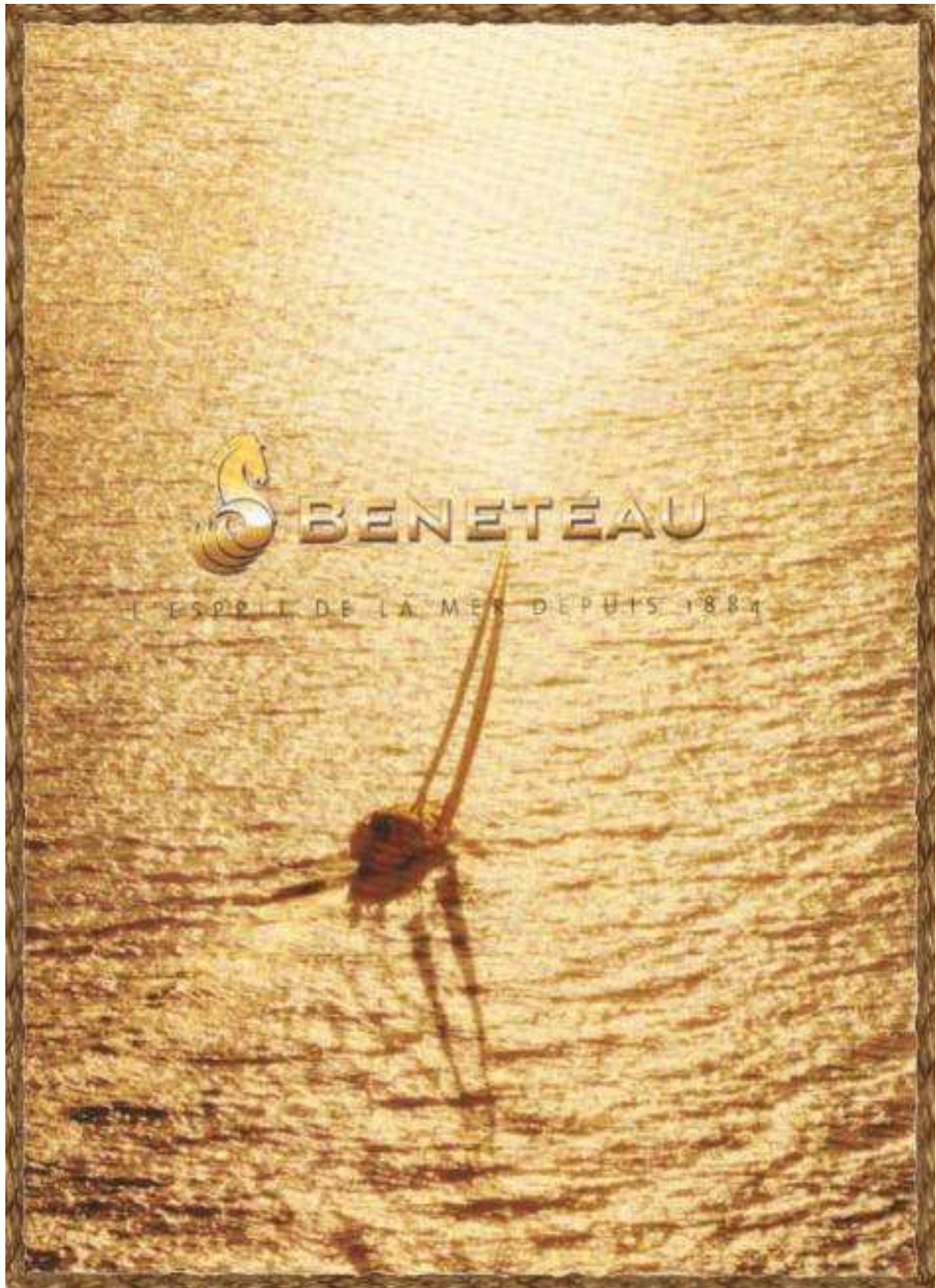


Die Werft:

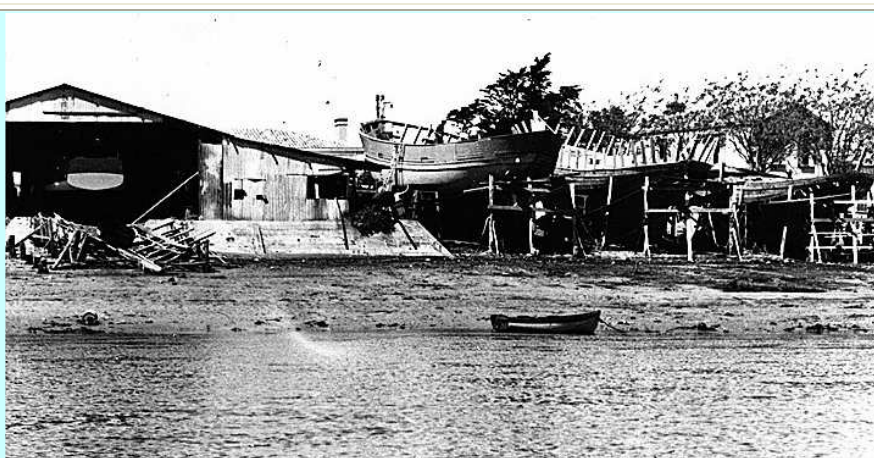


Bénéteau - A brief history and profile

From a humble beginning in France in 1884 as one man making fishing boats, Bénéteau has evolved to become a world-wide organisation that produces and markets products as diverse as luxury yachts, power boats, micro cars and portable houses. This global organisation now employs more than 1750 people and had a 1998/99 turnover of 2 billion 247 million francs (342,6 million euros) producing a net income of 172 million francs (26,2 million euros). Yet still Bénéteau remains in 1999, a traditional company under the chairmanship of Annette Roux, the granddaughter of the founder Benjamin Bénéteau.

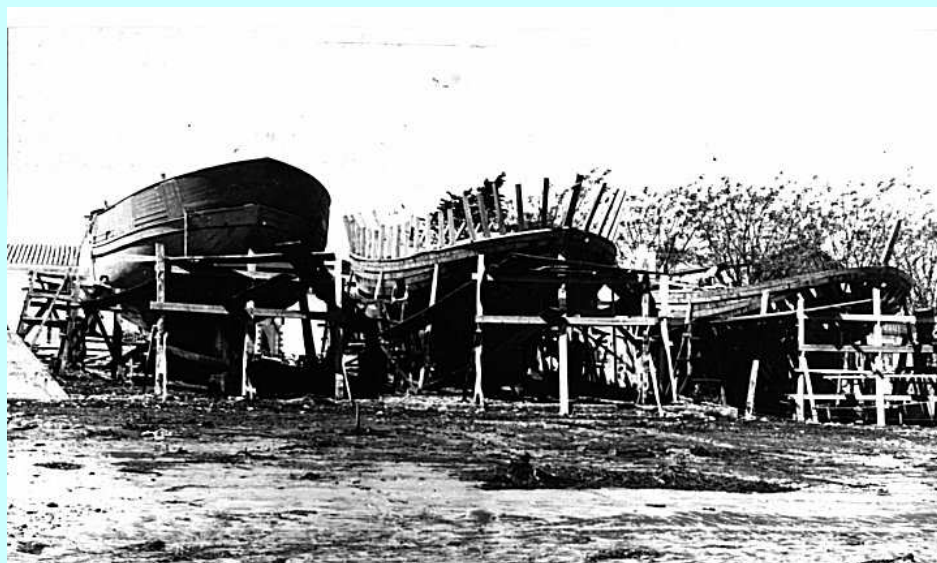
Ce thonier à cul de poule, caractéristique du chantier Bénéteau Père, fait partie d'une série construite après la dernière guerre mondiale .

Le chêne est alors remplacé par l'Iroko et un gaillard d'avant est rajouté.



Chantiers BENETEAU Père à Croix de Vie
dans les années cinquante.

Lancé en 1957, le Belote et Re fut le dernier thonier en
bois à cul de poule, construit à Saint Gilles Croix de Vie.



Le chantier construisait deux thoniers par hiver, cette année là il y en eu trois pour remplacer le Raymond Martine qui fit naufrage sur la côte de la Sauzaie.

Le Belote et Re a été commandé par Monsieur Rivallin qui pratiquait la pêche aux thons l'été et le chalut l'hiver jusqu'à sa retraite en 1977.

Benjamin acquired a boat yard at Croix-de-Vie on the Southern Brittany coast in 1884. Benjamin however, was more than a local artisan, and used the new yard to combine his skills and wealth of new ideas with his formal training as a naval architect. The turn of the century saw the intensification of the challenge to the supremacy of commercial sail by the less romantic, but often more reliable and speedy power vessels. Benjamin the innovator, exploited such advances and launched his first power trawler in 1912 much to the consternation of the sailing traditionalists of the Breton coast. The business passed to his son André in 1928 who continued creating traditional wooden boats primarily for the local fishermen. A new direction emerged in 1964 when the third generation of the Bénéteau family took strategic control of the company.

The stark choice between stagnation or innovation led to the boats being built from the new composite material fibreglass. This new material provided great flexibility for experimentation with new ideas and enabled Bénéteau to make strides in adapting quality products to volume production. His training as a naval architect, like his Grandfather, allowed André Jnr, to develop and usher in new products, in particular the development of day-sail pleasure fishing boats. By 1973 continued expansion of Bénéteau allowed the company to begin direct competition against the mainstream yachts, with the launch of Evasion 32 pilothouse motor-sailer also designed by André.

During the mid nineteen seventies, under the astute business leadership of Benjamin's granddaughter Mme. Annette Roux and support of her husband M. Louis-Claude Roux, the Bénéteau stable had established a dealer network and a diverse product range which in addition to the Evasion range, included the Baroudeur and Antares power and fishing boats, together with the small Kerolouan motor-sailer. Most importantly by now, Bénéteau had become the creators of race winning sailing yachts.

The 1976 Paris boat show had provided an enthusiastic reception to the original First, a design based on a half tonner by André Mauric and put into production in 1977 as the First 30. Over the following decade the First series of cruiser-racers were complemented by a range of yachts which included the 15.5m German Frers designed Idylle luxury cruiser, the Bénéteau Blue cruising catamaran, as well as more out and out racers under the guise of the First Class and Bénéteau Fiagro designs. The mid eighties market demand for well appointed competent mainstream cruising yachts was answered with the creation of the Oceanis range, whilst the range of powercraft by 1995, extended from the sportboat Flyer range to the flagship Cyclade F14. Although production of the Bénéteau Blue catamaran was short lived the groups interests in multihulls remains firmly in place through the extensive range of Lagoon catamarans.

World-wide demand for the boats both from private owners and increasingly charter companies lead to the establishment in 1986 of the first overseas production facility at Marion, South Carolina to complement the six French factories.

Bénéteau Factory in the USA / South Carolina 1986





These remain closely located to Benjamin's original yard, and are at Challans, St.Gilles and St Hilaire-de-Riez on the northern edge of the Bay of Biscay. Despite a volatile market in the nineties, Bénéteau reinforced their position with the acquisition of other boat builders including in 1992 a principle stake in CNB (Construction Navale de Bordeaux) who create aluminium super-yachts and commercial craft including ferry's. The acquisition of Bénéteau's closest rival Jeanneau in 1995 surprised the Industry and raised concerns about possible model rationalisation. However the two marques have continued to be kept separate at the design and operational levels and new independent models from both yards have continued to regularly emerge.

The Bénéteau group activities were further expanded in 1997 when they gained controlling interest in the well respected Lille yard of Henri Wauquiez well known for an established range of craft from 37 to 61 feet in length. 1997 was also the year of opening of the new US Headquarters building at Charleston.

À la barre de Bénéteau depuis plus de trente ans, Annette Roux, élue femme de l'année 1996 par les lecteurs du Nouvel Économiste, fait surfer son entreprise sur une impressionnante vague de succès. Le groupe, premier constructeur mondial de bateaux de plaisance, sera, cette année encore, l'une des vedettes du Salon nautique de Paris

THE BOSS :



Annette Roux

« En voyant un prototype,
je sais s'il aura ou non un succès commercial. »

PLUS D'UN SIÈCLE D'HISTOIRE

1884 Benjamin Bénéteau, architecte naval, crée le chantier artisanal Bénéteau à Croix-de-Vie (Vendée) afin de construire des chalutiers à voile pour les marins-êcheurs.

1964 Sous l'impulsion de la troisième génération Annette Roux et son frère André, Bénéteau s'ouvre à la plaisance et introduit le polyester dans la construction des bateaux.

1978 Le First 30 est élu bateau de l'année au Salon nautique de Paris. Il marque la naissance de l'une des gammes les plus célèbres du groupe et l'entrée du chantier dans le monde de la compétition, avec la Course de L'Aurore, devenue la Solitaire du Figaro.

1984 Bénéteau fête son centenaire et entre au second marché de la Bourse de Paris.

1995 Le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon choisit Bénéteau pour la reprise des actifs de la société Jeanneau.



Das Boot:



A Sailing Beauty - Bénéteau First 47.7

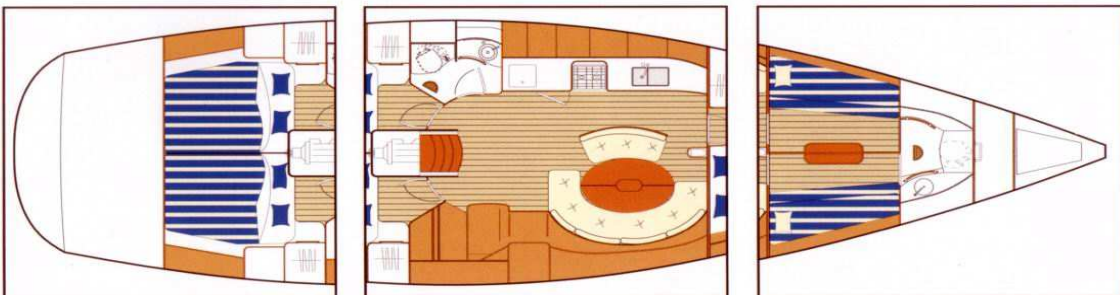


FIRST 47.7 Spezifikationen

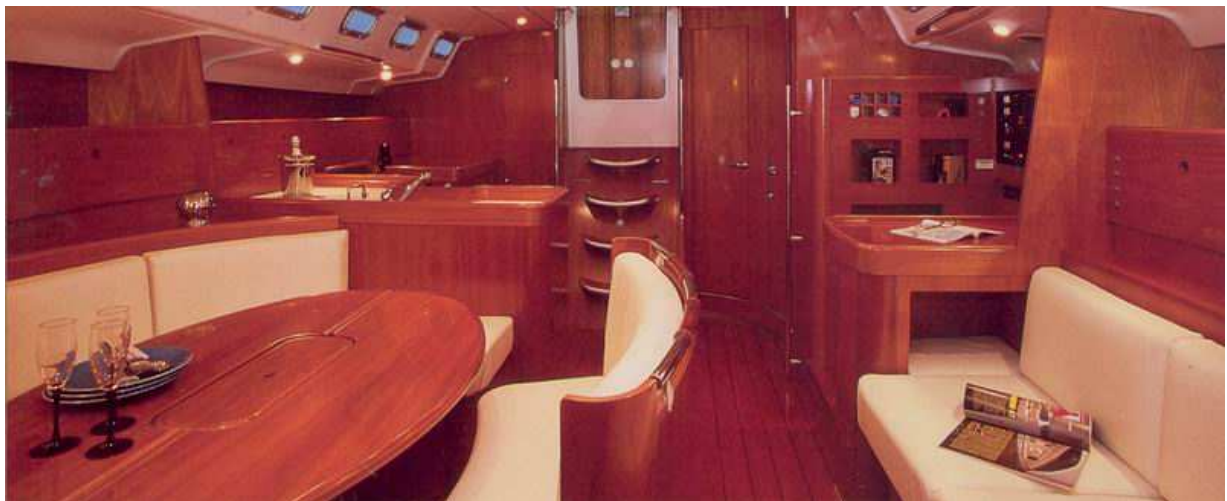
<i>Designer :</i>	<i>Bruce Farr & Associates</i>	
<i>Rumpflänge :</i>	<i>14,50 m</i>	
<i>Länge Wasserlinie (LH*) :</i>	<i>12,60 m</i>	
<i>Max. Breite (BH*) :</i>	<i>4,50 m</i>	
<i>Verdrängung (ohne Sonderausstattung) (MLCC*) :</i>	<i>11 600 kg</i>	
<i>Tiefgang Standardkiel :</i>	<i>2,30 m lead keel</i>	
<i>Tiefgang Regattaversion:</i>	<i>2,80 m lead keel</i>	
<i>Ballast :</i>	<i>3900 kg approx</i>	
	<i>Standard rig</i>	<i>"S" rig**</i>
<i>Segelfläche am Wind :</i>	<i>117 sq.m.</i>	<i>136,5 sq.m.</i>
<i>Großsegel:</i>	<i>57 sq.m.</i>	<i>68,50 sq.m.</i>
<i>Genua :</i>	<i>60 sq.m.</i>	<i>68 sq.m.</i>
<i>Spinnaker :</i>	<i>152 sq.m.</i>	<i>153 sq.m.</i>
<i>I</i>	<i>17,25 m</i>	<i>18,19 m</i>
<i>J</i>	<i>5,20 m</i>	<i>5,20 m</i>
<i>P</i>	<i>15,80 m</i>	<i>17,50 m</i>
<i>E</i>	<i>6,45 m</i>	<i>6,45 m</i>
<i>Teibstofftank-Kapazität :</i>	<i>235 L approx</i>	
<i>Frischwassertank-Kapazität:</i>	<i>618 L approx</i>	
<i>CE-Klassifizierung :</i>	<i>A/12</i>	

** (Alternative Daten) * Entsprechend ISO 8666

Standardpreis 2003 = 250.000 Euro



4-Cabin-Layout



Main Saloon, looking aft



Saloon / Forward Cabins / Chart Table / Galley





Galley Versions



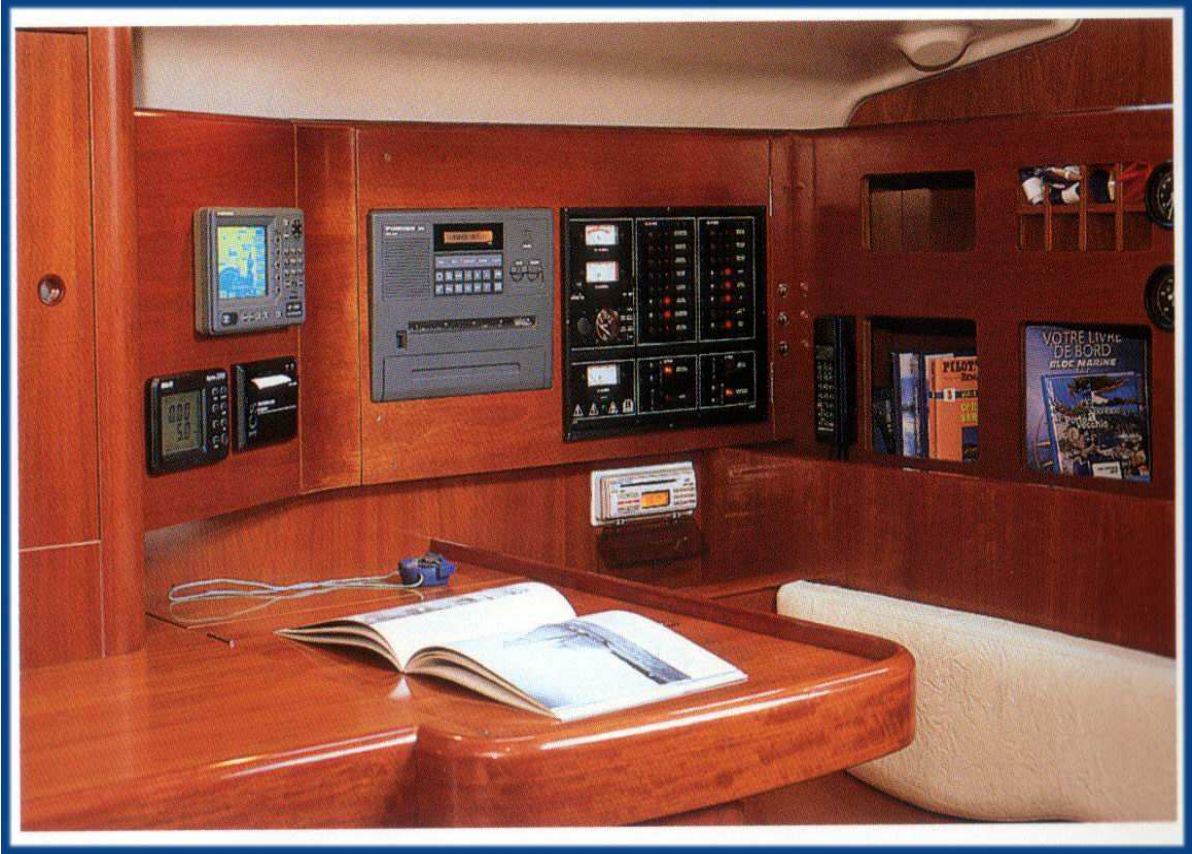
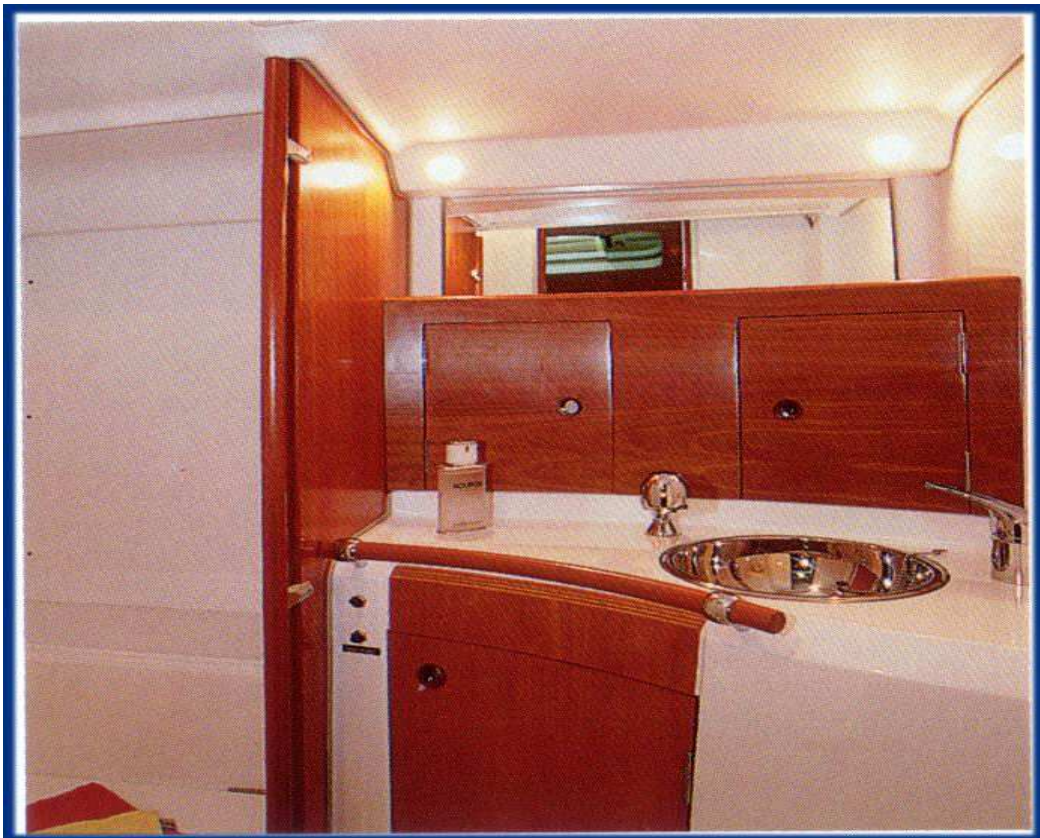


Chart Table



Head

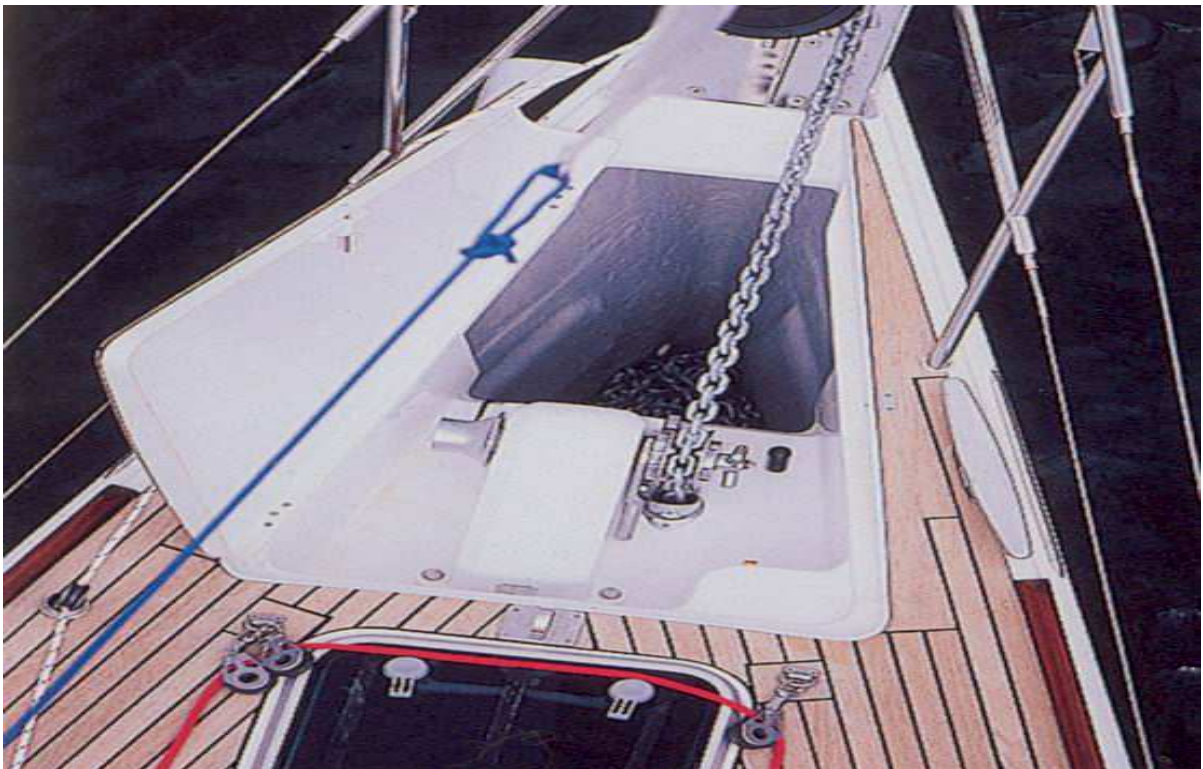


The Helmsman's Place



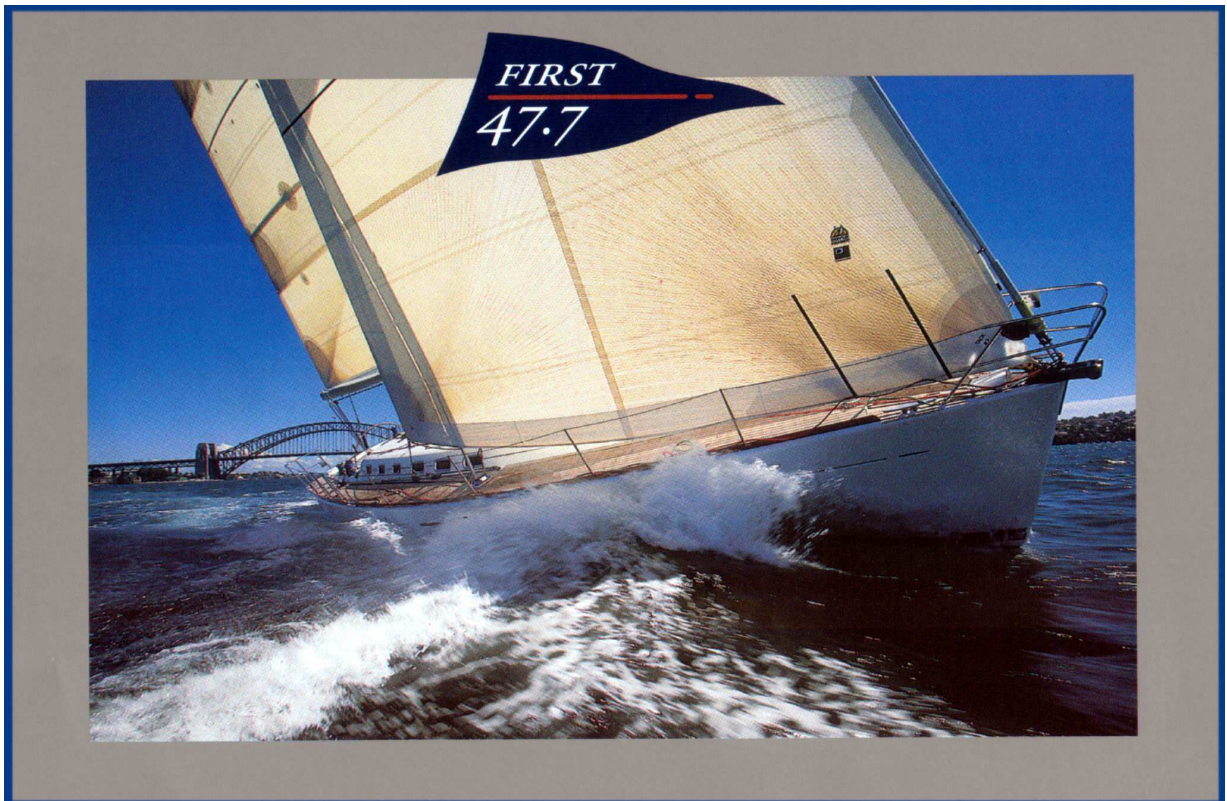


Deck





Photomontage Saloon / forward berths at portside
(so könnte unser Charterschiff ausgebaut sein)



On The Wind, Full & By



1. Zahlungsplan

TÖRN 2004

12.12.2003

**Segelyacht FIRST 47.7 ab/an Lavrion/ Griechenland
Charterzeit: 15.05. bis 29.05.2004.**

Charterpreis: € 6.280,00

Versicherung € 295,00

Gesamtpreis: € 6.575,00

Das entspricht p.P. (ohne Flug) bei 6 Teilnehmern: € 1.096,00,
bei 7 Teilnehmern: € 939,00

Habe jetzt die Vertragsbestätigung von ARGOS erhalten. Da die Anzahlung bis spätestens 16.12.03 überwiesen werden soll, bitte ich euch, eure Anteile schnellstmöglich zu überweisen. Meine Bankverbindung ist: Kreissparkasse Böblingen (BLZ 60350130), Konto-Nr. 1519473. Stichwort: Törn 2004.

Die Anteile pro Teilnehmer betragen:

	Anzahlung	Versicherung	Gesamtanzahlg.
Horst	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00
Christian	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00
Helmut	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00
Irmengard	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00
Klaus	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00
Manfred	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00

Die Restzahlung in Höhe von € 524,00 p.P. wird dannam 15.03.2004 fällig.
Ich werde dann wieder rechtzeitig daran erinnern.

Viele Grüße

Euer Horst

2. Zahlungsplan

TÖRN 2004

01.02.2004

Segelyacht FIRST 47.7 ab/an Lavrion/ Griechenland

Charterzeit: 15.05. bis 29.05.2004.

Charterpreis: € 6.280,00

Versicherung: € 295,00

Gesamtpreis: € 6.575,00

Das entspricht p.P. (ohne Flug) bei 6 Teilnehmern: € 1.096,00,

Meine Bankverbindung ist: Kreissparkasse Böblingen
(BLZ 60350130), Konto-Nr. 1519473. Stichwort: Törn 2004.

Die Anteile pro Teilnehmer betragen:

	Anzahlung	Versicherung	Gesamtanzahlg.	Flugkarten
Horst	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Christian	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 297,00
Helmut	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Irmengard	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Klaus	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Manfred	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 404,00

Die Flugkarten sind bereits alle bezahlt. (an ARGOS überwiesen).

Die Restzahlung in Höhe von € 524,00 p.P. wird dannam 15.03.2004 fällig.

Ich werde wieder rechtzeitig daran erinnern.

Meine Bankverbindung (nur zur Erinnerung) ist:

Kreissparkasse Böblingen BLZ 60350130, Kto.Nr. 1519473.

Viele Grüße

Euer Horst

Die Flugkosten hat Horst am 20. Januar ausgelegt und wurden von jedem Teilnehmer an Horst überwiesen. Bei mir sind das insgesamt 404 € für die Flüge von Hamburg nach München 107 € plus 297 € von München nach Athen und zurück. In Athen werden wir alle kurz nach 17:00 Uhr eintreffen, sofern die Flügpläne von Stuttgart und München on schedule sind, sprich pünktlich.

Mein Flugplan:

am 15.5.2004

Hamburg (07:40) - (08:55) München (12:35) - (17:10) Athen

am 29.05.2004

Athen (09:05) - (11:45) München (14:50) - (16:05) Hamburg

Es gilt jeweils die gesetzliche Landeszeit.

Der Zeitunterschied
zwischen Griechenland und Deutschland
beträgt 1 Stunde.

Deutschland = UTC + 2 h (im Sommer)
Griechenland = UTC + 3 h (im Sommer)
(Im Winter eine Stunde weniger.)

3. Zahlungserinnerung

TÖRN 2004

27.02.2004

Segelyacht FIRST 47.7 ab/an Lavrion/ Griechenland
Charterzeit: 15.05. bis 29.05.2004.

Charterpreis: € 6.280,00

Versicherung € 295,00

Gesamtpreis: € 6.575,00

Das entspricht p.P. (ohne Flug) bei 6 Teilnehmern: € 1.096,00,

Meine Bankverbindung ist: Kreissparkasse Böblingen
(BLZ 60350130), Konto-Nr. 1519473. Stichwort: Törn 2004.

Die Anteile pro Teilnehmer betragen:

	Anzahlung	Versicherung	Gesamtanzahlg.	Flugkarten
Horst	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Christian	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 297,00
Helmut	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Irmengard	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Klaus	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Manfred *)	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 04,00

Die Flugkarten sind bereits alle bezahlt. (an ARGOS überwiesen).

**Die Restzahlung in Höhe von € 524,00 (korrigiert) pP. wird am 15.03.2004 fällig.
Bitte überweist bis spätestens 13.03., damit ich fristgerecht an ARGOS überweisen kann.**

*) Manfred hat bereits alles überwiesen, bleibt also hiervon unberührt.....

Meine Bankverbindung (nur zur Erinnerung) ist:
Kreissparkasse Böblingen BLZ 60350130, Kto.Nr. 1519473.

Das ist Information Nr.4

Viele Grüße

Euer Horst

4. Schlußzahlung

TÖRN 2004

12.03.2004

Segelyacht FIRST 47.7 ab/an Lavrion/ Griechenland
Charterzeit: 15.05 bis 29.05.2004.

Charterpreis: € 6.280,00

Versicherung € 295,00

Gesamtpreis: € 6.575,00

Das entspricht p.P. (ohne Flug) bei 6 Teilnehmern: € 1.096,00,

Meine Bankverbindung ist: Kreissparkasse Böblingen
(BLZ 60350130), Konto-Nr. 1519473. Stichwort: Törn 2004.

Die Anteile pro Teilnehmer betragen:

	Anzahlung	Versicherung	Gesamtanzahlg.	Flugkarten
Horst	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Christian	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 297,00
Helmut	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Irmengard	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Klaus	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 313,00
Manfred *)	€ 523,00	€ 49,00	€ 572,00	€ 04,00

Die Restzahlung (€ 534 / Person) habe ich fristgemäß an ARGOS überwiesen.

Somit steht unserem Törn in finanzieller Hinsicht nichts mehr im Wege. Nun müssen wir nur noch alle gesund bleiben, damit auch sonst nichts mehr dazwischen kommt. Alles weitere können wir nun in aller Ruhe erledigen.

In diesem Sinne grüßt Euch für heute

Euer Horst