



seil *samvirket.net*
bli deleier av en Cigale/Levrier 14

- trygg, rask og sjødyktig aluminiumsbåt
- vannballastanker
- fast kjøll
- toppfart 17 knop
- deplasement 8 tonn
- 3 lugarer + salong

I.b.d 14 - 4,2 - 2,2 m

Jordomseiling i etapper, båten seiler hele året, eierne skifter

Organisert som andelslag med 10 andeler. Fordeling av ansvar og kostnader, mye seiltid per andel

...se detaljer på baksiden

David Harding/Sailing Scenes

PROSJEKTBEKRIVELSE, BÅTOMTALE OG AVTALEDOKUMENTER FOR ETABLERING AV SEILSAMVIRKET

- et andelslag for sameie av en Alubat Cigale/Levrier 14

INNHOLD

1. Invitasjon	2
2. Beskrivelse av Alubat Cigale/Levrier 14	3
3. Omtale av Alubat Cigale/Levrier 14	8
4. Presseomtale av Seilsamvirket	11
5. Budsjet	12
6. Vedtekter	13
7. Tegningsdokument	16

1. Invitasjon

Du har nå mulighet til å sikre deg en andel i et langturseilingsprosjekt uten like i Norge!
Vi inviterer med dette langturseilere til å bli med å etablere Seilsamvirket.
Her finner du informasjon om prosjektet, detaljer om båten og alt som skal til for å tegne en andel. Ved å signere tegningsdokumentet så snart som mulig og stiftelsesdokumentet på stiftelsesmøtet 2. november kan du sikre deg 1 av i alt 10 andeler i et sameie av en Alubat Cigale Levrier 14 aluminumsbåt som vil seile året rundt - og jorda rundt med skiftende eiere om bord.



Hver andel vil koste NOK 300.000.
Du vil disponere båten minst 5 uker per år i gjennomsnitt, du får stemmerett på årsmøter, i valg av seilingsrute og andre avgjørelser pluss andre privilegier.
Vi tar sikte på å bestille en ny båt fra verftet med levering høsten 2006.

For å tegne en andel gjør følgende:
Skriv ut tegningsdokumentet på side 16 og 17. Les nøye gjennom, signør og returner som .pdf vedlegg til:
blimedi@seilsamvirket.net

Eller send i posten til:
Terje Storås
Frydensgate 5C
0564 Oslo

Interrimstyret Seilsamvirket
oktober 2005

Kjetil Flydal
Åsmund Andersen
Terje Storås

INNKALLING TIL STIFTELSESMØTE

Stiftelsesmøte for seilsamvirket blir avholdt 2. november 2005 kl. 18 i Oslo
sted: KNS Huk Aveny 1 på Bygdøy, Oslo Klubbhuset sal B, 2.etasje

SAKSLISTE

1. Presentasjon av Alubat Cigale/Levrier 14 ved forhandler i Norge, Lange Maritime og Gran Seil.

kort pause

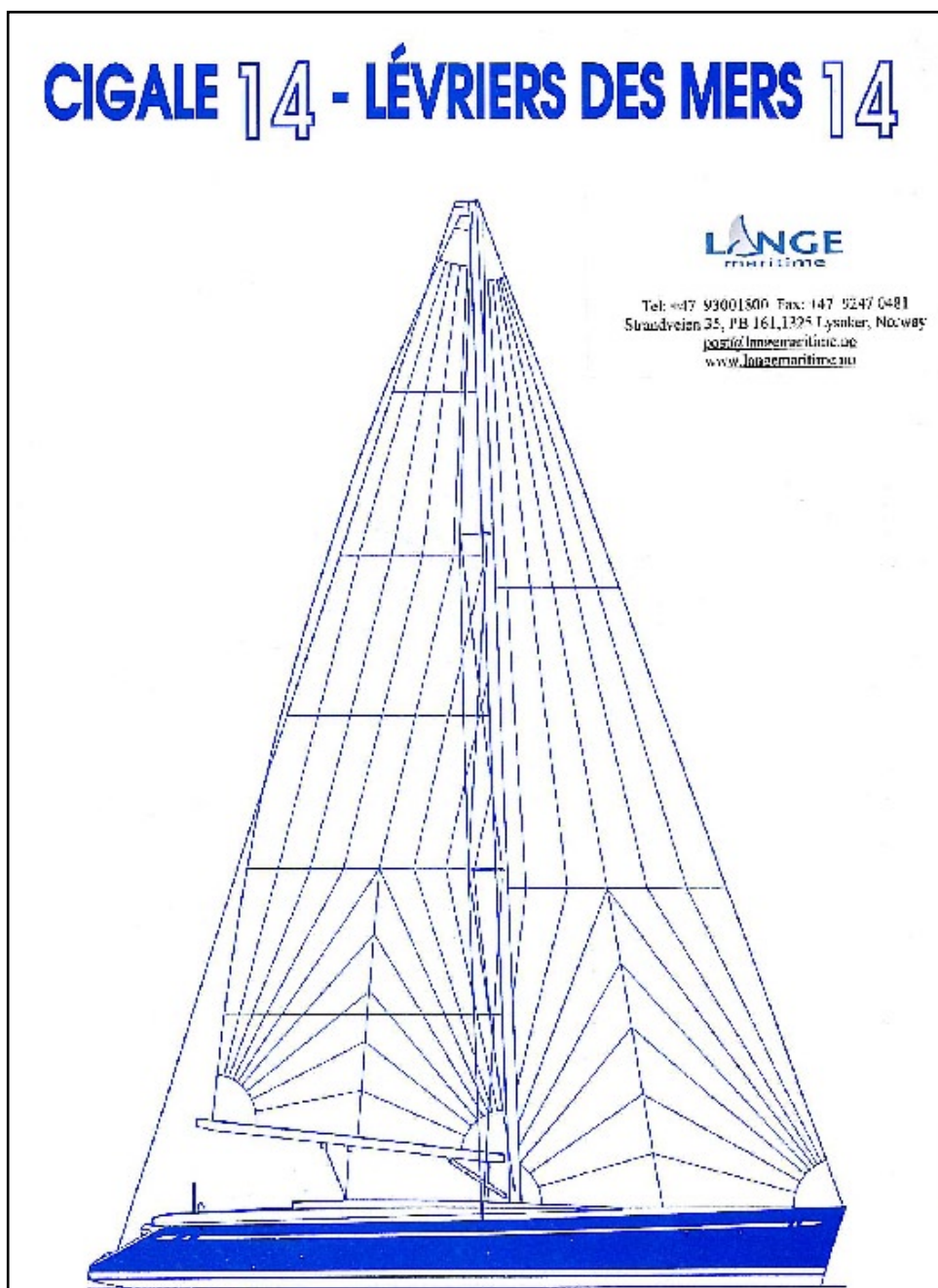
2. Stiftelsesmøte Seilsamvirket

Velkommen !

2. Beskrivelse av Alubat Cigale/Levrier 14

GENERELLE DATA

Lengde overalt (LOA)	14,00 m
Lengde vannlinje (LWL)	13,50 m
Bredde	4,20 m
Deplasement	8 t
Dyppående	2,20 m
Standard kjøøl	3 300 kg
Motor	55 hk Volvo Penta
Storseil	54 m ²
Genoa	52 m ²
Ferskvann	500 l
Drivstoff	300 l
Ballasttanker	600 l x 2
CE godkjenning i kategori	A



CIGALE 14 - LEVRIER DES MERS 14 Standard SPECIFICATION and INVENTORY **(Customised version subject to quotation)**

2 LAYOUTS :

3 CABINS Aft Saloon

3 CABINS Midship Saloon

I DECK FITTINGS

Anodised stemhead fittings with two rollers for anchor passage

Chainplate for tacking point.

Electric vertical windlass on deck

Painted aluminium toerail

S/s Swedish pulpit with bi-coloured approved navigation lights

2 spring cleats midships

2 bow mooring cleats

2 stern mooring cleats

1 deck hatch on watertight locker 500 x 500

1 deck hatch on forward cabin 500 x 500

2 deck hatches on forward head 320 x 180

2 deck hatches on both central cabins

2 deck hatches on saloon 450 x 320 (2) +

2 opening portholes.

2 opening portholes in each aft cabin or aft saloon.

Anodised aluminium chain plates for shrouds, babystay and backstay.

2 dorade vents on deck.

Double lifelines on s/s stanchions with port and starboard side opening gates.

2 54 ST genoa sheet winches

1 42 ST main sheet winch

1 40 ST winch for manoeuvres

2 sheet tracks for genoa and staysail with adjustable lines.

1 mainsheet track with traveller, adjustable lines and clutch.

2 genoa or staysail turning blocks.

2 double-cam clutches for mainsail traveller and mainsheet

S/s steering wheel (diameter 1200 mm) on binnacle with compass, engine control and panel.

Opening portholes on coach roof coaming.

Fixed portholes (6 on hull).

Tinted perspex sliding hatch.

Tinted perspex washboards.

S/s granny bars at mast

Water and fuel deck fillers.

2 winch handles

S/s bathing ladder on stern.

S/s pushpit with buoy bracket and approved stern light.

2 large lockers with access from the stern.

Aluminium tiller square.

Manual bilge pump.

Tube at mast foot for wiring electronics.

II. RIGGING

Anodised aluminium alloy mast with double spreaders and boom with Bergstrom rigging.

Genoa furling system.

Mast foot with halyard turning blocks and clutches for mainsail, genoa and staysail.

Stainless steel standing rigging:

1 forestay

1 V-shaped backstay

1 removable babystay (with fittings on mast)

2 upper shrouds

2 aft lower shrouds

2 running backstays to fly staysail

Deck light, masthead light.

2 sheet winches with mainsail and genoa clutches to be used as reefing winch.

1 turning blocks for two first reefs.

1 mainsail halyard

1 genoa halyard

Boom topping lift.

1 mainsail sheet led back to the cockpit.

1 boom vang.

2 genoa sheets

1 foot downhaul and 3 reefing lines.

III. COCKPIT

Large self-draining cockpit

Cockpit seats laid with teak

Cockpit floor with non-slip coating.

2 aft lockers on stern.

1 life raft storage on stern.

Gas bottle locker in aft locker.

IV NAVIGATION AREA

Chart table, 800 x 800

Storage for charts.

Instrument console

Helmsman seat with storage below.

Storage for books.

Main switch panel 12V: 15 fonctions - 220V: 3 fonctions

Ventilation through deck hatch 450 x 320 and opening porthole on coaming with curtains.

V. AFT (Cigale) OR MIDSHIP (Lévrier) SALOON

U-shaped settee, 8/10 persons with backrests

Side locker behind settee

Seating area to starboard (Levrier)

Saloon table, 1500 x 1250 mm

Cushions and backrests, 12 cm thickness in Bultex quality.

White vinyl headlining, plastic slats on hull

Laminated teak striped floor..

Light through hull and coach roof portholes and deck hatch with curtain

Halogen ceiling lights.

Standard fabrics on cushions and backrests.

VI. GALLEY

Ergonomic linear galley according to chosen version.

Large worktop, 1600 x 500.

Gimballed s/s two-burners stove with oven

S/s handrail in front of oven.

Double s/s sink.

Pressurized hot and cold-water tap

Aluminium water tank (500 litres)

Seawater foot pump

Refrigerator 120 litres with 12 V compressor and eutectic plates.

Large ventilated storage space for cooking utensils and pans...

Cupboard with laminate interior for easier cleaning

Two-shelf dresser

Cherry trims around worktop

Bar unit with bottle section and glasses tray

Permanent ventilation and light through deck hatches (2) 450 x 320 and opening porthole on coach roof coaming with curtains.

Light through hull and coach roof portholes and deck hatches with curtains.

Halogen ceiling lights.

Laminated teak striped floor.

VII PORT CENTRAL TOILET COMPARTMENT

White laminate furniture with wet locker.

Washbasin with pressurized hot and cold-water tap/ shower

Teak grating

Toilet (manual pump)

1 cupboard with shelves

Inspection hatch under washbasin

Laminate bulkheads.

Thick door to starboard cabin (Cigale) or saloon (Levrier).

Light and ventilation through deck hatch and side porthole.

1 electric shower draining pump.

1 ceiling light.

1 12 V socket

Holding tank 80 L

VIII SAILS

Optional

IX STARBOARD TOILET COMPARTMENT

White laminate and oak furniture including seat and large storage areas.

Washbasin with pressurized hot and coldwater tap.

Shower with pressurized hot and cold water – teak grating.

Toilet (manual pumping)

1 cupboard with shelves (total of 4 shelves)

Inspection hatch under washbasin

Laminate bulkheads.

Thick door to starboard and central cabin (Cigale) or saloon (Levrier).

Light and ventilation through deck hatch and side porthole.

1 electric shower draining pump.

1 ceiling light.

1 12 V socket

Holding tank 80 L

X STARBOARD AFT CABIN (Lévriersdes mers)

1 double berth 200 x 140

Upholstered mattress, 12 cm thick,

Single seat, 12 cm thick

Storage space under seat and foot of berth

Laminated teak striped floor.

1 large ventilated hanging locker

1 ventilated storage locker with shelves

Ventilation and light through opening stern and hull portholes with curtains.

1 ceiling light and reading lamps.

Door to chart table with lock and restraining hook

XI. STARBOARD AFT CABIN (Lévriers des mers)

1 double berth 200 x 140

Upholstered mattress, 12 cm thick,

Single seat, 12 cm thick

Storage space under seat and foot of berth

Laminated teak striped floor.

1 large ventilated hanging locker

1 ventilated storage locker with shelves

Ventilation and light through opening stern and hull portholes with curtains.

1 ceiling light and reading lamps.

Door to galley.

XII - PORT CENTRAL AFT CABIN (Cigale)

1 double berth 200 x 140
Upholstered mattress, 12 cm thick
Storage space under berth.
Storage locker with doors at berth foot.
Laminated teak striped floor.
1 deck hatch 450 x 320 with curtain
1 ceiling light and reading lamps.
Door to saloon.

XII - STARBOARD CENTRAL AFT CABIN (Cigale)

2 bunk berths 200 x 75
Upholstered mattresses, 12 cm thick
Storage space under lower berth.
Ventilated hanging locker.
Storage locker for upper berth.
Laminated teak striped floor.
Ventilation through dorade vent.
1 deck hatch 450 x 320 with curtain
1 porthole on coach roof coaming.
1 ceiling light and reading lamps.
Door to saloon and forward cabin.

XIII - CENTRAL FORWARD CABIN (Cigale and Levrier)

1 double berth 200 x 170
Upholstered mattress, 12 cm thick,
Storage space / drawers under berth foot.
Seat with storage underneath.
Ventilated hanging locker.
Laminated teak striped floor.
Light through deck hatch 500 x 500 with curtain
1 ceiling light and reading lamps.
Door to corridor.
Bunk berths as an option

XV. ENGINE UNIT

Volvo 50 hp diesel engine (Volvo MD 22 L) – sail drive.
soundproofed and ventilated engine compartment.
Ventilation: 4 air inlets
3 12 V – 95 Ah auxiliary batteries.
1 12 V – 95 Ah engine battery.
Battery charger and load distributor
Fuel tank 200 litres
Entire engine instrument panel on column;
single-lever control
boiler supply 220 V and via heat exchanger (engine)

BALLAST

2 ballast tanks located in the aft part of the boat behind the saloon backrests. Total capacity : 600 litres. Filled through sea cocks and electric pump.

SPECIFIC FEATURES

Architect: GROUPE FINOT
Construction: our boats are built from 5083 H
111 aluminium and welded in an Argon/
Helium atmosphere
Interior woodwork in cherry.

GENERAL SPECIFICATIONS

Length overall 14.00 m
Hull length 14.00 m
Length at waterline 13.50 m
Maximum beam 4.20 m
Draught 2.20 m
Light displacement 7,000 kg
Ballast weight 3,300 kg
Sail area on the wind 106 m²
Mainsail (optional) 54 m²
Genoa (optional) 52 m²
Spinnaker (optional) 160 m²
Water tanks 500 l
Fuel tank 200 l
C.E. Approval Class A

HEADROOM

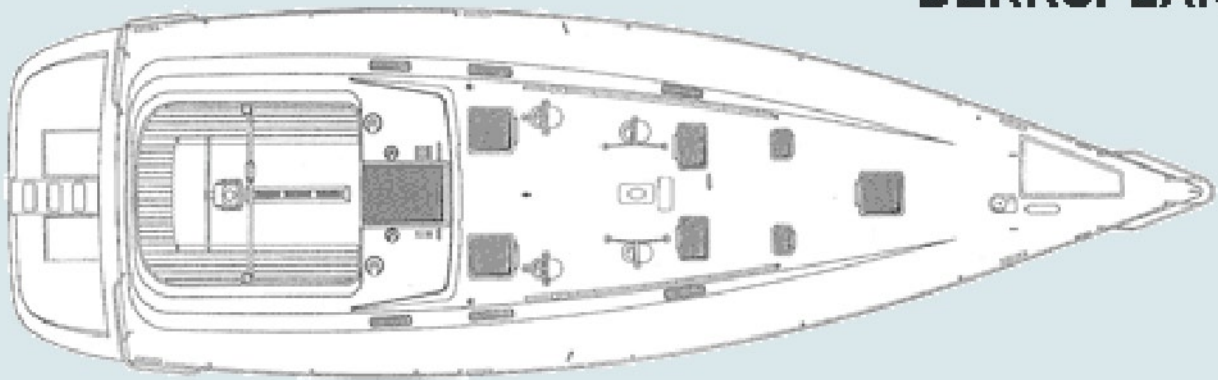
Companionway 2.00 m
Galley 2.00 m
Saloon 2.00 m
Forward head 1.90 m
Aft head 1.90 m
Aft cabin 2.00 m
Central cabin 1.96 m
Forward cabin 1.90 m
Central cabin (pullman berths) 1.96 m

OPTIONS

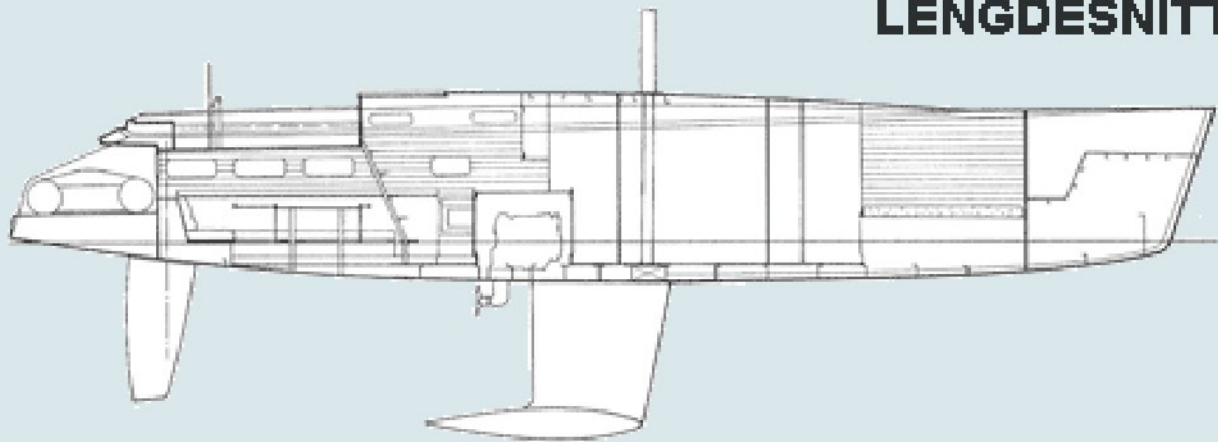
Please contact us for a list of optional equipment

ALUBAT

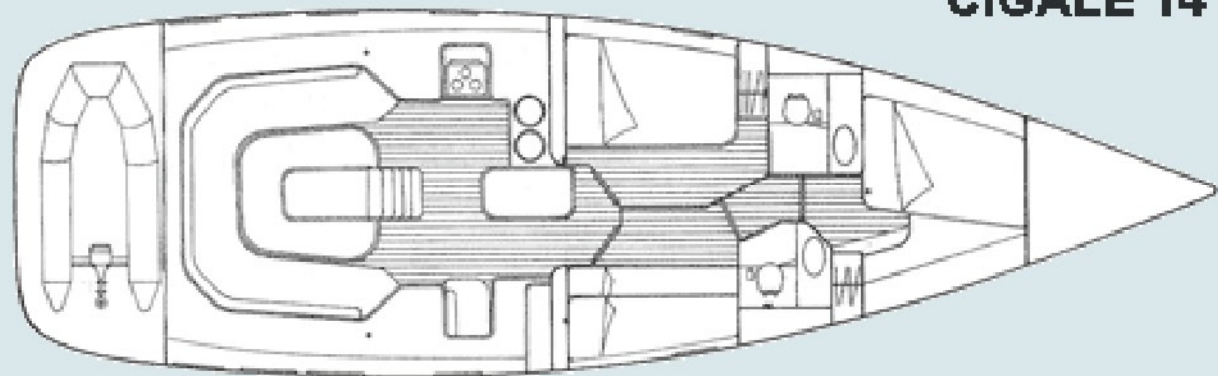
DEKKSPLAN



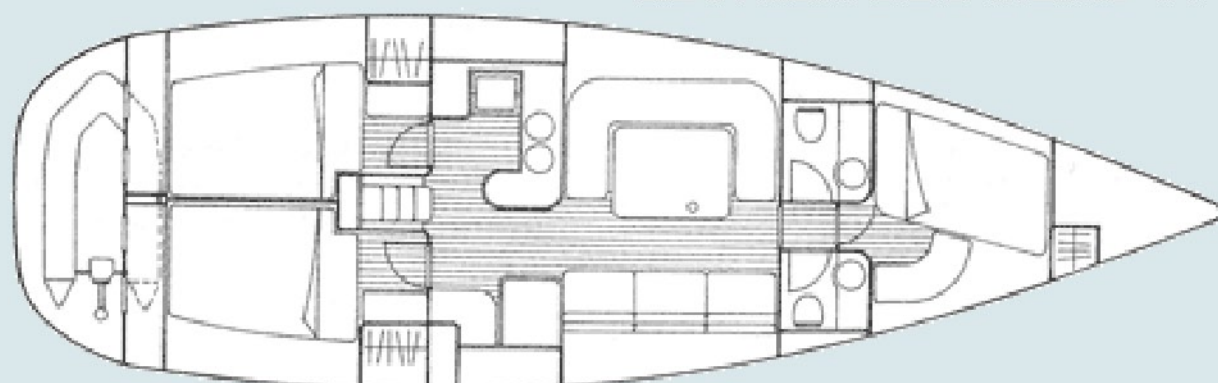
LENGDESNIFF



CIGALE 14



LEVRIÈR DES MERS 14



3. Omtale av Alubat Cigale/Levrier 14

Blue Water sailing:

<http://www.bwsailing.com/01articles/issue/1204/bwb.htm>

Blue Water Boats: Cigale 14

A French voyager with a difference

The Cigale 14 from Alubat offers exciting performance in an aluminum hull that is both tough and very comfortable

The market for aluminum-hulled offshore sailboats is one that has exploded in Europe while remaining fairly dormant here in North America. This could be in for a change, as a unique solutions-oriented passagemaker emerges from France that is packing all the gear you need for offshore sailing. She is the Cigale 14, a design that furthers the thinking on the capabilities of cruiser/racers while at the same time causing skeptics to reassess their views on what a cruising boat is, and what it should look like.

Aluminum-hulled offshore sailboat production is dominated by European designers and builders, and the French production company Alubat has been a major player in this field for 23 years. Alubat and the Finot Group, lead by Marc Finot, have recently teamed up to produce the new Cigale cruiser/racers, a series of light, fast and strong passagemakers that fully embody the "harmony with the sea" vision that Finot strives for. The Cigale 14, the smallest of the series, which includes the 16 and the 18, is crafted in the vein of ultralight displacement boats, or ULDB's, and represents a combination of the Finot Open series concept, offering the speed and performance of modern offshore racing designs, and Alubat aluminum construction.

For 30 years Finot has devolved concepts that are unique and often breathtaking in their synthesis of speed and ease of sail. The Cigale brings these to the foreground in its solutions-based approach. It offers the serious offshore sailor the ease of handling and function so essential to shorthanded sailing, from the design and layout of the cockpit to the simplicity of the rig, as well as the strength and lightness of an aluminum hull. And it still manages to deliver a level of comfort comparable to any of the most modern cruising boats. The Cigale series should be thought of as an attempt by some of the most knowledgeable offshore racing designers in the world to provide a comfortable ride that can take you almost anywhere.

Sailing the Cigale 14

This fall BWS was given the opportunity to sail with owners Will and Angela Bramen, from Wellesley, Mass., aboard their Cigale 14 Ariane in Narragansett Bay. While this was not to be the 300-plus-mile sail that BWS typically does to test offshore designs, and the dynamics and power of the sail area/displacement ratio could not be fully appreciated, Will kindly allowed us to test out the boat and its rig as much as possible.

The Cigale 14's performance on paper is impressive. With a light displacement, 15,432 pounds and 7,275 pounds of ballast in the bulb of a 7.3-foot fin keel, there is a ballast/displacement ratio of 47 percent, a high number even for stripped-down racers. This allows for a massive amount of sail area on the wind, totaling 1,144 square feet between the mainsail and the genoa, with a sail area/displacement ratio of 29.5.

The Bergstrom rig, with a fixed roller-furling forestay, a removable baby stay and two running backstays provides for a high roach main and double spreaders on a light aluminum alloy mast. Adding another 1,200 pounds of water ballast, which is flooded into compartments just aft of the cockpit and can be pumped from side to side in two to three minutes, the Cigale 14 was definitely built to maximize sail area potential while maintaining stability and angle of sail. And it does this very well.

The Bergstrom rig was modified on this Cigale, with three spreaders and a larger main, and it was obvious that with a full genoa and main, Ariane would realize her capacity of almost 20 knots when power reaching in a little more than 30 knots of wind. The failure of the genoa's halyard, however, meant that we had to drop the headsail and bring out the baby stay for the staysail. Yet, even after putting a reef in the main, Ariane maintained good boat speed, with Finot's polars holding true. With a light southeasterly breeze of 12 knots the light hull and deep keel quickly found their groove 28 degrees off the apparent wind, moving along at seven to eight knots, and we could feel the balance that a Finot design brings.

The success of the Finot concept, to provide superior offshore designs, stems from a philosophy emphasizing functionality and an agreement between speed, displacement and

strength while providing the comfort found in cruising boats. The popularity in Europe of singlehanded offshore races such as the Vendée Globe and the Around Alone generated the Finot Open series, a rare agreement of stability in the water with low displacement. The design of the Cigale 14 brings the different concepts together to create a highly functional, comfortable and fast offshore cruiser/racer that is at once sporty and safe.

By combining the Finot design with Alubat aluminum construction, Alubat has given the Cigale 14 a high degree of safety while maintaining their optimal light displacement. The hull and decks are made of 5038H111 aluminum alloy constructed in an argon/helium environment. Aluminum panels are welded onto a multi-stringer skeleton that is both light weight and rigid, giving this 46-foot boat a remarkably light displacement of 15,432 pounds while providing a hull that is suitable for high latitude sailing and one that can deal with the tests of the sea, like submerged containers and bergs. The Cigale's hull is radius based, providing a smooth motion in the water, and the light and rigid construction is now comfortable, strong and fast.

Heading off onto a close reach, with true wind topping out at only 12 knots and boat speed hovering at around seven knots, we fell off and went through several jibes. In keeping with Finot's desire to design functional shorthanded boats that can be sailed with relative ease, on deck all handling can be done from the cockpit. The helm is center mounted in the rear of the cockpit, and two 54 ST winches lie on either side for genoa trim. All halyards, the main trim and reefing lines run aft to the protection of a soft dodger over the companionway, where there are two 40 ST winches to port and starboard. Considering the peace of mind that can be lost when out in the open ocean at night and having to make your way forward to the main mast to put in a reef, this is a gratifying feature.

The Cigale 14 performs well in most conditions, and Ariane managed well in light winds. But she was not as light in her movements as you might expect, and the oversized spade rudder needed more to draw from. Running downwind with a gennaker and the main, Ariane felt almost underpowered, despite easily breezing by a 37-foot racer that was flying a full spinnaker.

Below decks

Belowdecks, the Cigale 14's semi-custom interior is bright and airy with oak trim. And, more importantly, it is a unique approach to solving the problem inherent in most cruising designs of limited space. Living aboard a Mason 43 for several years, limited seating was the first thing noticed with more than six or seven people in the cockpit or dinette. Finot's attempt to resolve this is both enlightened and practical.

Immediately aft of the companionway, there is an oversized U-shaped dinette with seating for eight to 10, and the six fixed portholes that wrap around the transom add more light and views of outside, agreeing with another Finot belief in combining the accessibility and function of above and belowdecks. With only one hatch ventilation and heat might become a problem, particularly in low latitudes, but it is hard to argue with the thinking behind this feature of the layout.

The open galley to port is an expansive L-shaped, ergonomic design with plenty of countertop to spread out on, all nicely finished with an oak trim. With large storage spaces, a two-burner gimbed stove, a 120-liter refrigerator and a double sink with pressurized water, all the creature comforts of home are available. And with two large deck hatches and fixed portholes along the coaming, ventilation is excellent, a vital aspect for comfortable cooking at sea.

A little to the aft on the starboard side, the massive nav station, with a wide chart table and instrument panel, is an arm's length from the companionway so communication to the cockpit is free from interference. Finot works out many of the problems of modern cruising boats but does so in a way that seems to favor the racing nature of this cruiser/racer. That said, the Cigale 14 is definitely not short on a cruising essential, storage. In the main cabin to port, just forward of the galley, a double berth has both standing lockers and compartments below the berth foot. The aft central starboard cabin has storage in lockers below two Pullman berths, with a center-mounted locker above. Back in the dinette there are side lockers and a ventilated storage locker. Bringing too much gear onboard is the only real danger. The Cigale 14 is undoubtedly equipped for distance traveling.

With two double cabins and two Pullman berths, the Cigale 14 can comfortably sleep six. The main aft cabin to port has access to both the saloon and the forward head. The head has actually been divided into two, with separate shower and toilet, an apparent reduction in comfort, but one that fits well with the functional type of comfort that this design brings. Forward, in the V of the hull is another double berth that is almost queensize in width at shoulder level. With the two Pullman berths to starboard and the division of the heads, the layout is ideal for a cruising family of four. There is even room for a visiting couple to have their own cabin forward.

BWS thoughts

The Cigale series of boats is for the discerning offshore sailor looking for a remarkable coalescence of speed, comfort and safety in a superior design and build. Sailing Ariane on Narragansett Bay could not test her performance, her function or her offshore comfort to a degree that would allow for certain conclusions, but on a close reach in 12 knots of breeze with a reef in the main and a staysail replacing a full genoa she could maintain the Finot polars. I have sailed on few boats that could claim to have the agreement between so many factors as does the Cigale.

Designed by offshore people for offshore people, it has the look and the feel of a boat that is as at home cruising the coast of Turkey or the French Society Islands as it is dodging icebergs at 60-degree latitudes. Simplicity and ease of sail on deck are paradigms of shorthanded sailing, and this design provides both in spades. Two people could easily put her in her groove and sail many thousands of miles, while the cockpit layout would work for those intrepid souls who might want to go it alone.

Alubat and Finot have produced a boat that I think will rank as one of the superior cruiser/racer designs for years to come. The two French companies have recognized many of the key challenges to comfortable and safe offshore sailing, and they have brought a unique approach to their resolution.

The boat's aluminum construction is among the safest and lightest on the market, and with a ballast/displacement ratio at 47 percent and an oversized Bergstrom rig the Cigale 14 is undoubtedly both fast and safe. It has all of the makings of a very comfortable cruiser as well, but that is ultimately a factor that is determined with the passage of many miles. As a concept she is remarkable, and as a boat beneath your feet she feels just right. BWS thinks that given the tests of time and offshore sailing conditions, she will handle this with ease.

Omtale av Cigale fra Practical Boat Owner, inkludert interessante illustrasjoner kan lastes ned fra nettsiden vår: <http://www.seilsamvirket.net/library/PBO-0408-Cigale.pdf>

Den måtte utelates her pga. filstørrelsen.

4. Presseomtale av Seilsamvirket

Seilmagasinet nr. 8 - 2005

Andelseiere i etapper rundt jorden

– For en forholdsvis lav inngangsbillett kan norske turseilere nå bli medeiere i en moderne, trygg, rask og fremfor alt velseilende langturboat, sier Terje Storås, som har tatt initiativet til prosjektet «Seilsamvirket». Planen er å kjøpe en Alubat Cigale 14 og reise ut på etappevis tur rundt jorden.

AV MORTEN JENSEN – Båten skal seile etter en rute som er avtalt på forhånd, og eierne seiler hver sin etappe og bytter underveis. På den måten kan båten seile kontinuerlig hele året, forteller Storås om det litt originale prosjektet.

Sammen med Kjetil Flydal og Åsmund Andersen har han laget et interimstyre, som skal planlegge og utvikle prosjektet videre. Målet er å finne seks til åtte andelseiere i løpet av dette året.

I valget av båt har de falt ned på den franske aluminiumbåten Cigale 14.

– Sikkerhet, komfort i sjøen, minimalt vedlikehold, fart, rekkevidde og enkel håndtering under seilas har vært viktige momenter for valg av båttype, sier Terje Storås. Båten som kom nærmest disse kravene, var Cigale 14, som de enten skal kjøpe brukt eller ny.

Båten er tegnet av Groupe Finot og i motsetning til verftet Alubats mer kjente serie, Ovni, er Cigale-båtene uten knekkspant, de har fast kjøll og vannballast-tanker.



SEILSAMVIRKE: Kjetil Flydal (til venstre), Åsmund Andersen og Terje Storås (foran) har tatt initiativet til å danne Seilsamvirket som har som mål å legge ut på langtur i 2006 med en båt av typen Cigale 14.

– Etter min mening gir fart og rekkevidde nye perspektiver på lange havkryssinger i passatvindene. En rask båt er også sikrere fordi den i større grad kan seile unna dårlig vær, sier Storås, som gjerne tar imot henvendelser fra

interesserte andelseiere. En andel er anslått til kr 200 000 og turen er planlagt å starte til neste år. Mer informasjon på www.seilsamvirket.net.

Seilas nr. 8 - 2005

Nyheter



Langturseiling i høy fart

«Seilsamvirket» er navnet på et nytt prosjekt som vil starte et sameie av en Alubat Cigale 14, som skal ut på langtur. Initiativtakerne har som mål å samle seks til åtte andelseiere innen 1. november.

Et interimstyre sammensatt av Kjetil Flydal, Åsmund Andersen og Terje Storås har vært i gang siden i vår for å konkretisere og utvikle prosjektet.

– Sameie av båt har mange fordeler. En deler kostnader, ansvar og forpliktelser og får

like mye seiltid som en vanlig seilsesong i Norge. Båten vil seile etter en rute som er avtalt på forhånd, for eksempel en jordomseiling mot vest. Eierne seiler hver sin etappe og bytter underveis. På denne måten kan båten seile kontinuerlig hele året, forklarer de.

De forteller videre at sikkerhet, komfort i sjøen, minimalt vedlikehold, fart, rekkevidde og enkel håndtering under seilas har vært viktige momenter i vurdering av båttype.

– Cigale / Levrier serien til det franske verftet Alubat er utviklet etter samme prinsipper som de havgående soloregatta-båter men med turrigg og aluminiumsskrog. For en forholdsvis lav inngangsbillett kan norske turseilere bli medeiere av en



Kjetil Flydal, Åsmund Andersen og Terje Storås (foran) jakter på andelshavere til langturprosjektet.

moderne, trygg og fremfor alt velseilende langturboat, poengterer de. Seilsamvirket vil arrangere en prøveseilas av en aktuell Cigale 14 i løpet av høsten for potensielle andelshavere. Stiftelsesmøte og innbetalinger av andeler vil skje i etterkant av dette.

– Fra sommeren 2006 tar vi sikte på en fartsfylt og spennende seilas med verdenshavene som lekegrind. Mer info: www.seilsamvirket.net. sissel@seilas.no

6. Vedtekter

Vedtekter for SEILSAMVIRKET oktober 2005

§ 1 Andelslaget

SEILSAMVIRKET er et tingsrettet sameie med begrenset antall andeler, vekslende kapital og begrenset ansvar. Andelshavere hefter bare med sitt andelsinnskudd for lagets forpliktelser. Sameiet har adresse i Oslo.

§ 2 Formål

Andelslagets formål er å kjøpe, eie, vedlikeholde og drive et moderne seilfartøy som er egnet for langturseiling på verdenshavene. Videre å sørge for at fartøyet seiler så mye som mulig på langtur til glede for andelshavere og medseilende mannskap. Det skal legges vekt på utveksling av kunnskap om godt sjømannskap og sikker seilas.

§ 3 Andelshavere

Enkelt personer som identifiserer seg med lagets formål, vedtekter og retningslinjer kan søke om å bli andelshavere i sameiet. Andelshaverne skal ha kunnskap om grunnleggende sjømannskap, navigasjon og håndtering av båt slik at han/hun etter en tid kan fungere som skipper og ta ansvar for båten. To enkelt personer kan dele en andel.

§ 4 Andelskapital

Hver andelshaver tegner en andel, eller deler en andel med en annen person, pålydende kr 300.000,-. Andelen innbetales på sameiets bankkonto. Styret fører protokoll over andelshavere og andeler, og utsteder andelsbevis. Andelene kan ikke pantsettes eller tas utlegg i, men kan omsettes etter godkjenning fra styret.

§ 5 Andelshavernes plikter og rettigheter

1 Generelt

Andelshaverne har rett til lik og rettferdig bruk av lagets tjenester, i henhold til eierandel. Andelshaverne har rett og plikt til å ta imot tillitsverv. Andelshaverne plikter å følge vedtekter og driftsregler for sameiet. Hver andel har én stemme ved avstemninger.

2 Seiltid

Hver andel gir i prinsippet lik rett til tilgang til båten. Styret fører regnskap med andelshavernes seiltid. Det skal etableres et system som tar hensyn til at mer populære perioder teller mer enn mindre populære perioder. Dette systemet skal fremstilles i driftsreglene, som vedtas av årsmøtet. Systemet skal også beskrive rutiner for mannskapsbytte og overlevering av båt. Styret kan justere betalingssatsene for å innfri vedtatte budsjetter.

3 Mannskap/medseilere

Når en andelshaver disponerer sin seiltid har han/hun rett til å velge ut sine medseilere. Andelshaverne har alltid førsterett til å disponere båten fremfor medseilere og evt. leietakere.

Det skal i prinsippet alltid være minst en andelshaver om bord under seilas, men dersom båten ikke er reservert av en av andelshaverne, kan den leies ut til andre etter bestemmelser som er angitt i driftsreglene.

4 Kontingent og faste seileutgifter

Årsmøtet kan pålegge andelshavere å betale en fast årlig kontingent i henhold til gjeldende betalingssatser som vedtas av årsmøtet. Ved seiling skal det betales en fast døgnleie som fremgår av betalingssatsene i driftsreglene. Driftsreglene vedtas av årsmøtet.

5 Løpende utgifter

Ansvarlig andelshaver ombord har myndighet til å betale løpende utgifter gjennom sameiets konto. Ved beløp over en øvre grense fastsatt i driftsreglene skal styret rådføres før innkjøp/bestilling. Driftsreglene angir hvilke utgifter som dekkes av sameiets midler. Proviand og personlige utgifter skal ikke dekkes av sameiets midler.

6 Vedlikehold

Det skal utarbeides skriftlige rutiner og sjekklister for hvordan forebyggende vedlikehold skal foregå ombord, basert på teknisk informasjon og anbefalinger fra verft og utstyrslleverandører. Vedlikeholdsoppgaver skal fordeles likt på alle andelshavere. Styret fører oversikt over medgått arbeidstid etter andelshavernes rapportering. Driftsreglene angir rutiner for fordeling av vedlikeholdsoppgaver og eventuell belønning for utført arbeid.

§ 6 Lagets organ og myndighetsområder

1 Styret

Andelslaget ledes av et styre. Styret velges av og blant andelshaverne på årsmøtet. Styret består av leder og to styremedlemmer. Styrets leder velges særskilt. Valgperioden for både styreleder og styremedlem er ett år.

Styrets fullmakter skal signeres av styrets leder og ett styremedlem. Styret forbereder og gjennomfører årsmøtet og andre møter etter behov. Styret fører protokoll fra sine møter. Styrets leder er ansvarlig for lagets daglige drift, og at driften er i samsvar med vedtektene.

Styret har anledning til å gå utover budsjett på enkeltstående poster på inntil NOK 10,000. Ved utgifter utover dette har styret informasjonsplikt til alle andelshavere, og om nødvendig kan det innkalles til ekstraordinært årsmøte.

2 Årsmøte

Årsmøtet er lagets øverste myndighet. Det skal minimum holdes ett årsmøte innen utgangen av mars hvert år. Innkalling til årsmøte skal sendes ut minimum tre uker i forkant, og årsberetning og sakliste skal være tilgjengelig for andelshaverne minimum to uker før årsmøtet. Avgjørelser på årsmøtet treffes ved alminnelig flertall.

Årsmøtet skal behandle og vedta:

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden.
2. Valg av møteleder, referent og 2 andelshavere til å underskrive protokollen.
3. Styrets årsberetning.
4. Regnskap og budsjett.
5. Anvendelse av disponible midler (avsetninger i laget og evt. utbetaling av utbytte).
6. Arbeidsplan og driftsregler for kommende år.
7. Valg av leder.
8. Valg av styremedlemmer.
9. Andre valg i følge instruks (evt).
10. Andre innkomne saker.
11. Eventuelt.

Andelshavere kan la seg representere på årsmøtet av andre andelshavere ved fullmakt.

3 Ekstraordinært årsmøte

Når minst 3 av andelshaverne eller styret krever det, skal det innkalles til ekstraordinært årsmøte. Årsmøtet skal innkalles med minst 10 dagers frist. Innkallingen skal inneholde sakspapirer til de saker som ønskes behandlet. Det skal være minst én måned mellom ordinært og ekstraordinært årsmøte.

§ 7 Overdragelse av andeler

Andelene er personlige og kan ikke omsettes uten godkjenning fra styret. Styret har plikt til å varsle alle andelshavere om en eventuell omsetning av en andel. Varselet må foreligge minst tre uker før godkjenning slik at andelshavere har mulighet for å kreve saken behandlet av et ekstraordinært årsmøte. Godkjenningen fra styret skal foreligge skriftlig med navn på selger og kjøper. Nytt andelsbevis skal utstedes. Ny andelshaver trer inn i andelen på like vilkår som øvrige andelshavere.

§ 8 Innmelding og utmelding av andelshavere

1 Innmelding

Nye andelshavere tas opp etter skriftlig søknad, og når andeler er tilgjengelige for tegning. Andelseie varer til selskapet blir oppløst eller til andelen er solgt til en ny eier som er godkjent av styret. Maksimum antall andeler skal til enhver tid være 10, med mindre annet er vedtatt med 2/3 flertall på årsmøtet.

2 Utmelding

Hvis en andelshaver ønsker å selge sin andel må han/hun først finne og få en ny andelshaver godkjent i hht. § 7. Styret eller andelslaget bærer ikke noe ansvar eller forpliktelse for at andelen blir solgt, men skal hjelpe til med å identifisere potensielle nye andelselhavere. Andelshaver må opprettholde alle sine forpliktelser overfor selskapet frem til ny andelshaver overtar disse.

§ 9 Økonomiske forpliktelser

Beslutning om endring i lagets økonomiske forpliktelser som opptak av lån, ytelse av kreditt, investeringer som krever ytterligere innbetaling av egenkapital eller vesentlig økning av de årlige vedlikeholdskostnader, krever 2/3 flertall på årsmøtet.

§ 10 Vedtektsendring

Forslag til vedtektsendringer må, for å kunne behandles av årsmøtet, være nevnt i innkallingen. Til vedtektsendringer kreves minst 2/3 flertall på ordinært årsmøte.

§ 11 Eksklusjon

Ved grov uaktsomhet, gjentatt mislighold av forpliktelser, og etter at det er gitt en advarsel fra styret til andelshaver uten at misligholdet har opphørt, kan en andelshaver ekskluderes hvis minst 2/3 av øvrige andelshavere krever det. Styret kan da legge andelen ut for tvangsauksjon og selge den til høystbydende. Auksjonstiden skal være tre (3) måneder.

Salgssummen vil bli benyttet til å dekke mislighold og utestående gjeld, resterende beløp tilfaller ekskludert andelshaver.

§ 12 Oppløsning av laget

Forslag om oppløsning av laget må fremsettes minst én måned før innkalling til årsmøtet. Vedtak om oppløsning av laget krever minst ¾ flertall på ordinært årsmøte, med minst 2/3 av andelshaverne til stede. Møter det færre, må forslaget opp på nytt årsmøte. Forslaget kan da vedtas med ¾ flertall selv om det er færre enn 2/3 av andelshaverne til stede.

Båten skal forsøkes solgt gjennom en strukturert prosess (auksjon) ved hjelp av en ekstern megler. Ved oppløsning av laget skal all gjeld betales, deretter deles lagets eiendeler likt mellom andelshavere per andel.

§ 13 Voldgift

Tvist mellom andelshaverne eller mellom en andelshaver og sameiet skal først søkes løst ved forhandlinger. Dersom forhandlingene ikke fører frem og før voldgift iverksettes forplikter partene seg til minst et meglingsforsøk. Fører heller ikke megling fram, skal tvisten avgjøres av en voldgiftsrett med en voldgiftsdommer som skal være sakkyndig i den aktuelle saken iflg. Tvistemålsloven. Begge parter må godkjenne personen som oppnevnes som voldgiftsdommer.



TEGNING AV ANDEL I SEILSAMVIRKET

Denne avtaler er inngått mellom interimstyret i Seilsamvirket (under oppstart) og

_____ (andelstaker).

Undertegnede tegner seg med dette som andelshaver i Seilsamvirket, under de forutsetningene som er presisert under. Undertegnede er kjent med at stiftelsesmøtet i Seilsamvirket vil endelig avgjøre hvilke tegninger som honoreres. En andel kan eies av to personer, i hvilket tilfelle begge skal eie en halv part av andelen hver, og skal begge signere denne avtalen.

Denne avtalen bekrefter andelstakers intensjon om å bidra til å etablere og bli andelshaver i Seilsamvirket. Avtalen inngås mellom andelstakere, som sammen etablerer Seilsamvirket. Dersom et tilstrekkelig antall andelstakere tegner seg vil det føre til at Seilsamvirket blir etablert med andeler pålydende NOK 300.000 og en Cigale – Levrier 14 seilbåt blir innkjøpt fra Alubat verftet i Frankrike med planlagt levering i slutten av 2006.

Denne avtalen forplikter andelstaker til:

1. Å gjøre sitt ytterste for at det blir enighet om vedtektene og stiftelsesdokumentet blant andelstakere.
2. Signere stiftelsesdokumentet så snart enighet er oppnådd blant andelstakere. Intensjonsavtalen er bare gyldig dersom stiftelsesdokumentet er signert av minst seks (6) andelstakere innen 1. november 2005. Intensjonsavtalen inngår da som addendum til stiftelsesdokumentet inntil andelsbevis er utstedt.
3. Innbetale NOK 120.000 depositum på Seilsamvirkets konto, innen to (2) uker etter Seilsamvirket er formelt stiftet.
4. Gi fullmakt til valgt styre om å bestille en Cigale – Levrier 14 fra Alubat verftet så snart syv (7) eller flere andelstakere har signert intensjonsavtale og stiftelsesdokument. Denne fullmakten er bare gyldig inntil 1. mars 2006. Dersom det da er fremdeles for få andelstakere, kanselleres intensjonsavtalen og hele depositumet tilbakebetales andelstaker.
5. Å innbetale resterende NOK 180.000 av andel pålydende NOK 300.000 innen fire (4) måneder etter styret har bekreftet bestilling fra Alubat verftet, eller i henhold til betalingsplan fra verftet. Dersom andelstaker ikke betaler resterende andel innen angitt tid, vil styret kunne beslutte å selge andelen til en annen andelstaker i hans/ hennes sted og frata andelstaker plassen i andelslaget. Det innbetalte beløpet blir ikke tilbakebetalt.
6. Andelstaker gir styre fullmakt til å ta opp lån for resterende tre (3) andeler, dersom ikke 10 andelshavere har tegnet seg for en andel innen fire måneder etter båten er bestilt. Styret kan vedta at betjeningen av lånet skal dekkes mellom andelstakerne inntil nye andelshavere har tegnet seg, og andelsalget innfrir lånet.

Interimstyret forplikter seg til å overlevere fullmakter til Seilsamvirkets valgte styre så snart stiftelsesdokumentet er signert.

Når hele andelen er innbetalt, utsteder styret andelsbevis som erstatter denne intensjonsavtalen. Et andelsbevis utgjør en (1) av ti (10) andeler i Seilsamvirket, pålydende NOK 300.000, og utgjør en tilsvarende eierandel i eiendeler tilhørende Seilsamvirket. Andelsbeviset tilhører andelshaveren, og kan bare omsettes etter godkjenning av styret i henhold til vedtektene. Beviset er utstedt etter fullmakt fra styret og i henhold til stiftelsesdokument med tilhørende vedtekter for virksomheten, som andelshaver også har undertegnet.

Andelshaver vil da ha begrenset ansvar for Seilsamvirket, i henhold til norsk selskapsrett.

Sted, dato,

navn

(navn nr 2 / delt andel)

Interimstyret, Seilsamvirket:

Terje Storås

Kjetil Flydal

Aasmund Andersen