oog voor de standpunten van Italië en Spanje, maar in het narratief van de Eurofighter speelden zij een relatief kleinere rol.

Het onderzoek is zo opgebouwd dat er allereerst in de volgende paragraaf een passend wetenschappelijk kader wordt geschetst bij de hoofdvraag. Daarna richten we ons op de voorgeschiedenis van de Eurofighter tot aan het historische breekpunt van het einde van de

---

<sup>7</sup> National Audit Office (NAO), Report by the Comptroller and Auditor General, *Ministry of Defence – Management of the Typhoon Project* (London 2011), 7.

Koude Oorlog. In hoofdstuk 3 maken we een kort uitstapje naar de geopolitieke en militaire context van dat breekpunt om zo de beweegredenen van politici van meer achtergrond te voorzien. Vervolgens wordt de onderzoeksperiode opgedeeld in twee periodes: hoofdstuk 4 behandelt 1990 tot 1992, terwijl in hoofdstuk 5 de periode vanaf 1993 tot aan het besluit tot productie in 1997 aan bod komt. De Conclusie zal daarna antwoord geven op de vragen die we onszelf zojuist gesteld hebben. Tot slot rondt de Epiloog de contextuele omlijsting van dit onderzoek af door de belangrijkste gebeurtenissen en controverses van na 1997 te schetsen. Dit kan toekomstige onderzoeken handvaten bieden om op voort te borduren in de completering van het verhaal van de Eurofighter.

### **Wetenschappelijk kader**

Specifiek over de Eurofighter Typhoon is in de wetenschappelijke sfeer relatief weinig geschreven, wat bijzonder lijkt voor zo een grootschalig project. We moeten ons echter bedenken dat het project nog steeds loopt en er nog steeds vernieuwde versies van de Eurofighter van de band rollen. In de jaren die komen mogen we daarom wellicht meer literatuur verwachten over dit interessante samenwerkingsverband. Ondertussen zal dit onderzoek toch vooral zijn fundament hebben op een smalle, maar afdoende, basis van secundaire literatuur, aangevuld met primair bronnenmateriaal uit de Britse en Duitse politiek van die tijd. Met betrekking tot onze hoofdvraag zullen we allereerst enkele passende verklaringstheorieën moeten vinden die mogelijk een deel van het antwoord kunnen vormen.

In het verleden was er een levendig wetenschappelijk debat omtrent een verklaring voor de innovatie van wapensystemen en de wapenwedloop tussen de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie tijdens de Koude Oorlog. De twee rivaliserende scholen in dat debat probeerden ieder op hun eigen manier het probleem van de ‘dynamiek van de wapenwedloop’ van passend antwoord te voorzien. De actie-reactie-school legde de nadruk op externe aandrijvingkrachten en plaatste de ontwikkeling van nieuwe wapens in het realistische gedachtegoed van de *balance of power*. Met de ontwikkeling van nieuwe wapens reageerden of anticipeerden mogelijkheden volgens deze school op nieuwe wapens aan de kant van de tegenstander. Aan de andere kant van het spectrum kon men politicologen vinden die meer kijken naar interne oorzaken. Deze school heette de *bureaucratic-politics*-school en had oog voor deelbelangen binnenin staten die bijdroegen aan wapeninnovatie, voornamelijk vertegenwoordigd door industriële actoren of politici met een agenda. Sommige aanhangers wezen technologische ontwikkeling als onafhankelijke aandrijfkracht aan, los van politieke constellaties of

economische belangen.<sup>8</sup> Dat tweede onderdeel van die school verliezen we niet uit het oog, maar de aandacht gaat vooral uit naar de invloed van de industrie en de positie van de bureaucratie. Die bureaucratie behelst, zoals Morton H. Halperin, Priscilla A. Clapp en Arnold Kanter het treffend verwoorden en ook voor ons geldt, ‘*civilian career officials and political appointees, as well as (...) military officials*’ en hun belangen en positionering.<sup>9</sup>

Matthew Evangelista probeerde eind jaren 80 vorm te geven aan de ogenschijnlijke waarheid in het midden door delen van beide scholen te fuseren. Voor het defensiebeleid van de VS en de Sovjet Unie deelde hij het proces van wapenaanschaf op in vijf fasen. Die opdeling in fasen gebruikte hij vooral om de ontwikkeling van kernwapens te verklaren. Bij de Amerikanen houdt zijn model het volgende in:

*[I]nternal factors figure prominently in the early stages, as scientists seek support for new technical ideas among their military associates. (...) During the middle stages, external factors – such as the identification of a foreign threat – serve to aid the process of consensus-building, as the supporters of new weapons seek funding from Congress. (...) During the later stages, arguments focusing on the new weapon’s cost-effectiveness, its desirability to NATO allies, or its usefulness as a bargaining chip in negotiations with the USSR may come into play.*

Voor de Sovjets gold volgens Evangelista ongeveer hetzelfde proces.<sup>10</sup> Gekeken naar onze casus bevat zijn theorie echter het manco dat deze nadrukkelijk in het teken stond van de dynamiek tussen de VS en de Sovjet-Unie. De laatste fasen bevatten misschien wel toetsingsnormen die zich losmaken van dat kader, maar zijn theorie als geheel is niet werkbaar voor dit onderzoek. Toch lijkt het deuren te openen naar een samengevoegde theorie, die oog heeft voor het beste van beide werelden.

Datzelfde dachten Boelie Elzen, Bert Enserink en Wim A. Smit, die toegespitst op de Eurofighter een wetenschappelijke en vernieuwende bijdrage wilden leveren. In een artikel uit 1990 proberen Elzen, Enserink en Smit op geheel eigen wijze een bijdrage te leveren met een analyse van de ontwikkeling van de Eurofighter. De auteurs omschrijven het debat kortstondig met inbegrip van het werk van Evangelista, maar wijzen tekortkomingen aan die hen ertoe leidden een eigen verklaringstheorie naar voren te schuiven. Beide scholen ontbreekt het volgens hen aan ‘*a link between the described social and organizational processes and the concrete shape, or nature, of the weapon systems developed.*’ Daarnaast

<sup>8</sup> B. Elzen, B. Enserink & W.A. Smit, ‘Weapon innovation: networks and guiding principles’, *Science & Public Policy* 17(3) (1990), 172.

<sup>9</sup> M.H. Halperin, P.A. Clapp & A. Kanter, *Bureaucratic Politics and Foreign Policy* (Washington 2006), 4.

<sup>10</sup> M. Evangelista, *Innovation and the Arms Race. How the United States and the Soviet Union develop new military technologies* (Ithaca & Londen 1988), 228, 239-240.

zou Evangelista's model niet gebruikt kunnen worden voor de beheersing van wapeninnovatie en benadert het technologische ontwikkeling te veel als een lineair proces.<sup>11</sup> De 'netwerk'-benadering van Elzen, Enserink en Smit beargumenteert dat met het verstrijken van de tijd, de vordering van het European Fighter Aircraft of EFA, zoals het toen nog heette, en de toename in verbindingen tussen betrokken partijen, het netwerk van EFA zich zo uitbreidde dat het steeds weerbarstiger werd. Naarmate dat netwerk meer geïnstitutionaliseerd raakte en betrokken actoren meer toegewijd raken aan het samenwerkingsverband, raakte het steeds beter bestand tegen een mogelijk falen tot op het punt dat stopzetten eigenlijk geen optie meer was.<sup>12</sup> Met een dergelijke benadering ontstaat er zeker in het geval van de Eurofighter meer inzicht in de specifieke karakteristieken van het samenwerkingsverband rondom het defensieproject.

De drie auteurs geven met hun theorie een meer concrete invulling aan het begrip 'belangen', als een gevolg of symptoom van verbondenheid tussen politiek, industrie en economie. In het licht van dit onderzoek biedt het artikel van Elzen, Enserink en Smit kansen en minpunten. Voor de periode tot aan begin 1990 biedt het een uitvoerige theoretische benaderingswijze, maar voor de periode daarna laat het vooral vragen open: houdt hun argumentatie stand als we kijken naar de periodisering van dit onderzoek, de jaren 1990 tot en met 1997? Zien we tekenen van dwarsverbanden die actoren uit industrie of politiek sturen in hun beslissingen en onderling verbinden? De auteurs zelf stellen alvast op voorhand vast dat, wanneer het nieuwe vliegtuig in twijfel zal worden getrokken, *'the resilience of the network has grown to such an extent that it is more likely that the result of such an action would be the reduction of the number of aircraft to be produced'*.<sup>13</sup> Deze potentiële dooddoener mag dan wellicht bewaarheid zijn geworden, maar dat maakt het niet minder interessant om te onderzoeken of bepaalde zaken zich voordoen om de redenen die Elzen, Enserink en Smit aanwijzen.

Net als het verhaal van de Eurofighter opvallende parallellen vertoont met dat van de Joint Strike Fighter (JSF), geldt hetzelfde voor de netwerktheorie van Elzen, Enserink en Smit en de visie van historicus Christ Klep op de JSF. Dit gevechtsvliegtuig, waaraan Nederland ook bijdraagt en dat ergens in 2015 de eerste fase van operationele gereedheid moet ingaan, wordt in de Verenigde Staten ontwikkeld, terwijl meerdere landen een financiële bijdrage leveren en onderdelen vervaardigen. De opzet van de samenwerking is daarmee op belangrijke punten

---

<sup>11</sup> Elzen, Enserink & Smit, 'Weapon innovation: networks and guiding principles', 172.

<sup>12</sup> Ibidem, 171-193.

<sup>13</sup> Ibidem, 189.



anders, maar vanuit politiek, publiek en media werden en worden dezelfde krachten uitgeoefend op het project. In zijn boek *Dossier-JSF* probeert Klep die krachten te duiden in het hoofdstuk *Afsluitend: 'Too big to fail'*. Hij legt nadruk op een geheel eigen dynamiek die een dergelijk project krijgt, puur door de omvang en publiciteit. De inzet, of liever inleg, en betrokkenheid van de deelnemende landen groeit met de jaren tot op het punt dat het verband simpelweg niet ontmanteld kan worden. Zoals overheden over de hele wereld zich tijdens de recente bankencrisis gedwongen zagen enkele banken overeind te houden uit vrees voor een ineenstorting van het financiële systeem, zo zagen de JSF-landen zich gedwongen het project levend te houden, omdat er veel geld en banen mee gemoeid waren. 'Het project gaat van tegenslag naar tegenslag, maar kent blijkbaar voldoende momentum om niet stil te vallen', zegt Klep. '[D]e Amerikaanse militaire top blijft, althans publiekelijk, de JSF steunen (...) Alsnog stoppen zou onpraktisch zijn en een verspilling van belastinggeld. (...) Congresleden vrezen [daarnaast] sowieso voor de werkgelegenheid in hun eigen kiesdistrict.'<sup>14</sup> Om van de krachtenvelden in de media en industrie nog maar niet te spreken. In tijden van bezuinigingen en harde beslissingen is het interessant om te zien of de drijfveren van de actoren rondom de Eurofighter zich hetzelfde laten omschrijven als Klep dat doet. Was men werkelijk overtuigd van het militair-operationele en strategisch nut van het vliegtuig of waren de belangen te groot geworden om te stoppen? Was het een bewust proces of renden besluitvormers als een soort Indiana Jones weg voor een ronde kei die zij zelf aan het rollen hadden gebracht?

David Oldfield leverde tot slot in 2000 wel een zuiver historiografische en veelomvattende studie naar de voorgeschiedenis van de Eurofighter. In zijn promotieonderzoek doet Oldfield uitgebreid verslag van de gebeurtenissen die leidden tot het idee van een nieuwe Europese jager. De onderhandelingen tot het opzetten van een gezamenlijk programma tussen 1983 en 1985 zijn daarna een specifiek brandpunt van zijn onderzoek. Oldfield stelt zichzelf tot doel een compleet beeld te creëren van de voorgeschiedenis van het project en de beslissingen die leidden tot een breuk en het opzetten van twee programma's in 1985: het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië en Spanje vervolgden hun weg richting de Eurofighter, terwijl Frankrijk aan de ontwikkeling van de Dassault Rafale begon. Daarnaast schenkt hij grote aandacht aan de moeilijkheden en kansen die de samenwerking tussen vijf landen bood en waarom precies de breuk met Frankrijk ontstond.<sup>15</sup> Oldfield neemt geen duidelijke positie in ten opzichte van het academisch debat, maar lijkt het midden te houden tussen een

---

<sup>14</sup> C. Klep, *Dossier-JSF. Joint Strik Fighter, het megaproject, de politiek, de aankoop* (Amsterdam 2014), 114-115.

<sup>15</sup> D. Oldfield, *The European Fighter Aircraft: An Analysis of the Events Which Led to the Production of Two Aircraft, Eurofighter and Rafale* (Bath 2000), 1.

historiografische en liberaal-intergouvernementalistische benaderingswijze. Hij vertelt het complete verhaal en wijst bij sleutelmomenten vaak op de rol die individuele staatsmannen of industriële actoren gespeeld hebben. Daar de periode 1983-1985 de meeste aandacht krijgt, vormt Oldfields onderzoek voor de periode daarvoor een uitstekend naslagwerk en voor de periode erna vooral niet meer dan dat. Hiernaast ontbreekt het in zijn studie dus voor een klein deel aan een concrete theoretische visie op het project, iets wat dit onderzoek wel voor ogen heeft. Hoewel Oldfield terecht onderzoek doet naar een belangrijke waterscheiding in de geschiedenis van de Eurofighter, zou een vervolgonderzoek op de periode erna een waardevolle bijdrage zijn aan een completer beeld van het politieke proces. De politieke realiteit veranderde immers na 1989 en daarmee ook de context waarin beslissingen genomen werden. Met het veranderen van die factoren en het verloop in de rolbezetting is de benaderingswijze van David Oldfield in elk geval wel een zeer bruikbare. Een scherpe blik op de rol van afzonderlijke politici of bedrijven zal daarom één van de uitgangspunten zijn in het vervolg van dit onderzoek. We gebruiken echter vooral zijn benaderingswijze en maken deze geen inzet van het debat waarop dit onderzoek inspeelt.

Dit onderzoek positioneert zichzelf nadrukkelijk in het verlengde van het werk van Elzen, Enserink en Smit. Daarom zal de meeste aandacht uitgaan naar de rol van de actie-reactie-school, de bureaucratische-politiek-school en de netwerktheorie. Het antwoord op de gestelde hoofdvragen zal zich dan ook hoofdzakelijk concentreren op die drie benaderingswijze, terwijl gedurende het onderzoek ook elementen van de visies van Klep of Oldfield naar voren zullen komen.

## 1 – *Lift off*: een voorgeschiedenis

*The foundations for a new fighter aircraft, now known as the Eurofighter Typhoon, were laid as far back as 1972. Thirty-one years later and after overcoming considerable obstacles, the aircraft is now entering service.*<sup>16</sup>

De Eurofighter heeft inderdaad een lang pad vol obstakels afgelegd, zoals al eerder is benadrukt. Hoe lang dat pad precies is geweest is een klein punt van discussie. Het is echter van belang om erachter te komen wat die obstakels vóór 1990 waren en waar nu eigenlijk de noodzaak van een nieuw en modern gevechtsvliegtuig vandaan kwam. We beginnen daarom, samen met schrijver Mark Nicholls hierboven, begin jaren 70 met een lesje in defensiebeleid in het Verenigd Koninkrijk.

### **Van de tekenafel naar de... onderhandelingstafel?**

Al voor 1972 werd de basis gelegd van de Eurofighter met de publicatie van ‘Air Staff Target’ (AST) 396 in 1969.<sup>17</sup> De publicatie van een AST is de eerste stap in de verwerving (*procurement*) van een wapensysteem. Allereerst wordt er in een AST meestal gesproken over een waargenomen bedreiging en de benodigheden om die bedreiging tegemoet te treden, in ons geval ging het om een vliegtuig en zijn specificaties. Vervolgens wordt aan industriële partijen of andere daarvoor geschikte organisaties gevraagd de haalbaarheid van de AST te bestuderen. Suggesties voor verbetering zijn daarbij welkom en bepalen daarna mede of de staf van de RAF een ‘Air Staff Requirement’ (ASR) uitbrengt of het project loslaat. Aan de hand van die ASR moeten industriële partijen dan komen met een meer uitgewerkt ontwerp en kostenplaatje van het vliegtuig. Op deze ‘Project Definition Phase’ volgt de ‘Full-Scale Development Phase’, waarin de eerste prototypes of delen van de systemen getest worden. Als in de ‘Industrialisation Phase’ de voorbereidingen voor productie zijn getroffen, kan in de laatste fase aangevangen worden met productie.<sup>18</sup> In de volksmond gaat die laatste fase meestal door het leven als de ‘productiefase’.

Terug naar die bewuste AST-396, waarin werd gesproken over een jager die de Harrier- en Jaguar-vloten van de RAF moest vervangen als vliegtuig voor gronddoelbommen. Het

---

<sup>16</sup> M. Nicholls et al., *Eurofighter Typhoon: design, development, production, in service, weapons* (Stamford 2003), 3.

<sup>17</sup> G. Warwick, ‘A future for FEFA?’, *FLIGHT International* (1983), 1729.

<sup>18</sup> Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 88.

nieuwe vliegtuig zou daarom een ‘Short Take Off Vertical Landing’-capaciteit (STOVL)<sup>19</sup> moeten hebben, zoals men die toen al kende van de Hawker Siddeley Harrier. In 1972 werd de AST-396 omgezet in de AST-403, waarbij de RAF nu repte over een ‘*air superiority fighter, but retaining the STOVL capability*’.<sup>20</sup> In plaats van een gevechtsvliegtuig dat gronddoelen op de korrel moest nemen, moest het nieuwe vliegtuig volgens de Britten nu ook en met name overwicht op andere vliegtuigen kunnen afdwingen in wat wel een ‘*multi-role capacity*’ werd genoemd. Die ommezwaai lag volgens historicus Hugh Harkins vooral besloten in het feit dat in die tijd de General Dynamics F-16 Fighting Falcon en de Northrop YF-17 Cobra (later omgeturnd tot de McDonnell Douglas F/A-18 Hornet) in ontwikkeling waren. De F-16 werd in 1979 operationeel en combineerde de dubbelrol van gronddoel aanvallen en luchtoverwicht op een manier waaraan de specificaties van de voorziene AST-396 niet konden tippen.<sup>21</sup> Tegelijkertijd verklaart dit voor de Nederlandse lezer voor een deel waarom de Nederlandse regering en industrie niet bij het project van de Eurofighter betrokken werden. Nederland werd een gretige afnemer van de F-16 en gezien de visie van de Britse regering zou het liever zijn nieuwe F-16’s afwachten. De huidige staat van dienst van het vliegtuig onderschrijft dat zonder meer. Eveneens geeft een dergelijke beslissing al een vlugge inkijk in de drijfveren achter het project. De besluitvormingsprocedure in die beginjaren mag dan gestoeld zijn geweest op reële veiligheidsdreigingen, toch speelde een wapenwedloopelement (ook met bondgenoten) een rol. Toen de RAF de capaciteiten van de F-16 en F-18 opmerkte, groeide het besef dat het eisenpakket opgekrikt moest worden om het Verenigd Koninkrijk eenzelfde moderne jager te bezorgen.

Het was midden jaren 70 dat voor dit bewuste project bedacht werd dat het beter in samenwerking met andere landen ontwikkeld en geproduceerd kon worden. In het Verenigd Koninkrijk werd hierbij nadrukkelijk gekeken naar Frankrijk en West-Duitsland als mogelijke partnerlanden. Dat was redelijk logisch, aangezien de Britse industrie al eerder had samengewerkt met de Duitse en Italiaanse tijdens de ontwikkeling en productie van de Panavia Tornado (zie paragraaf ‘Ervaringen uit het verleden’). Echter, dit betekende ook meteen dat AST-403 weer geheel veranderd of opgesplitst moest worden. Duitsland en Frankrijk maakten namelijk geen gebruik van de Harrier en hadden daarom bij voorbaat al geen behoefte aan een vliegtuig met de STOVL-capaciteit.<sup>22</sup> Deze specificatie werd daarom

---

<sup>19</sup> Soms wordt ook wel V/STOL (Vertical/Short Take Off and Landing) genoemd, maar dat is om duidelijke redenen niet geheel hetzelfde.

<sup>20</sup> Nicholls, *Eurofighter Typhoon*, 3.

<sup>21</sup> H. Harkins, *Eurofighter 2000. Europe’s Fighter for the New Millennium* (Leicester 1997), 5.

<sup>22</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 5.

geschraapt en overgeheveld naar een nieuwe Staff Target, AST-409. Hieruit werden later in samenwerking met de Amerikaanse luchtmacht vernieuwde versies van de Harrier ontwikkeld, eerst de GR5 en later de GR7.<sup>23</sup>

AST-403 werd behouden en kan als het beginpunt van het daadwerkelijke ontwikkeltraject van de Eurofighter gezien worden. Na het uitvaardigen van een definitieve versie van AST-403 door de RAF in 1979 werd er een trilaterale studie opgezet door de regeringen van het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en West-Duitsland. Zo'n samenwerkingsverband had pluspunten, maar de eerste drempels verschenen tegelijk al aan de horizon:

A collaborative European programme made sense as it would combine the R&D (Research & Development) investment of all three countries and the larger production run would push down the unit flyaway price. While Britain and France both required a replacement for ground attack Jaguars, the Luftwaffe was interested in procuring a high agility fighter, furthermore while Britain wanted the new aircraft around 1987, France was looking at a 1991 in-service date at the earliest. Despite these problems the governments thought that enough common ground existed to set up a tri-national study group which was known as the European Combat Aircraft (ECA).<sup>24</sup>

Naast het feit dat er ogenschijnlijk genoeg “*common ground*” bestond, putten de deelnemende landen moed uit eerder geslaagde projecten. Deze ECA was namelijk niet de eerste in zijn soort, aangezien Europa had aangetoond vruchtbare bodem te zijn voor gezamenlijke defensieprojecten, ook op het gebied van (gevechts)vliegtuigen. Welke vliegtuigen waren dat? Een volgend uitstapje, nu naar een aantal alternatieve bladzijden van de Europese samenwerking.

### **Ervaringen uit het verleden**

Halverwege de jaren 50 vertoonden economieën wereldwijd, maar vooral in Europa, de eerste tekenen van recessie. Op zoek naar manieren om ondanks krimpende budgetten doorlopend steeds complexer (militair) materieel te verwerven, belandde een aantal Europese landen op het pad van samenwerking. David Oldfield noemt in zijn onderzoek een breed scala aan projecten, waaronder de Concorde, Eurocopter en de Airbus Group.<sup>25</sup> We beperken ons hier tot de twee meeste relevante voorgangers van de Eurofighter.

---

<sup>23</sup> Nicholls, *Eurofighter Typhoon*, 3. en: P.R. March, *The Harrier Story* (Stroud 2012), 52.

<sup>24</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 6.

<sup>25</sup> Oldfield behandelt al deze projecten vrij uitvoerig. De relevante pagina's over de Sepecat Jaguar en Panavia Tornado zijn op het moment van schrijven onvindbaar, waardoor Oldfields visie op de twee projecten, hoe belangrijk ook, ontbreekt.

*Sepecat Jaguar*

De Sepecat Jaguar werd min of meer toevallig geboren uit de samenwerking tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk begin jaren 60. Beide landen ontwikkelden ieder eerst een eigen trainings- en gevechtsvliegtuig, maar in 1964 trad een Labour-regering aan die gebrand was op samenwerking met de Fransen. Daarnaast wilden beide landen kosten besparen en was bilaterale samenwerking een logische keuze daartoe. Na een *Memorandum of Understanding* (MoU) tussen de regeringen in mei 1965 volgde een vruchtbare samenwerking tussen British Aircraft Corporation (BAC) en het Franse Breguet op basis van een gelijke werkverdeling. De merknaam Sepecat was de afkorting van de Société Européenne de Production de l'Avion Ecole de Combat et d'Appui Tactique, een Frans-Brits bedrijf, geregistreerd in Frankrijk, dat de ontwikkeling en productie moest coördineren. Rolls-Royce en Turbomeca werkten ondertussen samen aan de motor voor het vliegtuig in ontwikkeling en richtten daartoe samen Rolls-Royce Turbomeca Ltd op, een firma geregistreerd in het Verenigd Koninkrijk.<sup>26</sup>

Het ging bij dit collectief slechts om twee landen en dat vergemakkelijkte de samenwerking, maar zelfs bij twee landen liepen de wensen zeer uiteen. Men loste dit op door een gemeenschappelijk *airframe* (wat de romp, vleugels en onderstel samen vormen) te kiezen met de mogelijkheid om de overige configuraties zelf te bepalen. Hierdoor verschilden bijvoorbeeld de navigatiesystemen en vaste boordkanonnen per land. Uiteindelijk volgden vijf types:

- De Jaguar A, een eenzits aanvalsvliegtuig voor Frankrijk;
- de Jaguar E, een Frans trainingsvliegtuig;
- de Jaguar M, een eenzits maritiem aanvalsvliegtuig voor Frankrijk;
- de Jaguar S, een eenzits aanvalsvliegtuig voor de RAF;
- en de Jaguar B, een tweezits trainingstoestel voor de RAF.

De Jaguar M werd later geschrapt door de Fransen, omdat deze niet geschikt bleek voor het opereren vanaf vliegdekschepen.<sup>27</sup>

Beide landen vonden met deze opzet een goede manier om hoogoplopende discussies uit de weg te gaan en toch een hoogwaardig vliegtuig te produceren. De goede samenwerking tussen BAC en Breguet hielp daar zonder meer bij, maar dit veranderde toen Dassault in 1971 Breguet overnam. De productie van de Jaguar kwam in conflict met de Mirage F.1 die Dassault zelfstandig vervaardigde. Het Franse bedrijf was zelfs laks in zijn promotiewerk, waardoor British Aerospace, de opvolger van BAC, in 1980 de volledige exportrechten van

---

<sup>26</sup> S. Skinner, *British Aircraft Corporation. A History* (Ramsbury 2012), 499-501.

<sup>27</sup> Skinner, *British Aircraft Corporation*, 503-504.

Dassault overkocht.<sup>28</sup> Voor de Franse en Britse markt ging het werk echter als gepland en werden vanaf 1973 400 Jaguars geleverd aan de Franse en Britse luchtmachten. Beide landen ontvingen zoals afgesproken ieder 200 stuks en maakten lang en veelvuldig gebruik van de vliegtuigen.

In 2005 haalde het *Armée de l'Air* zijn laatste Jaguars uit hun vloot. Twee jaar later gingen de laatste Britse Jaguars met pensioen.<sup>29</sup> Het toestel bleek genoeg klandizie buiten de Franse en Britse grenzen op te wekken. De luchtmacht van India was daarin de gretigste afnemer. Momenteel vliegen in dat land nog steeds Jaguars rond die binnenkort waarschijnlijk een update van de motor krijgen.<sup>30</sup> Daar moet bij gezegd worden dat het om nieuwere Jaguars ging, die Hindustan Aircraft Ltd produceerde in het Indiase Bangalore.<sup>31</sup> Desondanks heeft het ontwerp de tand des tijds doorstaan, wat getuigt van de mogelijkheden van Europese defensiesamenwerking. Het feit dat de coöperatie met de Fransen relatief soepel verliep (tot aan de inmenging van Dassault), opende in elk geval in het Verenigd Koninkrijk de ogen. Niet lang na de Sepecat Jaguar volgde namelijk de trinationale Panavia Tornado.

### *Panavia Tornado*

De Tornado heeft een iets ingewikkeldere verhaallijn die nauw verweven is met die van de Jaguar. Tegelijkertijd heeft ook dit vliegtuig inmiddels een indrukwekkende staat van dienst waar vooralsnog geen einde aan is gekomen. Die staat begon met het MoU van mei 1965 voor de Sepecat Jaguar, waarmee ook een Anglo-French Variable-Geometry (AFVG)-toestel overeen werd gekomen. Variable-Geometry-vliegtuigen, oftewel toestellen met een variabele geometrische vorm, kenmerken zich meestal door vleugels waarvan de hoek met de romp in stilstand of tijdens het vliegen veranderd kan worden. Samen met verticale start- en landingscapaciteiten was dit één van de opkomende trends in de jaren 60 en dacht men dat het mogelijk de weg plaveide naar een vliegtuig dat meerdere rollen tegelijk kon vervullen.<sup>32</sup> Variabele geometrie kan namelijk wendbaarheid combineren met snelheid. In juli 1967 trok Frankrijk zich echter terug uit het project om zelfstandig aan een VG-vliegtuig te werken.

Het Verenigd Koninkrijk meende genoeg potentie te zien en bleef BAC voorzien van fondsen, waarmee de technologische basis van dat bedrijf sterk werd uitgebreid. Na Duitse

---

<sup>28</sup> Skinner, *British Aircraft Corporation*, 517.

<sup>29</sup> Ibidem, 518-122.

<sup>30</sup> Auteur nb, 'Interview: Faizi Mohsini, Country Head – Defence & Space, Honeywell Aerospace India', *Vayu Aerospace & Defence Review*, 31 augustus 2015.

<sup>31</sup> Skinner, *British Aircraft Corporation*, 538.

<sup>32</sup> Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 20, 23.

toenadering tot het Verenigd Koninkrijk sloten de Britten zich in juli 1968 aan bij een groep landen die al enige tijd zochten naar vervanging voor hun Lockheed F-104 Starfighters. De groep bestond naast die twee landen uit België, Nederland, Italië en Canada en had te maken met sterk uiteenlopende eisenpakketten. België, Canada en Nederland verlieten één voor één het collectief om eveneens uiteenlopende redenen. Het beoogde toestel voldeed steeds minder aan de operationele eisen (Nederland en België), werd te duur (Nederland) of de samenwerking was politiek niet strategisch zinvol (Canada).<sup>33</sup> Nederland zou niet veel later instappen in de ontwikkeling van de F-16, een toestel dat wel aan de eisen voldeed. De overige drie (Verenigd Koninkrijk, Italië, West-Duitsland) kwamen na onderhandelingen een ontwerp overeen dat grotendeels voortbouwde op de vorderingen van BAC. Onderdeel van het ontwerp werden onder meer de kenmerkende ‘zwenkvleugels’, vleugels die bij de Tornado een hoek van 25 tot 67 graden met de romp kunnen maken.

In december 1968 lanceerden de partnerlanden samen het MRCA (Multi-Role Combat Aircraft)-programma, met als eerste wapenfeit de oprichting van Panavia, een consortium waarin drie bedrijven uit de drie

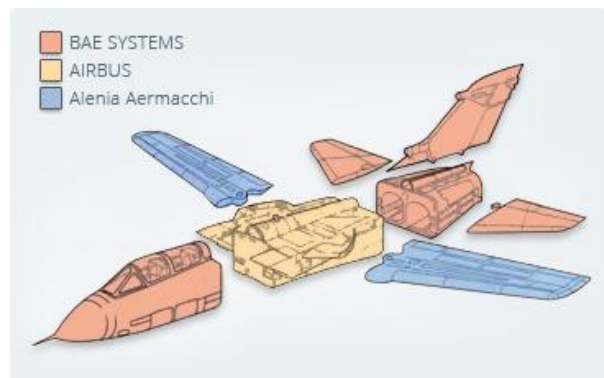
deelnemende landen een aandeel hadden.

Ieder bedrijf had de leiding over de

productie van een deel van het vliegtuig (zie Figuur 1), waarna elk land uit die delen zijn eigen Tornado's samenstelde op nationale productielijnen. De Duitse en Italiaanse

regeringen en industriële partners leken het samenwerkingsverband voor een deel te zien als een lift, een manier om ervaring en kennis te vergaren omtrent hoogwaardig defensiematerieel. Doordat de Britten grotendeels het ontwerp van het vliegtuig

konden dicteren, speelde BAC dit spelletje graag mee.<sup>34</sup> Tevens zag het Verenigd Koninkrijk het MRCA volgens politicoloog Alistair Edgar als visitekaartje voor de Labour-wens van die tijd om lid te worden van de Europese Economische Gemeenschap.<sup>35</sup>



**Figuur 1. Drie bedrijven uit elk land maakten een deel van de Tornado. BAC (Brits; later BAe, nu BAE SYSTEMS) maakte de neus en de staart, MBB (Duits; nu Airbus) de romp en Aeritalia (Italiaans; nu Alenia Aermacchi) de vleugels. Bron: Panavia GmbH, 'Programme Evolution', <http://www.panavia.de/company/programme-evolution/> (13 oktober 2015).**

<sup>33</sup> A.D. Edgar, *The Politics of Defence Co-production: The MRCA – Tornado* (Vancouver 1985), 44-47.

<sup>34</sup> Skinner, *British Aircraft Corporation*, 544-549.

<sup>35</sup> Edgar, *The Politics of Defence Co-production*, 51-52.



Ook de Britse motorfabrikant Roll-Royce herkende de motieven van het Duitse en Italiaanse bedrijfsleven. In de strijd om het contract voor de motor had Rolls-Royce hevige concurrentie van het Amerikaanse Pratt & Whitney, dat de Duitse voorkeur leek te hebben. Op inventieve en tactische wijze stelde Rolls-Royce vervolgens voor om voor de motor de bedrijfsopzet van Panavia te kopiëren, waardoor er voor de Duitse en Italiaanse industrie veel meer te halen viel. Dit voorstel konden het Duitse MTU en het Italiaanse Fiat niet links laten liggen, waarna zij op 1 juni 1969 het trinationale bedrijf Turbo-Union opgerichtten.<sup>36</sup>

Ondertussen wilden de drie landen NAVO-status voor het project om de trinationale aanbesteding te vergemakkelijken. Hiertoe werd NAMMO, later NAMMA (NATO MRCA Management Agency), opgericht. NAMMA was onderdeel van de NAVO, maar bestond enkel uit vertegenwoordigers van de Britse, Duitse en Italiaanse ministeries van Defensie en was gevestigd in het kantoor van Panavia in München. De uiteindelijke bestellingen liepen vanaf de nationale regeringen via NAMMA naar Panavia.<sup>37</sup> Na enkele jaren ontwikkelingswerk vlogen in 1974 de eerste prototypen van wat inmiddels de Tornado werd genoemd. De kostenstijging van het project was aan het einde van de rit redelijk beperkt gebleven, waardoor de drie partners in 1976 vol vertrouwen de eerste bestellingen plaatsten. Tussen de productie van de eerste Tornado in 1979 en de allerlaatste in 1999 zorgde het samenwerkingsverband voor 70.000 banen bij ongeveer 500 bedrijven. Die bedrijven samen zouden bijna 1.000 toestellen produceren in hoofdzakelijk drie varianten:

- de Tornado IDS (*interdictor/strike*), een jachtbommenwerper die door alle drie de landen gebruikt werd;
- de Tornado ADV (*air defence variant*), een onderscheppingsjager die alleen het Verenigd Koninkrijk bestelde;
- de Tornado ECR (*electronic combat/reconnaissance*), die op de IDS-variant lijkt, maar dan met elektronische snuffjes tegen luchtverdediging. Alleen Italië en Duitsland bestelden dit type.<sup>38</sup>

Later ging ook Saudi-Arabië gebruik maken van het vliegtuig. Het koninkrijk bestelde in 1985 48 IDS'en en 24 ADV's, waarmee het de enige gebruiker van de Tornado werd buiten de oorspronkelijke drie landen.<sup>39</sup> Veel Tornado's vliegen nu nog steeds, hetzij met

---

<sup>36</sup> Skinner, *The British Aircraft Corporation*, 551-552.

<sup>37</sup> Panavia GmbH, 'Tri-National Government Agency', <http://www.panavia.de/nations/tri-national-government-agency/> (21 september 2015).

<sup>38</sup> Panavia GmbH, 'Variants', <http://www.panavia.de/aircraft/overview/variants/> (21 september 2015). en Skinner, *The British Aircraft Corporation*, 563-564, 566-567.

<sup>39</sup> Panavia GmbH, 'Kingdom of Saudi Arabia', <http://www.panavia.de/nations/kingdom-of-saudi-arabia/> (21 september 2015).

uitgevoerde of geplande updates, en zijn wereldwijd ingezet, van Bosnië tot Irak en Afghanistan. Bij de bombardementen op Islamitische Staat in 2014 en 2015 maakt de RAF naast drones vooral gebruik van haar Tornado GR4's, een IDS-variant met updates.<sup>40</sup>

### **Van de onderhandelingstafel naar de fabriek**

Toen in 1979 de eerste Tornado afgeleverd werd bij de Britse luchtmacht, begon de eerste trinationale studie naar een European Combat Aircraft. De ervaringen met de opzet van Panavia boden in elk geval hoop voor de toekomst van dit toestel, wat ook verschillende industriële partijen dachten. In 1979 nog begon een groep van Britse vliegtuigfabrikanten namelijk met het European Aircraft Programma. Dit EAP was een studie langs dezelfde lijnen: een zoektocht naar een nieuwe, moderne jager. Naast de Britse bedrijven British Aerospace (BAe, waarin BAC inmiddels was opgegaan), Ferranti, GEC Avionics en Smith Industries waren ook het Duitse MBB (Messerschmit-Bölkow-Blohm) en het Italiaanse Aeritalia betrokken bij het experimentele onderzoek.<sup>41</sup>

Het initiatief hiertoe kwam wederom vooral van Britse kant. De Britse deelnemers aan het EAP zochten naar vervanging van de productie van Jaguars, Tornado's en Harriers, aangezien die programma's een keer zouden aflopen en de regering vooralsnog geen orders voor een nieuw vliegtuig in het vooruitzicht stelde. Na een stevige lobby volgde in 1982 steun voor het EAP van de Britse regering, waarna de Fransen zich gedwongen zagen te verkondigen dat ook zij al een eigen programma hadden, de ACX (*Avion de Combat Experimentale*). Uit deze ACX, ontwikkeld door de Franse vliegtuigbouwer Dassault, zou in latere jaren de Dassault Rafale volgen, een vliegtuig dat eveneens in recente jaren operationeel is geworden.<sup>42</sup> De Duitse regering betreurde de splitsing die ontstond, aangezien zij historisch gezien een voorvechter was van Europese samenwerking op brede basis, en weigerde steun te verlenen aan het EAP. Omdat de Italiaanse regering eveneens geen steun gaf, werd het EAP uiteindelijk vooral een project onder Britse leiding met inbreng van MBB en Aeritalia. Vanuit het Verenigd Koninkrijk kwam er 80 miljoen pond aan overheidssteun voor een conceptversie. Oorspronkelijk zouden ook de Duitse en Italiaanse partners een concept bouwen met regeringssteun, maar uiteindelijk rolde alleen uit de loods van BAe in Warton een testvliegtuig.

---

<sup>40</sup> Auteur nb, 'British air strikes kill 330 IS fighters: minister', *Agence France Press*, 17 september 2015.

<sup>41</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 2.

<sup>42</sup> Elzen, Enserink & Smit, 'Weapon innovation: networks and guiding principles', 175.

Net als eerdere schetsen had dit vliegtuig delta-vormige vleugels met aan de voorkant twee kleinere vleugels, zogenaamde *canards*.<sup>43</sup> Deze canards zijn een typisch gevolg van de eis voor verbeterde wendbaarheid in luchtgevechten, doordat de neus directer te besturen is. Door de vleugelconfiguratie in feite om te draaien, verandert wel de luchtstroom over de vleugels. Natuurlijke instabiliteit van het vliegtuig is daardoor inherent aan het gebruik van canards, maar door de opkomst van fly-by-wire techniek dachten de ontwerpers dit probleem op te kunnen lossen. De technische specificaties werden daarmee wel een stuk ingewikkelder dan bij de Tornado die afgezien van zijn variabele geometrische vorm een conventionele vleugelconfiguratie had. De canards voegden daarmee een extra dimensie toe aan het project, maar zouden hun weg blijven vinden naar de productieversie van de Eurofighter Typhoon. Met een enkele staartvin leek het EAP-testvliegtuig ten opzichte van eerdere concepten en schetsen ook het meest op de latere Typhoon.

Voor verdere ontwikkeling was Duitse regeringssteun echter van groot belang en in 1983 startten vijf landen (West-Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk) hierom onderhandelingen over een gezamenlijk programma.<sup>44</sup> Uit deze onderhandelingen resulteerde in december 1983 het Outline European Staff Target of OEST met als doel een ‘*air-to-air combat*’ vliegtuig, dat als secundaire rol ook gronddoelen moest kunnen aanvallen. Het programma kreeg de naam European Fighter Aircraft (EFA). De verwachting werd uitgesproken dat er gezamenlijk 800 vliegtuigen zouden worden afgenomen met mogelijk nog 300 extra voor exportdoeleinden. Hoewel er een solide basis gelegd was voor een vruchtbare samenwerking zou echter weldra blijken dat de visies op concrete kosten, specificaties en politieke doeleinden nogal uiteen liepen.<sup>45</sup> David Oldfield legt in zijn onderzoek nadruk op deze periode, die een duidelijk breekpunt vormde in de voorgeschiedenis van de Eurofighter.

Gedurende 1984 en 1985 kwamen de defensie ministers en stafchefs van de verschillende landen meerder keren bijeen om de ontwikkeling van het vliegtuig te bespreken. Uit vergaderingen in Madrid, Den Haag en Rome bleek echter vooral dat de meningen duidelijk ver uiteen liepen. Het Verenigd Koninkrijk wilde een vliegtuig voor de lange afstanden, wat meer gewicht met zich mee zou brengen. De Britten waren minder bezig met exportpotentieel dan de Fransen, die de voorkeur gaven aan een lichter toestel dat gemakkelijker te verkopen was. De Franse industrie eiste op haar beurt leiderschap over het ontwerp, iets dat de Britse industrie alleen wilden afstaan op een flink aantal voorwaarden. De voornaamste eisen waren

---

<sup>43</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 6-9.

<sup>44</sup> Elzen, Enserink & Smit, ‘Weapon innovation’, 175. en: Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 2-3.

<sup>45</sup> Elzen, Enserink & Smit, ‘Weapon innovation’, 175.

de oprichting van een internationale organisatie die de productie van het toestel moest overzien en waarin de vijf landen inspraak zouden hebben (net als Panavia), nadruk op nationale operationele eisen (en niet op exportpotentieel), gelijke verdeling van werklast en de oprichting van een NAVO-organisatie die de verdeling van contracten moest overzien (net als NAMMA).

De Franse partners hadden grote moeite met deze eisen en dan met name de twee middelste.<sup>46</sup> Hoewel de Fransen hiermee onredelijk overkwamen, was het een kwestie van diepgewortelde visies op politiek en defensie-industrie, beargumenteren Elzen, Enserink en Smit. In de jaren ervoor probeerde Frankrijk altijd een onafhankelijke koers te varen. Belangrijkste symptoom daarvan was de terugtrekking van Franse troepen uit de NAVO onder president Charles de Gaulle. Ook de industrie moest zo veel mogelijk onafhankelijk zijn en op eigen poten militair materieel kunnen ontwikkelen. Hierom wilden de Fransen zo veel mogelijk zelf bepalen wat er ontwikkeld werd en moest die ontwikkeling op export gericht zijn om die nationale industrie te kunnen onderhouden. De Franse markt op zichzelf vormde geen goede basis voor het onderhouden van een grootschalige defensie-industrie.

In het Verenigd Koninkrijk leefde die onafhankelijkheid veel minder. Zo waren de banden met de VS een stuk hechter, ook ten aanzien van defensiematerieel. Dit hield een mindere drang naar onafhankelijkheid in en meer de zoektocht naar Europese of trans-Atlantische samenwerking.<sup>47</sup> Deze meningsverschillen werden niet opgelost en er volgde in opdracht van de defensie-ministers een karrenvracht aan studies naar ontwerpen, gewicht en motoren. Toch moesten er echt knopen doorgemaakt worden, waardoor een confrontatie onvermijdelijk leek.

Die kwam er ook in augustus 1985, tijdens en na een bijeenkomst in de Noord-Italiaanse stad Turijn. Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Italië zetten Frankrijk en Spanje voor het blok: instappen met een basisontwerp van EFA naar voornamelijk Britse (en inmiddels Duitse) zin of uitstappen. Spanje deed het eerste. Frankrijk koos voor de tweede optie en produceerde later op eigen houtje de Rafale. Na de exit van Frankrijk kwamen de overige vier landen een budget overeen van 20 miljard dollar, waaruit 250 toestellen voor het VK en de BRD, 165 voor Italië en 100 voor Spanje geproduceerd zouden worden. Overeenkomstig de afname werd de werklast verdeeld op 33 procent voor de Britse en Duitse industrie, 21 procent voor de Italiaanse en 13 procent voor de Spaanse.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 3-4.

<sup>47</sup> Elzen, Enserink & Smit, 'Weapon innovation', 176.

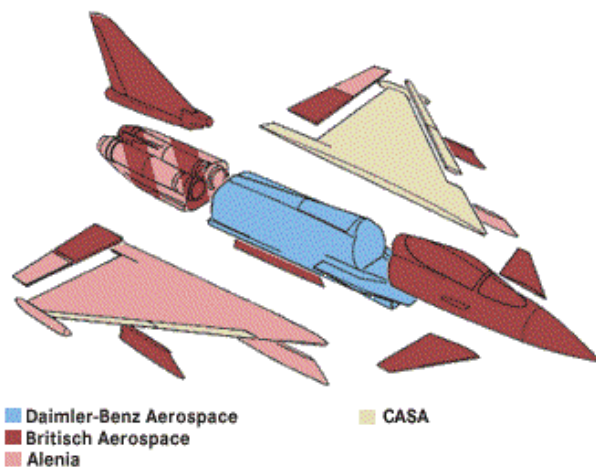
<sup>48</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 4-5.

De breuk bleek een goede katalysator en de gebeurtenissen volgden elkaar in rap tempo op, zoals Hugh Harkins beschrijft:

After the French withdrawal from the programme things began to develop rapidly and the four remaining nations formed the Eurofighter consortium in June 1986 as Eurofighter Jagdflugzeug GmbH owned by BAe of the UK, MBB/Dornier (in 1992 it was renamed Daimler-Benz Aerospace – DASA) of Germany, Aeritalia (later merged with Fiat and renamed Alenia) of Italy and Construcciones Aeronauticas SA (CASA) of Spain. In September 1986, the Eurojet Turbo GmbH consortium of Rolls-Royce of the UK, MTU-München of Germany, Fiat-Aviacione of Italy and ITP of Spain was formed to cover development of the new engine for EFA (...). The first XG-40 demonstrator ran for the first time in December 1986 (...). In February 1987, the NATO European Fighter Management Agency (NEFMA) was formed by the four governments. The EFA ESR (European Staff Requirement) for development was finalised in 1987.<sup>49</sup>

In 1988 werd afgesproken welke onderdelen in welke landen geproduceerd zouden worden voor de Full-Scale Development Phase. Naar het productiemodel van de Tornado werd het toestel in stukken verdeeld en werd

ieder deel toegewezen aan één of meerdere landen: British Aerospace deed het voorste deel van de romp en de helft van de rechtervleugel; MBB het middelste deel van de romp en de staartvin; Aeritalia de linkervleugel en de helft van het achterste deel van de romp; en CASA de helft van zowel de rechtervleugel als het achterste deel van de romp (zie figuur 1). Eurojet Turbo produceerde de motor, de EJ2000, in samenwerking met Rolls Royce, MTU, Fiat en het Spaanse SENER (dat een



**Figuur 2.** De verdeling bij EFA (hier weergegeven in een later stadium) leek sterk op die van de Tornado, alleen ging het nu om meer landen en bedrijven. MBB werd in 1989 opgekocht door Daimler-Benz Aerospace (DASA), dat in 2000 met CASA opging in EADS. Bron: Targetlock.org.uk, 'Production', <http://www.targetlock.org.uk/typhoon/production.html> (23 oktober 2015).

meerderheidsaandeel in het eerder genoemde ITP heeft<sup>50</sup>). Tussen de top in Turijn in 1985 en het besluit tot Full-Scale Development verliepen de ontwikkelingen redelijk soepel, zeker in vergelijking met de periode voor 1985. Ook hierna vorderde de ontwikkeling van het toestel

<sup>49</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 14.

<sup>50</sup> ITP, 'Corporate', [http://www.itp.es/web/Sec\\_PL/wf\\_paginaPlana.aspx?idReg=106&idMenu=359](http://www.itp.es/web/Sec_PL/wf_paginaPlana.aspx?idReg=106&idMenu=359) (3 juni 2015).

gestaag, *'though accompanied by increasingly noisy rumblings in Germany over cost. Moreover, as the implications of the revolutions in eastern Europe in 1988 en 1989 began to sink in , so questioning of the strategic need for EFA increased, particularly in Germany.'*<sup>51</sup>

De wereld was aan het veranderen en de eerste tekenen daarvan dienden zich in 1988 al aan. Met die tekenen begon in Duitsland het gerommel. Wat werd de nieuwe geopolitieke realiteit waar men op afstevende? En, als men zich bewust was van een veranderende veiligheidsomgeving, hoe verhield het potentiële budget voor de hypermoderne jager zich hiertoe? Voordat we het verhaal weer oppakken bij de gebeurtenissen na het einde van de Koude Oorlog, moeten we een antwoord vinden op deze vragen.

---

<sup>51</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 6.

## **2 - Een nieuwe morgen, nieuwe zorgen**

Toen de NAVO nog werd geconfronteerd met de gepantserde legers van het Warschau Pact, was de militaire dreiging redelijk voorspelbaar. Vandaag echter is het onzeker wie de potentiële vijand is, waar hij zich bevindt, in welke omgeving (klimaat, afstand, terreingesteldheid) hij moet worden bevochten en hoe goed hij in de (militaire) spullen zit.<sup>52</sup>

Als Joris Janssen Lok, journalist gespecialiseerd in defensiematerieel, in 1992 op deze wijze het veranderende politieke klimaat rondom EFA omschrijft, is het programma zelf niet gevrijwaard gebleven van kritiek. Politicoloog John J. Mearsheimer voorspelde in 1990 al dat strategische allianties als de NAVO overbodig zouden worden bij een algeheel einde van de Koude Oorlog en bipolaire structuur. Dat terwijl EFA juist onder de hoed van de NAVO ontwikkeld en aangekocht werd. Wel zette hij vraagtekens bij de toekomstige politieke stabiliteit van een Europa op de drempel van ingrijpende veranderingen. Nieuwe conflicten lagen daarmee wellicht op de loer, wat weer een argument kon zijn om grote defensieprojecten juist door te zetten.<sup>53</sup> Mogelijke Britse steun voor EFA was volgens Lok daarom een gok.

In West-Duitsland vroeg men zich eveneens al bij de eerste tekenen van een *detente* tussen Oost en West eind jaren 80 af of dit hypermoderne Europese gevechtsvliegtuig financieel wel zo'n goed idee was. Ook was het volgens enkele critici maar de vraag of EFA in militaire zin nog van nut kon zijn, omdat de kans steeds kleiner werd dat het vliegtuig ook daadwerkelijk in gevecht zou komen met toestellen van het Warschaupact. Dat pact en de communistische wereld vielen grotendeels uit elkaar in '90 en '91, waardoor deze vragen nog meer op de voorgrond traden. Maar hoe kwamen critici tot die conclusies en waarop waren hun kritiekpunten eigenlijk gebaseerd?

### **Een tijdperk komt ten einde**

De jaren 80 waren een rumoerige tijd in Oost-Europa en Rusland. De eerste haarscheurtjes in het IJzeren Gordijn deden zich al eind jaren 70 voor in Tsjecho-Slowakije en Polen, maar het was in de tweede helft van het decennium daarop dat het communistisch blok langzaam begon af te brokkelen. Sovjet-leider Michail Gorbatsjov zette grote hervormingen in gang. Onder de noemer van *perestrojka* en *glasnost* kwamen er economische hervormingen en meer vrijheid van meningsuiting. Kort na het terugtrekken van zijn troepen uit Afghanistan in 1988 zegde

---

<sup>52</sup> J.J. Lok, 'Engeland gokt op EFA', *Onze Luchtmacht* 44(1) (1992), 30.

<sup>53</sup> J.J. Mearsheimer, 'Back to the Future: Instability in Europe after the Cold War', *International Security* 15(1) (1990), 5-6.

Gorbatsjov tevens toe zijn troepen in Oost-Europa te reduceren. Het leken de eerste dominosteentjes te zijn van een omwenteling in een regio die ook economisch wankelde, want *‘when the power of coercion was removed, Eastern Europeans rushed to seize hold of their political destinies.’*<sup>54</sup> Na (deels) vrije verkiezingen in Hongarije en Polen in 1989 brak er ook in Oost-Duitsland onrust uit. Erich Honecker, de leider van de DDR, werd afgezet en er kwamen hervormingen. Die bleken echter niet genoeg toen in de nacht van 9 november Oost-Berlijners zich en masse meldden bij de grensposten met West-Berlijn. Een Oost-Duitse regeringswoordvoerder had gemeld dat er visums voor West-Duitsland verkrijgbaar waren aan de grens. Geconfronteerd met de enorme massa, openden verbouwde grenswachten de poorten. Nog voor het op 10 november daglicht werd, was men al begonnen de Berlijnse Muur af te breken met hamers en beitels. Terwijl Oost- en West-Duitsland hierna op eenheid afstreefden in het najaar van 1990, denderde de democratische revolutie verder door Oost-Europa.<sup>55</sup>

Het jaar erna vormde het definitieve einde van de bipolaire wereld die de jaren na de Tweede Wereldoorlog had vormgegeven. Het Warschaupact, de communistische tegenhanger van de NAVO, hief zichzelf eind 1991 op.<sup>56</sup> Aan het einde van 1991 begon de Sovjet-Unie door Gorbatsjovs hervormingspolitiek uit elkaar te vallen. Eén voor één verklaarden Sovjet-republieken zich onafhankelijk. De afscheiding van Oekraïne op 1 december betekende het de facto doodvonnis van de unie. De verscheidene voormalige republieken richtten aan het einde van die maand wel de Gemeenebest van Onafhankelijke Staten (GOS) op, maar *‘the 11 signatories informed [Gorbatsjov] that the USSR and his role as president had ceased to exist. [Gorbatsjov] resigned on 25 december.’*<sup>57</sup>

### *Een nieuw tijdperk: nieuwe prioriteiten*

Het einde van het communistische blok confronteerde de NAVO-landen met een geheel nieuwe realiteit. De alliantie nam in 1991 een nieuw strategisch concept aan, waarin gesproken werd over meer diffuse dreigingen uit instabiele regio's in de periferie van de NAVO, in plaats van de eenzijdige dreiging uit de Sovjet-Unie. Oorspronkelijk voerden de

<sup>54</sup> W.I. Hitchcock, *The Struggle for Europe. The turbulent history of a divided continent 1945 to the present* (New York 2003), 358-359.

<sup>55</sup> Hitchcock, *The Struggle for Europe*, 364-368.

<sup>56</sup> The Christian Science Monitor, 'Warsaw Pact and Comecon To Dissolve This Week' (versie 26 februari 1991), <http://www.csmonitor.com/1991/0226/odate.html> (21 juni 2015).

<sup>57</sup> CVCE, 'The break up of the USSR and the resurgence of national identities', <http://www.cvce.eu/en/recherche/unit-content/-/unit/02bb76df-d066-4c08-a58a-d4686a3e68ff/a36c2b08-97a1-4308-b764-6ad5988d939b> (21 juni 2015).



belangen van het eigen grondgebied de boventoon in de strategie van het bondgenootschap. Met nieuwe dreigingen uit de periferie in Oost-Europa en het Midden-Oosten werd het onderscheid tussen deze *in-area interests* en *out-of-area interests* van buiten het grondgebied steeds waziger. Operaties buiten het eigen grondgebied werden steeds waarschijnlijker, wat we terugzien in de beslissing uit 1992 om beslissingen van de VN of de CVSE te handhaven als dat nodig was.<sup>58</sup> Gedurende de jaren 90 begaf de NAVO zich verder op het terrein van vredesmissies, bijvoorbeeld in voormalig Joegoslavië. Dit was een bewuste ontwikkeling die al bij de samenstelling van het strategisch concept van 1991 voorzien werd.

Specifiek voor luchtmachten had dit verregaande implicaties. Gevechtsvliegtuigen in de NAVO-rol moesten in defensief opzicht oorspronkelijk één van de eerste verdedigingslijnes vormen tegen vijandige toestellen uit de Sovjet-Unie of andere Warschaupactlanden. Wereldwijd optreden associeerde men echter meer met het gebruik van lichter materieel. In ieder geval ligt in dat soort missies de nadruk minder op luchtoverwicht en meer op bombardementen, iets wat de operationele omstandigheden in een aantal gevallen terugkijkend onderschrijven.<sup>59</sup> Wat betreft de operationele eisen van de zijde van de NAVO leek een zeer wendbaar jachtvliegtuig uit de klasse van EFA begin jaren 90 niet echt noodzakelijk.

Ondanks de hernieuwde *out-of-area* zingeving van NAVO bleven besparingen niet uit. Al in de jaren 80 ging het aantal oefeningen omlaag, maar de echte veranderingen vonden pas na 1989 plaats. In de Verklaring van Londen uit 1990 verkondigde de alliantie dat de Sovjet-Unie en het Warschaupact geen tegenstanders meer waren, waarna niet veel later ook een onderling non-agressieverdrag volgde. Juist toen konden de echte kostenbesparingen in gang gezet worden. Overeenkomstig de verminderde dreiging reduceerden veel van de leden hun troepenaantallen. De VS bracht het troepenaantal in Europa terug van 325.000 naar 100.000 en de Europese leden voerden een totale troepenreductie van 500.000 door.<sup>60</sup> De Britten reageerden eveneens binnen korte tijd op de veranderende wereld met een herziening van het defensiebeleid. Reeds in juli 1990 probeerde de Britse regering met een nieuwe *strategic defence review*, met een veelzeggende titel, in te springen op de ontwikkelingen, zoals staatssecretaris voor Defensie Tom King aankondigde in het Britse Lagerhuis op 25 juli 1990:

---

<sup>58</sup> J. Leppgold, 'NATO's Post-Cold War Collective Action Problem', *International Security* 23(1) (1998), 80-81.

<sup>59</sup> Hoewel boven bijvoorbeeld Bosnië (1993-1996) of Libië (2011) door de NAVO een no-fly zone werd gehandhaafd, lag de nadruk in latere fases van de missie in Bosnië, maar ook in Kosovo (1999) of Afghanistan (2003-2014) op bombardementen.

<sup>60</sup> C.A. Wallander, 'Institutional Assets and Adaptability: NATO after the Cold War', *International Organization* 54(4) (2000), 717-718.

*My statement today follows the publication this morning of a valuable report from the Select Committee on Defence on the defence implications of recent events in eastern Europe and the Soviet Union. (...) The "Options for Change" have identified the ways in which our forces might be restructured by the mid-1990s in the light of these developments.*

Niet onbelangrijk was dat '[o]ur proposals will bring savings and a reduction in the share of GDP taken by defence. We need force levels we can afford.'<sup>61</sup> Met dit soort uitspraken leek het erop alsof de Britse defensie jarenlang boven zijn stand had geleefd, wat veel zegt over de waarde van een sterk leger in de wereld van gisteren. De realiteit van vandaag en morgen bracht daarentegen een ongekende mogelijkheid om munt te slaan uit een wereld in vrede.

Hiernaast zat de Britse regering met een economische recessie, net als veel andere landen. De beslissing uit de jaren 80 om op verzoek van de NAVO elk jaar voor een groei van 3% van de defensiebegroting te zorgen werd teruggedraaid.<sup>62</sup> Het gehele leger moest tegen het midden van de jaren 90 in personele bezetting met 18% verminderd zijn, wat neerkwam op een reductie van 56.000 militairen. Het grootste deel van de besparing kwam neer bij de

landmacht, maar ook de RAF bleef niet buiten schot. Waar het *Royal Army* voor een reductie van 160.000 naar 120.000 stond, zou de mankracht van de RAF teruggebracht worden van 89.000 naar ongeveer 75.000. Vooral de overzeese stationering van soldaten op Duits grondgebied was hierbij een doelwit: grondtroepen in Duitsland werden gehalveerd, twee van de vier luchtmachtbases in Duitsland werden gesloten en daarmee



**Figuur 3.** Een uiteenzetting van de Britse overheidsuitgaven in 1990 en in 2000. Bron: [ukpublicspending.co.uk](http://www.ukpublicspending.co.uk), 'Public Spending Details for 1990', [http://www.ukpublicspending.co.uk/year\\_spending\\_1990UKbt\\_15bc1n#ukgs302](http://www.ukpublicspending.co.uk/year_spending_1990UKbt_15bc1n#ukgs302) (30 oktober 2015). en 'Public Spending Details for 2000', [http://www.ukpublicspending.co.uk/year\\_spending\\_2000UKbt\\_15bc1n#ukgs302](http://www.ukpublicspending.co.uk/year_spending_2000UKbt_15bc1n#ukgs302) (30 oktober 2015).

<sup>61</sup> Commons Sitting, 'Defence (Options for Change)', 25 juli 1990, Hansard, Vol. 177, 468 (21 juni 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1990/jul/25/defence-options-for-change>.

<sup>62</sup> B. Clarke, *Britain's Cold War* (Stroud 2009), 432.

werden ook zes RAF-squadrons teruggehaald.<sup>63</sup>

Desondanks bestond in 1990 nog wel het geloof dat de Sovjet-Unie een tegenstander zou kunnen blijven. De overige verplichtingen aan de NAVO werden daarom keurig nageleefd, maar:

*Just one year after this decision the World changed again, the Soviet Union crumbled away and Britain committed forces to the liberation of Kuwait [tijdens de Golfoorlog]. By 1993 the view that the new Russian confederacy, the [GOS], could threaten the West was abandoned and the post-Cold War run-down gathered speed.<sup>64</sup>*

In 1994 volgde een nieuwe herziening van het defensiebeleid en de begroting, waarin kostenbesparingen wederom het doel waren. Deze *Defence Costs Study* raadde een totale vermindering in de personele bezetting van 18.700 aan voor de millenniumwisseling. De RAF moest 7.500 van deze reductie leveren.<sup>65</sup> Bij de millenniumwisseling had zich een transformatie voorgedaan in de samenstelling van de Britse begroting. Het einde van de Koude Oorlog had zijn uitwerking niet gemist. Van de totale overheidsuitgaven ging in 1990 nog 12 procent naar defensie. In 2000 was dit nog maar 8 procent (zie figuur 3).

### *Duitse zorgen*

Duitsland was geen uitzondering wat betreft de noodzaak om te bezuinigen. In dat land waren de eerste zorgelijke geluiden echter al merkbaar voor de val van het communisme. Tot aan het einde van 1989 was van die val nog geen sprake, maar leefde er bij de Duitsers reeds een gezonde besparingsdrift ten aanzien van EFA. Er was ‘*a strong incentive, especially on the German part, to keep costs down. (...) While thus progress seemed to have been made on the side of formulating military requirements and technological design, the budgetary side remained problematic.*’ Begin 1988 vroeg de Duitse minister van Defensie Manfred Wörner zijn ambtsgenoten om verdere kostenreducties van ongeveer twee miljard mark. Er werd zelfs getwijfeld of Duitsland niet beter F-18’s kon kopen van de Verenigde Staten.

Na nieuw overleg tussen de partnerlanden volgde een bedrag dat de Bondsdag kon accepteren en zegde Duitsland 5,8 miljard toe voor de verdere ontwikkeling van EFA. Nu aan de eerste Duitse zorgen tegemoet was gekomen, kon in mei 1988 meteen een MoU worden

---

<sup>63</sup> C. Taylor, *A Brief Guide to Previous British Defence Reviews*, Commons Briefing papers SN05714, House of Commons Library (2010), 9. en: Commons Sitting, ‘Defence (Options for Change)’, 25 juli 1990, Hansard, Vol. 177, 470 (21 juni 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1990/jul/25/defence-options-for-change>.

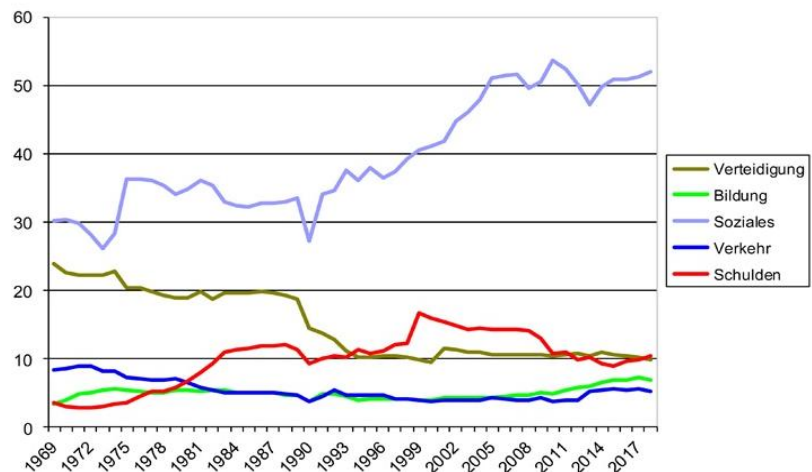
<sup>64</sup> Clarke, *Britain’s Cold War*, 433.

<sup>65</sup> Taylor, *A Brief Guide to Previous British Defence Reviews*, 11.

getekend, zodat kon worden begonnen met de ontwikkelingsfase van het vliegtuig. In die fase zou het daadwerkelijke testen eindelijk kunnen beginnen met acht prototypes.<sup>66</sup>

De gebeurtenissen van november 1989 en daarna brachten de Duitsers echter in volledig ander vaarwater. Na het afbreken van de Berlijnse Muur en de verrassend snelle hereniging waren Duitsers, Oost en West, blij en uitzinnig: aan meer dan 40 jaar bizarre verdeling kwam eindelijk een einde. Met de opname van de DDR in de BRD haalde de West-Duitse regering echter een hoop financiële problemen in huis. De kosten van hereniging waren namelijk immens. De pijn zat hem met name in het sluiten van duizenden inefficiënte staatsgesteunde bedrijven in het voormalige Oost-Duitsland, waardoor miljoenen mensen zonder baan kwamen te zitten. Een hele beroepsbevolking moest opnieuw getraind worden, maar ook onderhouden worden volgens dezelfde principes als in de West-Duitse verzorgingsstaat. Dat kostte geld, veel geld. Tot op heden berust de kennis van de “*Preis der Einheit*” voor een deel op schattingen. De Duitse

historicus Gerhard A. Ritter becijferde in 2006 verwijzend naar berekeningen van de Bundesbank dat de “hete” fase van het verenigingsproces (1991-1995) 615 miljard Duitse mark heeft gekost (ongeveer 315 miljard euro). Over de periode 1990-2010 kwamen andere onderzoeken zelfs uit op 1,6 biljoen euro.<sup>67</sup> De werkeloosheid in de



**Figuur 4. Het relatieve aandeel van de vijf grootste uitgaven van de Duitse staat (Defensie, Onderwijs, Sociaal, Verkeer, Schulden) in procenten t.o.v. de totale begroting vanaf 1969. Bron: Bundesministerium der Finanzen (BMF) via S. Bayer, ‘Der Verteidigungshaushalt’ (versie 1 mei 2015), <http://www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verteidigungspolitik/199282/haushalt> (24 september 2010).**

voormalige DDR hield desondanks in de jaren 90 (en later) aan en veel West-Duitsers begonnen het DDR-gebied een bodemloze put te noemen, waarin eindeloze hoeveelheden westerse fondsen verdwenen.<sup>68</sup> Logischerwijs moest er een manier gevonden worden om geld te besparen, zodat de hereniging bekostigd kon worden. Hier kwam nog eens bovenop dat er

<sup>66</sup> Elzen, Enserink & Smit, ‘Weapon innovation’, 179-180. en: Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 238.

<sup>67</sup> S. Lessenich, ‘Die Kosten der Einheit’ (versie 30 maart 2010), <http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/47534/kosten-der-einheit> (24 september 2015).

<sup>68</sup> M.E. Sarotte, *1989: The Struggle to Create Post-Cold War Europe* (Princeton en Oxford 2009), 203-204.

met de afbrokkelende Sovjet-Unie was afgesproken dat het nieuwe Duitsland zijn troepenmacht zeer bescheiden zou houden.<sup>69</sup>

Wrang genoeg voor de Duitsers volgde na die afspraken de terugtrekking van veel troepen van onder meer de VS en het Verenigd Koninkrijk uit Duitsland. In een paar jaar tijd moest Duitsland militair gezien meer op eigen benen staan, terwijl er ook kosten bespaard moesten worden. Voor die kostenbesparingen keek men in Duitsland vooral naar de defensiebegroting, die na 1990 beduidend kleiner werd dan daarvoor (zie figuur 2). In een vreedzamere wereld zonder IJzeren Gordijn lag er voor defensie immers niet echt een voelbare bijdrage aan ‘*einem “guten Leben” zur Wohlfahrt*’ weggelegd.<sup>70</sup> Figuur 2 laat duidelijk zien dat de uitgaven aan defensie na 1990 een duikeling maken, terwijl aan sociale zaken, oftewel het herenigingsproces, juist meer geld werd uitgegeven. Werd de Eurofighter het kind van de rekening of was dit juist een argument om door te gaan met de ontwikkeling van het hypermoderne gevechtsvliegtuig? Aangezien het uitgangspunt tot dan toe altijd was geweest dat een gezamenlijk project tot besparingen zou leiden, zou de Eurofighter een logische keuze voor een nieuw vliegtuig zijn. Daarentegen hadden de Duitsers zoals we hebben gezien al genoeg zorgen aan hun hoofd zonder dat er ook aan de ingewikkelde ontwikkeling van een hypermodern vliegtuig gedacht en bijgedragen moest worden. Op de drempel van een nieuw era bleef de toekomst van EFA ongewis.

---

<sup>69</sup> K.K. Patel, ‘Germany and European Integration Since 1945’, in: H.W. Smith (ed.), *The Oxford Handbook of Modern Germany History* (Oxford 2011), 787.

<sup>70</sup> S. Bayer, ‘Der Verteidigungshaushalt’ (versie 1 mei 2015), <http://www.bpb.de/politik/grundfragen/deutsche-verteidigungspolitik/199282/haushalt> (24 september 2010).

### **3 - Van EFA naar Eurofighter 2000**

De wereld was vanaf het begin van de jaren 90 niet meer dezelfde als daarvoor, dat toont hoofdstuk 2 wel aan. In dit hoofdstuk staat centraal hoe de Eurofighter zijn weg heeft gevonden in dit nieuwe era, want voor een vliegtuig dat zijn potentiële vijand zag wegvallen, lagen er genoeg obstakels op die weg. We pakken de draad op vlak voor 1990, als door heel Oost-Europa democratische revoluties plaatsvinden en EFA zich geconfronteerd ziet met een nieuw probleem: het contract voor de radar in de neus van het toestel.

Het is dit probleem dat de voorvechters van de netwerktheorie, Boelie Elzen, Bert Enserink en Wim A. Smit, als casus aangrijpen om hun theorie uiteen te zetten. We volgen hun argumentatie door de tijd heen om te kijken hoe hun theorie in elkaar steekt. Vervolgens wordt getoetst of eenzelfde soort gedachtegang van toepassing is op de eerstvolgende onenigheid in het samenwerkingsverband. De keuze voor de radar bleek namelijk niet het laatste obstakel. Daarna volgden er meerdere, de eerste tot aan het einde van 1992.

#### **De keuze voor een radar**

Eind 1989 en begin 1990 waren de vorderingen omtrent het European Fighter Aircraft nagenoeg tot stilstand gekomen. De West-Duitse en Britse regeringen konden namelijk geen akkoord bereiken over het te kiezen radarsysteem. De onenigheid liep al twee jaar en zou moeten worden opgelost alvorens men verder kon met de samenwerking. Er moest een keuze gemaakt worden tussen twee radarsystemen, elk ontwikkeld door een consortium van bedrijven uit verschillende landen.

De European Collaborative Radar (ECR-90) was in de running namens het Britse Ferranti, het Italiaanse FIAR en INISEL uit Spanje. Dat systeem had concurrentie van de MSD 2000, een radar die het Duitse AEG samen met FIAR, INISEL en General Electric Company(GEC)-Marconi uit het Verenigd Koninkrijk zou produceren. AEG zou bij de keuze voor ECR-90 zich bij dat consortium aansluiten, dus pikant genoeg zouden de enige verliezers Ferranti of GEC-Marconi zijn.

De MSD 2000 was echter geen nieuw systeem: het was een aangepaste versie van de Amerikaanse Hughes AN/APG-65 radar die onder meer gebruikt werd in de McDonnell Douglas F-4F Phantoms van de Duitse Luftwaffe. Hierdoor verdiende de MSD 2000 de Duitse voorkeur, maar ook doordat de Duitsers dachten dat ze daarmee goedkoper uit zouden zijn, dan bij het ontwikkelen van een heel nieuw systeem. Tevens zou het Duitse AEG het leiderschap over het ontwerp verkrijgen. De Britten wilden daarentegen liever de ECR-90,

omdat Ferranti dan het leiderschap zou hebben. Er bestond daarnaast weerzin tegen inmenging van Amerikaanse zijde in de vorm van Hughes in een Europees vliegtuig. Die weerzin ontstond vanuit politiek oogpunt, maar ook doordat het toestel aan exportwaarde zou kunnen verliezen, door Amerikaanse inspraak in de export van het systeem.<sup>71</sup>

Deze onenigheid tekende zich bij het uitschrijven van het verzoek richting mogelijke industriële gegadigden in 1986 al af. De definitieve keuze was echter steeds weer vooruit geschoven door Eurofighter GmbH, te meer omdat het consortium van de vier belangrijkste bedrijven zelf ook intern verdeeld was.<sup>72</sup> In januari 1990 kwam men uiteindelijk toch tot een vergelijk vanwege een fusie tussen Ferranti en GEC. De Britse voorkeur voor Ferranti stamde deels uit de financiële problemen bij dat bedrijf en de noodzaak om de order voor de radar binnen te halen. Nadat GEC het noodlijdende Ferranti overnam, kon het contract uitgereikt worden aan het cluster bedrijven rond de ECR-90. Het nieuwe GEC-Ferranti zou samen met TST (het voormalige AEG), FIAR en INISEL de radar voor EFA gaan produceren, waarbij de Britse regering wel garant zou staan voor extra kosten bij Duitse bedrijven.<sup>73</sup>

Het samenwerkingsverband doorstond zodoende een lastige periode waarbij uitstappen (in ieder geval voor wat betreft de radar, maar ook als geheel) een reële optie was voor West-Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Voor Elzen, Enserink en Smit leverde de radarepisode typisch bewijs van een robuust netwerk rondom EFA. Wat voor invloed had dat netwerk op het verloop van die episode? Kort gezegd beargumenteren Elzen, Enserink en Smit dat de nationale regeringen, als toegewijde netwerkbouwers, de belangen van het internationale samenwerkingsverband vóór de belangen van nationale, onderliggende netwerken stelden. Hoewel de Britse regering wel rekening wilde houden met haar onderliggende verbinding met Ferranti, was zij er alles aan gelegen het netwerk in stand te houden. Daarom volgden er ook garantstellingen, die West-Duitsland op zijn beurt ook had willen doen als de keuze op de MSD 2000 was gevallen.

Hiernaast zien bedrijven zich gedwongen in te spelen op het ontwikkelende netwerk, dat eind jaren 80 met de oprichting van Eurofighter GmbH en NEFMA steeds vastere vormen aannam. Zo kozen de ontwikkelaars van de ECR-90 en MSD 2000 voor niet al te riskante ontwerpen om te zorgen dat het risico van kostengroei voor hun ontwerp minimaal bleef. Ook

---

<sup>71</sup> P.C. Wood, 'The Never-ending Story: Germany, Great Britain, and the Politics of the Eurofighter' in: P.C. Wood & D.S. Sorenson (ed.), *International Military Space Collaboration: Case studies in domestic and intergovernmental politics* (2000), 59. en Elzen, Enserink & Smit, 'Weapon innovation: networks and guiding principles', 181-183.

<sup>72</sup> Elzen, Enserink & Smit, 'Weapon innovation: networks and guiding principles', 182.

<sup>73</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 59.

kozen de bedrijven ervoor het netwerk te versterken en verbreden door strategische samenwerkingsverbanden of fusies aan te gaan met andere betrokken bedrijven.<sup>74</sup> Juist door de crisis die het verband als geheel meemaakte tijdens de keuze voor een radar, werd het volgens Elzen, Enserink en Smit versterkt en meer bestand tegen toekomstige dreigingen. Dat schiep hoop en was maar goed ook. Er zouden namelijk snel nieuwe problemen aan de horizon verschijnen. Voor dit onderzoek wordt nu de vraag van belang of we in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk dezelfde uitgesproken toewijding aan het netwerk kunnen bespeuren in de periode na medio 1990. Het project stapte nu een geheel nieuwe fase in, waarbij er weinig meer gebouwd hoefde te worden aan het netwerk en vooral de internationale banden van het netwerk getest zouden worden.

### **Duitsland: overgang en onenigheid**

*This year (1990) is a critical one for the European Fighter Aircraft, and nowhere more so than in West Germany.*<sup>75</sup>

*1992 entwickelte sich auf deutscher Seite aus verschiedenen Gründen zum Schlüsseljahr des Projektes.*<sup>76</sup>

Donkere wolken pakten zich begin jaren 90 samen boven Duitsland en het pas opgerichte hoofdkantoor van Eurofighter GmbH in München. Als we de pers en latere studies erop nalezen, lijkt het erop alsof elk jaar in die tijd een “*Schlüsseljahr*” was voor het EFA-project. Gezien de financiële problemen kondigde het defensietijdschrift Jane’s Defence Weekly (JDW) al midden 1990 niet onterecht aan dat de *Luftwaffe* onder druk stond om EFA te rechtvaardigen. Die druk kwam voornamelijk uit de *Bundestag*, die eerst in januari eiste dat de Duitse luchtmacht naar goedkopere alternatieven voor EFA om ging kijken. Daar kwam in juni de vraag aan minister van Defensie Gerhard Stoltenberg bij om te bekijken hoeveel het zou kosten als West-Duitsland zich terugtrok uit het project.

Na desgevraagd onderzoek legde brigade-generaal Axel Kleppien, stafchef bij de *Luftwaffe*, in JDW uit dat terugtrekking een grove fout zou zijn. Langzaam maar zeker ontwaren we een defensieproject dat *too big to fail* is:

*Since a major part of the available development money is already under contract, withdrawing at this stage would see costs already sunk into the programme along with the remaining funds*

<sup>74</sup> Elzen, Enserink & Smit, ‘Weapon innovation: networks and guiding principles’, 185-189.

<sup>75</sup> Auteur nb, ‘*Luftwaffe* under pressure to justify EFA’, *Jane’s Defence Weekly* 15 (1990), 693.

<sup>76</sup> H. Möllers, ‘Vom Jäger 90 zum Eurofighter’, *Militärgeschichte: Zeitschrift für historische Bildung* (4) (2014), 15.



*being spent giving no benefit to West Germany, Gen[eral] Kleppien explained. In the light of previous expenditure and those funds committed for the current year, only marginal cost savings would be made to the West German taxpayer. These savings would be further decreased by run-down and transfer costs related to contractual obligations. The other three nations might be in a position to ask for substantial compensation as well, Gen Kleppien added.*

Volgens Kleppien was West-Duitsland inmiddels al zo diep in het project betrokken, dat eruit stappen vanuit financieel oogpunt volstrekt onlogisch was. Reeds geïnvesteerd geld werd weggegooid en op contractuele punten zouden er boetes kunnen volgen. De besparingen die de Bondsdag dacht te vinden in de Duitse exit zouden naar Kleppiens mening gering, zo niet negatief zijn. Verderop in het artikel stipt Kleppien daarnaast nog maar eens het standpunt van de Luftwaffe ten aanzien van EFA aan: mogelijke alternatieven voldeden niet, een flexibel vliegtuig als EFA was juist bruikbaar in de dynamische politieke toestand van toen en Duitsland had een nieuw toestel voor luchtverdediging hard nodig. JDW liet er geen twijfel over bestaan: *'The Luftwaffe is determined to see the development programme continue to ensure a positive procurement decision by later 1991/early 1992.'*<sup>77</sup>

De problemen waarmee West-Duitsland zich geconfronteerd zou zien bij terugtrekking hadden met name te maken met de institutionalisering van het samenwerkingsverband. Het land zat vastgeklonken in verplichtingen aan dat netwerk door het MoU uit 1988 en was in ieder geval gedwongen zijn tijd uit te zitten tot aan het einde van de ontwikkelingsfase. Na de verkiezingen van eind 1990, de eerste van een verenigd Duitsland, verkondigde de Duitse regering (nog steeds onder Helmut Kohl) dan ook dat men door zou gaan met de ontwikkelingsfase. Wat betreft de productiefase moest er echter nog wel een beslissing worden genomen en het was nog maar de vraag wat Duitsland daarmee aanwilde. Minister van Defensie Stoltenberg wilde dan wel door met het testen, maar voordat met productie werd aangevangen zou Duitsland eerst alle alternatieven onder de loep nemen.

Tegen februari 1992 had Stoltenberg in elk geval besloten om het voorziene aantal van 250 Duitse EFA's flink terug te schroeven. Dat getal zou eerder in de buurt van de 140 komen te liggen, als men al besloot met productie aan te vangen. Met de Duitsers hadden ook de Spanjaarden hun bestelling teruggebracht van 100 naar 87.<sup>78</sup> Als men de staf van Duitse luchtmacht mocht geloven, zou de Duitse regering met de zoektocht naar alternatieven in elk geval alsnog bij EFA uitkomen. Volgens Kleppien was dat nou eenmaal de beste keuze, zeker voor Duitsland. Uiteindelijk was Stoltenberg wellicht tot dezelfde conclusie gekomen, ware

<sup>77</sup> Auteur nb, 'Luftwaffe under pressure to justify EFA', 693.

<sup>78</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 60. en: Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 7.

het niet dat hij vervangen werd door een nieuwe speler op het Duitse toneel. Een speler met het nodige gevoel voor drama, zoals al snel zou blijken.

Op 31 maart 1992 kondigde Gerhard Stoltenberg aan dat hij aftrad als minister van Defensie. Er was uitgelekt dat zijn ministerie verantwoordelijk was voor het verkopen van tanks aan Turkije, terwijl het parlement dat uitdrukkelijk verboden had. Zijn vervanger werd Volker Rühle, de 49-jarige secretaris-generaal van regeringspartij CDU.<sup>79</sup> Gedurende zijn periode aan het roer van Defensie tussen 1989 en 1992 toonde Stoltenberg meermalen twijfels over EFA, zoals we hierboven hebben gezien. Rühle had zo mogelijk nog meer twijfels over het prijzige defensieproject en liet dat direct na zijn aantreden merken. In mei 1992, ruim een maand na het aantreden van Rühle, kwam naar buiten dat het Duitse ministerie van Defensie de regering in de maand erna wilde adviseren te stoppen met EFA. Er mochten dan misschien boetes volgen, maar dat maakte de tegenstand tegen EFA volgens *The Globe and Mail* niet minder:

*'[T]he Bonn government, which is grappling with the rising costs of unification, is under increasing pressure to cut spending. The opposition Social Democrats and the liberal Free Democrats, the junior partners in Chancellor Helmut Kohl's coalition government, have spoken out against EFA. Mr. [Rühle] himself has publicly questioned the need for a superfighter now that the Cold War is over, but says Germany will need a replacement for its aging F-4s by the year 2000.'*<sup>80</sup>

Voor Rühle waren in 1992 de situatie in de internationale veiligheidsomgeving en de dreigingen die daaruit voortkwamen juist een reden om EFA af te wijzen. Hij erkende dan wel dat de Luftwaffe een nieuw gevechtsvliegtuig nodig had. De interne situatie in Duitsland (financiën) en de externe situatie in het buitenland (einde Koude Oorlog) leidden hem er echter toe te concluderen dat dit vliegtuig niet EFA zou moeten zijn.

De defensie-minister kreeg daarin bijval van de oppositie, die zijn mening volledig onderschreef. Bij monde van Hans-Ulrich Klose liet de SPD op 24 juni 1992 in een ontwerpresolutie aan de Bondsdag weten dat het Jagdflugzeug 90, zoals EFA in Duitsland heette, een "dreiging van gisteren" bestreed en bovendien niet te financieren was.<sup>81</sup> De tekenen dat Duitsland met Rühle voorop zich probeerde te ontworstelen aan het netwerk werden duidelijker en duidelijker en zodoende ontwikkelde het sleuteljaar 1992 zich in Duitsland niet bepaald voorspoedig voor EFA. Oppositiepartijen, coalitiepartij FDP, de media

<sup>79</sup> I. Murray, 'Bonn defence chief quits over delivery of tanks to Turkey', *The Times*, 1 april 1992.

<sup>80</sup> Auteur nb, 'Germany backing off jet project', *The Globe and Mail*, 18 mei 1992.

<sup>81</sup> Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/2910, Entschließungsantrag, Fraktion der SPD, 24 juni 1992, 1.

en het publiek keerden zich tegen een volgens hen veel te duur en onnodig gevechtsvliegtuig. Alleen regeringspartij CDU-CSU (exclusief R  he) bleef over bij het kamp dat achter EFA stond.<sup>82</sup>

Bondskanselier Kohl had dan wel de meerderheid, maar zou naar een compromis op zoek moeten als hij de FDP en, belangrijker nog, zijn eigen minister R  he niet aan zijn kant zou krijgen. R  he had als minister van Defensie immers grote invloed in NEFMA, het NAVO-orgaan bestaand uit de vier defensie-ministers dat samen met Eurofighter GmbH besloot over alle aanbestedingen. Kohl zelf leidde zijn CDU in de stem vóór EFA en had in de jaren 80 West-Duitsland door alle problemen geloodst toen Frankrijk nog bij het vliegtuigverbond betrokken was. Als hij EFA wederom bij de hand wilde nemen in deze tegenwind, dan moest hij kijken naar binnen- en buitenland. Intern moest R  he tevreden gehouden worden. Extern werd gekeken naar de drie partners binnen het samenwerkingsverband rond EFA en dan vooral naar het Verenigd Koninkrijk.

### **Het Verenigd Koninkrijk getest**

Terwijl EFA in Duitsland een onderwerp was dat voor verdeeldheid zorgde, deed zich in het Verenigd Koninkrijk een opmerkelijk verschijnsel voor. In het Britse Lagerhuis, het *House of Commons*, ontstond een focuspunt in een netwerk van eensgezindheid over het nieuwe gevechtsvliegtuig. Hoe kon dat precies bij een onderwerp dat zo veel controverse opriep in andere landen?

#### *Het Lagerhuis: op het kruispunt van consensus*

In het Lagerhuis kwamen verschillende, zeer uiteenlopende belangen samen. De Britse regering moest een project verdedigen waar ze al sinds 1979 veel geld en energie in had gestopt, terwijl de parlementsleden met een achterban te maken hadden. Die context leverde een opvallende interactie op als het om EFA ging.

De *Members of Parliament* (MP's) van het Lagerhuis zetten al vrij snel de toon die zich gedurende de jaren 90 zou doorzetten. Begin 1990 tekende zich een nieuw Europa en een nieuwe wereld af en verschillende MP's onderkenden dat dit zijn weerslag kon hebben op het European Fighter Aircraft. Eén van de mogelijke factoren daarin waren de onderhandelingen over het CFE-verdrag, het verdrag over *Conventional Forces in Europe*. Nadat de Sovjet-Unie eind 1988 al eenzijdig had aangekondigd zijn troepenaantallen te verminderen, was het

---

<sup>82</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 60.

nu tijd voor een algemeen verdrag. Aan Britse zijde bestond er op 15 januari 1990 echter de sterke behoefte om EFA buiten dat verdrag te houden, waarschijnlijk om zo de voorziene afname van 250 toestellen te handhaven. Zo veel verklaarde Alan Clark, onderminister voor defensiematerieel, ook in het Lagerhuis: er zou niet getornd worden aan ‘*the declared offtake of 250 aircraft*’.<sup>83</sup>

Clark reageerde daarmee op vragen vanuit het parlement, dat constant op de hoogte wilde blijven van de vorderingen, maar vooral wilde weten of het kabinet nog altijd doorging met de plannen rond EFA. MP Michael Jack vroeg aan minister van Defensie Tom King op 6 februari niet voor niets of de toewijding van de Britse regering nog steeds honderd procent was, ondanks recente onzekerheden (de radarkwestie was op dat moment bijna opgelost). King zei daarop dat er geen reden tot zorg was, want ‘*at the last meeting that I had with Dr. Stoltenberg, the West German Defence Minister, we both reaffirmed the commitment of our two Governments to the EFA project.*’<sup>84</sup> Dat Jack net als King bij de Conservatieve partij hoorde, was tekenend voor de Kamerbrede behoefte aan garanties ten aanzien van dit project. Daarentegen zou ook beargumenteerd kunnen worden dat Jack op aandringen van King de vraag stelde, zodat King eventuele zorgen in het House of Commons kon wegzuiven.

De overtuigende opstelling van de regering had alles te maken met haar visie op de veiligheidssituatie en de toekomst van het Britse leger. Terwijl het oosten van Europa een democratische metamorfose doormaakte, gingen er stemmen op dat er munt geslagen moest worden uit deze veiligere wereld, zoals we in het vorige hoofdstuk al gezien hebben. Het Britse kabinet had er echter een hard hoofd in en zag volgens onderminister Clark ook in de toekomst een sleutelrol weggelegd voor EFA in de luchtverdediging van het Verenigd Koninkrijk en Britse strijdkrachten overzee. Reductie in spanning of niet, EFA zou er komen.<sup>85</sup>

Als we de motieven van de Britse MP's nader bekijken, zien we de onderliggende netwerken opdoemen waar Elzen, Enserink en Smit al over spraken. Want waar de regering veelal, maar niet uitsluitend, bezig was met het internationale veiligheidsmilieu dat een behoefte naar bepaald materieel veroorzaakte, zijn de MP's gepreoccupeerd met de achterban

---

<sup>83</sup> House of Commons, Written Answers (Commons), ‘European Fighter Aircraft’, 15 januari 1990, Hansard, Vol. 165, 123 (5 augustus 2015), [http://hansard.millbanksystems.com/written\\_answers/1990/jan/15/european-fighter-aircraft](http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1990/jan/15/european-fighter-aircraft).

<sup>84</sup> House of Commons, Commons Sitting, ‘Arms Reductions’, 6 januari 1990, Vol. 166, 745-746 (5 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1990/feb/06/arms-reductions>.

<sup>85</sup> House of Commons, Written Answers (Commons), ‘European Fighter Aircraft’, 6 februari 1990, Hansard, Vol. 166, 591 (5 augustus 2015), [http://hansard.millbanksystems.com/written\\_answers/1990/feb/06/european-fighter-aircraft](http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1990/feb/06/european-fighter-aircraft).

in hun kiesgebieden. Het House of Commons wordt namelijk samengesteld door het Verenigd Koninkrijk te verdelen in kiesdistricten, zogenaamde *constituencies*. Elk district heeft zijn behoeften door bepaalde takken van industrie. Dit was volgens vice-luchtmaarschalk Tony Mason in het onderzoek van Pia Wood de reden dat de *Labour*-partij én de *Conservatives* hun steun uitspraken voor EFA: '*defense work is conducted all over Britain and many [MP's] constituencies could have been affected by the cancellation of the EFA*'.<sup>86</sup> Veel MP's hadden dus de taak de wijdverbreide belangen van EFA in hun district te behartigen. Partijpolitieke visies op internationaal defensiebeleid speelden daarin een kleinere rol dan bij het kabinet.

De eerste tekenen van dit sociaaleconomische, onderliggende netwerk zien we al opdoemen in de parlementaire discussies rond de aanschaf van een radar. Tijdens een debat over de slechte toestand van de Schotse economie op 8 februari 1990 kwam namelijk de EFA-radar voorbij, aangezien Ferranti in Edinburgh gevestigd was. Gavin Strang, een Labour-MP die Edinburgh, East vertegenwoordigde, verwelkomde de overheidssteun tijdens de overname van Ferranti door GEC. Het was volgens hem van het grootste belang dat in bureaucratische termen alles in het werk gesteld zou worden om het contract nu ook daadwerkelijk naar Ferranti te laten gaan. Er stonden immers duizenden banen op het spel, die van cruciaal belang waren voor het district van Strang.<sup>87</sup>

Twee jaar later deed zich iets soortgelijks voor, alleen viel het dubbeltje ditmaal de verkeerde kant op. Dat dubbeltje betrof de keuze voor een korteafstandsraket tegen andere luchtdoelen, een *Advanced Short-Range Air-to-Air Missile* of ASRAAM. Tegen de tijd dat MP Hugh Dykes het onderwerp ter sprake bracht, had de regering reeds besloten welke soort raket zij wilde aanschaffen of liever gezegd, welk cluster bedrijven de raket zou produceren. Op 4 maart 1992 werd bekend dat British Aerospace (BAe) samen met het Amerikaanse Hughes een ASRAAM zou gaan produceren als vervanger voor de Sidewinder raketten van Amerikaanse makelij. Tachtig procent van het werk zou gedaan worden binnen de Britse landsgrenzen, wat het bod van BAe en Hughes zeer aantrekkelijk maakte.<sup>88</sup> Op 13 maart verkondigde Dykes in het Lagerhuis dat hij het liever anders had gezien, aangezien GEC Marconi samen met het Franse Matra ook een bid had ingediend. Zoals Dykes zelf al aangaf, lag Marconi in zijn kiesdistrict en voelde hij zich gedwongen het onderwerp aan te snijden. Daarnaast was hij van mening dat de regering beter voor het alternatief met Europese samenwerking had kunnen kiezen.

---

<sup>86</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 61.

<sup>87</sup> House of Commons, Commons Sitting, 'Scottish Economy', 8 februari 1990, Vol. 166, 1034-1035 (6 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1990/feb/08/scottish-economy>.

<sup>88</sup> M. Evans & R. Tieman, 'BAe wins Pounds 570m order for air-to-air missiles', *The Times*, 4 maart 1992.

Misschien had hij wat dat tweede betreft wel gelijk, aangezien EFA ten dele in het teken stond van Europese samenwerking. De ASRAAM zou echter niet enkel voor EFA aangeschaft worden, maar ook voor andere vliegtuigen. Onderminister Clark sprak de argumentatie van Dykes dan ook tegen door te antwoorden dat het Britse belang voorop stond bij de keuze voor een ASRAAM. Het bid van BAe leverde nou eenmaal meer banen op voor het Verenigd Koninkrijk en was daarom de beste keuze. Dykes moest volgens Clark vooral niet het Britse belang door elkaar halen met of gelijk stellen aan het Europese belang, ook al was het Verenigd Koninkrijk nu betrokken bij een Europees vliegtuigproject. Clark deed er zelfs nog een schepje bovenop door te stellen dat Dykes' loyaliteit niet bij het Verenigd Koninkrijk maar in Brussel bij de Europese Commissie lag. Daarnaast was eerder in het jaar bekend geworden dat Marconi het *defensive aids sub-system* (DASS) voor EFA zou produceren. Die order voor het automatische hulpsysteem bij de verdediging van het vliegtuig leverde volgens Clark meer dan honderd miljoen pond en tweehonderd banen voor GEC Marconi op.<sup>89</sup>

Wat leert deze korte episode ons over de Britse kijk op EFA begin jaren 90? EFA mocht met partners uit Duitsland, Spanje en Italië dan wel een grote Europees component hebben, maar dat betekende niet dat het Verenigd Koninkrijk zich nu vol overgave op het Europese project als geheel stortte. De herkenbare Britse houding van scepticisme en terughoudendheid jegens Europa veranderde niet opeens door dit European Fighter Aircraft. Het waren geopolitieke en financiële redenen die voor de "E" in EFA zorgden. Ten tweede deed het consensusnetwerk niet altijd zijn werk, althans niet voor iedereen. De vertegenwoordiger voor de districten waar BAe gevestigd was, was ongetwijfeld in zijn nopjes met de order, maar MP Dykes en met hem GEC Marconi des te minder. Dit liet zien dat sommige lijnen binnen het netwerk geofferd of genegeerd moesten worden om andere lijnen intact te houden. Het liet eveneens zien wat voor een jongleeract de Britse regering moest opvoeren als spin in het EFA-web. Door het hele land zaten bedrijven die tevreden gehouden moesten worden en die hun zaakgelastigde MP maar wat graag hun zorgen lieten doorgeven in het Lagerhuis. Tevens is het tekenend dat zelfs bij een deels gerelateerd onderwerp het EFA-project op de voorgrond van de discussie weet te treden.

Desondanks zorgde het netwerk rondom het House of Commons wel voor vertrouwen aan de kant van de regering. Zelfvertrouwen was al belangrijk als het ging om een project van deze grootte, maar de Britse regering had het al helemaal nodig om in de jaren hierna EFA in

---

<sup>89</sup> House of Commons, Commons Sitting, 'Asraam System', 13 maart 1992, Hansard, Vol. 205, 1228 (6 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/mar/13/asraam-system>.

leven te houden. Niet lang nadat de ASRAAM-episode was afgesloten, trad Volker R  he namelijk aan in Duitsland en er was veel overtuigingskracht nodig om hem binnenboord te houden. Overtuiging en zelfvertrouwen zouden daarbij onmisbaar zijn. In de woorden van Viscount Cranborne<sup>90</sup>, de conservatieve onderminister van Defensie, op 18 juni 1992 gericht aan de leden van het House of Lords (Hogerhuis): *‘One of the most gratifying features of this debate was the extraordinary degree of unanimity (...). That unanimity is extremely useful to the Government in being able to argue the case for the continuance of the EFA project.’*<sup>91</sup>

### **De onvermijdelijke botsing**

We hebben nu een duidelijk beeld van de uitgangspunten in zowel Duitsland als het Verenigd Koninkrijk ten aanzien van EFA. Eind juni 1992 botsten die uitgangspunten hard op elkaar, maar wie had de betere argumenten? En wat voor argumenten waren dat? Aan het einde van juni ‘92 kwam namelijk de gevreesde aankondiging dat Duitsland zich niet zou committeren aan de productiefase. Het toestel was gewoonweg te duur volgens R  he, alhoewel de stukprijs van 133 miljoen Duitse Mark die hij hanteerde een discussiepunt was. In plaats daarvan stelde hij een ‘EFA Light’ of EFA 2000 voor. Deze afgeslankte versie zou een stuk goedkoper moeten worden. Het voornaamste argument van R  he kwam voort uit zijn kijk op de geopolitieke situatie: *‘Es kann ja nicht wahr sein, dass die ganze Welt sich  ndert, nur das Flugzeug bleibt das alte!’*<sup>92</sup> Al eerder in juni verklaarde Volker R  he op een vergadering van parlementsleden van zijn partij, de CDU-CSU, dat hij wilde dat de partnerlanden het huidige concept los lieten en de fondsen van EFA aanwendden voor deze nieuwe Light-versie van het toestel. Het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken reageerde direct afwijzend.<sup>93</sup>

Volgens politiek historica Pia Wood beargumenteerde het Verenigd Koninkrijk dat de operationele eisen van het vliegtuig juist niet veranderd waren door de ontwikkelingen in Oost-Europa en de voormalige Sovjet-Unie. Daarnaast zou een nieuw ontwerp volgens de Britse regering en industrie betekenen dat alle investeringen tot nu toe weggegooid geld werden en vertraging in de oplevering op de loer zou liggen.<sup>94</sup> Naar Britse mening was er

<sup>90</sup> In Hansard worden de leden van het Britse Hogerhuis aangeduid met gebruik van titel en niet van naam. Om redenen van doorzichtigheid en controle wordt in dit onderzoek daarom de titel waarmee hij bekend stond, gebruikt en niet zijn geboortenaam, Robert Gascoyne-Cecil. Deze regel gaat in het vervolg op voor alle leden van het House of Lords.

<sup>91</sup> House of Lords, Lords Sitting, ‘The European Fighter Project’, 18 juni 1992, Hansard, Vol. 538, 327 (18 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/lords/1992/jun/18/the-european-fighter-project>.

<sup>92</sup> Möllers, ‘Vom Jäger 90 zum Eurofighter’, 16.

<sup>93</sup> J. Isnard, ‘ALLEMAGNE: le débat sur le projet Eurofighter Bonn propose   ses partenaires européens de construire un avion moins co teux’, *Le Monde*, 25 juni 1992.

<sup>94</sup> Wood, ‘The Never-ending Story’, 60-61. en: Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 7.

geen weg terug, zoals Secretary of State for Defence Malcolm Rifkind op 30 juni naar de typering van Wood verwoordde in het House of Commons:

*It seems certain that if Herr R[ü]he's proposal for a lighter EFA were taken forward it would result in the waste of the billions of pounds that have so far been spent on the development stage of the project. It would also probably result in up to five years' delay before the aircraft could be made available. That would not be consistent with our defence requirements.<sup>95</sup>*

Helemaal overnieuw beginnen was volgens Rifkind geen optie. Het project had een dergelijke omvang aangenomen dat het bijna niet meer te stoppen was. Er zou geld verloren gaan, veel geld, en tijd bovendien. EFA was *too big to fail*.

Hiermee gingen echter de strategische argumenten van de orde 'actie-reactie' niet overboord. Voor het Verenigd Koninkrijk was het steevast van belang dat er ook naar het geopolitieke toneel gekeken werd waarin een nieuw toestel zou moeten acteren. Zoals hierboven al bleek waren de Britten van mening dat dit toneel met het vallen van de Muur weinig veranderd was. Datzelfde gold volgens Rifkind voor de operationele eisen waaraan EFA in staat was te voldoen, zoals hij in de week na de aankondiging van Duitse zijde persoonlijk te kennen gaf aan Volker Rühe:

*It is certainly our view that the only alternative to EFA capable of meeting our defence requirements would be significantly more expensive. Alternative aircraft would be based on much more primitive technology, and could not begin to compete with the existing Russian aircraft, which are used not only by the Russian air force but also by those countries, such as Iraq and Iran, to which they have already been sold.<sup>96</sup>*

Waar we eerder zagen dat R  he de toenmalige situatie in de internationale politiek aanvoerde om EFA af te wijzen, ziet Rifkind in diezelfde situatie een doorlopende behoefte aan een vliegtuig als EFA. De Koude Oorlog was dan wel voorbij, maar de dreiging die de Russische Mig's vormden was nu nog meer diffuus geworden. Het opbreken van de Sovjet-Unie kwam Rusland op een enorm geldgebrek te staan. Het land zag zich daarom gedwongen om hun geavanceerde arsenaal te verkopen aan elk willekeurig land dat er geld voor had, stabiel of niet.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> House of Commons, Commons Sitting, 'European Fighter Aircraft', 30 juni 1992, Hansard, Vol. 210, 703 (18 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/jun/30/european-fighter-aircraft>.

<sup>96</sup> House of Commons, Commons Sitting, 'European Fighter Aircraft', 7 juli 1992, Hansard, Vol. 211, 183 (18 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/jul/07/european-fighter-aircraft>.

<sup>97</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 15.



Rifkind wilde daarin zelfs zover gaan dat hij de economische implicaties op nationaal niveau van ondergeschikt belang vond ten opzichte van de militaire noodzaak van het gevechtsvliegtuig. Hij onderkende het economisch belang wel, maar zou niet verder gaan met het project als hij niet nog steeds dezelfde militaire behoefte naar EFA voorzag: *‘It cannot possibly be justified that we should go forward purely for industrial reasons if the defence case was not and did not remain convincing.’*<sup>98</sup>

Hiertegenover bestonden in Duitsland dan weer sterke argumenten waarom die *defence case* daar inderdaad niet “*convincing*” was. In de zomer van 1992 bracht Joseph Kagan, lid van het House of Lords, samen met een Britse delegatie tijdens een trip door Oost-Europa ook een bezoek aan Duitsland. Op het programma stonden vooral economische onderwerpen, zoals de Duitse economische expansie in het voormalige Oostblok. Logischerwijs kwam ook EFA voorbij, waarna de Britse regering volgens Kagan de Duitse technocraten en industriëlen wilde overtuigen van het EFA-project:

*In the military field the Germans, through East Germany, have taken over Russian technology. That includes ready-made MIGs and expensively trained pilots. When the EFA contract came up and our Government tried hard to persuade the Germans to continue with it, and even reminded them that they had paid a massive amount of money as deposit, the Germans simply said, "Keep the change; we get it for free in the East". That is the reality.*<sup>99</sup>

In zekere zin hadden de Duitse connecties van Kagan met hun spot wel enig recht van spreken. Waarom zou je immers een duur vliegtuig kopen dat ontworpen was om vliegtuigen te bestrijden die je reeds in je inventaris hebt zitten?

Op die paradoxale kant van een eventuele Duitse aankoop van EFA moest een passend antwoord gevonden worden. Als het project nog enige kans van slagen moest hebben, dan moest daarnaast ook de stukprijs van het vliegtuig onder de loep genomen worden. Van de prijs van 133 miljoen die Rühle noemde, maakte ook de Duitse pers gebruik. Aangezien die prijs bij het aangaan van het contract voor de ontwikkelingsfase in 1988 nog 65 miljoen mark was, was het onderwerp in de Duitse en Britse media een voornaam discussiepunt.<sup>100</sup> De Britse regering erkende dat het vliegtuig misschien goedkoper kon en was niet tegen besparingen, maar bleef wel de belangrijkste voorstander van EFA. Er werd daarom vooral

<sup>98</sup> House of Commons, Commons Sitting, ‘European Fighter Aircraft’, 7 juli 1992, Hansard, Vol. 211, 185 (19 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/jul/07/european-fighter-aircraft>.

<sup>99</sup> House of Lords, Lords Sitting, ‘Economic Policy’, 24 september 1992, Hansard, Vol. 539, 507 (24 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/lords/1992/sep/24/economic-policy>.

<sup>100</sup> Möllers, ‘Vom Jäger 90 zum Eurofighter’, 16.

over het Kanaal heen gekeken op zoek naar antwoorden op deze problematiek. Waaruit bestond het antwoord van het Verenigd Koninkrijk?

In het geweld van argumenten over operationele eisen en economische belangen, begon het netwerk rond EFA zijn werk te doen. In het artikel van historicus Heiner Möllers zien we namelijk duidelijk hoe de Britten langs de lijnen van dit netwerk een antwoord probeerden te formuleren op de Duitse (en Italiaanse) twijfels. Toen de eerste tekenen van Rühes aankondiging zich in juni 1992 aandeden, lanceerde het Verenigd Koninkrijk volgens Möllers een klein diplomatiek offensief. Allereerst ging het vizier op Spanje en Italië, welke landen overtuigd werden om door te gaan met EFA. Daarna volgde Duitsland. Onder andere in directe gesprekken tussen Rifkind en Rühe liet die eerste duidelijk merken dat Duitse deelname essentieel was, evenals EFA zelf, zoals we zojuist al zagen. Al eerder zocht premier John Major de dialoog met bondskanselier Helmut Kohl, welke Major “*undiplomatically*” duidelijk maakte dat het project ineen zou storten als Duitsland zich zou terug trekken.<sup>101</sup> Nu was Kohl niet de eerste die overtuigd moest worden, maar werd de bondskanselier met deze opmerkingen wel aangespoord om zijn defensie-minister een toontje lager te laten zingen. Daarnaast wees Rifkind zijn Duitse collega Rühe op de inhoud van het verdrag van 1988: als Duitsland uit zou stappen, dan zou het hoge boetes verschuldigd zijn aan de andere landen van het collectief.<sup>102</sup> Het geïnstitutionaliseerde netwerk rondom EFA moest zodoende voor een financiële drempel zorgen.

Daarnaast maakten ook industriële en economische krachten hun aanwezigheid merkbaar, krachten die volgens Möllers zo groot waren dat Rühe uiteindelijk wel moest buigen. De CSU (Christlich-Soziale Union), de Beierse zusterpartij van het CDU van Kohl, liet namelijk sterke tegengeluiden horen binnen de coalitie. De CSU zag zichzelf als de belangenbehartiger van de Duitse luchtvaartindustrie binnen de politiek, omdat die industrie zich hoofdzakelijk in Beieren bevond.<sup>103</sup> Aangezien de Zuid-Duitse luchtvaartindustrie veel te winnen had bij de contracten voor EFA, zag de CSU zich gedwongen zich uit te spreken tegen de plannen van Rühe. Hiermee zien we een soortgelijk netwerk opdoemen, dat we eerder zagen in het Verenigd Koninkrijk. In het Lagerhuis waren het individuele MP's uit coalitie- en oppositiepartijen die zich uitspraken vóór EFA, omdat hun kiesdistrict belang had bij de werkgelegenheid die het project bood. Voor de CSU gold ongeveer hetzelfde, aangezien de hoofdkwartieren van Eurofighter GmbH en Eurojet GmbH in München gevestigd waren.

---

<sup>101</sup> J. England, ‘Major’s Eurofighter “victory”’, *Daily Mail*, 23 juni 1992.

<sup>102</sup> Möllers, ‘Vom Jäger 90 zum Eurofighter’, 16.

<sup>103</sup> *Ibidem*, 16.

Wat eveneens onlosmakelijk verbonden was met het project en in de hoofden van velen meespeelde, was de Europese dimensie van EFA. Althans, daar wilden in elk geval Britse politici hun Duitse collega's van overtuigen en de kans was groot dat de Duitsers daar gevoelig voor waren. Net als zijn voorgangers had bondskanselier Kohl te maken met de politieke erfenis van Konrad Adenauer, die inhield dat Duitsland zich altijd moest inzetten voor Europese projecten. Deze *Westbindung* dicteerde bijvoorbeeld de Duitse positie tijdens de uitonderhandeling van het Verdrag van Maastricht, dat begin 1992 ondertekend werd en onder meer de Economische en Monetaire Unie (EMU) opleverde.<sup>104</sup> Dat verdrag bracht het beleid van de EU onder in drie pijlers. EMU viel onder de eerste, terwijl onder de tweede pijler het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid (GBVB) geregeld moest worden. Nu die tweede pijler net in opbouw was, lieten leden van de twee Britse huizen in de lopende discussie niet na aan te stippen dat een Duitse exit de Europese geloofwaardigheid van Duitsland zou aantasten. De Earl van Kinnoul was er daar één van:

*I hope very much that Germany will reconsider the consequences of withdrawal. Politically in Europe it would be very damaging and misunderstood. It would cast doubts on the credibility of the German commitment towards European unity and co-operation despite all that Germany has said in the past to the contrary.*

Viscount Cranborne sloot zich aan het slot van datzelfde debat op 18 juni 1992 aan bij de woorden van de Earl: '[T]his is not merely a defence project, it is not merely an industrial project, it is a project in which the credibility of Europe is at stake.'<sup>105</sup> Met dit soort opportunistisch taalgebruik wist je een man met de achtergrond van Kohl wel te prikkelen, te meer omdat hij zichzelf ooit "de laatste pro-Europese bondskanselier" noemde en de bijnaam "de kleinzoon van Adenauer" had.<sup>106</sup> Tegelijkertijd kenmerkte dit de omvang van het EFA-netwerk, waarvan ook de Europese Unie en de Duitse houding daarin een knooppunt van belang vormde. Hoewel het vliegtuig officieel geen project van de Europese gemeenschap als geheel was, haalden de vier partnerlanden met deze samenwerking wel een groot deel van de karakteristieken ervan binnen.

Hiermee is het krachtenveld rondom EFA nog steeds niet volledig toegelicht. Wederom liet ook de Luftwaffe in het najaar van '92 weer van zich horen ter ondersteuning van EFA, evenals Karl J. Dersch, directeur bij DASA en president van het Bundesverband der

<sup>104</sup> M.L.L. Segers, *Reis naar het Continent. Nederland en de Europese integratie, 1950 tot heden* (Amsterdam 2013), 178-179.

<sup>105</sup> House of Lords, Lords Sitting, 'The European Fighter Project', 18 juni 1992, Vol. 538, 310-311, 330 (24 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/lords/1992/jun/18/the-european-fighter-project>.

<sup>106</sup> Segers, *Reis naar het Continent*, 213.

Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie.<sup>107</sup> Met een kenmerkende uitspraak die wijst op de uitgestrektheid van het EFA-netwerk en de hoogoplopende belangen binnen de betrokken partijen omschrijft Möllers vervolgens de Duitse gedachtegang:

*In dieser komplexen Gemengelage von Preissteigerungen, technologischem Neuland, Zweifeln an den Fähigkeiten der beteiligten Unternehmen sowie unterschiedlichen militär- und wirtschaftspolitischen Interessen der beteiligten Nationen, entschied sich die Bundesregierung im Frühjahr 1993, an dem Projekt festzuhalten. Auch um Deutschlands Rolle bei der strategischen Partnerschaft mit europäischen Unternehmen wie auch die Wettbewerbsfähigkeit gerade deutscher Unternehmen (...) nicht zu gefährden oder eine möglicherweise rein nationale Komplett-Neuentwicklung eines Jagdflugzeuges zu vermeiden. Denn eines war klar: Die Luftwaffe benötigte auf jeden Fall ein neues Jagdflugzeug.<sup>108</sup>*

Hoewel er twijfels op allerlei vlakken bestonden, zegt Möllers, stond de Duitse economische concurrentiepositie en positie binnen Europa op het spel. De Beierse luchtvaartindustrie wist dat en de CSU ook. Rühle had geen andere keuze dan zijn standpunt te wijzigen. Toch bleef de geïsoleerde positie die Rühle nastreefde binnen de Duitse regeringscoalitie niet geheel zonder resultaat. Tussen de zomer van '92 en het begin van '93 was er namelijk het nodige gesleuteld aan EFA, waardoor Duitsland gemakkelijker akkoord kon gaan met het doorzetten van het project. Het netwerk rondom EFA kwam ook hierbij zeer van pas.

#### *Puinruïmen en compromitteren*

Al snel na het eerste tumult in juni had NEFMA, het toezichthoudende NAVO-collectief van de vier ministeries van Defensie, op 16 juli 1992 de industriële partners opgeroepen onderzoek te doen naar kostenbesparingen. Onder de hoed van Eurofighter en Eurojet kwam er een gericht onderzoek gedurende drie maanden naar een kostenreductie van dertig procent en naar zeven mogelijke alternatieven.<sup>109</sup> Tegelijkertijd moest er ingegaan worden op Rühes redenering dat het internationale geopolitieke speelveld dusdanig was veranderd dat EFA niet meer nodig was. Hiertoe moesten de stafchefs van de vier partnerlanden de militaire noodzaak van een dergelijk gevechtsvliegtuig opnieuw evalueren en vervolgens het liefst bevestigen.<sup>110</sup>

Na publicatie van de eerste industriële studie legde minister Rühle nog maar eens een bom onder de samenwerking. Het begon er meer en meer op te lijken dat Rühle zich niet wilde neerleggen bij wat voor soort EFA dan ook, ondanks de positieve resultaten uit het werk van

<sup>107</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 61.

<sup>108</sup> Möllers, 'Vom Jäger 90 zum Eurofighter', 16.

<sup>109</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 15.

<sup>110</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 7.

Eurofighter en Eurojet. Tijdens een NAVO-top in het Schotse Gleneagles op 21 oktober stelde hij openlijk de vraag hoe het Verenigd Koninkrijk dacht EFA te gaan betalen en hoe het land dat uit ging leggen aan zijn mijnwerkers. Hij herhaalde nog maar eens dat het toestel te duur was en vroeg zich daarom af of de straten van Birmingham dan misschien met goud en zilver bedekt waren. Met deze brutale poging om het verband uiteen te spelen of de consensus in het Verenigd Koninkrijk uit te dagen werd duidelijk dat R uhe maar weinig vatbaar was voor het Britse diplomatieke offensief. Hoewel hij wel zitting had in NEFMA, positioneerde hij zich deels buiten het netwerk. Zodoende zou de doorslaggevende kracht om R uhe over te halen van binnen Duitsland moeten komen, niet vanuit het EFA-netwerk en het Verenigd Koninkrijk. Hoe het ook zij, in het Verenigd Koninkrijk was men niet gevoelig voor de ‘onbeschaamde’ pogingen van de Duitse minister van Defensie. Zowel staatssecretaris van Defensie Rifkind, als de woordvoerder van oppositiepartij Liberal Democrats, Menzies Campbell, reageerden afwijzend op de uitspraken van R uhe. Volgens Rifkind mocht R uhe zeggen wat hij dacht, maar was ook voor de Britse vakbonden het nut van EFA duidelijk. Campbell ging nog een stapje verder door te stellen dat R uhe misschien wat inschattingfouten maakte, doordat hij te ambitieus het opvolgerschap van Kohl najaagde. R uhe deed er beter aan zich te concentreren op zijn eigen leger, in plaats van zich te bedienen van dergelijk populisme, aldus Campbell.<sup>111</sup>

Zelfs na publicatie van de industriële studie bleef de situatie dus ongewijzigd met R uhe in het kamp van de tegenstanders. Toch waren er volgens Eurofighter en Eurojet besparingen mogelijk en daarom presenteerde Rifkind de resultaten van de eerste studie op 27 oktober 1992 in het Lagerhuis als hoopvol. De productiekosten van EFA konden met twintig procent verminderd worden, terwijl aan de operationele eisen nog steeds zou worden voldaan. Beide waren voorwaarden waar het Verenigd Koninkrijk zich doorlopend achter had geschaard. Er waren wellicht zelfs kostenbesparingen mogelijk tot en met dertig procent. Aangezien daarnaast geen van de onderzochte alternatieven meer waar voor zijn geld gaf dan EFA en met de keuze voor een ander toestel de productie van een eigen vliegtuig werd opgegeven, leek EFA de beste optie. Volgens Rifkind waren Spanje en Italië, naast het diplomatieke offensief dat reeds was ingezet, onder de indruk van de resultaten. Hij had goede hoop dat ook Duitsland linksom of rechtsom overtuigd kon worden. Zijn verwachting was dat met vier

---

<sup>111</sup> Auteur nb, ‘Vives réactions aux propos du ministre allemand de la Défense’, *Agence France Press (AFP)*, 21 oktober 1992.

landen doorgedaan kon worden, want het rapport van de stafchefs zou niet lang op zich laten wachten en het project zat nog steeds op het tijdschema van 1988.<sup>112</sup>

Begin december stond een top gepland tussen de vier ministers van Defensie en dan zou de visie van Rifkind getest worden. Rühle hield voorlopig echter voet bij stuk. Susan Willett, Philip Gummett en Michael Clarke beargumenteren in hun casusstudie dat het vervolgens tot een ingrijpen van de hoogste hand moest komen om de boel te redden:

*But then, apparently in response to an intervention by Chancellor Kohl, and apparently also after the four chiefs of staff had more or less confirmed the existing operational requirement, an agreement to proceed with EFA (...) was reached in early December 1992.*<sup>113</sup>

Bij publicatie van de studie van Willett, Gummett en Clarke in 1994 was er nog veel onduidelijk over de aard van deze interventie. Hun uitleg:

*The facts are not clear, but a newspaper report seems to imply that, on the sidelines of a WEU meeting on 20 November 1992, ministers received an interim report from their chiefs of staff on the requirement for EFA. The fact of their later compromise agreement suggests that the contents of the chiefs' report cannot have contained any radical shift from the original EFA requirement.*<sup>114</sup>

Het trio komt zo met een plausibele verklaring voor de gebeurtenissen tussen oktober en december 1992. Gekeken naar wat we al weten over de positie van bondskanselier Kohl en regeringspartij CDU-CSU was het logisch dat Kohl zou besluiten zijn politieke gewicht achter de zaak te gooien en Rühle voor de EFA-wagen te spannen. Hij stond aan de ene kant binnen het onderliggende Duitse industriële netwerk onder grote druk van de CSU en diens voorzitter, minister van Financiën Theo Waigel, volgens Der Spiegel de ‘*Chef-Lobbyisten der bayerische Industrie.*’ In datzelfde artikel houdt Der Spiegel echter ook vol dat Kohl misschien uit wrok Rühle zo aanpakte, want ‘*Helmut Kohl duldet keine Kronprinzen aus eigenem Anspruch.*’<sup>115</sup> Tevens speelden Kohls Europese loyaliteiten mee. Daarbovenop beargumenteert Pia Wood dat Kohl na gesprekken met de Britse premier Major en het rapport van de stafchefs Rühle buitenspel zette en gewoonweg door wilde met EFA. Later werd volgens Wood geopperd dat Rühle op puur tactische gronden publiekelijk dwars lag om zo de

<sup>112</sup> House of Commons, Commons Sitting, ‘European Fighter Aircraft’, 27 oktober 1992, Hansard, Vol. 212, 847-849 (27 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/oct/27/european-fighter-aircraft>.

<sup>113</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 9.

<sup>114</sup> D. Sharrock, ‘Euro-fighter Compromise Reprieves 40,000 Jobs’, *The Guardian*, 21 November 1992. in: Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 9, 43.

<sup>115</sup> Auteur nb, ‘Minister. Handzahn und gefügig’, *Der Spiegel* 47(7) (1993).

gewenste concessies vanuit de industrie te behalen. Wellicht was het inderdaad niets meer dan een sterk staaltje politieke bluf.<sup>116</sup> Een eensgezinde verklaring ontbreekt dus, maar R  he was wel over de streep.

Desondanks bleef hij tot aan de top van begin december doorlopend gebruik maken van krachtige taal ten overstaan van de Bondsdag, die enigszins verschilde van de toonzetting van Malcolm Rifkind in het Britse Lagerhuis. Dat verschil zit hem in de details, maar is wel tekenend voor de mate van oppositie die beide defensie-ministers tegenkwamen en de positie van beide parlementen in het netwerk. Het Lagerhuis had zich meerdere malen geprofileerd als een bouwer, terwijl de Bundestag een bron van oppositie was. Rifkind zei eind oktober 1992 dat de industriële studie aantoonde dat er voor 20 procent aan kosten bespaard kon worden, *‘while still meeting the military requirement in full’*.<sup>117</sup>

R  he verkocht daarentegen tussen de vermeende interventie van Kohl op 20 november en de top op 10 december het project op een andere manier. Op 1 december deelde zijn staatssecretaris Bernd Wilz mede dat het oorspronkelijke Jäger 90-project *‘in der bisherigen Form nicht fortgef  hrt wird’*, waarmee hij schriftelijk reageerde op de eis van de oppositie te stoppen met het project. In samenspraak met de andere drie partnerlanden werd volgens de staatssecretaris gekeken hoe men het programma in overeenstemming van *‘der neu definierten milit  rischen Forderungen’* in een nieuwe richting kon sturen. Het antwoord kwam misschien niet direct van R  he, maar hij had er zijn fiat aan gegeven en Wilz herhaalde tevens de woorden die R  he al op 25 november voor het parlement had uitgesproken.<sup>118</sup>

Waar Rifkind een maand eerder leek te bedoelen dat het toestel onveranderd zou blijven, zei R  he nu dat er onderhandeld werd over een nieuwe richting. Het enige wat in de tussentijd veranderd was, was de uitgave van het (interim-)rapport van de gezamenlijke stafchefs. Dit betekende dat R  he inderdaad een verkooppraatje hield en van wezenlijke veranderingen misschien geen sprake zou zijn. Of het betekende dat het militaire rapport op meer significante wijzigingen aanstuurde dan Willett, Gummett en Clarke ons willen doen geloven. De waarheid ligt waarschijnlijk in het midden, want op 10 december kwamen de vier ministers van Defensie overeen dat EFA zou blijven leven. De naam werd wel veranderd naar

---

<sup>116</sup> K. Kister, ‘R  hes Jäger-Latein’, *Suddeutsche Zeitung*, 9 oktober 1997, 4. in: Wood, ‘The Never-ending Story’, 62.

<sup>117</sup> House of Commons, Commons Sitting, ‘European Fighter Aircraft’, 27 oktober 1992, Hansard, Vol. 212, 847 (27 augustus 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1992/oct/27/european-fighter-aircraft>.

<sup>118</sup> Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/1900, Antwort der Bundesregierung, 1 december 1992, 6.

Eurofighter 2000 en enkele andere wijzigingen werden afgesproken. Waaruit bestond dit compromis?

De naamsverandering zelf vond ogenschijnlijk vooral plaats om een verse start te maken en R uhe gezichtsverlies te besparen. Eurofighter klonk wellicht wat vlotter en herkenbaarder, terwijl het getal 2000 het project een eenentwintigste-eeuw uitstraling gaf en het publiek het idee kon geven dat de einddatum duidelijk in het vizier was. De ministers van Defensie spraken af dat de romp en de motoren hetzelfde zouden blijven, maar elk land mocht verder zelf kiezen met welke systemen het vliegtuig zou worden uitgerust. Een radicale omslag was daarmee uitgesloten, hoewel bijvoorbeeld de keuze open bleef welke radar in het vliegtuig zou moeten. Alle landen hadden dus de mogelijkheid om terug te vallen op de AN/APG-65 radar van Hughes. Het Verenigd Koninkrijk had zich sowieso al gecommitteerd aan de ECR-90, maar later werd bekend dat ook de andere drie landen daaraan zouden vasthouden. Daarnaast liet Duitsland het DASS los om het systeem later alsnog aan te schaffen voor zijn Eurofighters. Frappant genoeg stelde Duitsland nog steeds de beslissing over de productiefase uit en veranderde er in werkelijkheid niks aan de positie die Volker R uhe al in juli 1992 vasthield. R uhe verklaarde na die 10<sup>e</sup> december namelijk dat de Bondsdag niet voor 1995 een definitieve stemming over de productiefase zou houden.<sup>119</sup>

Doordat het leek alsof er voor elk land een apart soort vliegtuig ontwikkeld zou worden, kon men het besluit van de vier ministers in de pers ook zo verkopen dat Duitsland een goedkopere versie zou kiezen dan het Verenigd Koninkrijk. De werkelijkheid moest op dat moment echter nog uitwijzen in hoeverre de stukprijs voor die twee landen ook echt ver uit elkaar zou liggen. Desondanks leek een langdurige crisis bezworen en kon men met een frisse start aan 1993 beginnen. Leek.

### **Een compromis gevonden, maar hoe?**

In het tijdvak 1990-1992 zien we net als Elzen, Enserink en Smit bijzondere symptomen terug van internationale en nationale netwerken rondom EFA. Bij het doven van het vuurtje dat Volker R uhe tussen juni en december 1992 aanwakkerde, kwam vooral de hoge mate van institutionalisering van het netwerk van pas. Met NEFMA hadden de vier ministers een goed platform om afspraken te maken en de communicatielijnen met de industrie te onderhouden. Het was ook hierom dat er zo snel gereageerd kon worden op de dreiging van een Duitse terugtrekking door Eurofighter en Eurojet om een studie naar kostenbesparingen te vragen.

---

<sup>119</sup> P. Barollier, 'Pas de décision sur la production avant 1995, selon Volker Ruehe', *Agence France Press*, 10 december 1992., Harkins, *Eurofighter 2000*, 15. en Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 9.



Toch verklaart een uiteenzetting van de werking van deze netwerken in het kader van dit onderzoek niet wáárom EFA transformeerde in de Eurofighter 2000 en nodig bleef. Het laat enkel zien dat het opgebouwde netwerk een robuust vehikel was om het samenwerkingsverband door de crisis heen te manoeuvreren. Als we willen verklaren wat dan wel de redenen waren om door te gaan met EFA, dan brokkelt de geschiedenis van het toestel uiteen in argumenten over militaire dreigingen en industriële belangen. Aan de kant van het Verenigd Koninkrijk voerde de operationele noodzaak de boventoon in bijvoorbeeld Malcolm Rifkinds rechtvaardiging van het project. Opvallend genoeg was Rühle's kijk op zijn externe dreigingen juist een reden om zich af te zetten tegen EFA. Dat men uiteindelijk besloot door te gaan, impliceerde dat ook Rühle zich kon vinden in de visie van de Britten en de stafchefs van de vier landen. Er kan zelfs beargumenteerd worden dat Rühle die visie altijd al deelde, maar in december 1992 slechts de winst van zijn politieke bluf oogstte.

Ook argumenten van een interne of nationale aard speelden een zeer belangrijke rol in beide landen. Hoewel Rifkind het militaire belang voorop stelde, kon ook hij niet ontkennen dat de economische belangen hoog opliepen in het Verenigd Koninkrijk. Het ontwerp van het parlementaire stelsel aldaar vormde het perfecte platform om die belangen tot uiting te laten komen. In Duitsland was het niet het parlementaire stelsel, maar vooral de politieke constellatie van het moment dat van de interne belangen een mogelijk doorslaggevende factor maakten. Met de CSU had de Duitse vliegtuigindustrie namelijk een flinke vinger in de pap bij het Duitse beleid omtrent EFA.

We zouden zowel de interne als externe argumentatie kunnen verbinden door de netwerktheorie, maar dan mist het verhaal alsnog enkele punten die de drie auteurs eraan verbinden. Zo lijkt er bijvoorbeeld geen sprake te zijn van een soort sociologische verbondenheid van beleidsmakers aan het netwerk. Dit gaat wellicht wel op voor Duitsland, bondskanselier Helmut Kohl en de historisch bepaalde Westbindung. Dat de Britse regering vol zou inzetten op het in stand houden van EFA om een dergelijke, sociologische reden, zou speculatief zijn en om de Europese integratie te redden historisch gezien zelfs ronduit vreemd.

## 4 - Een turbulente eindsprint

*BRITAIN has passed the point of no return with the Eurofighter 2000 combat aircraft programme after spending Pounds 2 billion on development, according to Roger Freeman, the Defence Procurement Minister.*<sup>120</sup>

Met de overeenkomst die de vier minister van Defensie op 10 december 1992 sloten, leken de neuzen in elk geval dezelfde kant op te staan. Er moesten nog steeds concrete kostenbesparingen volgen, maar het project leek het *point of no return* allang bereikt te hebben toen Roger Freeman in 1995 bovenstaande opmerking maakte over de Eurofighter. Officieel was stoppen nog wel een optie, maar de eindstreep leek toch echt in zicht te zijn. Het bereiken van de volgende tussenstop, de productiefase, ging echter alsnog niet zonder slag of stoot door nieuwe financiële problemen in Duitsland en onenigheid over de werklast. Niet in de laatste plaats ontstonden die problemen door het terugschroeven van de budgetten voor defensie (zie hoofdstuk 3). Naamsverandering of niet, de discussie zette door, maar kreeg een andere wending met nieuwe argumenten. In december '92 werd er misschien een compromis bereikt, maar door stevige wind tegen liep de productiefase alsnog het gevaar te worden afgelast.

### Aanhoudende tegenwind

*No sooner had Germany recommitted to the Eurofighter [in december 1992] when it became clear in January 1993 that there was a DM 500 million shortfall in the funding for the fighter's development in the 1993 budget.*<sup>121</sup>

Het moet een geweldige test van wilskracht aan Britse, Spaanse en Italiaanse zijde zijn geweest om begin 1993 wederom een Duitse financieringscrisis het hoofd te bieden. Zo kort na het doven van het laatste bosbrandje rondom EFA kregen de criticasters, met name in Duitsland, nieuwe wapenen in de handen gedrukt. Verwonderlijk waren de tekorten daarentegen niet, aangezien de situatie in Duitsland hetzelfde bleef en daarmee ook de problemen. Geconfronteerd met de aanhoudende kosten van de Duitse eenwording werd defensie in 1993 gekort op de begroting. De economische recessie begin jaren 90 hielp ook niet echt mee, maar daar kwam nog bovenop dat extra kosten op EFA/Eurofighter 2000 uit het vorige boekingsjaar overliepen naar het nieuwe jaar. Al met al was de situatie dus niet veranderd: het project overschreed zijn begrote grenzen en Duitsland zat in geldnood. Wat

<sup>120</sup> M. Evans, 'Pounds 2 bn funding "takes Eurofighter past the point of no return"', *The Times*, 13 juni 1995.

<sup>121</sup> Wood, 'The Never-ending Story', 63.

wel was veranderd, was Volker Rühes reactie op de budgettaire crisis. Hij viel dit keer niet direct de Eurofighter aan, maar besloot om alle acquisities van nieuwe wapens stil te leggen om daarna naar een oplossing te zoeken.<sup>122</sup> Het zal met name de Britse burger moed hebben gegeven dat één van de grootste tegenstrevers uit 1992 nu bij de medestanders leek te horen.

Desondanks was er nog steeds een gat geslagen in het ontwikkelingsfonds van Eurofighter voor 1993. Er bestonden op dat moment drie opties om dat gat op te vullen: fondsen van andere defensieprojecten aanwenden voor de Eurofighter 2000, vertraging van het project om het benodigde geld uit te smeren over meer jaren of extra steun vanuit de industrie. De Duitse regering was geen voorstander van de eerste optie, terwijl de Britten en Italianen duidelijk maakten geen vertraging van de oplevering te willen. Daarmee bleef als enige reële optie over dat er vanuit de industriële partners geld zou komen om het gat op te vullen dat de tekorten bij de Duitse overheid achterlieten.<sup>123</sup>

Er werd vooral gekeken naar DASA, het Duitse luchtvaartbedrijf dat in 1989 ontstond uit de fusie van MTU en Dornier en de daaropvolgende overname van MBB. Terwijl DASA en Rühes in een hoogoplopende discussie terecht kwamen, werd in april bekend dat GEC-Marconi vertraging had opgelopen met de software voor het *fly-by-wire* systeem<sup>124</sup>. Dit leverde enige tijd en financiële ademruimte op voor Rühes en DASA om tot een vergelijk te komen, want het openlijke moddergooien tussen die twee deed het samenwerkingsverband geen goed. DASA, bezorgd over haar aandeel in de productie, was uiteindelijk bereid het Duitse deel van de ontwikkelingsbegroting voor 1993 op te hoesten. Dit gebeurde echter wel in de vorm van een lening, waarbij de Duitse overheid na 1995 het bedrag met rente moest terug betalen aan DASA.<sup>125</sup>

De fortuinlijke vertraging bij GEC-Marconi leverde wat ruimte op om de Eurofighter 2000 in goede banen te leiden. Hoewel het die keer goed uitkwam, was het niet de eerste keer dat het project vertraging opliep. De optelsom van alle losse problematiek was op dat moment stekend: halverwege 1993 had nog geen compleet prototype van de Eurofighter zijn eerste vlucht gehad. In oktober 1993 kwam dat het Eurofighter consortium op felle kritiek te staan

---

<sup>122</sup> Auteur nb, titel nb, *The Times*, 4 februari 1993. in: Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 10.

<sup>123</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 10.

<sup>124</sup> Een fly-by-wire systeem maakt gebruik van elektronische signalen om stuurcommando's door te geven. Letterlijk genomen verplaatsen de vliegcommando's (*fly*) zich door elektronische bedrading (*wires*) van het vliegtuig. Na incidenten met het testen van de fly-by-wire systemen van de Zweedse Saab Gripen nam GEC-Marconi het zekere voor het onzekere en wilde alle kinderziektes uit het systeem voor het gebruikt werd in de Eurofighter 2000.

<sup>125</sup> Willett, Gummett & Clarke, *Eurofighter 2000*, 10-11. en Wood, 'The Never-ending Story', 63.

van het *Bundesrechnungshof*.<sup>126</sup> Die kritiek had nog enige tijd binnen de kamers van de Duitse Bondsdag moeten blijven, maar werd een maand voor openbaarmaking gelekt aan de pers. Volgens de Rekenkamer was het onacceptabel dat er na zes jaar ontwikkelingswerk nog steeds geen prototype getest werd. Het voornaamste kritiekpunt vanuit financieel oogpunt vormde de enorme kostengroei van het project. In 1988 was de prijs van het totaalplaatje met inbegrip van de ontwikkelingskosten voor het gehele project nog 21 miljard pond. Deze was in 1993 gestegen naar 32 miljard. Daarnaast trapte de Duitse financiële waakhond nog even na door te stellen dat het gevechtsvliegtuig bij ingebruikname niet beter zou zijn dan vernieuwde versies van de F-16 of de Russische Mig 29.<sup>127</sup>

Over de kwaliteit van Eurofighter was de leiding van de Luftwaffe het danig oneens met het Bundesrechnungshof, zoals we eerder al zagen (zie hoofdstuk 3). Ook de stafchefs van de vier partnerlanden zagen nog altijd brood in het vliegtuig. Zo veel zelfs dat er volgens hen ruimte was om een aantal operationele eisen te laten vallen. In de aangepaste 'European Staff Requirement' die de vier stafchefs eind januari 1994 ondertekenden, werd afgezien van de eis te kunnen opereren op beschadigde landingsbanen. Ook de stuwkracht die gevraagd werd van de motoren werden iets naar beneden bijgesteld. Volgens Jonathan Aitken, de Britse Minister of State for Defence Procurement, reageerden de vier landen daarmee op '*the significant changes in the international security environment*'.<sup>128</sup> Die omgeving liet klaarblijkelijk toch nog genoeg ruimte over om de militaire operationele eisen wat af te schalen en kosten te besparen, in tegenstelling tot wat eind 1992 bericht werd.

Ondertussen trok Volker Rühle fel van leer tegen het rapport van het Bundesrechnungshof ten overstaan van een defensiecommissie van de Bondsdag op 6 september 1994. Net zoals hij in 1992 zei dat de Luftwaffe niet besloot over de uiteindelijke aanbesteding, wees hij nu de Rekenkamer op zijn competenties: Defensie en de Luftwaffe besloten over de operationele eisen en evaluatie, niet het Bundesrechnungshof. Inhoudelijk kwam Rühles kritiek neer op drie punten. Allereerst overschatte het rapport de Duitse bijdrage aan het ontwikkelingswerk schromelijk en lag die enkele miljarden lager dan beweerd werd. Ten tweede klopte de genoemde stukprijs niet, omdat de kostenbesparingen van na 1992 niet werden meegerekend. In plaats van 150 miljoen mark, lag het bedrag eerder bij de 90 tot 100 miljoen, wat ook de prijs was die Rühle nastreefde in zijn campagne van 1992. Daarnaast had de inspecteur van de

---

<sup>126</sup> Het Bundesrechnungshof is de Duitse evenknie van het Britse National Audit Office of de Nederlandse Rekenkamer.

<sup>127</sup> A. Lorenz & M. Lynn, 'New row as Germans attack Eurofighter', *The Sunday Times*, 10 oktober 1993.

<sup>128</sup> House of Commons, Commons Sitting, 'Royal Air Force', 27 januari 1994, Hansard, Vol. 236, 508-509 (3 september 2015), <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1994/jan/27/royal-air-force>.

Duitse luchtmacht, de *Inspekteur der Luftwaffe*, benadrukt dat de Eurofighter nog altijd een kwalitatief hoogstaand vliegtuig was, dat aan al zijn eisen voldeed.<sup>129</sup>

Wat betreft de vertragingen had de Duitse rekenkamer misschien een punt, maar het leek er vooral op dat de deelnemende landen overgeleverd waren aan de genade van (de trage voortgang van) de deelnemende producenten. Hoewel NEFMA zelf besloot de deadline van ingebruikname op te schuiven naar 2000, had het er alle schijn van dat dit besluit werd ingegeven door vertragingen bij de industriële partners. Leidde nu de technologie en waren politiek en defensie gedwongen te volgen? Het leek er toch sterk op.

Een ogenschijnlijk steekhoudend argument voor technologie als drijvende (of in dit geval temporiserende) kracht is daarmee gemaakt, maar is in de realiteit maar deels waar. Het was vooral te wijten aan de manier van samenwerken, dat het project veel vertraging opliep. Als we hierbij de netwerkbril van Elzen, Enserink en Smit weer opzetten, is gemakkelijker te begrijpen hoe de geschiedenis van de Eurofighter zich ontwikkelde. Maar ook de zienswijzen van Pia Wood en David Oldfield zijn op dit punt in hun kracht. Beide auteurs benaderen het onderwerp door zich ten dele af te vragen waarom de vier landen de samenwerking met elkaar aangingen op zoek naar een nieuw gevechtsvliegtuig. Voordat we de uitleg van Wood en Oldfield uiteen kunnen zetten, moeten we begrijpen hoe de werking van het verband voor vertraging zorgde. Dexter J. Smith en Ezio Bonsignore leggen dat uit aan de hand van het Digital Flight Control System (DFCS of FCS):

*[T]he [FCS] was a German responsibility under DASA, with GEC-Marconi Avionics as the lead sub-contractor responsible for the supply of the four main computers and their software. However, workshare requirements dictated not only that components were to be manufactured in all four partner countries, but also that the related software was to be written in all four countries as well.*

Het vliegtuig was misschien netjes en effectief opgedeeld in parten met voor ieder land een vleugel of een romp. Voor de software ging dit klaarblijkelijk ook op, maar net en effectief ging dat niet. GEC-Marconi wilde het systeem wel in zijn totaliteit testen, maar vanwege contractuele afspraken en kostenbesparingen ontving DASA daarvoor het benodigde geld. Dat betekende weer dat *‘as a result of the contractual relationship between the two companies, DASA had to inform GEC of any problems with the integrated test results through a lengthy and formal change procedure.’*<sup>130</sup>

<sup>129</sup> V. Rühle, “Wer sich diese Sicht zu eigen macht, liegt falsch”, *Wehrtechnik* 10 (1994), 6. en Auteur nb, ‘Germany pressured over Eurofighter costs’, *United Press International*, 6 september 1994.

<sup>130</sup> D.J. Smith & E. Bonsignore, ‘Eurofighter – where do we stand?’, *Military Technology* 20(8) (1996), 64.

Doordat het werk volgens precieze percentages was verdeeld, ontstond deze ietwat surreële gang van zaken. GEC-Marconi zou het werk waarschijnlijk best sneller hebben kunnen doen, maar werd daarin gehinderd door de contractuele afspraken. John Vincent, topman bij Eurofighter GmbH, wees in een interview in *Flight International* in respons op de kritiek op het programma eveneens beschuldigend naar de inhoud van de afspraken. Hij vond het niet gek dat die software zo veel problemen opleverde. ‘*Vincent pointed out that “[t]he four nations write the software, it then comes back to the center and is put together. Obviously, if there is something wrong it’s got to go back to the initial nation to be corrected.*”<sup>131</sup> Hoewel de afspraken over werkverdeling in beginsel eerlijk leken, kwamen deze de efficiëntie in de praktijk niet ten goede. De verdeelsleutel van die werklust lag in de geplande afname van de vier landen. Nu Duitsland eind 1992 had aangekondigd dat die afname waarschijnlijk veel lager dan de geplande 250 uit 1988 zou zijn, lag een vurige discussie over de werklust op de loer.

Het rapport van het Bundesrechnungshof werd de vonk die dit vuurtje deed ontvlammen. Het kritische rapport en de Duitse oppositie riep de deelnemers aan Eurofighter op tot een rationalisatie van het soort bizarre constructies als met het FCS. Er moesten immers kosten bespaard worden. De Duitse oppositiepartij SPD wilde waarschijnlijk vooral punten scoren met het oog op de verkiezingen van 1994. Het werd echter duidelijk dat er gehandeld moest worden toen ook Malcolm Rifkind, fervent voorstander van de Eurofighter, een jaar later meldde dat het Verenigd Koninkrijk zich niet verplicht voelde het toestel te kopen als het te duur was.<sup>132</sup> Daar kwam eind 1995 nog eens bij dat de Verenigde Staten openlijk flirtte met het Verenigd Koninkrijk door een vernieuwde versie van de F-16 aan te bieden. Er werd zelfs beweerd dat de Britten (als enige in de wereld) een aantal hypermoderne Lockheed/Boeing F-22’s mocht kopen. De aankoop van F-16’s of F-22’s deed de RAF al snel af als klinkklare onzin, maar de Britten hadden wel snel een scherpgeprijsde jager nodig.<sup>133</sup>

Het aanpassen van de productieverdeling ging echter niet zo maar, aangezien het al een hele strijd was geweest de juiste verdeling te vinden. Hoewel die er in 1988 wel kwam, was de verdeling zodanig gepolitiseerd, dat bijvoorbeeld het FCS een ‘*accident waiting to happen*’ was. ‘*Political aspirations in the form of German desires to capture a DFCS capability, rather than purely technical considerations, have hamstrung the design and development*

<sup>131</sup> Auteur nb, ‘Day of Reckoning’, *Flight International* 145(4402) (1994), 21. in: Wood, ‘The Never-ending Story’, 64.

<sup>132</sup> Wood, ‘The Never-ending Story’, 64-65.

<sup>133</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 16-17.

*approach*’, aldus John Vincent. Volgens hem waren de onhandige afspraken te verwachten in een dergelijk verband:

*“You can’t have a purely engineering approach. Germany wanted the DFCS and, equally, BAE wanted the avionics. Neither of them could have it all, so in the rules of collaboration, SDR [system-design responsibility] for different things was shared among the partners.”<sup>134</sup>*

De Duitse regering en DASA zagen potentie in het FCS, omdat het mogelijke toepassingen had in de burgerluchtvaart. Toen het Britse GEC-Marconi vervolgens aanbood om de leiding over de ontwikkeling daarvan over te nemen om de werklust evenredig aan de afname te maken, gingen in Duitsland de hakken in het zand.<sup>135</sup>

De problematiek zat hem op dit punt in het feit dat Duitsland de samenwerking aanging voor eigen gewin. Deze tactiek kennen we nog uit de ontwikkeling van de Panavia Tornado. Sterker nog, alle vier de landen wilden de ontwikkeling van EFA aanwenden om zo veel mogelijk moderne techniek in huis te halen en de technisch-industriële basis van hun economieën te versterken. Wood benadert het onderwerp Eurofighter vanuit die hoek, maar ook David Oldfield probeert de motieven van de vier landen te verklaren op dezelfde manier. Die motieven waren volgens Oldfield in 1985 ook één van de redenen dat Frankrijk brak met de andere vier landen.<sup>136</sup> Nu nieuwe onenigheid dreigde te ontstaan over wie wat deed en wie waar recht op had, leek de Franse vrees bewaarheid te worden. Een oplossing was ver weg, maar niet onbereikbaar en uit het bereik van die oplossing kunnen we voor dit onderzoek belangrijke conclusies trekken.

In januari 1996 bereikten de vier partnerlanden na maandenlange onderhandelingen een akkoord over de nieuwe verdeling. De afname zou als volgt zijn: 232 toestellen voor het Verenigd Koninkrijk, 180 voor Duitsland, 121 voor Italië en 87 voor Spanje. In ruil daarvoor was de werkverdeling 37%, 30%, 19% en 14% respectievelijk.<sup>137</sup> Dit betekende dat Duitsland nu juist de bestelling weer opschaalde naar 180 toestellen, waarvan de toegevoegde 40 in de *multi-role* capaciteit moesten gaan opereren. Zo bleef echter wel een groot deel van het werk in Duitsland en werden banen behouden, evenals de technologische basis die het land nastreefde. Als we terugrijpen op de positie van regeringspartij CDU-CSU uit het vorige hoofdstuk, dan weten we dat een man als Rühle, nu een voorstander, het belang van de Zuid-Duitse luchtvaartindustrie hoog had zitten in zijn besluitvorming. Het was daarom logisch dat

<sup>134</sup> Auteur nb, ‘Day of Reckoning’, *FLIGHT International* 145(4402) (1994), 20.

<sup>135</sup> Wood, ‘The Never-ending Story’, 65.

<sup>136</sup> Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 241.

<sup>137</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 17.

hij in de onderhandelingen met de andere drie defensie-ministers besloot een zo groot mogelijk deel van de werklast te behouden. De prijs die hij ervoor betaalde was dan wel veertig extra Eurofighters, maar de Luftwaffe zag er liever 180 dan 140 naar Duitsland komen.<sup>138</sup> R  he liet zich hierin leiden door argumenten uit de industrie. Technologie was op dat moment misschien geen drijvende kracht op zich, maar R  he en DASA waren er alles aan gelegen het technologische *momentum* aan hun kant te houden. Dat was wat hen dreef en zo klinkt in deze episode de *bureaucratic-politics*-school iets luider door dan de netwerktheorie. Daar moet nog aan toegevoegd worden dat het akkoord van januari 1996 een oplossing vormde voor problemen die politici met een agenda veroorzaakt hadden, exact zoals die bureaucratische gedachtegang, wat betreft de agenda dan, voorschrijft.

### Over de streep

De veertig extra Eurofighters moest Volker R  he eerst nog wel door de Bundestag loodsen, maar hij had de voortgang van het project aan zijn kant. De storm van kritiek liet het Eurofighter-consortium niet onbewogen en er werd vaart gezet achter de testtoestellen. De eerste daarvan, de DA1 (DA1 98+29), koos op 27 maart 1994 voor het eerst het luchtruim vanaf de testfaciliteit van DASA bij Manching in Zuid-Duitsland.<sup>139</sup> Kort daarna volgde de DA2 (DA2 ZH588) op 6 april vanaf de BAe-faciliteit in het Engelse Warton. De testpiloten waren in beide gevallen zeer positief over het toestel. De Italianen moesten iets langer wachten op hun eerste vlucht, maar hadden wel een unicum. Hun toestel (DA3 MM.X602) was het eerste dat gebruik maakte van de Eurojet-motor, die speciaal voor het vliegtuig ontwikkeld was. Op 4 juni 1995 steeg de DA3 op vanaf het terrein van Alenia nabij Turijn, waarna ook het Spaanse CASA in augustus 1996 zijn testvliegtuig (DA6 XCE.16-01) van de grond kreeg.<sup>140</sup> Elk van de toestellen kreeg een specifiek testterrein toegewezen en met de aanvang van de vliegende testen kwam er eindelijk zichtbaar schot in de zaak.

Ondanks deze vorderingen bleef Duitsland een bron van onrust, net als het Verenigd Koninkrijk de aanjager bleef. Logischerwijs waren in Duitsland de financiële kopzorgen niet verdwenen en halverwege 1996 stond wederom het Duitse defensiebudget voor 1997 ter discussie. CSU-minister van Financiën Waigel zag zich geconfronteerd met de uitdaging de convergentiecriteria van de EMU te halen. Om daar geld voor vrij te maken, moest Waigel noodgedwongen snijden in de defensiebegroting, waardoor het Duitse ministerie van Defensie

---

<sup>138</sup> Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 241.

<sup>139</sup> Mark Nicholls et al., *Eurofighter Typhoon*, 5.

<sup>140</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 19.



niet aan zijn verplichtingen aan Eurofighter kon voldoen. De 100 miljoen Duitse mark die DASA kreeg van Defensie kwamen bij lange na niet in de buurt van de benodigde 392 miljoen. Terwijl het Verenigd Koninkrijk in september en Spanje in november 1996 al fondsen voor de productiefase vrijmaakten, richtte de Britse toewijding aan Eurofighter een laatste maal al haar pijlen op Duitsland. De lijn Verenigd Koninkrijk-Duitsland in het Eurofighter-netwerk stond roodgloeiend.

De eerste poging van premier Major in november faalde toen Rühe aankondigde de beslissing over de productiefase uit te stellen tot begin 1997. De schaduwminister van Defensie David Clark gooide daarop in maart 1997 zijn gewicht in de strijd en schreef aan Rühe dat de Labour-partij ook na de verkiezingen van mei achter de Eurofighter zou staan. De Britse consensus rond Eurofighter bleef inderdaad ook na de verkiezingen onaangetast, toen de nieuwe Labour-regering van Tony Blair de lobby richting Duitsland voorzette. Ook enkele leiders van Britse ingenieursvakbonden probeerden directe invloed uit te oefenen op de Duits regering.<sup>141</sup> De pogingen van het consensusnetwerk van Britse parlementariërs, ministers en bedrijfsleiders duwde de Duitse besluitvorming met hulp van andere netwerklijntjes in Duitsland uiteindelijk in de juiste richting:

*Under intense pressure from the British government, the German air force, and DASA (...) Waigel and Manfred Bischoff, Chief Executive of DASA, began to discuss an arrangement whereby DASA would return DM 1 billion of prefinancing for Airbus in exchange for the Finance ministry's approval of DM 23 billion for production of 180 Eurofighter 2000s. On 8 October, the German cabinet finally approved the request for 180 aircraft.<sup>142</sup>*

Intern was nu alles in kannen en kruiken. De laatste barricade op weg naar productie was de Bondsdag, die nog in moest stemmen met de gang naar productie, begroot op 23 miljard mark (ongeveer 12 miljard euro) tussen 1998 en 2014.<sup>143</sup>

Op 26 november dienden zowel de SPD als Die Grünen apart van elkaar een motie in om op het laatste moment de aanvang van de productie tegen te gaan. Walter Kolbow, die een jaar later als minister van Defensie onder een nieuwe SPD-regering zou aantreden, stipte onder meer aan dat het bij ingebruikname verouderd zou zijn en het budgettaire ruimte innam die de marine en de landmacht goed konden gebruiken. Tevens uitte hij kritiek op de inrichting van het samenwerkingsverband, dat volgens hem veel meer had kunnen opleveren

<sup>141</sup> Harkins, *Eurofighter 2000*, 17-18. en: Wood, *The Never-ending Story*, 66-67.

<sup>142</sup> Auteur nb, 'Kohl Expected to Give Eurofighter Final Approval', *The Times*, 7 juli 1997, 45. in: Wood, *The Never-ending Story*, 67. en Wood, *The Never-ending Story*, 67.

<sup>143</sup> Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/9025, Ergänzung zu den Beschlußempfehlungen des Haushaltsausschusses (8. Ausschuß), 89.

of besparen. De regering had gefaald en was wat hem betreft en zeer veelzeggend ‘*Gefangener Ihrer Entscheidung aus den 80er Jahren.*’ Desondanks bleek de meerderheid van de Bundestag niet gevoelig voor dit soort argumenten. Beide moties van de oppositie werden afgeserveerd, waarbij de SPD de motie van Die Grünen niet eens wilde steunen. De begroting voor Defensie, met inbegrip van de meerjarenbegroting voor de Eurofighter werd daarmee aangenomen.<sup>144</sup>

De logica die Wood bij die beslissing beschrijft, toont duidelijk aan waarom de Eurofighter het *point of no return* voorbij was en overduidelijk *too big to fail* was geworden. Er speelden te veel zaken mee:

*In the end, strong support from Kohl and R  he, along with the arguments in favor of jobs, the need for an advanced fighter for the German air force, Germany’s reputation as a trustworthy partner in European cooperation, and the technological benefits of the project persuaded a majority of the Bundestag to vote in favor of Eurofighter.*<sup>145</sup>

De laatste horde in het Duitse parlement was eindelijk genomen. De zaak vóór Eurofighter had daarin argumenten tegen het toestel onder het mom van het einde van de Koude Oorlog afgetroefd. Want, hoewel een deel van de SPD had geprobeerd met die argumenten uit de *actie-reactie*-school CDU’ers en FDP’ers over te halen, kregen argumenten op sociaal-economische en industriële basis uiteindelijk de overhand. Tijdens de stemming stemden een aantal FDP’ers tegen, maar kreeg de rest van de coalitie van CDU-CSU en FDP ook enkele sociaaldemocraten mee.<sup>146</sup>

In navolging van het Bondsdagbesluit kon de Britse minister van Defensie George Robertson op 22 december 1997 in een schriftelijk antwoord aankondigen dat hij zojuist het MoU voor de productiefase had getekend. De industrie en daarmee de bevolking van de vier landen zou volgens hem verheugd zijn met de ondertekening, waarmee tienduizenden banen gemoeid waren.<sup>147</sup> In september 1998 konden vervolgens de definitieve contracten ondertekend worden, nadat de industrie voor een aanvaardbare gefixeerde stukprijs had gezorgd.<sup>148</sup>

In deze laatste fase van 1993 tot aan het MoU van eind 1997 hebben we gezien dat in de discussie rond de Eurofighter veranderingen optraden. Met name door de nieuwe positie van

<sup>144</sup> Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Plenarprotokoll 13/206, 26 november 1997, 80-81, 99-104.

<sup>145</sup> Wood, *The Never-ending Story*, 67.

<sup>146</sup> R. Boyes, ‘Eurofighter flies on after Bonn parliament dogfight’, *The Times*, 27 november 1997.

<sup>147</sup> House of Commons, Written Answers (Commons), ‘Eurofighter’, 22 december 1997, Hansard, Vol. 303, 417 (6 september 2015), [http://hansard.millbanksystems.com/written\\_answers/1997/dec/22/eurofighter](http://hansard.millbanksystems.com/written_answers/1997/dec/22/eurofighter).

<sup>148</sup> Oldfield, *The European Fighter Aircraft*, 242.

Rühe kregen de voorstanders een krachtiger stem in Duitsland, maar traden nieuwe tegenstanders op de voorgrond. De aanhoudende geldzorgen door de Duitse hereniging vormden nog steeds een uitstekende voedingsbodem voor die tegenstand. Het bleek echter niet voldoende om de vaart van het Eurofighter-project af te remmen.

Naarmate men verder verwijderd raakte van het historische breekpunt in 1989 en 1990 werden realistische argumenten tegen Eurofighter steeds minder genoemd. Dat was eigenlijk ook logisch, aangezien ook de jaren 90 onrust en conflicten kende, misschien zelfs meer dan daarvoor. Met conflicten in het Midden-Oosten (Golfoorlog) en voormalig Joegoslavië werd de vrees voor instabiliteit in de periferie van de NAVO en de Europese gemeenschap bewaarheid. Die vrees wiste de vraagtekens bij de militaire noodzaak van de Eurofighter grotendeels uit.

Met het wegvallen van dit argument voerden na 1992 vooral financiële en economische belangen de boventoon. De Duitse politiek vormde eigenlijk doorlopend een concentratiepunt van die belangen. Allereerst borrelden intern de industriële loyaliteiten van de CSU altijd weer op binnen het kabinet van Helmut Kohl. Voor CSU-voorman Theo Waigel waren de convergentiecriteria van de EMU dan ook ongetwijfeld een doorn in het oog, maar hij had geen andere keuze dan te snijden Defensie. Hiernaast probeerden Britse parlementariërs en beleidsmakers continu dit proces te beïnvloeden ten goede van de Eurofighter 2000 en hun eigen belangen. Zij wisten zich daarbij verzekerd van steun van de Britse industrie en vakbonden.

## Conclusie

*Coming together is a beginning; keeping together is progress; working together is success.*

Henry Ford

De vooruitgang die EFA boekte, leek met het jaar moeizamer te worden. Desalniettemin betekende het pad van de AST 403 langs EFA naar de Eurofighter 2000 vooruitgang en voelde de eindstreep na het overkomen van elke tegenslag een stuk dichterbij. Tegelijkertijd de gelederen gesloten houden bleek een taak van formaat en lukte niet altijd, maar met het aanvangen van de productie lieten de vier partnerlanden hun samenwerkende kracht zien. In het licht van al die tegenslagen, als ook de uiteenlopende eisenpakketten uit de verschillende landen, was de samenwerking op zich, in de gedachte van Henry Ford, al een succes. Dat het vliegtuig er daadwerkelijk kwam misschien wel meer dan dat. Of was het eigenlijk alleen maar logisch?

In dit onderzoek hebben we ons aan het begin de vraag gesteld: *Waarom kon het Eurofighter Typhoon-project doorgang vinden in de Britse en Duitse politiek na het einde van de Koude Oorlog?* Die vraag stond gaandeweg het onderzoek nadrukkelijk in het teken van het testen van drie theoretische benaderingswijzen van wapeninnovatie: de *action-reaction*-school, de *bureaucratic-politics*-school of de netwerktheorie. We kijken kort naar de rol van elke benaderingswijze in het verhaal van de Eurofighter vanaf 1990 tot en met 1997, alvorens we terugkeren bij onze hoofdvraag.

## Praktijk en theorie

### *Actie. Reactie?*

De realistische *action-reaction*-school zou moeten dicteren dat interstatelijke drijfveren de ontwikkeling van de Eurofighter voortstuwden. Gedurende de jaren 90 was het defensiebeleid van veel NAVO-landen aan constante veranderingen onderhevig door nieuwe omstandigheden in die interstatelijke dynamiek en het aanbreken van een nieuwe geopolitieke morgen. Ook de Britse en Duitse politiek bleef niet vrij van de bijkomstige nieuwe zorgen. Het einde van de Koude Oorlog betekende een drastische herziening van hun visie op hun veiligheidsomgeving en daarmee ook van hun defensiebudgetten. Er werd dus zonder meer gereageerd. De enige uitzondering lijkt hierop de Eurofighter geweest, wat nog het sterkst bleek in het Verenigd Koninkrijk.

De Britse politiek, zij het de leden van het Lagerhuis of ministers van Defensie, kenmerkte zich door een doorlopende steun aan de Eurofighter. Die steun werd deels ingegeven door de

overtuiging dat dit Europese vliegtuig ook in een nieuw geopolitiek tijdperk een sleutelrol kon vervullen in de verdediging van het Britse luchtruim of Britse troepen overzee. De dreigingen bleven, dus het vliegtuig ook. Hiermee zette men geen vraagtekens bij de inschatting van de veiligheidsdreigingen, aangezien beargumenteerd werd dat de wereld wel veranderde, maar er nu nieuwe dreigingen ontstonden.

In Duitsland bevonden zich de voornaamste tegenstrevers van de Eurofighter en ook zij bedienden zich doorlopend van argumenten uit realistische hoek, minister van Defensie Volker R uhe voorop. Het nieuwe geopolitieke speelveld was voor hen echter juist een reden om van het vliegtuig af te zien of het in elk geval drastisch te herzien. Immers, in de woorden van R uhe, het kon niet zo zijn dat de hele wereld veranderde, maar het vliegtuig hetzelfde bleef! Of hij hier ook maar iets van meende, was zeer de vraag, maar dat komt nog aan bod.

Het interessante aan deze theoretische benadering is dat de genoemde actoren uit beide landen zich min of meer gedragen zoals de theorie voorschrijft, in ieder geval in hun redenering. Strikt genomen vormt de gedachtegang van R uhe van voor eind 1992 en de oppositie in Duitsland echter een anomalie in de actie-reactie-school. Percepties van dreigingen zouden de stuwkracht moeten vormen voor wapenontwikkeling, maar ondanks dat er geen (of niet genoeg) dreigingen werden waargenomen kwam het vliegtuig er toch. Dat laatste is vooral te danken aan Helmut Kohl en zijn achterban, die wel die inschatting maakten. Of speelden er andere zaken?

### *Bureaucratische politiek en Eurofighter*

Die andere zaken zouden de intrastatelijke factoren uit de *bureaucratic-politics*-school kunnen zijn. Met de veranderende voorwaarden binnen de interstatelijke dynamiek zouden juist constante interne factoren als industriële actoren of politici met een agenda het verschil kunnen maken. Deze benadering bleek in de loop van het onderzoek inderdaad een zeer veelomvattende invalshoek op de vraagstelling te zijn, die meer bewijslast leek te leveren dan de eerste benadering.

De luchtvaartindustrie in zowel het Verenigd Koninkrijk als Duitsland was er alles aan gelegen het Eurofighter-project in de lucht te houden. Waar het kon liet die industrie zijn belangen op de voorgrond treden om voortzetting van het project te waarborgen. Zo is meer dan aannemelijk gemaakt dat CSU-voorman Theo Waigel een belangrijk pleitbezorger van het lot van de Zuid-Duitse luchtvaartindustrie was binnen de Duitse coalitie. Tegelijkertijd was de aanwezigheid van industriële actoren in beide landen voelbaar, ook als deze er niet zelf invulling aan gaven. Met name de sociaaleconomische belangen die de leden van het

Britse Lagerhuis vertegenwoordigers gaven bedrijven als GEC-Ferranti en British Aerospace onbewust, maar niet ongewild, een luide stem in het Britse parlementaire proces.

Een goed argument voor deze school vormt de casus Volker R  he. Als R  he werkelijk waar een aanhanger van de actie-reactie-school was, dan had hij vastgehouden aan zijn standpunt van maart tot en met november 1992. In zekere zin probeerde hij dat ook, aangezien hij na een vermeende interventie van Kohl bleef volhouden dat EFA aangepast moest worden aan de nieuwe veiligheidssituatie. Hij was echter voor zijn aantreden in maart 1992 in principe al op de hoogte van het standpunt en de politieke macht van Kohl. Dat R  he vervolgens één van de voorvechters van de Eurofighter werd, valt gemakkelijker te verklaren door te stellen dat hij al die tijd een eigen agenda had en slechts kostenbesparingen nastreefde. Het gebruik van realistische argumenten om zijn doel te bereiken was daarbij geoorloofd, maar of R  he daadwerkelijk achter zijn retoriek stond, kan terugblikkend in twijfel worden getrokken. Hiernaast is aangetoond dat de Duitse defensie-minister zich in januari 1996 in onderhandelingen over een nieuwe werkverdeling liet leiden door industriële en technologische belangen. In plaats van te kiezen voor een kleinere bestelling, schaalde R  he juist op naar 180 toestellen. Zo bleef het technologische momentum aan de kant van Duitsland en de Duitse vliegtuigfabrikant DASA.

### *Alles is verbonden*

Een uitzonderlijk project roept om een uitzonderlijke benaderingswijze. Met het aandra-gen van hun netwerktheorie hadden Elzen, Enserink en Smit daarom misschien een goed punt. Maar was dat punt ook bruikbaar na 1990? Het is overduidelijk dat beide scholen hun invloed hadden op de besluitvorming rondom de Eurofighter. De netwerktheorie stelde ons vervolgens in staat om de twee theorieën te zien samenkomen in instituten als het House of Commons, de Bundestag of NEFMA. In dat opzicht slagen de drie bedenkers van de netwerktheorie in hun opdracht: het helpt ons beter te begrijpen hoe de uiteenlopende belangen uit verschillende hoeken samenkomen bij de actoren die de besluiten nemen. Daarnaast is het Eurofighter-netwerk zoals voorspeld Bestand gebleken tegen grote druk, maar de vraag rest of het om de veronderstelde sociale en organisationele processen gaat die de netwerktheorie aanwijst. Die theorie mag dan misschien de verf zijn die de kleuren op het doek schildert, maar verklaart deze echt wie de penseel hanteert?

Het antwoord op die vraag is: voor een groot deel niet. Het is inderdaad zo dat reeds aangelegde lijnen van communicatie en opgerichte instellingen als NEFMA of Eurofighter GmbH het besluitvormingsproces rond het vliegtuig vergemakkelijkten. In tijden van crisis

vergrootte dit de kansen van de Eurofighter aanzienlijk, zoals met de industriële studies uit 1992. NEFMA bood de mogelijkheid voor de vier defensie ministeries om in overleg te treden en de capaciteit om snel te reageren op politieke ontwikkelingen en verzoeken. In dat opzicht stuurde de netwerkvorming de vier landen wel in de richting van de minste of verminderde weerstand. Daarnaast raakten Duitse en Britse vliegtuigfabrikanten steeds meer gefixeerd op het project en lieten hun invloed daarom direct of indirect gelden.

Elzen, Enserink en Smit spreken echter van toewijding, niet van fixatie. Vanuit financieel opzicht is die fixatie namelijk niet verwonderlijk. Het ging om enorme contracten, waar het voortbestaan van sommige fabrikanten soms van af leek te hangen. Toewijding heeft echter een sociologische connotatie, wat de auteurs ook propageren. Bij industriële actoren lijkt de aanwezigheid van een dergelijke sociale factor bijna absurd, maar bij politici zou het een rol van betekenis kunnen spelen. De Europese dimensie van het project zorgde er zeker voor dat Helmut Kohl de aanschaf van de Eurofighter wel zag zitten en daardoor waarschijnlijk grote toewijding aan het gevechtsvliegtuig ontwikkelde. Maar net als bij Alan Clark, Malcolm Rifkind en Volker Rühle was Kohls besluitvormingsproces een mengelmoes van sociale, economische, politieke en geopolitieke belangen. Toewijding was dus maar een fijn lijntje in de wirwar van lijnen die verbonden raakten met EFA en later de Eurofighter.

Enerzijds is de netwerktheorie zodoende vooral een heel handig gereedschap en in wetenschappelijk termen een zeer bruikbare manier van denken. Het sluit geen van de twee hoofdscholen omtrent de theorie van wapeninnovatie uit en laat bij juist gebruik zien dat alles inderdaad verbonden is. Anderzijds modelleerden Elzen, Enserink en Smit een theorie die door inbegrip van een sociologisch component enigszins in exportwaarde daalde, aangezien de aanwezigheid van enige mate van toewijding aan het netwerk hoogst twijfelachtig was.

### **Voorbij het aanbreken van een nieuw tijdperk**

*Hoe?*

Dus waarom doorstond de Eurofighter het einde van de Koude Oorlog vanuit Brits en Duits perspectief? Als we een ding geleerd hebben uit dit onderzoek, dan is het dat de belangen divers waren en hoog opliepen. Wat betreft het onderscheid tussen het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zijn er toch enige nuanceverschillen op te merken tussen beide landen.

Voor de Britse regering stond voorop dat er een concrete dreiging moest zijn, waarop een verwervingsproject bij defensie in moest spelen. Aangezien er volgens Britse veiligheidsanalyses aan dreigingen ook in de toekomst geen gebrek zou zijn, was de aanschaf van een nieuw gevechtsvliegtuig van groot belang. De Eurofighter was in staat bij te dragen

aan een heel scala aan missies en verdiende juist daarom de voorkeur boven enig ander alternatief. Logischerwijs stonden de Conservatieven en later Labour zich tussen 1990 en 1997 niet blind op alleen externe dreigingen. De Kamerbrede geluiden over de Eurofighter in het Lagerhuis lieten merken dat er tevens oog was voor de belangen van noodlijdende bedrijven als Ferranti en kwetsbare gebieden als Schotland. Naast geopolitiek speelden sociaaleconomische en industriële factoren bij kabinet en parlement een belangrijke, zij het enigszins secundaire, rol in de beslissing om door te blijven gaan met de Eurofighter.

In Duitsland maakte het einde van de Koude Oorlog hele andere dingen los. Door budgettaire kopzorgen als gevolg van de hereniging tussen Oost- en West-Duitsland vroegen de Duitsers zich waarschijnlijk terecht af of er niet goedkopere alternatieven waren voor de Eurofighter. Het wegvallen van het Warschaupact en de bijbehorende luchtmachten als staatsvijand nummer één vormde een handig argument tegen het vliegtuig voor bijvoorbeeld Volker Rühle. Uiteindelijk is het echter aannemelijker dat hij daar buitenom een eigen agenda had. Kostenbesparingen ter verlichting van de Duitse zorgen vormden daarin het doel. Achteraf gezien is het daarentegen niet aannemelijk dat de Duitsers het vliegtuig wilden schrappen uit hun defensieplannen. Er was daadwerkelijk een nieuw gevechtsvliegtuig nodig. Daarnaast waren de belangen van de luchtvaartindustrie ook in Duitsland zeer groot en met de CSU in de regering liet ze dat merken ook.

Deze verschillen laten zich verklaren door het politieke en militaire zelfbeeld van de twee landen. In de jaren 90 zette Duitsland de eerste voorzichtige stappen als middelgrote macht. Voor dat land was het de vraag of de onvoorwaardelijke steun aan een duur defensiesysteem daarbij hoorde en dan ontstaan er twijfels. De Britten zagen zichzelf na 1990 echter nog altijd als middelgrote macht. Sterker nog, ze zaten in het winnende kamp en waren één van de belangrijkste bondgenoten van de Verenigde Staten. Met een dergelijke instelling treedt zo'n mogelijkheid de uitdagingen van de Eurofighter toch op een andere manier tegemoet.

### *Hoe verder?*

Met de toevoeging van dit onderzoek aan het verhaal van de Eurofighter lijkt het boek een stap dichterbij voltooiing. De aanvang van productie zou op het eerste gezicht namelijk een logisch eindpunt zijn voor het interessantste deel van dat boek, aangezien de onderhandelingen goeddeels voorbij waren. Niets is minder waar. Het duurde nog tot 2011 voor de Eurofighter voor het eerst in een gevechtssituatie terecht zou komen. In die tussenperiode liggen legio kansen om de ingebruikname en eerste evaluaties van het toestel te analyseren. Zo moest elke bestelling onderworpen worden aan parlementaire goedkeuring,



wat nog eens bemoeilijkt werd door het feit dat de levering van de Eurofighter opgedeeld werd in zogenaamde “tranches”. Ook bleven er grote twijfels bestaan over het aantal te bestellen toestellen en verzonden de regeringen bijzondere constructies om boetes te vermijden (zie Epiloog).

Hiernaast moet het ontbreken van Italië en Spanje in dit onderzoek benoemd worden. De overige literatuur kenmerkt zich helaas eveneens door dit manco. Alleen David Oldfield behandelt alle landen zo veel mogelijk, maar bijvoorbeeld het werk van Pia Wood wordt getypeerd door het uitsluitend gebruiken van Engelstalige bronnen. Door inbegrip van Duitstalige primaire en secundaire bronnen probeerde dit onderzoek daar een inhaalslag in te maken, maar richting Italiaanse en Spaanse bronnen is er nog een wereld te winnen. In dat opzicht komt ook dit onderzoek daarin enigszins tekort. Als het complete verhaal verteld behoort te worden, dan horen die bronnen daar zeker in thuis en dat is wat de Eurofighter nog altijd mist: het hele verhaal.

## Epiloog

### *Export en levering*

In de productieovereenkomst van 1997 spraken de vier landen af dat het totale aantal van 620 Eurofighters in drie delen of tranches geleverd zou worden. Van tranche 1 begonnen de eerste toestellen in 2003 van de band te rollen, waarvan de naam voor de RAF en exporttoestellen inmiddels veranderd was naar Eurofighter Typhoon.<sup>149</sup> In 1985 werd nog voorzien dat de vier landen samen 765 vliegtuigen zouden afnemen, wat een aanzienlijke daling inhield. Door de verschillende prijsstijgingen en budgettaire moeilijkheden komt het uiteindelijke verwervingsaantal uit op 470 voor de vier oorspronkelijke EFA-landen.

Dat liet echter nog 150 toestellen over, die verdeeld werden over Oostenrijk, Saoedi-Arabië en Oman. De 18 Eurofighters die Oostenrijk wilde kopen, waren in feite voor Duitsland bedoeld en werden geleverd als tweedehands toestellen.<sup>150</sup> Saoedi-Arabië volgde de ontwikkelingen rond de Eurofighter al langer nauwgezet. Het koninkrijk had immers ook enkele Panavia Tornado's geïmporteerd in de jaren 80. In 2007 werd bekend dat de Saoedi's 72 toestellen zouden gaan afnemen.<sup>151</sup> In 2000 maakte Griekenland bekend 60 Eurofighters te willen kopen met een optie voor nog eens 30 toestellen. Nog geen jaar later stelde de Griekse regering deze aankoop uit tot na 2004.<sup>152</sup> Het is hoogst onwaarschijnlijk dat zij hier nog op terugkomt. In september 2015 verwelkomde Eurofighter GmbH Koeweit in zijn afnemersbestand, nadat de Golfstaat de aanschaf van 28 Eurofighters was overeengekomen met de Italianen. De Eurofighter troefde daarbij de Boeing F-18 af.<sup>153</sup>

Met elke tranche maakte de uitontwikkeling van het vliegtuig stappen, maar elke nieuwe tranche vereiste nieuwe parlementaire goedkeuring en de ondertekeningen van contracten. Dit leverde dit keer echter minder vertraging op dan in de jaren 90. Tussen 2003 en 2008 ontving Duitsland zijn tranche 1-toestellen, die uitsluitend voor de luchtverdedigingsrol geschikt waren. Oostenrijk ontving 15 van deze types. De RAF deed voor diezelfde levering uit tranche 1 enkele aanpassingen aan het toestel om het alvast geschikt te maken als jachtbommenwerper. De tranche 2-toestellen, die tussen 2008 en 2013 geproduceerd werden, waren wel al fabrieksklaar als *multi-role aircraft*. Van de 72 toestellen die Saoedi-Arabië bestelde uit de tweede tranche kwamen er 24 van de oorspronkelijke Britse bestelling.<sup>154</sup>

---

<sup>149</sup> Nicholls et al., *Eurofighter Typhoon*, 5.

<sup>150</sup> Möllers, *Vom Jäger 90 zum Eurofighter*, 16-17.

<sup>151</sup> T. Ripley, 'Typhoon: deal of the decade', *Jane's Defence Weekly* 44 (2007), 22-23.

<sup>152</sup> M. Steketee, 'Athene stelt koop Eurofighter uit', *NRC Handelsblad*, 31 maart 2001, 5.

<sup>153</sup> Auteur nb, 'Eurofighter says Kuwait purchasing 28 warplanes', *Agence France Press*, 11 september 2015.

<sup>154</sup> NAO, Report by the Comptroller and Auditor General, *Ministry of Defence – Management of the Typhoon Project* (London 2011), 7.

De derde en laatste tranche werd vervolgens opgedeeld in twee delen, waarvan voor tranche 3a de contracten in juli 2009 ondertekend werden.<sup>155</sup> Van tranche 3b is de toekomst in nevelen gehuld, wat grotendeels te wijten valt aan de economische crisis. Zowel Duitsland als het Verenigd Koninkrijk hebben verdere aankopen van Eurofighters uitgesloten en kondigden aan dat de afronding van tranche 3a voor hen de laatste toestellen zou betekenen. Nog niet alle 620 toestellen zijn verdeeld en als de afname achterblijft bij de productie zou dit de vier partnerlanden op boetes kunnen komen te staan. De Britten hebben hier al op ingespeeld door te schuiven in hun exportovereenkomst met Saoedi-Arabië, maar voor Duitsland is dit lastiger. Ook voor Italië en Spanje is het maar de vraag of daar enige behoefte en financiële ruimte is voor de Eurofighters uit tranche 3b.<sup>156</sup> De hoop is nu gevestigd op de export.

### *Inzet*

De laatste tien jaar heeft de Eurofighter langzaam zijn weg gevonden in de luchtmachten van de vier partnerlanden en overige exportlanden. In juni 2007 werden de eerste Eurofighter Typhoons operationeel boven het Verenigd Koninkrijk als onderdeel van de bescherming van het luchtruim van dat land. In september 2009 werd het toestel vervolgens voor het eerst buiten het luchtruim van de Britse eilanden ingezet. Vier vliegtuigen werden naar de Falklandeilanden gestuurd ter verdediging van het luchtruim van de eilandengroep, gelegen op enkele honderden kilometers voor de kust van Argentinië.<sup>157</sup>

Toen in maart 2011 de Veiligheidsraad van de VN een *no-fly zone* afkondigde boven Libië om aanvallen op de burgerbevolking tijdens de burgeroorlog tegen te gaan, volgde er een snelle reactie, onder meer vanuit de NAVO. Zowel het Verenigd Koninkrijk als Italië koos ervoor een deel van zijn Eurofighter-vloot in te zetten boven het Libische luchtruim, waarmee het gevechtsvliegtuig debuteerde in een gevechtssituatie.<sup>158</sup> Boven Libië gooide de Eurofighter in april 2011 vervolgens ook zijn eerste bommen af op tanks van het Libische regeringsleger. Doordat de Britten op dat moment nog maar weinig Eurofighters in gebruik had, hadden zij grote moeite om het aantal Typhoons operationeel te houden.<sup>159</sup> Ook Spanje

---

<sup>155</sup> F. Gräfe, 'Der EUROFIGHTER in der Luftwaffe', *Europäische Sicherheit* (8) (2011), 22.

<sup>156</sup> Auteur nb, 'Eurofighter's Future: Tranche 3, and beyond' (versie 15 juli 2014), <http://tacticalmashup.com/eurofighters-future-tranche-3-and-beyond/> (11 oktober 2015).

<sup>157</sup> NAO, Report by the Comptroller and Auditor General, *Ministry of Defence – Management of the Typhoon Project* (London 2011), 7.

<sup>158</sup> J. Lake & J. Hunter, 'Typhoon goes to war', *Combat aircraft* 12(6) (2011), 56.

<sup>159</sup> Auteur nb, 'Britain's fighter jets "grounded by spares shortages"', *Agence France Press*, 15 april 2011.

nam deel aan de missie, maar maakte naast een fregat, een onderzeeër en een patrouillevliegtuig alleen gebruik van zijn F-18's en niet van de Eurofighter.<sup>160</sup>

Ook in 2015 maakte het toestel de nodige vliegreizen. Als gevolg van de onrust in Oost-Oekraïne en steeds krachtiger wordende taal van Rusland committeerden alle vier de oorspronkelijke partnerlanden een aantal Eurofighters aan een NAVO-missie boven de Baltische staten.<sup>161</sup> Daarnaast beschermden Oostenrijkse Eurofighter in januari 2015 het luchtruim boven het Zwitserse Davos tijdens het Wereld Economisch Forum.<sup>162</sup>

---

<sup>160</sup> M. González, 'España intervendrá con cuatro cazas F-18, una fragata F-100, un submarino y un avión de vigilancia marítima', *El País*, 19 maart 2011.

<sup>161</sup> Auteur nb, 'Eurofighter Typhoon – A powerful force multiplier', *ENP Newswire*, 25 augustus 2015.

<sup>162</sup> Auteur nb, 'Eurofighter sichern Luftraum während des Weltwirtschaftsforums 2015 in Davos', *News Aktuell Schweiz*, 19 januari 2015.

## Bronnen

### Collecties

Drucksachen und Plenarprotokolle des Bundestages - ab 1949, te raadplegen op [pdok.bundestag.de](http://pdok.bundestag.de).

Hansard's Parliamentary Debates, te raadplegen op [hansard.millbanksystems.com](http://hansard.millbanksystems.com).

### Boeken

Clarke, B., *Britain's Cold War* (Stroud 2009), 432.

Edgar, A.D., *The Politics of Defence Co-production: The MRCA – Tornado* (Vancouver 1985).

Evangelista, M., *Innovation and the Arms Race. How the United States and the Soviet Union develop new military technologies* (Ithaca & Londen 1988).

Halperin, M.H., P.A. Clapp & A. Kanter, *Bureaucratic Politics and Foreign Policy* (Washington 2006).

Harkins, H., *Eurofighter 2000. Europe's Fighter for the New Millennium* (Leicester 1997).

Hitchcock, W.I., *The Struggle for Europe. The turbulent history of a divided continent 1945 to the present* (New York 2003).

Klep, C., *Dossier-JSF. Joint Strik Fighter, het megaproject, de politiek, de aankoop* (Amsterdam 2014).

March, P.R., *The Harrier Story* (Stroud 2012).

National Audit Office (NAO), Report by the Comptroller and Auditor General, *Ministry of Defence – Management of the Typhoon Project* (London 2011).

Nicholls, M. et al., *Eurofighter Typhoon: design, development, production, in service, weapons* (Stamford 2003).

Oldfield, D., *The European Fighter Aircraft: An Analysis of the Events Which Led to the Production of Two Aircraft, Eurofighter and Rafale* (Bath 2000).

Sarotte, M.E., *1989: The Struggle to Create Post-Cold War Europe* (Princeton en Oxford 2009).

Segers, M.L.L., *Reis naar het Continent. Nederland en de Europese integratie, 1950 tot heden* (Amsterdam 2013).

Skinner, S., *British Aircraft Corporation. A History* (Ramsbury 2012).

Smith, H.W. (ed.), *The Oxford Handbook of Modern Germany History* (Oxford 2011).

Willett, S., P. Gummett & M. Clarke, *Eurofighter 2000* (Londen 1994).

Wood, P.C. & D.S. Sorenson (ed.), *International Military Space Collaboration: Case studies in domestic and intergovernmental politics* (2000).

**Artikelen**

Auteur nb, 'Day of Reckoning', *FLIGHT International* 145(4402) (1994), 19-23.

Auteur nb, 'Luftwaffe under pressure to justify EFA', *Jane's Defence Weekly* 15 (1990), 693.

Auteur nb, 'Minister. Handzahn und gefügig', *Der Spiegel* 47(7) (1993).

Elzen, B., B. Enserink & W.A. Smit, 'Weapon innovation: networks and guiding principles', *Science & Public Policy* 17(3) (1990), 171-193.

Gräfe, F., 'Der EUROFIGHTER in der Luftwaffe', *Europäische Sicherheit* (8) (2011), 22-27.

Lake, J. & J. Hunter, 'Typhoon goes to war', *Combat aircraft* 12(6) (2011), 56-57.

Lepgold, J., 'NATO's Post-Cold War Collective Action Problem', *International Security* 23(1) (1998), 78-106.

Lok, J.J., 'Engeland gokt op EFA', *Onze Luchtmacht* 44(1) (1992), 30-31.

Mearsheimer, J.J., 'Back to the Future: Instability in Europe after the Cold War', *International Security* 15(1) (1990), 5-56.

Möllers, H., 'Vom Jäger 90 zum Eurofighter', *Militärgeschichte: Zeitschrift für historische Bildung* (4) (2014), 14-17.

Ripley, T., 'Typhoon: deal of the decade', *Jane's Defence Weekly* 44 (2007), 22-23.

Rühe, V., "Wer sich diese Sicht zu eigen macht, liegt falsch", *Wehrtechnik* 10 (1994), 5-7.

Smith, D.J. & E. Bonsignore, 'Eurofighter – where do we stand?', *Military Technology* 20(8) (1996), 64-62.

Taylor, C., *A Brief Guide to Previous British Defence Reviews*, Commons Briefing papers SN05714, House of Commons Library (2010).

Wallander, C.A., 'Institutional Assets and Adaptability: NATO after the Cold War', *International Organization* 54(4) (2000), 705-735.

Warwick, G., 'A future for FEFA?', *FLIGHT International* (1983), 1729.

**Krantenartikelen**

Auteur nb, 'Britain's fighter jets "grounded by spares shortages"', *Agence France Press*, 15 april 2011.

Auteur nb, 'British air strikes kill 330 IS fighters: minister', *Agence France Press*, 17 september 2015.

Auteur nb, 'Eurofighter says Kuwait purchasing 28 warplanes', *Agence France Press*, 11 september 2015.

Auteur nb, 'Eurofighter sichern Luftraum waehrend des Weltwirtschaftsforums 2015 in Davos', *News Aktuell Schweiz*, 19 januari 2015.

Auteur nb, 'Eurofighter Typhoon – A powerful force multiplier', *ENP Newswire*, 25 augustus 2015.

Auteur nb, 'Germany backing off jet project', *The Globe and Mail*, 18 mei 1992.

Auteur nb, 'Germany pressured over Eurofighter costs', *United Press International*, 6 september 1994.

Auteur nb, 'Interview: Faizi Mohsini, Country Head – Defence & Space, Honeywell Aerospace India', *Vayu Aerospace & Defence Review*, 31 augustus 2015.

Auteur nb, 'John Wilkinson – obituary', *The Telegraph*, 3 april 2014.

Auteur nb, 'Vives réactions aux propos du ministre allemand de la Défense', *Agence France Press (AFP)*, 21 oktober 1992.

Barollier, P., 'Pas de décision sur la production avant 1995, selon Volker Ruehe', *Agence France Press*, 10 december 1992.

Boyes, R., 'Eurofighter flies on after Bonn parliament dogfight', *The Times*, 27 november 1997.

England, J., 'Major's Eurofighter "victory"', *Daily Mail*, 23 juni 1992.

Evans, M., 'Pounds 2 bn funding "takes Eurofighter past the point of no return"', *The Times*, 13 juni 1995.

Evans, M. & R. Tieman, 'BAe wins Pounds 570m order for air-to-air missiles', *The Times*, 4 maart 1992.

González, M., 'España intervendrá con cuatro cazas F-18, una fragata F-100, un submarino y un avión de vigilancia marítima', *El Pais*, 19 maart 2011.

Isnard, J., 'ALLEMAGNE: le débat sur le projet Eurofighter Bonn propose à ses partenaires européens de construire un avion moins coûteux', *Le Monde*, 25 juni 1992.

Lorenz, A. & M. Lynn, 'New row as Germans attack Eurofighter', *The Sunday Times*, 10 oktober 1993.

Murray, I., 'Bonn defence chief quits over delivery of tanks to Turkey', *The Times*, 1 april 1992.

Steketee, M., 'Athene stelt koop Eurofighter uit', *NRC Handelsblad*, 31 maart 2001, 5.

## Websites

Bundeszentrale für politische Bildung, [www.bpb.de](http://www.bpb.de).

Defence Aviation, [www.defenceaviation.com](http://www.defenceaviation.com).

GOV.UK, [www.gov.uk](http://www.gov.uk).

ITP, [www.itp.es](http://www.itp.es).

Le Centre Virtuel de la Connaissance sur l'Europe, [www.cvce.eu](http://www.cvce.eu).

Panavia GmbH, [www.panavia.de](http://www.panavia.de).

Tactical Mashup, [www.tacticalmashup.com](http://www.tacticalmashup.com).

The Christian Science Monitor, [www.csmonitor.com](http://www.csmonitor.com).

### **Afbeeldingen**

Bundeszentrale für politische Bildung, [www.bpb.de](http://www.bpb.de).

Eurofighter Typhoon, [www.eurofighter.com](http://www.eurofighter.com).

Panavia GmbH, [www.panavia.de](http://www.panavia.de).

Target Lock, [www.targetlock.org.uk](http://www.targetlock.org.uk).

UK Public Spending, [www.ukpublicspending.co.uk](http://www.ukpublicspending.co.uk).