

AEROSPACE ATTITUDES

Leesexemplaar



NANCY  
VERMEULEN

# AERO SPACE ATTITUDES

WORD PILOOT VAN JE EIGEN LEVEN

P E L C K M A N S

© 2025, Nancy Vermeulen en Pelckmans Uitgevers nv  
pelckmans.be  
Brasschaatsteenweg 308, 2920 Kalmthout, België

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande en schriftelijke toestemming van de uitgever, behalve in geval van wettelijke uitzondering. Informatie over kopieerrechten en de wetgeving met betrekking tot de reproductie vindt u op [www.reprobel.be](http://www.reprobel.be).

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored or made public by any means whatsoever, whether electronic or mechanical, without prior permission in writing from the publisher.

Omslagontwerp: Mario Debaene  
Vormgeving: [www.intertext.be](http://www.intertext.be)  
Redactie: Sam Daemen

D/2025/0055/71  
ISBN 978 94 6383 651 7  
NUR 808  
THEMA KJMB, VSC

Ook verkrijgbaar als:  
E-book: ISBN 978 94 6383 873 3

[pelckmans.be](http://pelckmans.be)

 [facebook.com/pelckmans.be](https://facebook.com/pelckmans.be)  
 [x.com/Pelckmans\\_be](https://x.com/Pelckmans_be)  
 [instagram.com/pelckmans.be](https://instagram.com/pelckmans.be)

# Inhoud

Voorwoord .....	9
<b>INLEIDING</b> .....	11
Wat valt er te leren van de lucht- en ruimtevaart? .....	11
Piloot van jouw eigen leven .....	12
De weg naar de sterren .....	13
Van kinderdroom tot ruimte-ambassadeur .....	19
It's a boys' game .....	23
Van de cockpit naar de boardroom .....	27
Attitude als nieuwe standaard .....	29
Aerospace Attitudes .....	32
<b>A - ADAPTABILITY</b> .....	35
De rode planeet op aarde .....	37
Aanpassingsvermogen onder druk .....	44
De kunst van koerswijziging .....	50
De balans tussen mens en machine .....	52
<b>E - EMOTIONAL INTELLIGENCE</b> .....	57
Vrijheid en verantwoordelijkheid .....	61
Eerst je eigen zuurstofmasker .....	67
Grenzen durven stellen .....	68
Respect, eigenwaarde en persoonlijk leiderschap .....	73
Iedereen psycholoog? .....	76
Van passagier tot piloot .....	80

Tussen vrijheid en twijfel .....	85
Navigeren in de mist .....	86
<b>R - RISK MANAGEMENT .....</b>	<b>89</b>
Scenariodenken: vliegen in een onbekend luchtruim .....	91
Procedures voor gestroomlijnd succes .....	98
Glasheldere verantwoordelijkheden .....	100
<b>O - ONGOING EDUCATION .....</b>	<b>105</b>
Een passie voor kennis .....	107
Met vallen en opstaan .....	109
<b>S - SAFETY CULTURE .....</b>	<b>115</b>
Van checklists naar cultuur .....	117
Luisteren in de cockpit: samen sterker .....	120
De kracht van inclusief leiderschap .....	123
De utopie van een foutloos parcours .....	129
Just Culture .....	132
Van paraplucultuur tot psychologische veiligheid .....	139
Alsof je leven ervan afhangt .....	143
<b>P - PROBLEM-SOLVING SKILLS .....</b>	<b>145</b>
Van theorie tot actie .....	147
Oplossingsgericht ondernemen .....	148
Wanneer de lucht opklaart .....	152

<b>A - ATTENTION TO DETAIL</b> .....	155
Barstjes in de fundering .....	157
De kleinste details voor een optimale klantbeleving .....	159
Van klasse naar kostenbesparing .....	165
Tegenwind .....	167
Elke knop telt .....	170
We gaan naar de maan .....	171
<b>C - COMMUNICATION SKILLS</b> .....	173
Verbinding en vertrouwen .....	175
Van e-mailoverload tot heldere communicatie .....	178
Communicatie en emotionele intelligentie .....	181
<b>E - ETHICAL LEADERSHIP</b> .....	187
Iedereen gelijk .....	189
Grenzen in een prestatiegerichte maatschappij .....	190
Een nieuwe generatie in de cockpit .....	192
Meer dan mooie woorden .....	194
Van winst naar waarde:	
de toekomst van duurzaam ondernemen .....	199
Klaar om op te stijgen .....	204
Onder de sterren .....	205
Dankwoord .....	207





## Voorwoord

*Door Frank De Winne  
Astronaut, ISS-commandant en hoofd  
van het ESA-astronautenkorps*

**S**tel je voor: zes maanden lang leef je in een krappe, metalen capsule, vierhonderd kilometer boven de aarde zwevend. Je deelt dit piepkleine toevluchtsoord met slechts een handjevol mensen van over de hele wereld, met verschillende culturen, gewoonten en persoonlijkheden. Geen ontsnappen mogelijk.

Dat is de dagelijkse realiteit in het Internationale Ruimtestation (ISS).

Het is een werkplek als geen ander. Samenwerking is er van levensbelang. Daarom is het essentieel dat astronauten een combinatie van uitstekende technische expertise, sociale vaardigheden en emotionele veerkracht bezitten. Kandidaten doorlopen tegenwoordig naast de strenge psychotechnische en algemene intelligentietesten, ook uitgebreide psychologische testen. Hierin worden ze beoordeeld op teamwork, emotionele intelligentie en hun vermogen om met kritieke situaties om te gaan. Hoe reageer je als er iets onverwachts gebeurt? Hoe ga je om met fouten, van jezelf of van anderen? Het zijn die subtiele, menselijke eigenschappen die het verschil maken.

Boven alles blijven astronauten gewoon mensen. En mensen? Die maken fouten. Het is een van de meest waardevolle lessen die we aan nieuwe astronauten meegeven: de enige zekerheid tijdens een ruimtemissie is dat je ergens onderweg iets verkeerd zult doen.

Ik herinner me een collega-astronaut die halverwege onze missie zei: 'Een perfecte dag is een dag waarop ik geen fout maak, niets kwijtraak en alle taken op tijd uitvoer.' Maar na drie maanden in de ruimte moest hij toegeven dat zo'n perfecte dag nooit was gekomen. En dat zegt alles over hoe uitdagend het werk is. Het succes van een missie schuilt in hoe je omgaat met fouten, onverwachte uitdagingen en veranderende omstandigheden.

Dit boek gaat over de kernprincipes die in deze extreme omstandigheden het verschil maken: teamwork, emotionele intelligentie, communicatie en leiderschap. En die principes kunnen we toepassen in alle sectoren, alsook in ons dagelijks leven. Wat werkt in de krappe capsule van een ruimteschip of in de cockpit van een vliegtuig, bewijst evengoed zijn waarde op de hectische werkvloer van een bedrijf of in de dagelijkse uitdagingen van ons eigen leven.

In *Aerospace Attitudes* brengt Nancy Vermeulen deze krachtige principes naar voren en bespreekt ze hoe je ze je eigen kunt maken. Want de echte sleutel tot succes en uitzonderlijke prestaties schuilt in jouw attitude. Wat Nancy ons laat zien, is dat we allemaal de piloot zijn van onze eigen levensmissie. Ik nodig je uit om dit boek met een open geest en nieuwsgierige blik te lezen. Het zal je niet alleen inspireren, maar ook de tools geven om jouw eigen *Aerospace Attitude* te ontwikkelen.

Nancy, bedankt dat je jouw ervaringen en inzichten deelt. Ik weet zeker dat dit boek vele lezers zal inspireren om hun eigen koers te bepalen en hun eigen mission success te behalen.

*Frank De Winne*  
Astronaut, ISS-commandant en hoofd  
van het ESA-astronautenkorps

# Inleiding

## Wat valt er te leren van de lucht- en ruimtevaart?

**N**aar de sterren en de blauwe hemel kijken we allemaal wel eens. Maar voor sommigen blijft het daar niet bij. Ze willen erheen vliegen. Waarom? Het gaat om een diepgewortelde wens om zelf het roer in handen te nemen, om het avontuur aan te gaan en het onbekende te omarmen. Het is het verlangen om niet passief mee te varen op de golven van het leven, maar actief de koers uit te zetten. Het is de roep van vrijheid, verantwoordelijkheid en de wil om pionier te zijn in je eigen verhaal. Voor mij was dat niet anders. In dit boek vertel ik niet alleen over hoe ik dat pad volgde, maar onthul ik ook de lessen die ik onderweg leerde en hoe die mij hielpen om de piloot te worden van mijn eigen leven.

Bovendien schuilt er binnen de lucht- en ruimtevaart een ware schat aan kennis en ervaring die als inspiratie kan dienen voor uiteenlopende bedrijfssectoren. Daarom deel ik een overvloed aan inzichten op het gebied van communicatie, leiderschap, informatieverwerking, assertiviteit, empathie en de delicate kunst van teamwork. Ik steun hierbij niet enkel op theoretische modellen, maar ook op mijn eigen ervaringen en ontdekkingen. In de lucht- en ruimtevaartsector is elk lid van de bemanning namelijk onmisbaar voor het succes van de missie. Daarnaast had ik het voorrecht om in gesprek te gaan met vele vooraanstaande leiders uit diverse sectoren. Ze inspireerden me en deelden hun eigen ervaringen en inzichten.

Tijdens de meest technisch geavanceerde ruimtereizen blijkt de mens zelf soms de beperkende schakel te zijn. Daarom zien we

dat de grote ruimtevaartorganisaties, zoals de National Aeronautics and Space Administration (NASA) en de Europese Ruimtevaartorganisatie (ESA), behoorlijk investeren in het begrijpen en beheersen van deze menselijke factoren. Binnen de luchtvaartsector is de technologische limiet van dit tijdperk bereikt. Om de veiligheid en kwaliteit toch te verhogen, legde men de afgelopen jaren een intensieve focus op de menselijke aspecten, met als doel de allerbeste resultaten te bereiken. Piloten worden niet langer enkel geselecteerd op technische vaardigheden en kennis, maar ook hun persoonlijke eigenschappen spelen een doorslaggevende rol.

Inzetten op deze menselijke factoren biedt talloze voordelen voor bedrijven uit diverse sectoren. Hiermee kunnen ze de veiligheid en kwaliteit verbeteren. Het uiteindelijke doel is dat we hiermee de weg banen voor duurzame groei op lange termijn, een koers die verder reikt dan kortstondige kwartaalwinsten.

We staan momenteel aan de rand van een gloednieuwe economische (r)evolutie, waarbij de opkomende ruimte-economie een steeds belangrijkere rol begint te spelen. In een scenario dat sterk doet denken aan eerdere zee- en luchtvaartevoluties, belooft deze verschuiving ook ingrijpende veranderingen met zich mee te brengen. Deze ontwikkeling zal een grote invloed hebben op onze economie en onze wereld. De prangende vraag dringt zich aan: zijn we daar wel klaar voor?

### **Piloot van jouw eigen leven**

De weg naar een betere wereld begint met samenwerken en het vervullen van onze individuele bijdragen, net zoals de geordende beweging van een mierenkolonie of de coördinatie van een bijenkorf. Dit betekent niet dat we onze eigenheid moeten opgeven. Integendeel, het draait om het vinden van jouw beste versie. Ik ben vastberaden dat we allen de piloot kunnen zijn van ons eigen le-

ven. Ja, iedereen heeft zijn limieten en grenzen. Maar deze beperkingen hoeven niet de route te bepalen die we volgen.

Juist de keuzes die we maken en de unieke talenten die we ontwikkelen, stellen ons in staat de koers van ons leven zelf uit te stipelen. Of je nu een bedrijfsleider, arbeider, piloot, schoonmaker, advocaat, leerkracht of arts bent, iedereen heeft een unieke rol te vervullen. Mijn overtuiging is dat we, ondanks onze verschillen, allemaal kunnen bijdragen aan het bouwen van een betere toekomst. En dat begint bij het omarmen van wie we zijn en wat we kunnen worden.

Als we ooit de grenzen van het heelal willen doorbreken, moeten we eerst hier, op onze eigen planeet, harmonie creëren en onze zaken op orde brengen. De uitdagingen die we nu negeren, zullen ons blijven achtervolgen, zelfs tot in de verste uithoeken van de kosmos. Dit principe geldt net zo goed voor leiderschap en persoonlijke groei: hoe kunnen we anderen inspireren of complexe projecten leiden als we onze eigen vaardigheden en mindset niet eerst op scherp zetten? Effectief management begint met zelfkennis, reflectie en de moed om onafgemaakte zaken aan te pakken. Dit vormt de basis voor elke ondernemer die nieuwe horizons wil verkennen.

### **De weg naar de sterren**

Al van jongs af aan had de sterrenhemel een magische aantrekkingskracht op mij. Ik groeide op in Limburg, in het rustige Houthalen, vlak bij de luchtmachtbasis van Kleine-Brogel. De uitgestrekte hemel vol fonkelende sterren was er vaak mijn gezelschap. Mijn vader, een communicatietechnicus bij de luchtmacht, wakkerde mijn nieuwsgierigheid aan. Terwijl hij werkte met geavanceerde technologie, zag ik in mijn levendige fantasie beelden van verre planeten en nog niet ontdekte werelden.

In mijn hoofd bestuurde ik mijn eigen ruimteschip, zwevend

door het eindeloze universum. Als zesjarig meisje stelde ik me voor hoe ik op elk van die mysterieuze werelden een picknick zou houden. Daarna zou ik weer veilig en comfortabel terugkeren naar mijn eigen bedje, alsof het niets bijzonders was. Ik was ervan overtuigd dat reizen met een ruimteschip net zo gewoon zou worden als het nemen van een vliegtuig tegen de tijd dat ik volwassen zou zijn. In die toekomst zou de wereld vol zijn van dappere astronauten die de sterren zouden verkennen.

Jaren later, op mijn zeventiende, beleefde ik een van de meest bijzondere momenten van mijn leven. Ik kreeg de kans om Dirk Frimout te ontmoeten, de allereerste Belgische astronaut. Het voelde bijna onwerkelijk. Plots stond ik tegenover iemand die daadwerkelijk de ruimte had verkend, iets waar ik al sinds mijn prille kindertijd van droomde. Zijn verhalen over de ruimte, de voorbereiding en de immense verantwoordelijkheid die erbij komt kijken, boeiden me vanaf het eerste moment.

Tijdens ons gesprek gaf hij me een advies dat mijn toekomstvisie voorgoed zou vormen. Hij vertelde me dat als ik ooit een kans wilde maken bij de ESA, ik zowel wetenschappelijke kennis als operationele ervaring moest opbouwen. Die woorden bleven in mijn hoofd hangen. Terwijl hij sprak, realiseerde ik me dat mijn passie voor fysica en sterrenkunde perfect aansloot bij het wetenschappelijke deel van die vereisten. Dat was mijn wereld, mijn kracht.

Als ik daarnaast lijnpiloot zou worden, zou dat me die broodnodige operationele achtergrond bieden. Het voelde alsof alles op zijn plaats begon te vallen. De combinatie van mijn liefde voor de sterren en de ambitie om daadwerkelijk een vliegtuig te besturen, leek plots de perfecte weg naar het heelal te vormen. Vanaf dat moment was ik vastberaden om beide paden te volgen. Maar ik had slechts één doel voor ogen: de ruimte in.

Al snel bleek echter dat de weg naar mijn droom toch niet zo eenvoudig was als ik had gehoopt. Hoewel ik fysiek in de klas zat, was mijn geest vaak ergens anders. Ik droomde over verre sterren-

stelsels en ruimtemissies en kon me soms moeilijk concentreren op het hier en nu. Mijn prestaties leden eronder. Mijn leerkracht begon te twijfelen aan mijn capaciteiten. Zij suggereerde zelfs dat een studie in fysica en wiskunde waarschijnlijk te hooggegrepen was.

Die woorden troffen me diep. Maar tegelijkertijd voelde ik een stille rebellie opborrelen. Het idee dat mijn dromen buiten mijn bereik lagen, was voor mij onaanvaardbaar. In plaats van me te laten ontmoedigen, besloot ik de uitdaging aan te gaan. Ik besloot dat ik zelf de piloot was van mijn eigen leven. Vastberaden koos ik er toch voor om fysica en wiskunde te studeren.

Dat bleek een van de beste beslissingen van mijn leven. Langzaam maar zeker vond ik mijn ritme. In een omgeving waarin mijn passie eindelijk op de juiste manier werd gevoed, begonnen de puzzelstukjes op hun plek te vallen. Ik bloeide helemaal open. Met de juiste attitude kun je zelfs de grootste obstakels overwinnen. Uiteindelijk rondde ik mijn studies met vlag en wimpel af.

Lijnpiloot worden bleek uiteindelijk een veel grotere uitdaging dan ik had verwacht. Het was niet alleen een kwestie van doorzettingsvermogen, maar ook van geld. En dat had ik simpelweg niet. De kosten voor de opleiding waren enorm. Ik had geen andere keuze dan een flinke lening af te sluiten om mijn droom te kunnen verwezenlijken. Ondanks de financiële druk zette ik door. En na veel hard werk studeerde ik uiteindelijk af als lijnpiloot. Maar toen ik dacht dat ik de grootste horde had overwonnen, diende het volgende probleem zich aan.

Sabena, dé luchtvaartmaatschappij waar elke piloot van droomde om voor te werken, plaatste me op een wachtlijst. Een jaar moest ik nog geduld hebben voordat er een kans zou komen om daar te starten. Maar zo lang wachten was om financiële redenen geen optie voor mij. Toen ik de mogelijkheid kreeg om bij DHL te beginnen, een grote cargomaatschappij, greep ik die kans met beide handen aan. Ik zag het als een ideale manier om meteen ervaring op te doen. Toch begreep niet iedereen die beslissing.

Mensen in mijn omgeving keken me soms met een kritische blik aan. Waarom zou ik bij een cargomaatschappij beginnen als ik de kans had om bij Sabena te werken, de meest prestigieuze luchtvaartmaatschappij van het land? Voor hen leek het alsof ik genoeg nam met minder. Maar voor mij was het juist een bewuste keuze. Ik wilde mijn vleugels zo snel mogelijk uitslaan en mezelf verder ontwikkelen.

Een jaar later veranderde die perceptie volledig. De wereld werd plots op zijn kop gezet door de tragische aanslagen van 9/11. De luchtvaartindustrie werd zwaar getroffen. Wat eerst ondenkbaar leek, gebeurde toch: Sabena ging failliet. Terwijl veel mensen zonder enig perspectief achterbleven, bleek mijn beslissing om bij DHL te gaan werken een onverwachte redding. Plots was DHL de maatschappij die je een job als piloot kon bieden.

Ondertussen liet mijn ambitie om ooit deel uit te maken van de selecte groep astronauten van de ESA me niet los. Ik wist dat ik alles op alles moest zetten om mijn kansen te vergroten. Daarom begon ik volop te investeren in het uitbreiden van mijn kwalificaties. Zo schreef ik me in voor extra onderzoek in de sterrenkunde aan de Universiteit van Amsterdam. Maar dat was niet genoeg. Om een allesomvattende voorbereiding te hebben, zocht ik ook andere uitdagingen zoals diepzeeduiken en intensieve alpinismestages. De ijzige toppen en gevaarlijke klimroutes vroegen om focus, kracht en doorzettingsvermogen: eigenschappen die essentieel zouden zijn voor een carrière in de ruimtevaart. Ik zocht de extremen op om mezelf steeds verder te pushen.

Bovendien behaalde ik mijn kwalificaties als vlieginstructeur en acrobatisch piloot. Hierbij liet ik vliegtuigen door de lucht dansen in scherpe bochten en duizelingwekkende spins. De beheersing van het toestel en de adrenaline van elke vlucht maakten me sterker en zelfverzekerder. Alles wat ik ondernam, van diepzeeduiken tot het lesgeven in de cockpit, had slechts één doel: mijn kansen maximaliseren om ooit geselecteerd te worden voor een missie bij de Europese Ruimtevaartorganisatie.



Uiteindelijk leidde mijn job tot een totale fysieke en mentale uitputting. Het nachtwerk was zwaar, soms zelfs slopend. De lange, onregelmatige shifts en het voortdurende ritme van vliegen op onmogelijke uren eisten hun tol. Maar wat het nog zwaarder maakte, was dat ik met deze strijd nauwelijks naar buiten durfde te treden. Ik was opgegroeid in een omgeving die nog behoorlijk conservatief was. Het idee dat een vrouw een carrière kon opbouwen, was iets wat met argusogen werd bekeken. Studeren was prima. Maar écht streven naar een succesvolle carrière? Dat leek nog net iets anders.

Dit zorgde ervoor dat ik mijn moeilijkheden voor mezelf hield. Ik was bang voor de reacties, bang dat mensen zouden zeggen: 'Zie je wel, je had beter een man gevonden en een normaal leven geleid.' Die gedachte maakte het moeilijk om toe te geven dat ik het niet meer aankon. Dus bleef ik maar doorgaan, ondanks de uitputting, die zich fysiek en mentaal steeds dieper in mij vastzette.

Het voelde letterlijk alsof het licht uitging. Alles wat ik had opgebouwd, alles waar ik voor had gevochten, leek opeens onbereikbaar. Het was alsof mijn lichaam, net als mijn geest, de handdoek in de ring gooide. Het had simpelweg geen reserves meer. Het kostte me maanden om de stukken van mezelf langzaam weer op te rapen. Tot overmaat van ramp verloor ik mijn medisch attest. Op een gegeven moment werd de uitputting namelijk zo groot dat ik zelfs het bewustzijn verloor. Dit was een pijnlijke stap terug in mijn carrière. In de luchtvaartwereld, waar gezondheid en fitheid absolute prioriteit zijn, betekende dit dat ik een stempel kreeg: niet geschikt om te vliegen...

Om opnieuw mijn medische vergunning te bemachtigen, moest ik een langdurige weg bewandelen. Het was niet voldoende om gewoon te herstellen. Ik moest bewijzen dat ik weer gezond en fit was: niet alleen aan mezelf, maar ook aan de vele commissies die over mijn lot zouden oordelen. Ik moest het vertrouwen van anderen winnen dat ik weer klaar was voor de cockpit. Ik bereikte een keerpunt toen ik in contact kwam met een team van specia-

listen in Engeland, dat betrokken was bij onderzoek voor zowel de Europese als de Russische ruimtevaartorganisatie. Deze experts onderwierpen me aan een reeks intensieve testen. Maar wat deze ervaring anders maakte dan eerdere beoordelingen, was dat ze niet alleen naar mijn fysieke gezondheid keken. Ze namen ook de tijd om écht naar mijn verhaal te luisteren. Ze waren oprecht geïnteresseerd in de persoon achter de tests. Dat was iets wat ik tot dan toe nauwelijks had ervaren. Dankzij hun betrokkenheid en vertrouwen behaalde ik twee jaar later opnieuw mijn medische vergunning.

Eindelijk had ik mijn vleugels terug. In de jaren die volgden, zweefde ik eerst als piloot van privéjets doorheen de wolken. Later zou ik ook de trotse piloot worden van een B737-passagiersvliegtuig. Maar al snel merkte ik dat mijn échte passie niet alleen in de cockpit zat, maar vooral in het delen van mijn kennis en ervaring met anderen. Als vlieg instructeur trainde ik jonge, ambitieuze piloten om hun vleugels te verdienen en professionele lijnpiloten te worden. Het was ongelooflijk inspirerend om hun groei van dichtbij mee te maken: van hun eerste nerveuze vluchten tot het moment dat ze met vertrouwen achter de stuurknuppel zaten. De energie en vastberadenheid van deze jonge piloten gaven me telkens weer een nieuw gevoel van voldoening. Het voelde alsof ik niet alleen hun carrière hielp lanceren, maar ook een deel van hun dromen waarmaakte.

Met mijn nieuwe licentie op zak, kon ik opnieuw mijn grootste ambitie nastreven: meedoen aan de selecties voor de ESA. De competitie was enorm. Meer dan 15.000 mensen hadden hun zinnen gezet op dezelfde droom. Door de strenge vereisten zouden 'slechts' 8000 van deze geïnteresseerden zich daadwerkelijk kandidaat stellen. Ik zette alles op alles om de verschillende testen en keuringen te doorstaan. Uiteindelijk behoorde ik tot de laatste 400 kandidaten. Helaas was mijn uithoudingsvermogen na mijn burn-out niet meer zo sterk als ervoor. Tijdens deze moeilijke selecties zou ik opnieuw op mijn limieten botsen. Ondanks de aanvanke-

lijke teleurstelling ben ik nu wel trots. Het voelt net alsof ik heb mogen meedoen aan de Olympische Spelen. Ook al heb ik geen medaille gewonnen, het is toch een grote prestatie om zo ver te geraken.

### **Van kinderdroom tot ruimte-ambassadeur**

Ik realiseerde me dat de droom die ik koesterde sinds ik als zesjarig meisje verwonderd naar de sterrenhemel keek waarschijnlijk nooit werkelijkheid zou worden. De gedachte dat ik misschien nooit die ene kans zou krijgen om de ruimte in te gaan, kwam hard aan. Maar al snel besepte ik dat blijven hangen in teleurstelling me nergens zou brengen. Mokken, zoals een kind dat doet wanneer het zijn zin niet krijgt, zou niets veranderen aan de realiteit. Ik moest er zelf over waken dat deze tegenslag me niet zou neerhalen. Ik begon in te zien dat slechts een handjevol mensen, die ‘happy few’, de loterij van het leven winnen. Zij die op het juiste moment op de juiste plek zijn en moeiteloos door het leven lijken te gaan zonder al te veel obstakels. Maar dat is niet het pad van de meeste mensen. En het was zeker ook niet het mijne. Ik concludeerde dat, hoewel ik misschien niet tot die exclusieve groep van professionele astronauten behoorde, dit niet het einde van mijn verhaal hoefde te zijn. Ik kon zelf nieuwe kansen creëren. Het was niet omdat ik geen astronaut was dat ik geen impact kon maken. Sterker nog, ik kon een andere rol vervullen, een die even waardevol was: ambassadeur voor de ruimtevaart.

Het was namelijk niet de eerste keer dat ik deze rol had vervuld. Het deed me terugdenken aan mijn tijd aan de Technische Universiteit van Delft. In 2007 kreeg ik daar een kans die mijn passie voor ruimtevaart opnieuw aanwakkerde. De Nederlandse cultuur speelde hierin een belangrijke rol. Nederlanders worden van jongs af aan aangemoedigd om hun talenten te benutten, om initiatief te nemen en zich te onderscheiden. Dat ondernemende

karakter voelde aan als een verademing. Ik voelde me meteen thuis in deze inspirerende omgeving waar ondernemerschap, creativiteit en wetenschappelijk onderzoek elkaar ontmoetten en waar nieuwe ideeën voluit tot bloei konden komen.

Ik woonde de zevende Europese Marsconferentie bij. Dit evenement werd georganiseerd door de Nederlandse afdeling van de Mars Society. Het maakte een diepe indruk op me. Voor mijn ogen verzamelden academici, onderzoekers en specialisten van over de hele wereld zich om te praten over de nieuwste ontwikkelingen in het onderzoek naar Mars. Het was inspirerend om te zien hoe de dromen over de verkenning van de rode planeet steeds concreter werden, ondersteund door wetenschappelijk bewijs en technologische vooruitgang.

Gedreven door de energie en het enthousiasme van de conferentie, kreeg ik het idee om een volgende stap te zetten. Ik bood aan om zelf de achtste Europese Marsconferentie te organiseren, ditmaal in België, aan de Universiteit van Antwerpen. Voor deze conferentie slaagden we erin om een divers gezelschap van specialisten uit heel Europa samen te brengen. Elk van hen bracht een uniek perspectief en eigen expertise mee. Dat leidde tot een boeiende uitwisseling van ideeën. Maar dat was niet alles. Een absoluut hoogtepunt was dat ik ook een aantal prominente figuren van NASA aan boord wist te krijgen. Het was een mijlpaal om vertegenwoordigers van een van de meest prestigieuze ruimtevaartorganisaties ter wereld te strikken voor het evenement.

Deze ervaring motiveerde me om mijn rol als ruimte-ambassadeur verder te zetten. En dat deed ik ook. In 2009 stond Frank De Winne op het punt om geschiedenis te schrijven met zijn tweede ruimtevlucht. Hij zou niet alleen de ruimte in gaan, maar ook de allereerste Europese commandant worden van het ISS. Het was een ongelooflijke prestatie, vooral voor een klein land als België. Dit was een moment van nationale trots, een mijlpaal die niet alleen zijn carrière, maar ook België als ruimtevaartland op de kaart zou zetten.