

An underwater photograph of a large, orange, conical buoy floating in deep blue water. A white propeller is attached to the bottom of the buoy. The water is clear, and the buoy's surface shows some texture and bubbles.

# Zilt

magazine

foto:© Francisco Vignale / MAPFRE / Volvo Ocean Race

**110**  
juni 2015



**BOOT MET SMOEL**



60

110  
**Zilt**

**DOOR DE OGEN VAN...**



20

**DEKKNECHTEN**



78

**DROGE OVERSTEEK**



32





**NIEUWE NATUUR**

**10**



**VOLVO OCEAN RACE**

**46**

## **EN VERDER...**

- 50** In de Wind
- 58** ZeilAgenda
- 70** North Sea Regatta
- 90** Zilte Spullen
- 94** Zilte Wereld

# TAKE THE EASY ROUTE

met de aSerie icm LightHouse™ II



**NIEUW**  
a9/a12

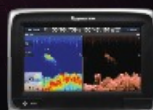
- **Compleet opnieuw vormgegeven** aSerie met LightHouse II gebruikersinterface, voor nóg eenvoudiger bediening
- **Pinch-to-Zoom** voor vloeiende bediening via het aanraakscherm
- **Nog krachtiger** door uitgekiende bediening en veel nieuwe functies
- **Ervaar Visionality™** – bij de met CHIRP DownVision uitgeruste a68, a78, a98 en a128 modellen
- **Netwerkmogelijkheid** met elke andere LightHouse II MFD



5.7" aSerie



Pinch to Zoom



7" aSerie

Afbeeldingen dienen enkel ter illustratie



[www.raymarine.nl](http://www.raymarine.nl)

**Raymarine®**





**Gennaker,  
Asymmetrische spinnaker,  
Code 0,**

**ÉÉN ENKELE OPLOSSING  
NEX!**



**NEX video**



**Spinex video**



Find us on  
**Facebook**

**profurl.com**





Elk voorjaar starten weer de vele doordeweekse-avondwedstrijden.



Kleinschalig, laagdrempelig, met een hoog club-gehalte. Deze foto is genomen op de dinsdagavondwedstrijd van Zeilvereniging het Y op het Markermeer. In een windje van 12 knopen zeilt de Beneteau 31.7 Secondo naar de zakkende zon... Met een klik op de downloadknop maak je deze foto de achtergrond van jouw computerscherm.



## DEMARRAGE

Begin mei eindigde de zesde etappe van de Volvo Ocean Race in Newport. Daar liet Team Brunel bij monde van schipper Bouwe Bekking weten geen kans meer te maken op de eindoverwinning. Althans, ze hadden het niet meer in eigen hand. Misschien heel reëel, maar het kwam gelaten over. Van een ouwe ijzervreter verwacht je vermetele vechtlust tot het allerlaatste gaatje. Die liet Bouwe gelukkig weer zien in etappe 7 naar Lissabon.

Toch merken we, dat zelfs onze VOR-aandacht enigszins aan erosie onderhevig is. De boot tegen boot strijd die stevast pas in de allerlaatste mijlen voor de finish wordt beslist, zorgt niet meer voor dezelfde fascinatie als tijdens de eerste etappes van de race.

Dat de spanning wegebt heeft nog andere oorzaken: het knellende keurslijf van de eenheidsklasse, de voorgeschreven routebeperkingen én het voortdurende loeren naar elkaar.



Dat laatste weerhield deelnemers ervan om op verscheidende momenten te kiezen voor ogenschijnlijk meer voor de hand liggende opties. Wat ons betreft is zo'n magistrale zeemansschappelijke slag een van de bepalende aspecten van het oceaanracen.

De eenheid van de boten staat borg voor eerlijke strijd en een raceverloop dat ook niet-zeilers snappen. Maar gaandeweg werkt de spanning van nek-aan-nek gevechten ook een soort gewenning in de hand. Zoals een Tour de France-etappe zonder demarrages, vluchters en jagend peleton ook aan aantrekkelijkheid verliest. Aan zo'n cruciale ontsnapping heeft het tot dusver in deze Volvo Ocean Race ontbroken.

Misschien werkt klasse-eenheid wel beter op een wedstrijd baan, dan 9 maanden lang op de oceaan...

de Zitt bemanning



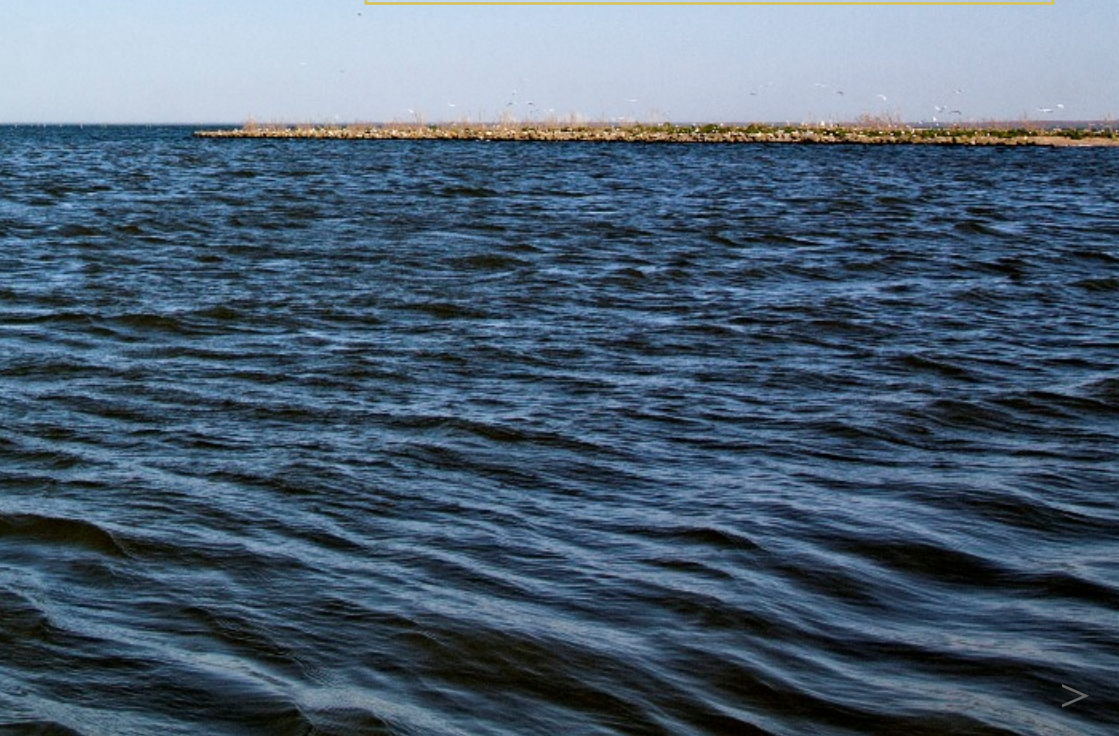




# NIEUWE NATUUR

OP VERKENNING ACHTER EEN VOOROEVER

*In een bouwlustig land als het onze verdwijnen wel eens vaarwater en natuur. Zoals bij het ontstaan van IJburg. Natuurcompenserende maatregelen moeten de pijn voor fauna en flora in de nabije omgeving verzachten. Voor zeilers een kans om voorzichtig een nieuwe ankerplek te verkennen...*



**I**n de 19e eeuw hielden sommige schilders van Nederlands landschap de plekken waar ze schilderden geheim, bang dat drommen nieuwsgierigen er de schoonheid van zouden bederven. Aan hen moet ik denken terwijl *Eenhoorn* dwars over het koele maar zonovergoten IJmeer naar de Uitdammerdijk zeilt. Een zeilvriend deed minder geheimzinnig: “Echt een wonder, zo’n beschut watertje tussen een oude dijk en nieuwe natuur. En er staat nog genoeg water ook, althans voor jouw scheepje.”


Het is nog even zoeken, in het felle voorjaarslicht zie je geen omtrekken, alleen een bejaard dijklichaam met een ononderbroken patroon van groen, grijs- en geeltinten waarboven wilgen wuiven. Een paar verre kerktorens wijzen stijfjes naar de hoge blauwe hemel. Pas op een halve mijl zie je voor de dijk een lage vooroever met een verspringing waar een ingang zou kunnen zijn. Vijf minuten later zien we het gat en kijk ik over de schaars begroeide vooroever op een glinsterend lint van stil water waarop een geankerd schouwtje drijft. Op tweehonderd meter strijk ik de fok, waarop de vooroever ontploft tot een wolk van duizend krijsende kok- en zwartkopmeeuwen en sterns. Aan de wind over stuurboord zeilt *Eenhoorn* onder kluiver en grootzeil het gat binnen, recht op de dijk af; hopelijk had mijn zeilvriend gelijk over de waterdiepte.







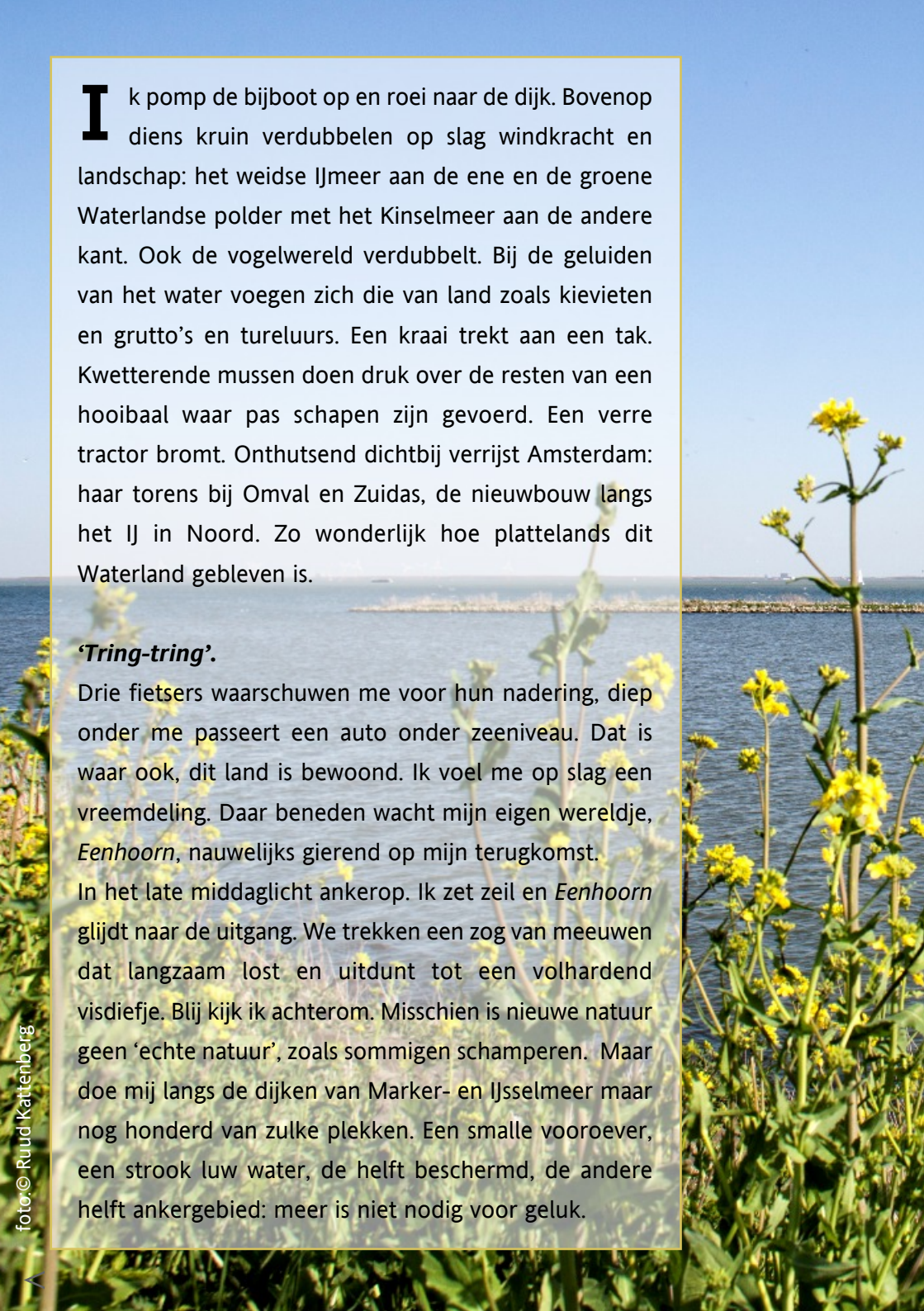


A photograph of a sailboat on a body of water, with a yellow text box overlay on the right side. The sailboat is white with a red and white striped sail. The water is blue and the sky is clear. The text box contains two paragraphs of text.

**O**p intuïtie overstag. Het tuig rammelt. Opnieuw gekrijs van opgeschrikte en weer landende vogels, die duidelijk geen zeilschepen gewend zijn. Het waterlint is over bakboord net bezeild. Traag verlijeren we naar de vooroever: stenen kanten, onderbroken door met struikjes en gras begroeide strandjes waarop talloze watervogels druk bezig zijn met wat watervogels in de lente zoal doen. Golven hebben hier en daar gaten geslagen en mini-lagunes gevormd waar scholeksters pikken naar leven en nijlganzen waakzaam pootjebaden. Hier en daar zwemmen eenden en zwanen. Een enkele aalscholver steekt paniekerig zijn reptielenkop uit de golfjes. Lepelaars hebben hier gebroed. Deze winter zijn hier zelfs flamingo's gespot.

Verderop, net voorbij het geankerde schouwttje - een verweerd verlaten scheepje - drijft een geel drijfbakentje met rood-wit-rode kop: daarachter begint het beschermde natuurgebied: compensatie voor door IJburg vergane natuur. Goed, verder gaan we niet. *Eenhoorn* draait in de wind, ik strijk de kluiver, laat het anker en tien meter ketting vallen en strijk het grootzeil. Als dat is gebeurd, is er rust. Er klinkt alleen zacht gakken van ganzen, het scherpe krie-krie van sterns die om *Eenhoorn* duiken op visjes, af en toe het aanzwellen van gekrijs als meeuwen opgewonden opvliegen bij de ingang, steeds in discussie over elke centimeter territorium.





**I**k pomp de bijboot op en roei naar de dijk. Bovenop diens kruin verdubbelen op slag windkracht en landschap: het weidse IJmeer aan de ene en de groene Waterlandse polder met het Kinselmeer aan de andere kant. Ook de vogelwereld verdubbelt. Bij de geluiden van het water voegen zich die van land zoals kievieten en grutto's en tureluurs. Een kraai trekt aan een tak. Kwetterende mussen doen druk over de resten van een hooibaal waar pas schapen zijn gevoerd. Een verre tractor bromt. Onthutsend dichtbij verrijst Amsterdam: haar torens bij Omval en Zuidas, de nieuwbouw langs het IJ in Noord. Zo wonderlijk hoe plattelands dit Waterland gebleven is.

### ***'Tring-tring'.***

Drie fietsers waarschuwen me voor hun nadering, diep onder me passeert een auto onder zeeniveau. Dat is waar ook, dit land is bewoond. Ik voel me op slag een vreemdeling. Daar beneden wacht mijn eigen wereldje, *Eenhoorn*, nauwelijks gierend op mijn terugkomst.

In het late middaglicht ankerop. Ik zet zeil en *Eenhoorn* glijdt naar de uitgang. We trekken een zog van meeuwen dat langzaam lost en uitdunt tot een volhardend visdiefje. Blij kijk ik achterom. Misschien is nieuwe natuur geen 'echte natuur', zoals sommigen schamperen. Maar doe mij langs de dijken van Marker- en IJsselmeer maar nog honderd van zulke plekken. Een smalle vooroever, een strook luw water, de helft beschermd, de andere helft ankergebied: meer is niet nodig voor geluk.



© Google Maps - niet geschikt voor navigatiedoeleinden



# Online leven gaat gewoon door: Iridium Go Marine Pack



[www.xtremedistricts.com](http://www.xtremedistricts.com)

Verbind je iPhone, iPad of Android smart device met de Iridium Go: vanuit de hele wereld bellen, emailen, GPS en online tracking, sms-sen en sociale media gebruiken.

**€ 1.149,-**

excl. BTW

**XTREME  
DISTRICTS**

SATELLITE & RADIO  
COMMUNICATIONS



## Optimaal genieten van comfort aan boord!

- Lucht- & waterverwarmers
- Elektrische schuifdaken & scheepsbeglazing
- Airconditioningsystemen
- Raam- & luikblindingen
- Koel- & vriesapparatuur
- Boilers

[www.webasto-marine.nl](http://www.webasto-marine.nl)

**Webasto**  
Feel the Drive



# Zo werkt het alleen bij Pantaenius

## 1.

### Marktleider

Meer dan 80.000 eigenaren vertrouwen hun jachtverzekering toe aan Pantaenius, Pantaenius beschikt over een wereldwijd netwerk met 10 vestigingen in Europa, Australië en in de USA.



### Nieuw voor oud

Uw schip is beschadigd en u heeft nieuwe onderdelen nodig voor de reparatie? Pantaenius regelt deelschade zonder prijsvermindering tot de hoogte van de verzekeringswaarde.



Duitsland · Verenigd Koninkrijk · Monaco · Denemarken · Oostenrijk · Spanje · Zweden · Verenigde Staten · Australië

[pantaenius.nl](http://pantaenius.nl)



KM YACHTSERVICES

# ZOMER ACTIE

## € 250,00 KORTING

- Aluminium specialist
- Nood reparaties
- Schadeherstel
- Motor revisie
- Tuigen/Rigging
- Schilderwerk
- Interieurbouw/-refit
- Winterstalling (binnen & buiten)
- Vervanging verouderde systemen
- Onderhoud van alle type jachten
- Reparaties aan motoren, electra, romp, etc.

**KLIK HIER VOOR MEER  
INFO OVER DE ZOMERACTIE!**



**KM Yachtservices • MAKKUM • [www.kooimakkum.nl](http://www.kooimakkum.nl) • +31(0)515 23 88 88**



*Beneteau Oceanis 35*

## PRODUCTIE SJORS VAN DER WOERD

*Geregeld stellen we op deze plek een nieuwe of bijzondere boot aan je voor. Een boottest is het niet. Onze eigen mening doet er niet toe. We nodigen telkens iemand uit die recht van spreken heeft. Een zeiler met ervaring in vergelijkbare scheepstypen en met affiniteit met de boot die we uitlichten. 'Door de ogen van...' noemen we dat. In deze aflevering stapt Alexandra Peek op de Beneteau Oceanis 35.*

door de  
ogen van: *Alexandra Peek*







**Alexandra Peek** (41) begon haar zeilcarrière toen ze 10 jaar geleden als opstapper bij een kennis meezeilde. Ze was direct verkocht, deed een zeilcursus en kocht een Unna 20. Daarmee zeilde ze veel alleen, op IJsselmeer en Wad. Met een vrouwenteam deed ze mee aan wedstrijden in de Carieb en Ibiza. In 2011 kocht ze een Beneteau 31. Daarmee zeilt ze veel, ook in de winter, en vaak in haar uppie.

## EIGENWIJZE TOERZEILER

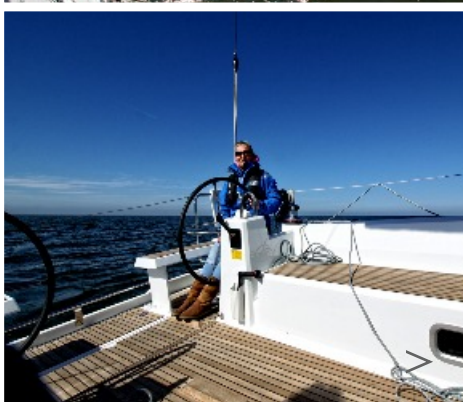
De meeste zeilers die we uitnodigen om een boot voor deze rubriek te zeilen, komen net als wij met de auto naar de haven, maar Alexandra is zeilend naar Stavoren gekomen. Haar Beneteau 31 *Relex* herkennen we snel door de opvallende roze schoten. De boot bevat haar goed, na vier jaar intensief zeilen kan ze ermee lezen en schrijven. Alexandra: “Maar het is natuurlijk altijd leuk naar iets groters te kijken, dat geeft toch meer mogelijkheden, vooral als ik vrienden meeneem. Dus laten we maar aan boord gaan van die nieuwe 35, ik ben echt benieuwd naar de verschillen.”

Dat Alexandra een actieve zeilster is wordt al snel duidelijk. De kajuit laat ze voorlopig voor wat het is en samen met Arthur van der Werff van Nautisch Kwartier Stavoren, maakt ze in no-time de boot klaar voor vertrek. “Eerst varen toch?” Arthur stuurt de boot door de sluis en daarna neemt Alexandra het roer over. Er staat 12 knoop uit het noordwesten. “Prima wind dit, hijs het grootzeil maar, dan zet ik de motor uit,” zegt ze, en aan de lage kant van de boot stuurt ze een aandewindse koers richting Afsluitdijk.

“Ik zit hier echt perfect, die dubbele stuurwielen vind ik super. Bij het aan boord stappen viel me al op hoe makkelijk je tussen de twee consoles door naar voren loopt. En zeilend is het voordeel dat je perfect uitzicht hebt onder het zeil door of aan de hoge kant. Ook zijn vanuit deze positie de genuaschoot-lieren goed bereikbaar.” Als we overstag gaan maakt Arthur zich klaar om de schoot aan de lage kant los te maken. “Ik probeer het liever eens alleen”, zegt Alexandra, terwijl ze in de wind stuurt, de leischoot losgooit en naar het andere stuurwiel loopt om daar de schoot binnen te draaien. “Oké, dat vergt misschien nog wat oefening, maar het is goed te doen,” is haar conclusie.

## BEUGEL

Bij het kruisen blijft de grootschoot op spanning staan. De giek zit wat hoger dan normaal door de beugel boven de kajuitingang. Arthur: “Deze beugel is een optie. Het grote voordeel is dat je geen grootschoot meer in de kuip hebt. Wedstrijdzeilers zullen misschien minder enthousiast zijn voor deze schootvoering, maar de Oceanis is ook meer bedoeld voor zeilers die comfortabel en veilig willen varen. De beugel













maakt een grote buiskap mogelijk, die hebben we hier in Nederland laten ontwerpen. Die is nog uit te breiden met een kuptent. Verder biedt de beugel plaats aan een paar stevige handgrepen die het naar voren lopen makkelijker maken en is er kuipverlichting in ingebouwd. Sommige van mijn Nederlandse klanten vinden de beugel niet mooi, maar ik denk dat dit snel zal veranderen. Fransen kijken meer naar wat functioneel is; dat vinden ze dan vanzelf mooi. Als we in Nederland meer van deze beugels gaan zien, waar ik niet aan twijfel, dan gaan de ideeën hierover zeker veranderen. Datzelfde zag je bij ramen in de romp, daar moesten we ook langer aan wennen dan de Fransen.” Alexandra twijfelt nog over de beugel. “Echt mooi vind ik het niet, maar wel lekker eigenwijs. En eigenwijs ben ik zelf ook...”



## CONTROLE

Als we afvallen en het grootzeil wat gevierd moet worden, moet Alexandra toch Arthur even om assistentie vragen. De grootschootlier zit op het kajuitdak en daar kan ze vanachter het stuurwiel niet bij. “Op mijn eigen boot heb ik hetzelfde, echt handig is het niet, maar ik red me er meestal wel mee.” Arthur meldt dat je ook kan kiezen voor het 'German-sheeting system', voor solo-zeilers is dat handiger. Voor de wind missen we een paar meters voorzeil om de gang er goed in te houden. Arthur: “Bij deze boot staat de mast bijna midscheeps en grijpt het want via de brede zalingen op de buitenkant van de romp aan. Daardoor kan je aan de wind geen genua 1 voeren, dus is de standaard rolfok kleiner. Bij licht weer is dan een Code Zero op een roller of een genakker wel lekker. Ik zet hem er nu ook even bij, al is dit zeil eigenlijk van een 31 voeter.” Als het voorzeil vol staat, tikken we al snel de 8 knopen aan. Alexandra staat met een lach achter het stuurwiel; “Dit zeilt echt heerlijk. Vlot genoeg en toch heb ik het gevoel de boot onder alle koersen goed onder controle te hebben. Die vier voet extra maken wel verschil, het voelt allemaal wat stabiel aan dan op m'n *Relex*.”





Nautisch Kwartier  
STAVOREN



## **BORRELKUIP**

Over het zeilen is Alexandra enthousiast, maar natuurlijk is ze ook benieuwd naar de rest van de boot. Terug in de haven wordt eerst de kuip grondig bekeken. “Wat een joekel van een kuip zeg, ik ken 45 voeters die het met minder ruimte moeten doen. Zo'n grote kuip vind ik echt fijn, ook al zeil ik veel alleen. Op de optielijst zou ik zeker de kuiptafel en de kussenset, met zuignappen, aanvinken. En het zwemplateau, bijna over de volle breedte van de boot. De zit op de kuipbanken is ook perfect, met een prettig hoge rugleuning. Een betere borrelplek met vrienden aan boord kan ik niet bedenken.”

## **MODULES: VAN KAAL TOT COMPLEET**

“Leuk, die klapdeurtjes naar de kajuit, ze blijven met een magneetje open staan en bij regen zijn ze zo weer dicht. En die trap is prettig breed en niet steil. Het gevoel dat je niet afdaalt in een donkere grot wordt versterkt door het lichte en open interieur.” Arthur legt uit dat er veel keuzes zijn voor de indeling. “Voor de basisprijs krijg je de 'daysailer', je hebt dan maar één hut en een toilet. Ik raad mijn klanten die versie af, omdat die ook achteraf niet is uit te breiden. Vanaf de 'weekender' versie is dat wel het geval. Je hebt dan twee of drie hutten plus toilet. Wil je er later een tafel of keukenblok bij, dan kan dat. Dit schip is de meest uitgebreide ‘cruiser’ versie’.”

De open hut in de voorpiek vindt Alexandra een goed idee: “Het geeft een zee aan ruimte. En al varend kan je bijna uitkijk houden vanaf de kajuitbank, je kijkt door de grote ramen in de romp bijna recht naar voren. De ramen zijn trouwens een fors stuk groter dan bij mijn boot, dat vind ik echt blits. Ook het verschil in kastruimte is opvallend. Zo'n aparte kast voor zeilkleding is ideaal. Wat me ook aanspreekt is het materiaalgebruik, met dat lichte hout en de moderne wandafwerking.”





## VERNIEUWING

De modulaire mogelijkheden zijn echt iets van deze tijd. Al vraag ik me wel af of er zeilers zijn die voor de eenvoudigste versie kiezen. Die is met zo'n 100.000 euro scherp geprijsd, maar ik vrees dat ik toch snel op een stuk meer zou uitkomen. De boot zoals wij hem gevaren hebben gaat richting de 160.000 euro.

Het is misschien niet de bedoeling maar toch blijf ik deze boot steeds vergelijken met mijn 31 voeter. Het is meer dan de extra ruimte alleen. Ik vind dat de nieuwe lijn van Beneteau echt iets toevoegt aan de vorige generatie boten. Wat ik goed vind van Beneteau is dat ze met deze Oceanis mikken op de toerzeiler zonder dat ze er een oubollige boot van maken. Toeren kan ook op een innovatieve, moderne boot met strakke vormgeving, dat kan je blijkbaar prima aan die Fransen overlaten.

De eigenwijze beugel, de giga kuip, de knik in de romp, de grote breedte en de twee stuurwielen, het is gewoon allemaal goed bedacht.”[Z]

### FEITEN EN CIJFERS BENETEAU OCEANIS 35

Lengte	: 10,45 m
Lengte waterl	: 9,70 m
Breedte	: 3,70 m
Waterverpl	: 5.533 kg
Ballast	: 1.559 kg
Diepgang	: 1,85 m*
Grootzeil	: 27,50 m <sup>2</sup>
Genua	: 26,72 m <sup>2</sup>
Ontwerp	: Finot-Conq
Prijs vanaf	: € 97.768



Importeur : Nautisch Kwartier Stavoren en Nova Yachting  
[www.nautischkwartier.nl](http://www.nautischkwartier.nl) en [www.nova-yachting.nl](http://www.nova-yachting.nl)

\* Vaste kiel versie

# DROGE OVERSTEEK

## NEW YORK NAAR SEATTLE BINNENDOOR

Een bezoek aan New York op eigen kiel is voor Harry Jansen en Ellen Quinten van de *Zwerper*, een Koopmans 39, een mijlpaal. Ze sluiten er het hoofdstuk Atlantische Oceaan af. Hun volgende reisbestemming ligt bijna 3000 mijl verderop: de noordwestelijke Pacific. Voor de verandering steken ze ditmaal niet een oceaan over, maar een heel continent... In twee etappes: 1500 mijl over water en de rest per dieplader en trein.









## ZWERVER ONTMAST

In de voetsporen van Henry Hudson, die met het VOC-schip *De Halve Maen* een doorvaart zocht naar de Grote Oceaan, zeilen we op de vloedstroom de 300 km lange getijdenrivier op. Navigeren is een koud kunstje; gewoon de rivierloop volgen. De enkele rotseilanden in het midden worden duidelijk gemarkeerd door prachtige antieke vuurtorens in Nederlandse stijl. Ongeveer daar waar Hudson teleurgesteld omkeerde omdat hij geen doorgang vond, wordt *Zwerver* vrijwillig ontmast, vanwege de bruggen in het Eriekanaal. De mast is er sinds het begin van onze reis in 2003 nooit meer af geweest en daarom beginnen we dagen van te voren met het smeren van de spanners.





Van achtergelaten bokken maken we maststeunen en we fixeren de mast met sjorbanden. De klus is binnen een dag gepiept. Voor ons gevoel is de eerste hindernis genomen en beginnen we nu pas echt aan de reis door het binnenland.

Een tegemoetkomende duwboot produceert flinke hekgolven; de mast verschuift gelukkig geen centimeter. De volgende test is een lage spoorbrug. Oeps, hoe hoog zijn we nu eigenlijk? Onze radarpaal en windmolen schatten we een meter of 5 hoog. De doorvaarthoogte is 19 voet, ongeveer zes meter. Het kan net...



## OMHOOG, OMLAAG

Via een sluis komen we in het Eriekanaal dat dateert uit 1825. Het was destijds van cruciaal belang voor de ontwikkeling van Amerika en New York in het bijzonder. Nu is het nationaal erfgoed en een populair recreatiegebied voor kleine watersport. Het vaarwater is smal, heeft veel bochten en is op sommige plekken erg ondiep. Af en toe passeert er een duwbak.

Wij varen ongeveer 350 km door het Eriekanaal en passeren maar liefst 38 sluizen waarvan er 20 omhoog gaan en 18 naar beneden. De eerste dag stijgen we het hardst: vijf keer 12 meter. Dit stukje heet de 'flight'. Langs de sluiswanden hangen verticale kabels die gedoe met lange landvasten en bolders voorkomen. Toch blijft het spannend. Naast de sluis ligt een brede dam waar het rivierwater als een waterval naar beneden stort en allerlei stroomversnellingen en draaikolken veroorzaakt. Daar moet je doorheen voordat je de smalle sluis in vaart. Je moet vaart houden om



niet opzij gezet te worden. Het vereist geconcentreerd sturen. De mast steekt zowel voor als achter 1.50 m over de boot en soms moeten we behoorlijk kracht zetten om vrij te blijven van de sluiswand. We zijn dan ook blij als we via Amsterdam en Rotterdam zonder kleerscheuren het Ontariomeer bereiken. Voor ons ligt open zeilwater.



## GROTE MEREN

Binnen een dag maken we de boot weer zeilklaar en zetten we koers richting Niagara-on-the-Lake in Canada, waar we een uitstapje maken naar de beroemde watervallen. Indrukwekkend natuurgeweld. Aan de overkant van Lake Ontario ligt Toronto, de moeite waard voor een ommetje van 60 mijl. We ankeren er tussen twee eilandjes in de binnenhaven tegen een grandioos decor van moderne wolkenkrabbers. Het Wellandkanaal verbindt Lake Ontario met Lake Erie dat ruim 100 meter hoger ligt. Op dit kanaal vaart voornamelijk beroepsvaart; grote zeegaande tankers en vrachtschepen die uiteraard voorrang hebben. Het Wellandkanaal is 42 km lang en we moeten door 8 sluizen die ons gemiddeld 14 meter per keer omhoog tillen. De sluiswanden bieden geen houvast. Personeel laat touwen

zakken die je voor en achter vast moet houden. Elke sluis schut in 12 minuten meer dan 80 miljoen liter water. Je kunt je dus voorstellen wat voor stroming en krachten er op de boot komen. Als je de opgaande route neemt zoals wij, ben je verplicht een extra bemanningslid mee te nemen, maar dat is snel geregeld, in de persoon van opstapper Harry. Uiteindelijk meren we om 2 uur 's nachts af in Port Colburn. We zijn koud, doorweekt en bekaf en vooral erg blij dat dit stuk erop zit.



Wat we ons vooraf absoluut onvoldoende gerealiseerd hadden, is dat je continu tegen de stroom in vaart. Niet alleen op de meren zelf, maar vooral op de verbindingswateren tussen de meren kan de stroom tot 3 knopen tegenlopen. Het schiet niet erg op, ook omdat we met enige regelmaat wel ergens verwaaid liggen. Hier geen voorspelbare passaatwinden, maar koufronten en grillige landeffecten. Ondertussen loopt de kalender verder, na september is transport vanwege hevige sneeuwval niet meer mogelijk. Het ziet er naar uit dat we de volle geplande drie maanden hard nodig hebben om onze deadline te halen.



Het Grote Meren district is een agrarisch gebied waar veel Nederlanders naartoe getrokken zijn. Vrijwel iedere dag krijgen we spontaan bezoek van mensen die even hun moedertaal willen spreken. We worden overladen met Hollandse lekkernijen als kaas, erwtensoep, kersen en eigen gemaakte jams. Wildvreemden bieden ons hun auto en zelfs hun douche aan. Van sportvissers krijgen we heerlijke zalm en forel aangeboden. Zoveel gastvrijheid hebben we op onze hele wereldreis nog niet meegemaakt.



Van alle meren is Lake Huron en vooral Manitoulin island in het noorden onze favoriet. Helaas hebben wij niet veel tijd voor dit mooie gebied. We hopen er in vijf dagetappes doorheen. Hoe westelijker we komen hoe ongerepter de natuur. De baaien zijn omzoomd door geurende naaldbossen. Er zijn wilde bloemen en heel veel vlinders en vogels. Op de ankerplekken barst het van de wilde ganzen. Af en toe springt er een zalm uit het water. Behalve een klein watervliegtuigje dat rondjes draait boven onze boot, zien we geen enkel teken van menselijk leven. Even hebben we de wereld voor onszelf.

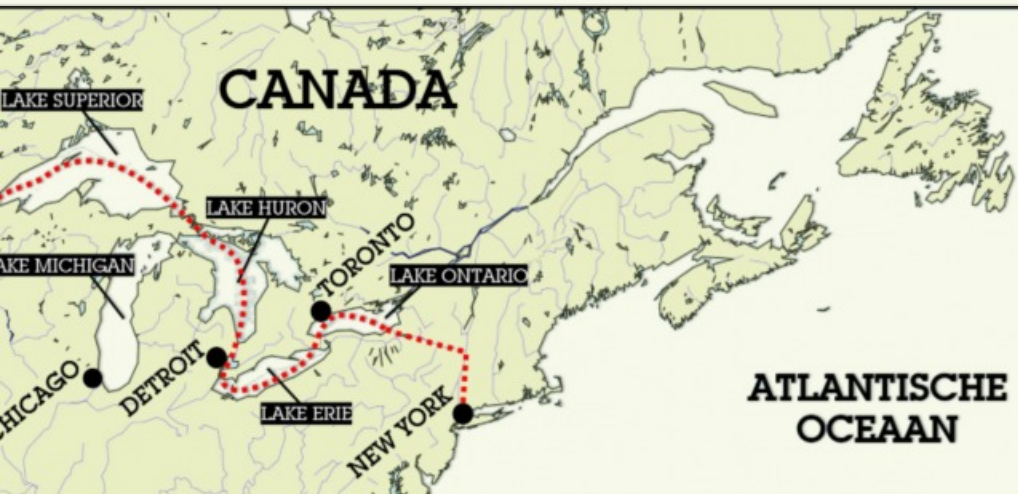


## VENIJN IN DE STAART





We zijn er bijna, nog slechts één meer te gaan. Lake Superior is met een oppervlakte van 71.500 vierkante km bijna twee keer zo groot als Nederland en het grootste zoetwatermeer in de wereld. Het meer is berucht om z'n najaarsstormen waarbij golven van 7 m normaal zijn. Na zorgvuldige bestudering van de weersystemen, besluiten we aan de zuidelijke kust te blijven. Daarvoor zijn twee redenen: de koufronten met hun harde winden trekken vooral langs de noordkant voorbij. Bovendien zijn er aan de Amerikaanse kant meer plekken om te schuilen en meer voorzieningen om te provianderen, voor het geval we ergens verwaaid komen te liggen. In theorie zouden we er in drie etmalen kunnen zijn. "Gewoon effe doordouwen", zegt Harry. Maar uiteindelijk doen we er toch nog twee weken over. Behalve de gebruikelijke wind en stroom op de neus, liggen we regelmatig verwaaid. De laatste dag krijgen we bakken ijskoud water over ons heen en bereiken we net op tijd voor het volgende koufront, Duluth, onze voorlopige eindbestemming.





## KLAAR VOOR TRANSPORT

Hier gaat de mast er voor de tweede keer af en wordt de boot klaar gemaakt voor transport. Dat laatste doen we zelf. We inspecteren de boel, trekken meteen maar nieuwe elektrische bedrading, halen de hinderlijke bovenste maststep eraf en monteren een nieuwe windmeter. Het achterstag met de SSB antenne gaat eraf en de overige stagen worden afgeplakt, zodat ze niet kunnen schavielen tijdens het transport.

Daarna kan de grote striptease show beginnen. De maximale laadhoogte is 12 ft 9" anders kan de dieplader niet onder de viaducten door. Alles wat eraf geschroefd kan worden gaat eraf en moet ergens onderdeks opgeborgen worden: zeereling inclusief preekstoel en hekwerk, bimini, buiskap, zeilen, schoten en vallen, spatzeilen, giek, windgenerator, radar



en wat dies meer zij. En daartussen moeten we ook nog wonen. Het meeste werk is niet het strippen van de boot zelf, maar het schoonmaken, inspecteren, verpakken en opbergen van de spullen. Het is evenwel goed dat dit ook eens een keer gebeurt. Een bijzondere klus waar we zelf niet aan gedacht hadden maar waar onze verzekeraar ons op wees, is het winterklaar maken van de boot. Tot min 40 graden! Het enige kritieke punt voor de laadhoogte zijn de 'sissy-bars' rond de mast. Die zitten gelast op het dek en als het even kan willen we dat zo laten.

Vrijdag 27 september komt de dieplader exact op het afgesproken tijdstip voorrijden. De chauffeur begint te meten en steekt goedkeurend z'n duim omhoog: "You guys did a nice job, just a couple of inches left!"



Dan is het tijd om afscheid te nemen en dat voelt toch raar. Ons huis, ons maatje, gaat er zonder ons vandoor. Een kleine 3000 km over land, dwars over de Rocky Mountains. Voor het eerst deze reis hebben we de touwtjes niet zelf in handen... De scheiding is van korte duur, over drie dagen worden we in Seattle aan de westkust weer herenigd waar we kunnen beginnen aan ons volgende avontuur: Alaska!



# PRAKTISCHE INFO

## NAVIGATIE

De Hudson is een getijdenrivier. Op alle overige kanalen, meren en vooral de verbindingsrivieren heb je minimaal 2 en maximaal 4 knopen stroom tegen. Open CPN en de elektronische CM93 kaarten waren honderd procent correct voor dit gebied. De aangeschafte pilotboeken en atlassen hadden we achteraf niet nodig. Het Erie-bezoekerscentrum in Waterford verstrekt uitgebreide informatie over het kanalsysteem, de sluizen, bruggen en aanlegplaatsen.

## WEER

Het kan behoorlijk verkeren op de meren. Wij konden onze marifoon omzetten naar Amerikaanse kanalen, waarop de hele dag de laatste weerinformatie wordt uitgezonden. De gribfiles houden onvoldoende rekening met landeffecten. In september is het al flink koud op de meren. Er komt vaak dichte mist voor. Maak voor transport de motor vorstvrij.

## KOSTEN

Het transport kostte US\$7400 (\$6000 als ze een retourvracht gehad hadden). De mast erop en eraf was \$175 per keer, bootlift \$275. Een dagje Wellandkanaal kost \$200 plus nog eens \$150 voor een derde bemanningslid. Een permit voor het Eriekanaal kost slechts \$35 voor 10 dagen en de recreatiesteigers zijn goed en gratis. Voor een ligplaats in een marina ben je snel tussen de \$35/\$40 per nacht kwijt. Reken al met al op een kleine \$10.000.







Al uw bestaande  
**lieren  
elektrisch**  
met één oplaadbare  
WinchRite ©  
elektrische lierhendel

[www.winchrite.nl](http://www.winchrite.nl)



**Zwaan Sails**  
Uw Nederlandse kwaliteits zeilmaker

Vaar op zeker

**KUIPER**  
VERZEKERINGEN

Verzekeringen en financieringen

**OCEANPEOPLE**  
organiseert:

**CROISIÈRE  
BELLE-ÎLE  
2016**

Zeil mee met uw eigen jacht  
35 dagen - 12 juli t/m 15 augustus

**FURUNO**  
STORE NEDERLAND

**FURUNO**  
GP32 GPS  
Navigator



TIJDELIJK  
€358,99

**FURUNO**  
GP33 GPS  
Navigator



TIJDELIJK  
€449,99

FISHFINDERS & TRANSDUCERS  
NAVTEX & WEERFAX  
GPS & PLOTTERS  
VHF & AIS  
RADAR

info@furunostore.nl | +31(0)255769006

[WWW.FURUNOSTORE.NL](http://WWW.FURUNOSTORE.NL)

**Parasailor<sup>15</sup>**  
wél de snelheid,  
niet het gelazer!

overdruk  
ventiel →

← 'zachte  
zeillat'

stabiel van  
70 tot 180  
graden

← zonder  
stress

zonder  
boom →

↑ boeg wordt gelift

[www.parasailor.nl](http://www.parasailor.nl)  
Bomarine 085 4011579

**Zilt**  
LIKE US ON

**facebook**





# TEAM BRUNEL ALS EERSTE IN LISSABON

De 7e etappe van de Volvo Ocean Race liet een vertrouwd beeld zien. Ook tussen Newport en Lissabon waren de onderlinge verschillen tussen de 6 boten weer uiterst klein. In de vroege ochtend van 26 mei was het *Team Brunel* dat als eerste de Taag opvoer. Slechts 22 minuten later werden Bouwe Bekking en zijn



An aerial photograph of a Volvo Ocean Race fleet. Numerous sailboats and support vessels are scattered across a choppy sea. In the background, a coastal town is visible on a hillside under a clear sky. The Volvo Ocean Race logo is overlaid in the top right corner.

# VOLVO OCEAN RACE

2014 - 2015

mannen gevolgd door *Mapfre* dat de tweede plaats in de transatlantische etappe opeiste. Ongewoon is dat klassementsleider Abu Dhabi Racing voor het eerst niet op het podium terechtkwam. En ook nummer twee van het klassement Dongfeng, liet kostbare punten liggen. De volgende stop in de race om de wereld is Lorient in Frankrijk. Daarna volgt de slotetappe naar het Zweedse Gothenburg. Onderweg maakt de vloot een 'pitstop' in Scheveningen. De boten worden daar op vrijdagmiddag 19 juni verwacht en zullen 24 uur later weer vertrekken.





## FRANSE ANKERBELASTING

In Frankrijk is een wet aangenomen die het mogelijk maakt om voor 61% van de Franse kust ankergelden te heffen. Het gaat om € 20/m/dag voor kustgebieden met een beschermde status, 'Les Aires Marines Protégées'. Het wetsinitiatief begon als een Corsicaanse reactie op een vergelijkbare belasting voor de kust van Sardinië (overigens alweer opgeheven), maar kan nu nationaal worden toegepast. Kustplaatsen, ondernemers en watersportorganisaties zijn fel tegen. Ze verwijten de overheid discriminatie van bootbezitters met een kleine beurs, vrijheidsberoving, het verjagen van buitenlandse jachten en veel economische schade. Of het zo ver komt, valt te bezien. Initiatiefnemers van de wet beweren dat de belasting voornamelijk van toepassing zal zijn langs delen van Corsica en de Côte d'Azur en dat bedragen lokaal zullen worden bepaald. Op de website [www.merlibre.fr](http://www.merlibre.fr) lees je er meer over en kun je ook de petitie tegen dit plan ondertekenen.



## KNRM APP

De KNRM heeft een gratis app gelanceerd: KNRM Helpt. Een alles-in-één hulpmiddel voor vaartochtvoorbereiding, actuele weersinformatie, vaarkarten en logboeken. In geval van nood kun je met de app direct contact leggen met Kustwacht of KNRM. Watersporters die hulp zonder spoed willen van de KNRM, kunnen met de app rechtstreeks contact zoeken met de KNRM Helpt Alarmcentrale. Deze dienstverlening brengt watersporter en reddingstation direct in contact met elkaar. De app KNRM Helpt is bestemd voor de Noordzee en de ruime binnenwateren, zoals IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse wateren, waar de 45 KNRM reddingstations gevestigd zijn. [www.knrm.nl/helpt](http://www.knrm.nl/helpt)



## EENZAME NOORD

Zoals zo vaak begon het ooit met een weddenschap aan de bar. En straks, op 6 juni start de 27ste Eenzame Noord Race bij Almere. Niet alleen een race, maar vooral ook een prestatietocht voor zowel solozeilers als duobemanningen. Op vrijdag verzamelen de deelnemers bij wsv Almere Haven en op zaterdag om 05.00 vertrekken ze voor een 50 mijls richting Broekerveen en terug. [www.eenzamenoordrace.nl](http://www.eenzamenoordrace.nl)



## **DRIEHOEK VAN 1000 MIJL**

Op 20 juni start alweer een zeilklassieker: de Driehoek Noordzee Challenge. Een prestatietocht die als toertocht of als duo-tour gevaren wordt. Nieuw dit keer: het is voor duo's ook mogelijk het parcours als wedstrijd te zeilen, als vervanger voor de 1000 mijls. De route: Den Helder-Kirkwall (Orkneys)-Farsund (Noorwegen)-Den Helder. De duur: circa twee weken.  
[www.kustzeilers.nl](http://www.kustzeilers.nl)

---

## **AFZWAAIEN EN AANTREDEN**

Per 1 juni is Roemer Boogaard in dienst bij Royal Huisman Shipyard BV in Vollenhove. Hij volgt Alice Huisman op als managing director. Boogaard, oud-marineman, was 18 jaar werkzaam bij de KNRM. Sinds 2007 was hij directeur. De KNRM heeft Jos Stierhout benoemd als zijn opvolger. Stierhout, ook oud-marineman, was hiervoor directeur van de Veiligheidsregio Noord-Holland-Noord. [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)



foto: © Jan Jong



## LIEFDE VOOR HOUT

foto:© Johan Schoonbeek



Er spreekt liefde uit het Oud-Zeilend-Hout Evenement. Liefde voor hout, liefde voor oude ontwerpen. Op 27 en 28 juni zeilen de liefhebbers weer hun jaarlijkse evenement op het Paterswoldsemeer, dat voor de negende keer wordt georganiseerd. Er komen boten

op het water als de Vrijbouter, Lark, 7m10-klasse, W-klasse en BM, maar ook houten O-jollen, Finnen en FD's. Dit jaar staat de O-jol centraal vanwege het 80-jarig bestaan. [www.oudzeilendhout.nl](http://www.oudzeilendhout.nl)

## DORESTAD RAID

Het duurt nog even, maar wie wil starten in de Dorestad Race 2015 mag nu al beginnen met spiertraining. De organisatie Natuurlijk Varen promoot namelijk varen op spier- en windkracht. De Dorestad Race is ditmaal in Friesland, van 9 tot en met 13 september. Deelnemers moeten zeilend, roeiend, bomend of jagend het parcours afleggen. [www.natuurlijkvaren.nl](http://www.natuurlijkvaren.nl)

foto:© Keith Mosley/  
[www.natuurlijkvaren.nl](http://www.natuurlijkvaren.nl)





## 38STE RONDE OM TEXEL

Ook al zo'n klassieker die je ooit gezeild moet hebben: het Rondje Texel. Dit jaar valt het evenement vroeg: al op 6 juni. In 1977 beten Martin van der Wal en Henk Koopman van de Kustzeilvereniging Westerslag (KZVW) het spits af door in ruim 6 uur rond het eiland te zeilen met een Hobie Cat 16. Het jaar erop organiseerde Westerslag de eerste officiële Ronde om Texel. Het huidige ronderecord: iets meer dan 2 uur, maar ja, tegenwoordig foilen we... [www.roundtexel.com](http://www.roundtexel.com)

---

## TIENPONT VAART STAARTJE VOR

Het Italiaanse syndicaat Prada/Luna Rossa heeft zich teruggetrokken uit de America's Cup. Pech voor Simeon Tienpont die een transfer had gemaakt van het Amerikaanse Oracle-team naar de Italianen. Voorlopig heeft Tienpont weer een zeilkus: hij is vanaf Lissabon voordekker bij het herintredende Team Vestas dat met een opgelapte boot herstart. Tienpont vervangt Tom Johnson, die op zijn beurt weer heeft aangemonsterd bij Oracle Team USA...



## DUURZAAM JACHT HEET YA

Hij is af: het Duurzaam Jacht van Peter Hoefnagels (zie ook *Zilt 72 en 83*). Op 12 mei werd het schip gedoopt in Hellevoetsluis en kreeg de naam *Ya*. In 2016 gaat de *Ya* energieneutraal rond de wereld zeilen. De *Ya* wekt zijn eigen energie op met zonnepanelen en elektromotoren die ook als hydrogeneratoren werken. Duurzaam varen vraagt ook van de bemanning duurzaam gedrag. Hoefnagels: “Meters geven aan hoeveel energie je gebruikt en wat er wordt opgewekt. Daar krijg je als zeiler aan boord oog voor.” Tot vertrek kunnen belangstellenden zeiltochtjes meevaren. Op de site staat veel informatie over de energiebalans. [www.duurzaamjacht.nl](http://www.duurzaamjacht.nl)



## SAILABILITY ZOEKT VOORZITTER



De Stichting Sailability Nederland zoekt een opvolger van de huidige voorzitter Cok Mooij.

Sailability maakt zich sterk voor zeilers met een beperking. Het streven is een landelijk netwerk van watersportverenigingen/-centra met een afdeling ‘aangepast zeilen’. De voorzitter is onder meer verantwoordelijk voor de strategie en contacten met

watersportorganisaties. Meer informatie: [www.sailability.nl](http://www.sailability.nl).







## 100-voets Comanche LENGTE LOOPT

De *Comanche* – hier in actie tijdens Les Voiles the Saint Barth - blijft fascineren. De recordjager is in opdracht van Jim Clark gebouwd door Amerika's oudste jachtwerf, Hodgdon Yachts (anno 1816). De 100-voeter imponeert met zijn grootte van en snelheid. In Voiles St. Barth klokte het jacht line honours-overwinningen, waarmee het aloude credo 'lengte loopt' weer eens werd bewezen. Let ook op het ellenlange voordek. Grote vraag is of iedereen aan boord elkaar bij naam kent; we tellen zo al een man of 22 aan boord...



## KRACHTMETING

110 Mijl Zeilen, 130 km fietsen, 32 km hardlopen. Met stroom, tij en wind op het Wad als tegenstanders. Die mix maakt de Schuttevaerrace elk jaar tot een krachtmeting van jewelste. De 33ste editie is van 5 tot en met 7 juni. Na een Le Mans-start in Stavoren voert het parcours via Kornwerderzand naar Texel, Vlieland, Harlingen en Terschelling. [www.schuttevaerrace.nl](http://www.schuttevaerrace.nl)



## ‘ONMOGELIJK IS GEEN OPTIE’

De Live Your Dream Foundation van Olav Oosterman start een campagne om mee te doen aan de Volvo Ocean Race 2017/2018. Met een samengesteld team van chronisch zieken en gezonde zeilers. Onder het motto ‘Onmogelijk is geen optie’.

Met de campagne vraagt Live Your Dream Foundation wereldwijd aandacht voor chronisch zieken en verbindt de belevingswereld tussen chronisch ziek en gezond. Oosterman, die zelf het chronische Marfan syndroom heeft: “Juist doordat ik mijzelf weerbaar maak en concentreer op kansen heb ik veel meer kunnen bereiken dan verwacht. Dat wil ik delen, zodat wij, chronisch zieken, kunnen participeren in de samenleving.” Iedereen kan de campagne steunen door een selfie te uploaden op [www.liveyourdreamteam.org](http://www.liveyourdreamteam.org)





## DAG VAN DE WATERSPORT

Het Watersportverbond bestaat 125 jaar. Ter viering is op 6 juni 2015 de Dag van de Watersport plaats. Ruim 100 aangesloten verenigingen organiseren die dag een activiteit, variërend van een open dag tot een puzzeltocht. De kans om kennis te maken met watersport en een vereniging. [www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)



## DELTAWEK: VOLOP VARIATIE



Van oudsher luidt de Deltaweek het begin in van de vakantieperiode. De eerste Deltaweek was een samenstelling van allerlei verschillende wedstrijden in en rondom Zeeland, zoals de Zeelandwedstrijden en de Veronicarace. Nog altijd maakt

de variatie aan races de Deltaweek aantrekkelijk. Van de aanbrengrace, dit jaar op 26 juni, en de Zeelandwedstrijden tot de buitengaatsse Veronicarace, de Zeelandbrugrace en de Deltafinale op 5 juli bij Colijnsplaat. [www.deltaweek.nl](http://www.deltaweek.nl)

# juni 2015

- 2 juni **Avondwedstrijden West.** H'vliet-H'sluis. [www.haringvlietwedstrijden.nl](http://www.haringvlietwedstrijden.nl)
- 3 juni **Woensdagavondwedstrijd.** Naarden. [www.rzvnaarden.nl](http://www.rzvnaarden.nl)
- 3 juni **Avondwedstrijd.** Andijk. [www.dekreupel.nl](http://www.dekreupel.nl)
- 3 juni **Avondwedstrijden.** Kaag. [www.kwvdekaag.nl](http://www.kwvdekaag.nl)
- 3 juni **Avondwedstrijden.** Muiderzand. [www.flevomare.nl](http://www.flevomare.nl)
- 3 juni **Woensdagavondcup.** Lelystad. [www.wsvlh.nl](http://www.wsvlh.nl)
- 3 juni **Woensdagavondwedstrijden.** Lelystad. [www.wvlelystad.nl](http://www.wvlelystad.nl)
- 4 juni **Avondwedstrijden Oost.** H'diep-Numansgors. [www.haringvlietwedstrijden.nl](http://www.haringvlietwedstrijden.nl)
- 4 juni **Avondwedstrijd.** Enkhuizen. [www.ewva.nl](http://www.ewva.nl)
- 5-7 juni **Schuttevaerrace.** Zeilen-lopen-fietsen. [www.schuttevaerrace.nl](http://www.schuttevaerrace.nl)
- 5-7 juni **Sevenstar Contest Cup.** Medemblik. [www.contestyachts.com](http://www.contestyachts.com)
- 6 juni **Eenzame Noord Race.** 50 Mijls race solo/duo. [www.eenzamenoordrace.nl](http://www.eenzamenoordrace.nl)
- 6 juni **Havenrace.** Lissabon. [www.volvoceanrace.com](http://www.volvoceanrace.com)
- 7 juni **Start Etappe 8.** Lissabon-Lorient. [www.volvoceanrace.com](http://www.volvoceanrace.com)
- 6 juni **Ronde om Texel.** [www.roundtexel.com](http://www.roundtexel.com)
- 6-7 juni **Westlander Zeildagen.** Warmond. [www.okwh.nl](http://www.okwh.nl)
- 6-7 juni **Lenco Regatta.** Lelystad. Scherpe jachten. [www.lenco.eu/regatta](http://www.lenco.eu/regatta)
- 6-7 juni **Dutch Quarter Ton Cup.** Lelystad. [www.kwarttonzeilers.nl](http://www.kwarttonzeilers.nl)
- 7 juni **Short Track mixer.** Bruinisse. [www.aquavitesse.nl](http://www.aquavitesse.nl)
- 7 juni **Markervuurrace.** Muiden-Volendam. Platbodems. [www.knzrv.nl](http://www.knzrv.nl)
- 12 juni **Beneteau Cup Noord.** Stavoren. [www.beneteauclub.nl](http://www.beneteauclub.nl)
- 13 juni **Ronde Tiengemeten.** Stad ah Haringvliet. [www.haringvlietwedstrijden.nl](http://www.haringvlietwedstrijden.nl)
- 13-14 **WOK 2.** Trintelhaven. [www.ctcnederland.nl](http://www.ctcnederland.nl)
- 13-14 **Braassem Zomerwedstrijden.** [www.braassemermeer.nl](http://www.braassemermeer.nl)
- 14 juni **Havenrace.** Lorient. [www.volvoceanrace.com](http://www.volvoceanrace.com)
- 17 juni **Start Etappe 9.** Lorient-Göteborg. [www.volvoceanrace.com](http://www.volvoceanrace.com)



- 18-20 juni **Volvo Ocean Race festival.** [www.volvooceanracefestivaldenhaag.com](http://www.volvooceanracefestivaldenhaag.com)
- 18-21 juni **Assurmada Rally.** Naar Ipswich. [www.assurmada.nl](http://www.assurmada.nl)
- 19-20 juni **YSY Ronde Noord-Holland.** [www.ysy.nl](http://www.ysy.nl)
- 20 juni **Start Driehoek Noordzee.** [www.kustzeilers.nl](http://www.kustzeilers.nl)
- 20-21 juni **Houtevenement.** [www.sneekweek.nl](http://www.sneekweek.nl)
- 27 juni **EemDeltaRace.** [www.rzvnaarden.nl](http://www.rzvnaarden.nl)
- 27 juni **6 Uurs Enkhuizen.** [www.ewva.nl](http://www.ewva.nl)
- 27 juni **6 Uren van Loosdrecht.** [www.wvdea.nl](http://www.wvdea.nl)
- 27-28 juni **Zomerwedstrijden.** Sneek. [www.sneekweek.nl](http://www.sneekweek.nl)
- 27-28 juni **Nieuw Loosdrechtweekend.** [www.wsv-hetwittehuis.nl](http://www.wsv-hetwittehuis.nl)
- 20-28 juni **Kieler Woche.** [www.kieler-woche.de](http://www.kieler-woche.de)
- 26 juni-5 juli **45ste Deltaweek.** Zierikzee/Colijnsplaat. [www.deltaweek.nl](http://www.deltaweek.nl)
- 27 juni **Havenrace.** Göteborg. [www.volvooceanrace.com](http://www.volvooceanrace.com)
- 27-28 juni **Oud-Zeilend-Hout.** Slotermeer. Balk. [www.oudzeilendhout.nl](http://www.oudzeilendhout.nl)
- 5 juli **Oude Deuren Surf Cup.** Aalsmeer. [www.oudedeurensurfcup.nl](http://www.oudedeurensurfcup.nl)
- \*van de avondwedstrijden is alleen de eerste datum van de maand vermeld.*

## EVENEMENTEN

- 6 juni **Dag van de Watersport.** [www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)
- 7 juni **Open Dag Tip Top Sailing.** Lelystad Haven. [www.tiptopsailing.nl](http://www.tiptopsailing.nl)
- 12-13 juni **Aaltjesdagen** Harderwijk. [www.aaltjesdag.nl](http://www.aaltjesdag.nl)
- 26-28 juni **Havendagen.** Terneuzen. [www.havendagen-terneuzen.nl](http://www.havendagen-terneuzen.nl)
- 26 juni-5 juli **Westeinder Water Week.** [www.westeinderwaterweek.nl](http://www.westeinderwaterweek.nl)

**EVENEMENT AANMELDEN:**  
[agenda@ziltmagazine.nl](mailto:agenda@ziltmagazine.nl)







Herkingen

DORADE 32  
www.vandevlaser.nl

K

SAMENSTELLING: SJORS VAN DER WOERD EN LAURENS VAN ZIJP



# BOOT MET SMOEL

## KNUT: VAN AFBOWPROJECT TOT REISSCHIP

*Je hebt van die schepen die onmiddellijk de aandacht trekken.*

*De Knut is er zo een. Hij smoelt stoer en stevig en lijkt geknipt voor avontuurlijke tochten. Dat is precies wat Marleen en Wiedse ermee doen. Ze maken in zeven maanden een zwerftocht naar het noorden. Een verhaal over keuzes maken en doorzetten...*



**H**et begon allemaal vrij standaard. Marleen en Wiedse maakten kennis met de watersport via hun ouders. Hij op een Staverse Jol, zij op een stalen Jacon, en ze leerden zeilen in de Optimist. Later werd het wat minder doorsnee: Wiedse maakte de niet zo alledaagse keuze voor een Marsvin, zeg maar een kleine Grinde van 22 voet. Het duidt al op een voorkeur voor andere ontwerpen dan de 'confectie-jachten'.

## ALUMINIUM ONE-OFF

Een jaar of vijf, zes geleden begon het plan te rijpen om een langere tocht te gaan maken. Het gevoel 'Nu doen, niet wachten tot we 65 zijn' nam sterke vormen aan. Beiden zijn werkzaam in het onderwijs; zij als adviseur, hij als leraar Techniek.

De Marsvin was te klein voor zo'n vertrekkertocht, dus die ging in de verkoop. Aanvankelijk lieten ze hun oog vallen op een Lord Helmsman, maar die bleek in te slechte staat. In het voorjaar van 2010 zagen ze op internet een advertentie van een Dorado 32 met als pakkende kop: 'Casco met smoel'. Een aluminium one-off van 32 voet, ontworpen door Van de Visser Engineering.

Ze gingen kijken in Scharendijke en troffen volgens Marleen: "Kaal blik, ingeregend, met beschimmelde vloer. Maar wel voorzien van een motor, isolatie en ramen. En met een kerstpakket vol spullen: waterpomp, watertank, dieptemeters en nog wat dingen."

Wiedse vult aan: "De prijs was ook gunstig; we waren er wel verliefd op."













In mei kochten ze het casco en dat vaarseizoen gingen ze varen, nog zonder mast.

Wiedse: “We zagen de mogelijkheden; we hoefden niks te slopen, maar konden meteen beginnen met opbouwen. Ik weet niet of Marleen het allemaal had voorzien hoeveel werk dat zou vergen, maar ik wist dat het omvangrijk was. Mijn vader heeft 9 jaar aan een casco gewerkt. Aan het eind van een winterperiode ben je dat geklus wel zat, hoor... We hebben goed overlegd: wat doen we? Hebben we het er voor over om ieder weekend in de boot te steken en hem af te maken? Want je moet het wel helemáál afmaken...”

Dat eerste jaar gingen ze in een nog kale boot zonder mast op vakantie. “Met een aanrechtje van spaanplaat en een laken als toiletdeur.” Marleen: “We kiezen niet voor alle mogelijke luxe aan boord. We vinden het vooral belangrijk dat een boot prettig zeilt. En deze heeft al meer luxe dan we gewend waren.”

Ook hun levensstijl pasten zij aan hun plannen aan: geen riante woning maar een klein huurhuis, spaarzaam leven en alle geld in de boot stoppen.

## GEEN VERTREKKERSBOOT

Hoewel ze er wel een lange reis mee maken, is de *Knut* níet als specifieke vertrekkersboot gebouwd. Wiedse: “Dat is een bewuste keuze. We hadden in een vroeg stadium contact met oud-vertrekker en expert Olav Cox en die wees ons er bijvoorbeeld op dat je niet per se voor een jaar vertrekken een watertank voor 300



liter hoeft in te bouwen. Dan zit je daar de rest van de tijd ook aan vast. Je kunt beter je boot tijdelijk aanpassen voor een reis. Wij hebben nu een vaste watertank van 65 liter, aangevuld met een waterzak van 100 liter. De dieseltank is met 180 liter wel groter geworden dan gepland, maar dat komt omdat een collega hem helemaal op maat heeft gemaakt en alle ruimte heeft benut. Het is een RVS tank, geïsoleerd met wasmachinematten en gesjord met spanbanden. Er zijn dubbele brandstoffilters gemonteerd, met kogelkranen en we hebben de schroefasdichting voor zekerheid na vijf jaar vervangen. Daar wil je geen gezeur over hebben.”

## AANPASSINGEN

Toen ze begonnen met klussen aan de *Knut* lieten Marleen en Wiedse bij Koopmans in Sneek een constructieve verandering aanbrengen in de vorm van een brugdek. Die brengt verscheidene voordelen: meer hoofdruimte in de onderliggende hondenkooien, een barrière tegen eventueel binnenspoelend water, een locatie voor de overloop en een beschutte ‘nestelplek’ onder de buiskap tijdens frisse wachten. De minder makkelijke instap van de kajuit nemen ze op de koop toe. Verder werd het potdeksel breder gemaakt.

Wiedse: “De ontwerper had alles doorgerekend, dat gaf vertrouwen. Het is een stevige constructie, de banken en een stuk van de keuken zijn ook van aluminium, er is daardoor geen hoofdschot nodig.”







Knut





Ook het zeilplan is iets aangepast. Wiedse: “Het zeilplan is veranderd, van 7/8 naar 9/10. Een iets kortere mast en een hoger aangrijpingspunt van het voorstag; dat geeft op zee een stabielere configuratie. Er is ook een wegneembaar kotterstag gemonteerd; met een klein werkfokje en gereefd grootzeil heb je een compact tuig voor zwaar weer.” Marleen: “Het schip zeilde vanaf begin af aan goed; tijdens een verenigingswedstrijd werden we tweede!”

Al afbouwend gingen Marleen en Wiedse de afgelopen jaren met de *Knut* op vakantie en maakten ze stevige zeereizen naar Zuid-Engeland en de Kanaaleilanden. Het is helemaal hun ‘eigen’ schip geworden. Marleen: “Onze boot is niet cliché, dat past wel bij ons.”

## NAAR HET NOORDEN

Her en der moet nog wat worden afgetimmerd, maar in april van dit jaar begonnen ze aan de lang geplande sabbatical, die zeven maanden duurt. Beiden wisten onbetaald verlof te krijgen en kunnen na terugkomst weer aan de slag. Waar de meeste vertrekkers zuidwaarts koersen, zetten Marleen en Wiedse koers naar noorden. “Het ruige, de rust, de mooie natuur”, lichten ze samen die keuze toe, “het lijkt ons veel mooier in het noorden.” Een strak reisplan hebben ze niet. Marleen: “Als zeilers weten we dat het altijd anders kan uitpakken dan gepland. Zonder doel kom je ook ergens...”

Als deze *Zilt* verschijnt zeilt de *Knut* in Zweedse wateren.

# ZEILADRENALINE

## IMPRESSIE VAN DE 70STE NORTH SEA REGATTA

De 70ste editie van de Delta Lloyd North Sea Regatta kende niet alleen een gemêleerd deelnemersveld, maar ook zeer gevarieerde weersomstandigheden.

Op dag 1, vrijdag 22 mei, was het prachtig inslingerweer. Dag 2, zaterdag, stond er dik 20 knopen wind en kwam het aan op boot- en zeilhandling. Dag 3, zondag 24 mei, was vooral een tactische dag met weinig wind. Op de afsluitende vierde dag draaide alles om de titels. Een beeldverhaal van fotograaf Sander van der Borch.

[www.nsr.nl](http://www.nsr.nl)































# DEKKNECHTEN

## Aan de slag als crew op een klassieker

Tijdens de vele wedstrijdseries in de Carieb zijn opstappers welkom. Frieda Fennell en Léon Blauw, onderweg met hun *Puff*, een stalen Jan Haring 9.60, grijpen de kans om te bemannen op een statige klassieker. Een kennismaking met een andere zeilwereld...











## SOLLICITEREN

Op St. Vincent hebben we een Nederlands bemanningslid ontmoet van het klassieke jacht *Sincerity*. Misschien hebben ze crew nodig voor de Antigua Classic Yacht Regatta... Na het nodige facebook-contact is er nog steeds geen duidelijkheid, terwijl we nog op Dominica liggen.

"Leon, laten we de gok wagen", zeg ik, "zo'n kans krijgen we nooit meer en als het niet lukt, kunnen we het nog bij andere schepen proberen." En zo denderen we met *Puff* richting Antigua. Na aankomst aldaar vinden we een mail van de *Sincerity*-kapitein. Hij wil bekijken hoe hij ons kan inzetten. Er komen gasten aan boord en naast het zeilen moeten we ook helpen met serveren en het opruimen van de boot...

Als toegewijde leken starten we onze eerste job als crewlid. *Sincerity* is een klassieker uit 1928, gebouwd in Italië. Een elegante, imposante oude dame, getekend door een lang leven, 95 voet lang, 90 ton zwaar. Alles wordt bediend met pure menskracht. Geen elektrische lieren, zelfs geen selftailing lieren. Hoe gaan we het klaarspelen om met een crew van 12 die elkaar noch het schip goed kent, deze race succesvol te voltooien? Het programma: twee trainingsdagen en vier wedstrijddagen. Na afloop moeten de zeilen geborgen, hoezen aangebracht, zonnetent opgezet en hapjes en drankjes klaar staan. En na de afwas en het dek afspuiten zijn we vrij. Dat is de job...

## OP JE PLEK

"Hoist the sails!", roept de schipper. "Een, twee, hijs! Een, twee, hijs!" Drie man hangen aan het grootzeilval. De laatste meter gaat omhoog en de schipper geeft opdracht de kotter te hijsen. Oké, focus Fennell, op je plek. Leon en ik zijn verantwoordelijk voor de kotterfok. Heerlijk! Één taak, geen verantwoordelijkheid voor het schip, voor onze veiligheid, geen voorbereiding van route of weer. Gewoon één simpele taak, simpel maar loeizwaar... Nog 5 minuten tot de start en *Sincerity* ligt 200 meter voor de startlijn. De schipper is zeer bedreven, hij haalt de snelheid uit het schip, we vallen af. Nog 1 minuut tot de start, we loeven op. "In on all sails!!" We brengen de zeilen op spanning en *Sincerity* komt op snelheid. Als het startschot valt, vliegen we over de startlijn...







ANTIGUA CLASSIC WEEK  
2015  
SINCERITY  
1928





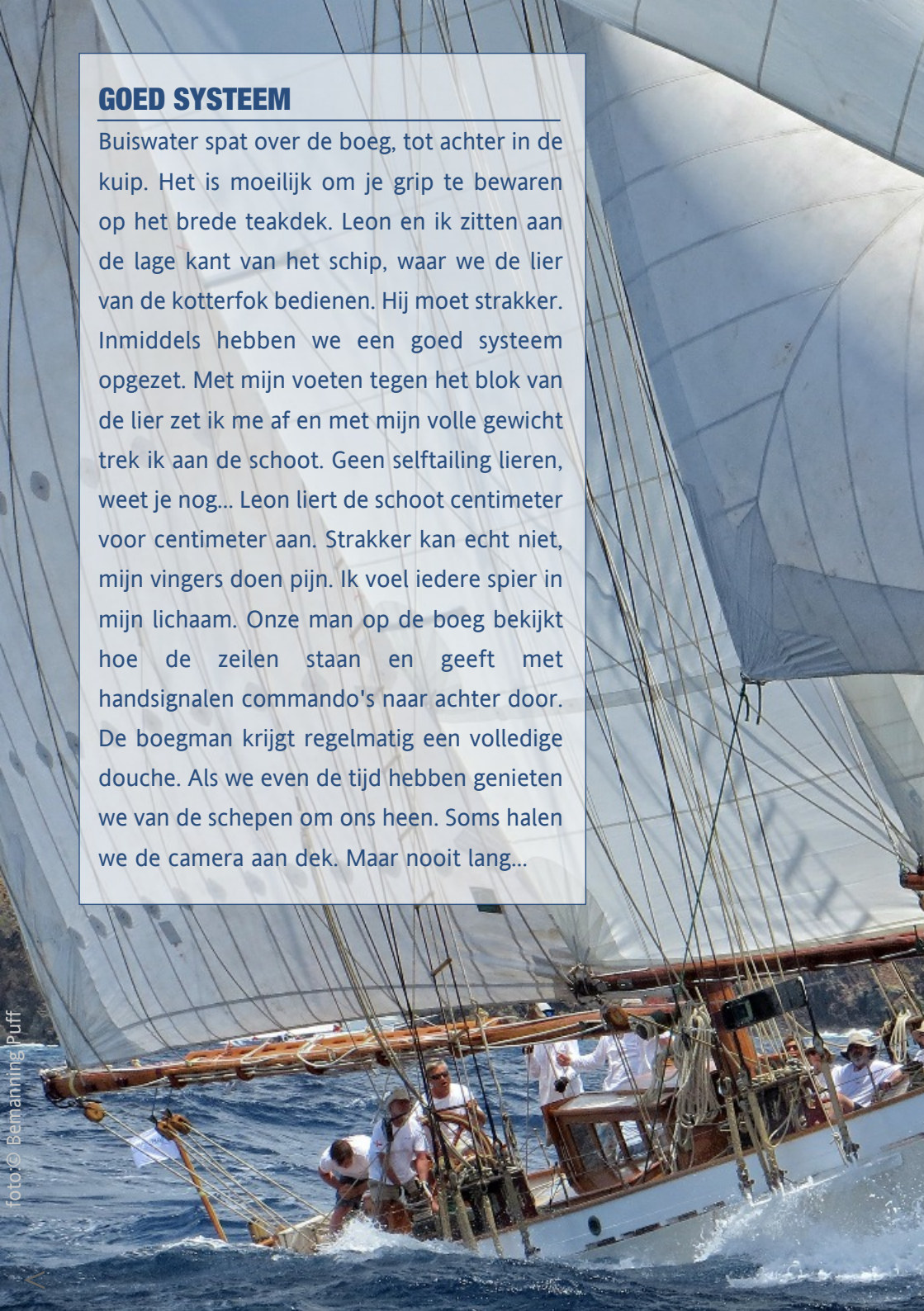
## VLIEGEN DOOR HET WATER

We zijn op weg naar de eerste ton, de eerste gijp en daarna het hijsen van de aap, een zeil voor ruimere koersen voor tweemasters. Dit hebben we slechts een keer geoefend. "Dat val, achter welk stag moet dat ook alweer langs?", bedenk ik me. Ik hoor de schipper roepen: "Frieda, je zit aan de verkeerde kant van het schip." Wat een blunder! Maar de onervaren crew krijgt het uiteindelijk voor elkaar. Enkele minuten later vliegen we met 11,9 knopen door het water. Hoe meer wind hoe beter voor *Sincerity*. Daar zit haar kracht. Helaas betekent haar gewicht ook veel snelheidsverlies bij het opkruisen...



## GOED SYSTEEM

Buiswater spat over de boeg, tot achter in de kuip. Het is moeilijk om je grip te bewaren op het brede teakdek. Leon en ik zitten aan de lage kant van het schip, waar we de lier van de kotterfok bedienen. Hij moet strakker. Inmiddels hebben we een goed systeem opgezet. Met mijn voeten tegen het blok van de lier zet ik me af en met mijn volle gewicht trek ik aan de schoot. Geen selftailing lieren, weet je nog... Leon liert de schoot centimeter voor centimeter aan. Strakker kan echt niet, mijn vingers doen pijn. Ik voel iedere spier in mijn lichaam. Onze man op de boeg bekijkt hoe de zeilen staan en geeft met handsignalen commando's naar achter door. De boegman krijgt regelmatig een volledige douche. Als we even de tijd hebben genieten we van de schepen om ons heen. Soms halen we de camera aan dek. Maar nooit lang...













## AFTERSAIL

De races worden gevolgd door borrels aan dek van *Sincerity*. Grote bowls met cocktails, sushi en kaasplankjes. Het is zien en gezien worden. De crew loopt in crewkleding over de steigers om geen misverstand te laten bestaan over hun rol deze week. De dames knopen hun crewshirts tot boven de navel. De week eindigt met een grote BBQ aan boord en de prijsuitreiking en feest. Dit wordt mijn avond! Dat ene sexy cocktailjurkje dat al 10 maanden in de kast hangt, ga ik aantrekken. Mijn haar vlecht ik in en mijn lippen glanzen van de gloss. Let's party! Hoe denk je dat dit afloopt? Nee lieve vrienden, niet met een dikke kater... Na zes dagen intensief zeilen en werken, lag Fennell na twee wijntjes om 23 uur in haar bedje... Oud wijf...

## JOON MET LOCATIEBAKEN

De nieuwe sMRT SOS DanBuoy is ontworpen om redding bij een man-over-boord-situatie meer kans van slagen te geven. Te water blaast de SOS DanBuoy zichzelf in enkele seconden tot 2 meter hoogte op en activeert de sMRT V100 Locater Beacon die AIS signalen uitzendt naar je kaartplotter en DSC marifoon. Ook het strobe licht wordt vanzelf geactiveerd bij contact met water.



De drenkeling kan zich, terwijl hij op redding wacht, drijvende houden door de lussen op boei vast te houden. De DanBuoy zit in een waterdichte houder die op elke plek aan boord gemonteerd kan worden. De prijs van de nieuwe joon is € 1305. [www.nordicmarine.nl](http://www.nordicmarine.nl)

---

## ROBUUSTE TELEFOONLADER



Zeil je een boot zonder accu of walstroom dan is de Kodiak Powerbank een handig accessoire aan boord. De Kodiak 6000 Powerbank heeft 6000 mAh capaciteit, genoeg om 3 keer een iPhone te laden of 2 keer een Samsung Galaxy. Of meer dan 5 keer een GoPro camera. De Powerbank is robuust, schokbestendig en waterdicht en kost € 59,95

De Kodiak Mini (€ 27,95) heeft een capaciteit van 2600 mAh. [www.technautic.nl](http://www.technautic.nl)



## NOOIT MEER SCHREEUWEN

Tijdens een zeilwedstrijd speelt goede communicatie een essentiële rol. Door de lengte van de boot, het geluid van wind en golven en de hectiek van de race, is dat niet altijd vanzelfsprekend. Met het AXIWI communicatiesysteem kunnen drie bemanningsleden, tegelijkertijd en handsfree, met elkaar communiceren en luisteren alle anderen mee.

Zo gaat er geen instructie meer verloren. Volgens de producent is de AXIWI ook op toerjachten handig. Per gebruiker kost je dat, afhankelijk van het type headset zo'n 250 euro. [www.axiwi.nl](http://www.axiwi.nl)



---

## SATELLIETTELEFOON MET DATA-AANSLUITING

De nieuwe satelliettelefoon van Thuraya heeft een spreektijd van 9 uur en een groot display van gehard Gorilla glas. Het ontspiegelde scherm past de helderheid automatisch aan aan de omstandigheden.

De Thuraya XT-PRO is standaard uitgerust met GPS, en bedoeld om ook onder de meest extreme omstandigheden te blijven functioneren. Naast telefoongesprekken en sms berichten kun je middels een data-aansluiting e-mails van en naar een laptop of PC sturen. Voor noodgevallen is het toestel uitgerust met een SOS knop, navigatie en tracking mogelijkheden. Thuraya heeft een dekkinggebied in meer dan 160 landen, maar is niet geschikt voor zeilers die richting Caribb of Noord- en Zuid-Amerika koersen. [www.xtremedistricts.com](http://www.xtremedistricts.com)



## MOOIE MAAT

In het vorige nummer zag je al de mock-up van de nieuwe Bestevaer 45 ST Pure. Inmiddels is KM Yachtbuilders in Makkum gestart met de bouw.

De aluminium 45ST heeft een mooie handzame maat. Hij is ook minder custom built dan

gebruikelijk, wat kosten scheelt. Het dekplan, de plaats van de schotten, de indeling en de styling liggen vast. Wel heeft de

eigenaar nog steeds invloed op het eindresultaat. Uitgangspunt is een

veilig, comfortabel, zeegaand zeiljacht, zonder opsmuk.

Leverbaar in twee varianten:

standaard met vaste kiel van 2.15 m en

als optie een geballast midzwaard.

De vanaf-verkoopprijs is € 495.000.

[www.kmy.nl](http://www.kmy.nl)



---

## ONLINE LIJNEN BESTELLEN

Tuigerij M. de Groot in Stavoren heeft een handig online keuzesysteem voor lijnen; van landvasten en trimlijnen tot vallen en schoten. Via een

aantal stappen maak je de juiste keuze voor

het juiste schip en de toepassing. Vervolgens

geeft het systeem het aanbod aan touwsoorten

weer en kun je het materiaal online bestellen.

Wie er zelf niet uitkomt, kan altijd advies

vragen aan de lijnenspecialisten in Stavoren.

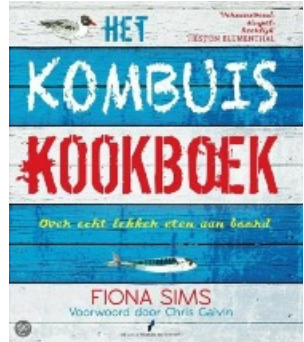
[www.jachttuigerij.nl](http://www.jachttuigerij.nl)





## LAM MET SUMAK EN BOTERBONENPUREE

Het Kombuis Kookboek gaat volgens de omslag 'over echt lekker eten aan boord'. Het uit het Engels vertaalde boek, maakt onderscheid tussen recepten voor in de haven, voor onderweg en, enigszins opmerkelijk, ook voor thuis. De gerechten zouden op de menukaart van menig restaurant niet misstaan, maar de bereidingswijze en ingrediënten houden meer rekening met de beperkingen van de scheepskeuken dan hun titel doet vermoeden. Al zijn we wel erg benieuwd naar de foto's van het kaasfonduen, uit de rubriek 'Op Zee'.



(Opsturen aan: [watzitdaarnuaanhetplafond@ziltmagazine.nl](mailto:watzitdaarnuaanhetplafond@ziltmagazine.nl))

Het Kombuis Kookboek is een gezellig vormgegeven bron voor zeilers met culinaire ambities of een natuurlijke weerstand tegen alweer Chili con carne. Online of in de boekwinkel voor € 24.95 Uitgeverij de Alk & Heijnen.

---

## WHISPERPOWER BREIDT SERVICENETWERK UIT



WhisperPower breidt het Premium Service Partner netwerk in de Benelux verder uit. Naast de bekende WhisperPower generatoren voert de fabrikant de Orange acculaders, omvormers, combi's en accu's en de

nieuwe Genverter Range, met de populaire compacte 3,5 kW Picolo. Voor het noodzakelijke onderhoud aan de generatoren heeft WhisperPower op een aantal strategische plaatsen in de Benelux extra Premium Service Partners aangesteld. [www.whisperpower.com](http://www.whisperpower.com)



## ST HELENA

Het is geen ideale ankerplaats, maar als Dick en Anita met de *Kind of Blue* langs het afgelegen St Helena in de zuidelijke Atlantic zeilen, kunnen ze er dankzij rustig weer toch een stop maken.





## IN TIEN JAAR DE WERELD ROND

Toen Dick van der Waaij en Anita Idskes met *Kind of Blue* in 2005 door de sluis van Vlissingen de zee opvoeren, hadden ze nog geen idee hoe lang ze zouden wegblijven. Inmiddels zijn ze 10 jaar verder, zeilden ze ruim 60.000 mijl en zijn ze bijna de wereld rond. Op Tobago in de Carib kruisen ze hun koerslijn. Nog iets van 500 mijl te gaan. “Dat zal juli of augustus worden”, zegt Anita. “We zijn nu nog maar net in Suriname aangekomen.”

## DE TIJD NEMEN

Dick en Anita nemen graag de tijd om de landen waar ze naartoe varen, beter te leren kennen. Langs de oostkust van Amerika naar New York, door de Carib, de Stille Zuidzee over, door Nieuw-Zeeland met auto en tent, Indonesië, rondom Borneo, Maleisië, Thailand, de Indische Oceaan, op safari in Zuid-Afrika en dit jaar weer een oceaanoversteek naar Brazilië.

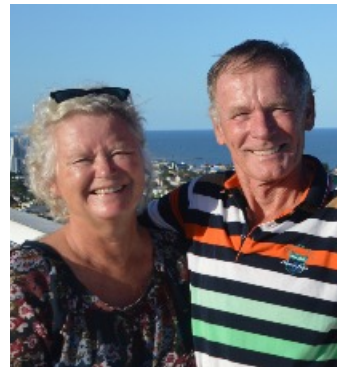


foto: © Bemanning Kind of Blue

Een van hun favoriete bestemmingen is Fiji, in de Pacific. Anita: “Het zeilen is er zo mooi! Beschut, kristalhelder water binnen het rif, prachtige tropische eilandjes, een vis die bijt zodra je een lijntje in het water gooit. En de mensen zijn arm, maar zo vriendelijk, goedlachs en lief.”

## NIET ALTIJD LEUK

Ze waren het ook wel eens beu. Dick: “Toen we onderweg van Nieuw-Zeeland naar Fiji in een storm terechtkwamen, raakte ik doorweekt en koud omdat mijn zeilpak, dat ik 5 jaar niet gebruikt had, lekte. Toen had ik er wel even genoeg van.”





In Zuidoost Azië zijn ze door omstandigheden langer gebleven dan gepland. Dick bleek ernstig ziek te zijn en een langer verblijf in Nederland was noodzakelijk. Dick: “Maar nu gaat alles goed. Controle en onderzoeken kan je ook onderweg gemakkelijk regelen. Het zet je wel aan het denken. Ziek zijn in je eigen huis, stad, land, met vrienden en familie in de buurt, zonder taalproblemen, dat is toch wel prettiger.”

## **LANGZAAM RICHTING HUIS**

Het plan is om dit jaar van Suriname naar Tobago & Trinidad te zeilen, en aan het eind van het jaar -als het orkaanseizoen afgelopen is- door de oostelijke Caribb Noordwaarts. In 2016 wellicht naar Cuba, nu het nog niet overspoeld is door Amerikaanse toeristen. En dan via Bermuda en de Azoren terug naar Vlissingen.

Dick: “Niet dat we dan niet meer gaan zeilen hoor! Dat blijven we in Europa doen in de zomer. En dan in de wintermaanden zonder boot reizen naar landen waar we nog niet zijn geweest.”

colofon

Zilt Magazine is een uitgave van  
Zilt Media Producties in Amstelveen

### REDACTIE

redactie@ziltmagazine.nl

### ADVERTEREN

AcquiMedia  
info@acquimedia.nl  
0184 481040

### AUTEURSRECHT

De inhoud van Zilt Magazine mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

bemannings

Zilt Magazine wordt gemaakt door:

Ruud Kattenberg  
Sjors van der Woerd  
Laurens van Zijp  
Michiel Scholtes  
Henk Huizinga  
en talloze opstappers...







abonneer je gratis