

# Belgische onderdelen in Israëlische gevechtsvliegtuigen

Perscontact: Hans Lammerant (Vredesactie) – 0486/609706 – hans@vredesactie.be

## Inleiding

Reeds in 2009, bij de eerste Gaza-oorlog, besloot de Belgische regering om geen militaire goederen meer uit of door te voeren naar Israël, wanneer het Israëlische leger of de overheid de eindgebruiker is. Een terecht besluit in de lijn van de internationale verplichtingen rond wapenhandel, die zulke uitvoer verbieden als er een risico is dat de wapens of militaire goederen gebruikt worden voor oorlogsmisdaden, misdaden tegen de mensheid of andere ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht.

In de praktijk blijkt de toepassing van deze beslissing verre van waterdicht te zijn. Het voorbije anderhalve jaar konden we verschillende gevallen van rechtstreekse uitvoer en doorvoer naar Israël zichtbaar maken en ook laten stilleggen. Het grote probleempunt blijft echter de onrechtstreekse uitvoer, meestal via de Verenigde Staten (VS) of het Verenigd Koninkrijk (VK). In alle drie gewesten worden vergunningen verleend voor de uitvoer naar de VS en het VK van onderdelen van militaire goederen, meestal vliegtuigen, zonder dat de echte eindgebruikers worden nagetrokken of dat er in de beoordeling mee rekening wordt gehouden. De industriële bestemming, die die onderdelen in een groter militair product inbouwt, wordt als eindgebruiker aanvaard. In realiteit is die industriële bestemming niet de eindgebruiker, maar zijn zijn klanten dat. Resultaat is dat er vanuit België allerlei onderdelen uitgevoerd worden en terecht komen in producten gebruikt in landen, waarvoor er geen uitvoervergunning zou verleend worden bij rechtstreekse uitvoer.

***Israël is daar een prominent voorbeeld van. Zo bevatten de Israëlische F-15's en F-16's ook in België geproduceerde onderdelen, die via de VS geëxporteerd zijn. Een groot deel ervan is reeds lang geleden geëxporteerd bij de productie van deze vliegtuigen en voor de beslissing uit 2009 van kracht werd. Maar zulke gevechtsvliegtuigen hebben continu uitgebreid onderhoud nodig en daar hoort ook een stroom aan onderdelen bij. Dit doet vermoeden dat ook een deel van de huidige export van onderdelen in Israëlische gevechtsvliegtuigen terecht komt.***

***Ook heeft de voormalige Amerikaanse president Biden in augustus 2024 een uitvoervergunning goedgekeurd voor 50 nieuwe F-15's en nieuwe motoren voor de huidige vloot. Een uitvoervergunning die ook hier tot bestellingen en uitvoervergunningen zal leiden. De verschillende gewestregeringen zullen zich dan de vraag moeten stellen of ze dit wel kunnen zonder het Wapenhandelsverdrag en de eigen regelgeving te overtreden.***

In dit dossier documenteren we de aanwezigheid van in België geproduceerde onderdelen voor vliegtuigmotoren in de Israëlische F-15's en F-16's. We bouwen hierbij voort op onderzoek gedaan in het kader van het RTBF-programma Investigations, dat op woensdag 12 maart 2025 werd uitgezonden (<https://auvio.rtbf.be/media/investigation-investigation-3316404> – tweede deel uitzending).

## De Belgische participatie aan de productie van motoren voor de F-15 en F-16

De F-15 is een twee-motorig gevechtsvliegtuig, dat ontwikkeld werd vanaf eind jaren '60 door McDonnell-Douglas. De eerste levering van een F-15 aan de Amerikaanse luchtmacht voor actieve dienst vond plaats eind 1974. Deze eerste versie bestond in twee types, de één-persoons F-15A en de twee-persoons F-15B. Een verbeterde versie, de F-15C en de twee-persoons F-15D, werd geleverd vanaf 1979. Sindsdien volgden een reeks modernisering. McDonnell-Douglas fuseerde in 1997 met Boeing.

De F-16 is een lichter gevechtsvliegtuig, met één motor van dezelfde types als gebruikt in de F-15. Het werd in dezelfde periode ontwikkeld en geproduceerd door General Dynamics. De eerste levering voor actieve dienst aan de Amerikaanse luchtmacht vond plaats in 1978 (na eerdere testtoestellen vanaf 1976). In 1975 hadden 4 Europese landen (België, Denemarken, Nederland, Noorwegen) reeds getekend voor de aankoop van 348 F-16's. De aankoop van F-16's omvatte economische compensaties waarbij een deel van de productie geoutsourcet werd naar de aankopende landen. De productie ervan vond voor een groot deel in Europa plaats, met een assemblagelijijn bij Sabca in Gosselies nabij Charleroi. Die startte in 1978, met een eerste levering aan de Belgische luchtmacht in 1979.

Er zijn verschillende Belgische bedrijven die tot op heden onderdelen produceren voor Amerikaanse gevechtsvliegtuigen als de F-15 of de F-16 of daarvoor MRO (*maintenance, repair and overhaul*) activiteiten verrichten. Voorbeelden ervan zijn Sabca, Asco, Sonaca, ... Hier focussen we verder op de vliegtuigmotoren, omdat daarmee de aanwezigheid van in België geproduceerde onderdelen in Israëlische gevechtsvliegtuigen het meest direct aanwijsbaar is. Maar daarmee is niet uitgesloten dat dit ook met het materiaal geproduceerd door andere bedrijven voor die gevechtsvliegtuigen gebeurt. Zo wees een recent rapport over de F-35 al op de aanwezigheid van onderdelen van Asco in Israëlische F-35 vliegtuigen.<sup>1</sup>

Aan de productie van de vliegtuigmotoren voor de F-16 werd in België geparticipeerd door de toenmalige luchtvaartafdeling van FN, wat nu Safran Aero Boosters is geworden. Zo ondertekende Pratt & Whitney in mei 1977 een contract met de 4 aankopende NAVO-landen voor de gezamenlijke productie van de F100-motoren, waarbij de Europese landen instonden voor 40% van de productie en Pratt & Whitney 60%. Als belangrijkste producent van vliegtuigmotoren in de 4 aankopende NAVO-landen ging het grootste deel van dit contract naar FN, waarbij het instond voor de productie van F100-motoren voor zowel de US Airforce als voor de 4 Europese luchtmachten. F-15 en F-16 vliegtuigen zijn uitgerust met dezelfde types motoren, waardoor de FN-afdeling en later van Techspace Aero en Safran Aero Boosters ook een belangrijke rol in de *supply chain* van de F-15 verwierven.

De motoren voor de eerste F-15 en F-16 vliegtuigen waren van het type F100 geproduceerd door Pratt & Whitney. De F-15 was eerst uitgerust met de F100-PW-100 motor. Daar waren verschillende technische problemen mee, wat leidde tot de ontwikkeling van een verbeterde versie met de F100-PW-200 motor. De eerste F-16 vliegtuigen werden met zo'n F100-PW-200 uitgerust. De motorproblemen geraakte echter maar niet opgelost en zette de Amerikaanse luchtmacht ertoe aan

---

1 [https://cdn.prod.website-files.com/63e066081ef50cb16a3f4157/679ba3e22945449fe7a7167e\\_F35I%20Report%20Jan.25.pdf](https://cdn.prod.website-files.com/63e066081ef50cb16a3f4157/679ba3e22945449fe7a7167e_F35I%20Report%20Jan.25.pdf)

om bij een tweede producent General Electric de ontwikkeling van een concurrerend model te bestellen. Dat werd de F110-GE-100 motor, terwijl Pratt & Whitney zijn motorproblemen opgelost kreeg met de F100-PW-220 motor. Beide modellen werden verder ontwikkeld tot de F100-PW-229 en de F110-GE-129 motoren, waarmee F-15 en F-16 vliegtuigen vanaf begin jaren '90 uitgerust werden. De F100-PW-229 ging in operationele dienst vanaf april 1992.

Safran Aero Boosters maakt vliegtuigmotoren, onder meer van militaire gevechtsvliegtuigen. Oorspronkelijk was het een afdeling van FN Herstal. In 1987 verzelfstandigde deze FN afdeling tot een zelfstandige onderneming FN Moteurs en werd het in 1989 verkocht aan de Franse constructeur van vliegtuigmotoren Snecma. FN Moteurs kreeg in 1992 een nieuwe naam: Techspace Aero. Snecma, en dus ook Techspace Aero, werd in 2005 deel van het Franse defensieconcern Safran. In 2016 veranderde Snecma van naam en werd het Safran Aircraft Engines. Ook Techspace Aero wisselde opnieuw van naam en werd Safran Aero Boosters.

FN kreeg met zijn luchtvaartafdeling in het kader van de aankoop van F-16's door het Belgische leger een eerste contract in 1977 voor werk aan de F100 motoren voor F-16's. Het stond in voor belangrijke onderdelen en voor het assembleren van de 2 hoofdmodules, de propeller en het hogedruk-motorgedeelte. FN bouwde en testte de eerste F100 straalmotor in juli 1978. In 2006 stelde Techspace Aero op zijn website dat het meer dan 1200 volledige F100 Pratt&Whitney motoren had geproduceerd en geassembleerd<sup>2</sup>. De ervaring uit de productie leidde ook tot een leidende rol in het onderhoud van de motoren. Techspace Aero werd, naast Kelly AFB, het belangrijkste onderhoudscentrum van de F100 straalmotor.<sup>3</sup> In 2008 verkocht Techspace Aero zijn F100 MRO activiteiten aan Pratt&Whitney en werd dit een aparte entiteit, het P&W Belgium Engine Center.<sup>4</sup> Dit is ondertussen overgegaan in handen van de Finse defensiegroep Patria.<sup>5</sup> Techspace Aero bleef wel onderdelen voor de F100 produceren.

Toen de F110-GE motor zijn intrede deed, ging FN/Techspace Aero ook aan de productie daarvan participeren. Het maakt onderdelen voor zowel het hoge als lage druk-gedeelte van de F110-motor. In 1999 stelde het reeds 3700 motoronderdelen voor deze motor geleverd te hebben.<sup>6</sup> Met het opgaan in het Safran-concern werd de samenwerking met General Electric en het Duitse MTU rond de F110-GE motor nog verder versterkt.

Safran Aero Boosters was dus vanaf 1978 sterk betrokken in de *supply chain* van de motoren voor F-16 en F-15 gevechtsvliegtuigen. Onderdelen van dit bedrijf zijn terug te vinden in alle F-15 en F-16 gevechtsvliegtuigen, zeker diegene die nu nog operationeel zijn. De uitzondering vormen de eerste F100-PW-100 motoren, waarmee de oudste F-15 vliegtuigen zijn uitgerust (en voorzover die motoren niet vervangen of gemoderniseerd zijn).

Safran Aero Boosters is niet het enige Belgische bedrijf dat betrokken is bij de productie van die motoren. Onderdelen geproduceerd door het in Oostkamp gevestigde BMT Aerospace worden ook gebruikt in die gevechtsvliegtuigen. Wel is de betrokkenheid van recentere oorsprong en is de rol eerder als toeleverancier aan de motorfabrikanten.

2 <https://web.archive.org/web/20060109205127/http://www.techspace-aero.be/en/activites/propulsion.html>

3 <https://web.archive.org/web/20010121173700/http://www.techspace-aero.be/frinfo4.htm>

4 <https://www.f-16.net/f-16-news-article2970.html>

5 <https://www.patriagroup.com/products-and-services/through-life-capability/patria-optime/maintenance-repair-and-overhaul/pratt-whitney-f100-engines>

6 <https://web.archive.org/web/20010121173700/http://www.techspace-aero.be/frinfo4.htm>

BMT Aerospace is gespecialiseerd in de precisie-productie van allerlei tandwielen, onder meer gebruikt in de *slats* of de bewegende vleugelonderdelen, en onderdelen van versnellingsbakken en pompen, die worden gebruikt in vliegtuig- en helikoptermotoren. Ze worden ook gebruikt in de 'Auxiliary Power Unit', de hulpaandrijfsystemen voor besturing aan de grond wanneer de hoofdmotor niet in gebruik is. Het bedrijf is sinds de jaren '80 actief in de luchtvaartsector, maar de intrede op de Amerikaanse markt kwam er met de aankoop van het Amerikaanse filiaal in 2001. BMT Aerospace produceerde sindsdien onderdelen voor de F100-PW<sup>7</sup> en F110-GE<sup>8</sup> motoren in F-15 en F-16 gevechtsvliegtuigen, voor de JT3/TF33 motoren in KC-135 tankervliegtuigen en B52 bommenwerpers.<sup>9</sup> Het produceert ook onderdelen voor de UH-60 Black Hawk, CH53E en K-helikopters. Het Amerikaanse filiaal produceerde complexe tandwielen voor de Pratt&Whitney F135 motoren, gebruikt in de F-35 gevechtsvliegtuigen. Over de deelname van de Belgische vestiging aan de F-35 productie is het bedrijf onder meer in onderhandeling met Safran Aero Boosters.

## Belgische onderdelen in Israëliische F-15 en F-16 gevechtsvliegtuigen

Om na te gaan of er Belgische onderdelen in de Israëliische F-15 en F-16 gevechtsvliegtuigen aanwezig zijn, kijken we na wanneer die geleverd zijn en of Belgische bedrijven toen bij de productie betrokken waren.

### ***F-15's geleverd aan Israël***

De eerste vier F-15A's werden door de VS aan Israël geleverd eind 1976 met het *Foreign Military Sales* (FMS) programma *Peace Fox I* (serie nrs 72-0116 tot 0118 en 72-0120). Er volgden 19 bijkomende F-15A's (serie nrs 76-1505 tot 1523) en 2 F-15B's (76-1524 en 1525) in 1978-79 in hetzelfde FMS-programma.

Israël bestelde vervolgens bijkomende F-15C en D vliegtuigen in het *Peace Fox II*-programma. In 1981-82 werden 9 F-15C's (80-0122 tot 0130) en 6 F-15D's (80-0131 tot 0136) geleverd.

*Peace Fox III* bracht de levering van een extra 9 F-15C's (83-0054 tot 0062) en 2 F-15D's (83-0063 en 0064) in 1984-85. Nog 5 F-15D's (90-0275 tot 90-0279) werden geleverd in 1992 met het *Peace Fox IV* programma.

In 1992 hield *Peace Fox V* de levering in van tweedehandse Amerikaanse F-15A en B vliegtuigen, waarvoor geen update onder het *Multi-Stage Improvement Program* (MSIP) voorzien was. Dit doet vermoeden dat ze geleverd werden met de oorspronkelijke motoren. 6 F-15B's werden in Israël met lokale technologie gemoderniseerd. De 19 F-15A vliegtuigen werden deels gemoderniseerd, deels gekannibaliseerd om andere vliegtuigen te onderhouden. De meeste van de nog actieve F-15A vliegtuigen bleven 1 à 2 jaar in dienst, 1 ervan bleef tot in 2004 actief.

Deze oudere generaties F-15's, F-15A/B en F-15C/D, kregen in Israël de bijnaam *Baz* (valk).

7 <https://engineeredheattreat.com/bmt-aerospace-celebrates-more-than-50-years-partnership-with-the-u-s-aerospace-industry/>

8 [https://www.linkedin.com/posts/bmtaerospace\\_gearboxes-aerospacemanufacturing-gearoem-activity-6861041533601234944-zX5X?trk=public\\_profile\\_like\\_view](https://www.linkedin.com/posts/bmtaerospace_gearboxes-aerospacemanufacturing-gearoem-activity-6861041533601234944-zX5X?trk=public_profile_like_view)

9 <https://engineeredheattreat.com/bmt-aerospace-celebrates-more-than-50-years-partnership-with-the-u-s-aerospace-industry/>

Het *Peace Fox VI* programma hield de levering in van 25 van de modernste 2-zit F-15E in 1998-1999. In Israël kregen die een bijkomende uitrusting van eigen makelij. Om die reden kregen ze ook een aparte kwalificatie als F15I en met *Ra'am* (donder) ook een nieuwe bijnaam.

In 2016 deed president Obama tenslotte nog 10 tweedehandse F-15D's cadeau als deel van een pakket van \$38 miljard militaire ondersteuning.

Het grootste deel van de F-15A's zijn ondertussen buiten gebruik, maar een beperkt aantal is nog steeds actief en werd ook ingezet in de recente oorlogen. De andere types zijn nog steeds in gebruik, op enkele gecrashte exemplaren na.

## ***De motoren gebruikt in de Israëlische F-15's***

Israël heeft in deze F-15 gevechtsvliegtuigen tot nu toe steeds Pratt & Whitney-motoren gebruikt, maar schakelt met de nieuwste bestelling over op motoren van General Electric.

De F-15 A/B vliegtuigen werden oorspronkelijk geleverd met F100-PW-100 motoren en die werden gemaakt toen de voorloper van Safran Aero Boosters nog niet opgestart was. Het is onduidelijk of deze vliegtuigen tijdens hun actieve dienst met een modernere versie zijn uitgerust. Eveneens is het onduidelijk of de in *Peace Fox V* geleverde F-15 A/B met een modernere F100-PW-200 of 220 uitgerust waren. Bij de productie van die modernere versies was Safran Aero Boosters wel betrokken. Ook levert het continu onderdelen voor het onderhoud van die vliegtuigen. Alleszins is het grootste deel van de F-15A vliegtuigen nu niet meer actief.

De F-15C/D zijn geleverd met F100-PW-220 motoren, en de F-15I met F100-PW-229 motoren. Safran Aero Boosters was bij de productie van beide types een belangrijke speler in de *supply chain* en produceert nog steeds onderdelen ervoor. Het is onduidelijk met welke motoren de in 2016 geleverde tweedehandse F-15D waren uitgerust, maar die vliegtuigen zijn alleszins voorzien van een moderne motor en hebben een update onder het MSIP gekregen. Safran Aero Boosters was tijdens de uitvoering van het MSIP eind jaren '90 betrokken bij zowel de productie van de Pratt&Whitney als de General Electric straalmotoren. Deze F-15C, D en I vliegtuigen zijn nog steeds actief, op enkele gecrashte exemplaren na, en zijn ingezet tijdens het recente conflict boven Gaza en de buurlanden.

In augustus 2024 keurde de Amerikaanse president Biden een nieuwe export vergunning goed voor de levering van 50 nieuwe, modernere F-15IA gevechtsvliegtuigen en van *Mid-Life Update modification kits* voor de 25 bestaande F-15I vliegtuigen. Eveneens wordt de levering voorzien van 120 F110-GE-129 motoren, voldoende om de bestaande vloot uit te rusten met die nieuwe motoren van General Electric.<sup>10</sup> Safran Aero Boosters is een belangrijke leverancier in de *supply chain* van die motoren en kan zich dus verwachten aan bestellingen voor die motoren.

Gezien BMT Aerospace pas na 2000 op de Amerikaanse markt actief geworden is, was het waarschijnlijk niet betrokken bij de productie van de motoren in de Israëlische F-15s. Sinds die periode is BMT Aerospace wel betrokken in de *supply chain* van de F-15. De kans is dus groot dat het via onderhoud sommige van haar producten terecht komen in de Israëlische F-15's. Dit zal zeker het geval zijn met de nieuwe bestelling van F-15s en motoren voor Israël.

---

<sup>10</sup> <https://www.dsca.mil/press-media/major-arms-sales/israel-f-15ia-and-f-15i-aircraft>

## ***F-16's geleverd aan Israël***

Een zelfde betrokkenheid van Safran Aero Boosters geldt voor de Israëlische F-16's. Dit bedrijf was van bij aanvang betrokken bij de productie van de motoren ervoor. Israël heeft in totaal 362 F-16's aangekocht. De eerste Israëlische F-16A/B vliegtuigen, 75 in totaal geleverd in 1980-1981, waren uitgerust met F100-PW-200 motoren en werden later geupgrade tot de -220 versie. De latere F-16C/D vliegtuigen, 75 geleverd in 1986-87 en 60 in 1991-1993, waren voorzien met F110-GE-100 motoren. In 1994 kreeg Israël, samen met de oude F-15s, ook 50 oude F-16A/B vliegtuigen. Het is onduidelijk met welke motor die uitgerust waren, maar vermoedelijk met de geupgrade F100-PW-220. Tussen 2003 en 2009 werden nog 102 F-16D vliegtuigen geleverd, die in Israël aangepast werden tot een eigen F-16I versie. Deze F-16I werd voorzien met dezelfde motoren als de F-15I: de F100-PW-229.

Gezien de belangrijke positie die Safran Aero Boosters innam in de *supply chain* van deze motoren, kan ervan uitgegaan worden dat elke Israëlische F-16 door hun geproduceerde onderdelen aan boord heeft. Betreffende de F-16I geldt dit waarschijnlijk ook voor BMT Aerospace.

Nieuwe bestellingen van F-16s door Israël zijn niet meer voorzien. Israël vervangt de oudste F-16's stelselmatig met de F-35. Maar de bestaande vloot werd het voorbije anderhalf jaar nog steeds actief ingezet boven Gaza, Libanon en Syrië.

## **Exportcontrole op indirecte uitvoer via de VS**

Deze participatie van Belgische bedrijven in de *supply chain* van Israëlische gevechtsvliegtuigen, die tot op heden doorgaat, toont aan dat de exportcontrole vroeger en nu grote gaten vertoont. Het officiële beleid om niet uit te voeren voor de Israëlische strijdkrachten wordt niet toegepast op de indirecte uitvoer. Dit omdat er in praktijk geen controle op het eindgebruik is bij uitvoer via de VS.

De vroegere medewerking aan de productie van de motoren in de huidige Israëlische F-15's en F-16's vond jaren geleden plaats. Ze kan niet beoordeeld worden aan de hand van de nu geldende regels, waarbij wel de bedenking hoort dat de toenmalige Belgische wet even strenge (en zelfs strengere) exportcriteria bevatte als nu (die evenwel net als nu grotendeels genegeerd werden).

Maar ondertussen is het internationale juridische kader veel sterker uitgebouwd, dit zowel in de EU als met het Wapenhandelsverdrag. De daarin voorziene criteria moeten toegepast worden op de huidige uitvoer van onderdelen voor het onderhoud van die Israëlische gevechtsvliegtuigen of voor nieuwe F-15 motoren.

Dit doet de vraag rijzen of daarvoor nog exportvergunningen afgeleverd kunnen worden zonder dat het internationale juridisch kader met de voeten wordt getreden. De VS heeft het Wapenhandelsverdrag niet geratificeerd, maar België wel. In 2009 werd bij de eerste Gaza-oorlog geconcludeerd dat uitvoer naar Israëlische eindgebruikers in strijd was met de geldende exportcriteria en daarom niet meer kon. De gewestelijke overheden kunnen bijgevolg geen exportvergunningen afleveren wanneer de eindgebruiker de Israëlische luchtmacht is.

De gewesten creëren zelf een loophole in het controlebeleid door hun eigen onwetendheid over de eindgebruiker bij de uitvoer naar de VS te organiseren. De gewesten vragen er niet naar en aanvaarden het Amerikaanse bedrijf of de Amerikaanse overheid als eindgebruiker. Dit terwijl die

Amerikaanse overheid via de *Foreign Military Sales* de uitvoerder is van die F-15's en de onderdelen ervoor.

In principe kan die Amerikaanse overheid, of het bedrijf dat in het kader van die uitvoer optreedt, gevraagd worden om geen in België geproduceerd materiaal verder uit te voeren naar Israël. Er kunnen beperkingen in die zin ingeschreven worden in de uitvoervergunningen.

Dit verhaal geldt overigens ook voor een andere favoriete eindbestemming van Belgische militaire goederen: Saudi Arabië. Ook dit land gebruikt de F-15 en heeft die ingezet in Jemen zonder onderscheid te maken tussen militaire en burgerdoelwitten. In 2019 besloot de Waalse overheid een exportvergunning voor rechtstreekse uitvoer naar Saudi Arabië met eindbestemming de luchtmacht te weigeren. Bij de indirecte uitvoer via de VS wordt echter net als bij Israël geen rekening gehouden met de eindgebruiker.

Dit plaatst ook de huidige discussie over de geldende wapenhandeldecreten in een ander perspectief. Vanuit de defensie-industrie wordt geklaagd over te strenge controle en zowel het Waalse als Vlaamse gewest hebben de intentie om hun wapenhandeldecreten te versoepelen. In praktijk zien we dat er van een strenge controle op het eindgebruik of van een strikte toepassing van de exportcriteria geen sprake is.

De gevraagde versoepelingen komen neer op het beperken van die exportcontrole. Zulke exportcontrole is echter een verplichting onder het Wapenhandelsverdrag en kan niet zomaar beperkt of uitbesteed worden aan de VS. Nu al blijft België (of in de praktijk, de gewesten) in gebreke aan de controleverplichtingen onder het Wapenhandelsverdrag door het eindgebruik niet te controleren bij de indirecte uitvoer via de VS. Dit is overigens geen louter Belgische discussie. Er lopen momenteel processen rond die indirecte uitvoer van F-35 onderdelen naar Israël via de VS, en de strijdigheid ervan met het Wapenhandelsverdrag, in Nederland, Canada, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk.