

## **BULL 7000**

Waterkampioen 1995 – traduction du hollandaise  
www.anwb.nl/watersport

Il ressemble à son nom: Bull. Avec des cornes sur la tête et d'étroites fenêtres latérales noires. Les yeux plissés d'un animal prêt à bondir.  
En outre, le Bull est décrit comme un avion de chasse. Nous voulions voir ça. Un portrait du clochard: un taureau dans les vêtements de brebis

Un yacht de croisière pouvant être remorqué, sans aucune concession, pour faire de la voile sportive. C'était l'idée du Néozélandais Greg Young, encore jeune quand il se met derrière sa table à dessin. Le résultat final est le Bull 7000. Un yacht remarquable qui répond aux exigences de Young. Mais il faut s'y habituer : le Bull est une « Ferrari » en habit de croisière.

Bart Verschoor, ancien équipier et sélectionné olympique en planche à voile, a lancé il y a plus de trois ans une entreprise d'assemblage pour voiliers de course. Récemment, il a décidé d'importer le Bull 7000 aux Pays-Bas. Comment a-t-il connu le Bull ?

« Fin 1993, je faisais avec Roy Heiner le circuit Omega match race en Nouvelle Zélande », dit-il. "Je suis ensuite resté un mois là-bas. Il y a beaucoup de constructions amateur, et de conceptions extrêmes. En commençant par l'Elliot 7, un bateau de sept mètres de long plus ou moins semblable à un J 22. Greg Young venait de construire le premier Bull et j'ai pu l'utiliser en match racing. Entre autres contre l'Elliot 7. Nous menions le Bull avec trois équipiers, tous dans le cockpit, contre un équipage de quatre dont deux au rappel sur l'Elliot. Les performances au près étaient comparables, et nous étions loin devant au portant. J'ai été convaincu par l'aménagement intérieur. Pas seulement comme bateau de régates, mais aussi pour la croisière en double ».

### Une quille profonde

Mais l'essentiel de la conception est encore sous l'eau: la quille. Le Bull a une quille relevable avec un tirant d'eau important pour un bateau de cette longueur, 1,70 m. La quille est conçue suivant les idées récentes : longue, étroite et profilée avec au bout un lest profilé de 375 kg. Des formes de quilles similaires se retrouvent par exemple sur les Whitbreads 60. La quille du Bull est solidement construite, avec à l'intérieur et sur le pourtour un cadre en T en acier en T inversé.

La construction du puits de quille est solide, avec des renforts de contreplaqué laminé et des raccords stratifiés avec le pont et la coque. Le puits de quille participe à la tenue structurelle. Une fois la quille descendue, elle est fixée par deux boulons. Et elle repose également en bas sur deux supports larges.

Bart Verschoor: "La stabilité est beaucoup plus importante avec moins de surface mouillée qu'une quille moins profonde ».

L'avantage d'une telle quille est la stabilité, grâce au bon moment de redressement qu'elle génère. Cette stabilité fait du Bull un bateau de croisière, que l'on peut mener en double dans des conditions musclées, sans avoir besoin de s'asseoir au rappel sur les hiloires avec les jambes à l'extérieur. Pour en tirer tout le potentiel, il faut être trois. Plus pour la tactique que pour le rappel. A partir de quatre, le cockpit devient un peu encombré.

L'étrave droite du Bull 7000 et le tableau droit maximisent la longueur de flottaison. L'étrave effilée et la carène large et plate sur l'arrière permettent au Bull de planer facilement. Mais nous verrons cela plus loin.

### Bout dehors pivotant.

Le Bull 7000 ressemble aux bateaux récents équipés d'un gennaker. Greg Young a cependant ajouté un élément : le bout dehors est orientable. Pas à la marge, mais de soixante degrés de part et d'autre, grâce au rail fixé sur les cornes.

Cela permet d'étendre la plage d'utilisation du gennaker, presque jusqu'à celle d'un spinnaker, bien qu'on ait toujours affaire à une voie asymétrique. Il n'est pas possible d'aller plein vent arrière, et on ne fait route aux allures très abattues que par petit temps, quand le bateau ne peut planer. S'il y a plus de vent, il est plus intéressant de tirer des bords de large. La route est plus longue, mais l'augmentation de vitesse le compense.

Par petit temps, on utilise le spi de tête. Avec plus de brise, le spi de capelage. Par bonne brise, on place le bout dehors environ 10 degrés au vent.

L'envoi du gennaker sur le Bull peut sembler compliqué, mais ce n'est pas le cas. Le bout dehors se sort du cockpit avec un bout, on envoie le spi, on borde l'amure et le Bull est prêt à bondir. Le gennaker se règle comme un spi symétrique, en jouant sur le bout dehors.

L'affalage est aussi facile, et le bout dehors se rentre du cockpit avec un autre bout.

### Une construction solide

Le Bull est solidement construit pour tenir aux efforts importants qui sont exercés. L'étrave, l'avant du pont et les cornes sont renforcés avec de la fibre de verre. Le puits de quille est un élément structurel important et participe à la rigidité de l'ensemble, en étant stratifié sur la coque et le pont par l'intérieur. La coque, le pont et les aménagements sont moulés à la main, et la coque et le pont sont en sandwich avec de la mousse de Divinycell.

Bart Verschoor: "Le bateau pèse une tonne, mais il pourrait être trois cent kilos plus léger parce que Young n'a pas voulu en faire seulement un engin de régate, mais a opté pour la solidité et la rigidité ». Bart n'est pas seulement importateur. Il a travaillé un mois chez Greg Young, « parce que je voulais savoir comment le Bull était construit ».

Les deux parties supérieures et inférieures des cornes sont solidaires de la coque et du pont et stratifiées ensemble après assemblage. Bart Verschoor: "Elles sont assez solides pour se tenir debout dessus, mais il faut bien s'assurer d'éviter de trop les solliciter ».

### Des détails remarquables

En sus des particularités mentionnées (quille, cornes et bout-dehors), d'autres détails sont remarquables. Le moteur hors-bord est monté sur une chaise pivotante, et se replie sans démontage dans le coffre bâbord prévu à cet effet.

Les doubles descentes évitent de tomber face au puits de quille.

Non seulement le rail d'écoute situé que le bridge deck est très long et utilise toute la largeur du bateau, mais il remonte aux extrémités. Ceci permet de conserver la même tension sur l'écoute de grand-voile lorsqu'on déplace le charriot. L'écoute permet un premier réglage de la forme de la grand-voile, qui est ensuite affiné avec le charriot.

L'intérieur du Bull est simple, mais complet. Il n'est pas conçu comme celui d'un bateau de régate pure.

A l'avant on trouve une baquette en U avec une table, qui peut se transformer en couchette double.

A tribord se trouve le bloc évier avec robinet-pompe, et un emplacement pour un réchaud. Ainsi qu'un coffre pour un réfrigérateur de 45 litres.

Le couvercle de la marche de descente bâbord se soulève pour découvrir des toilettes chimiques.

Le bridge deck recouvre une couchette double de 1m90 par 1m25.

Deux coffres à l'arrière renferment à bâbord le moteur hors-bord et une bouteille de gaz, et à tribord les sacs à voiles.

### Sensations

Nous avons essayé le Bull 7000 dans le Muiderzand avec un bon 7 Beaufort. Ce sont des conditions qu'un couple en croisière ne rencontre que rarement.

Nous menons le bateau à trois, ce qui est optimal : un barreur, un équipier pour la grand-voile et un pour le foc.

Avant de partir, nous avons mis le bateau à l'eau. C'est facile : vous descendez la remorque dans l'eau, et dégagez le bateau qui flotte. C'est tout. Vous descendez la quille, et le bateau est prêt.

Nous avons décidé de prendre un ris (en fait il n'y a qu'une bosse de ris). La sortie s'est bien passée en dépit du vent. La surface de grand-voile était quand même trop forte, et même en la laissant déventer, la gîte était importante et la vitesse en a souffert, sans que la situation passe hors de contrôle. Il faudrait en fait deux bosses de ris, mais avec la question du ferlage de la grand-voile lattée.

Le cockpit est confortable à trois, et le rappel agréable avec les filières réglables. Les cales pieds du cockpit sont bien placés. L'écoute vient bien en main, et la barre est précise grâce au safran étroit et profond.

Le Bull est dans son élément au portant. Le petit gennaker de capelage soulage l'avant, et il s'agit ensuite de partir et de contrôler le planning : en quelques secondes, la vitesse monte à dix, onze, douze, treize et même plus de quatorze nœuds.

Spier nécessite un peu de pratique. La fenêtre de cap est étroite, une dizaine de degrés. Trop lofé et le bateau gîte et perd de la vitesse et risque de partir au lof au moins avec ce vent. Trop abattu, la vitesse tombe. Mais une fois au bon cap, le bateau est stable, facile à contrôler, et mouille peu.

Le sillage derrière s'allonge et ajoute aux sensations.

Un point d'amélioration est la position du barreur : le stick de barre est un peu court pour être confortablement assis et bien contrôler le bateau : il mériterait d'être rallongé.

Du fait du vent, nous sommes partis au lof. Le bateau se couche, mais le lest de quille fait son effet, et la tête de mât reste bien au-dessus de l'eau, et le bulbe dans l'eau.

Une fois redressés, on repart et le bateau retrouve sa vitesse.

### Seulement pour les sportifs

Le Bull 7000 est-il un bateau de régate? Oui

Le Bull 7000 est-il un bateau sportif avec une bonne tenue à la mer ? Oui.

Est-ce un bateau spectaculaire? Oui

Est-ce que le Bull est un bateau de croisière ? Oui, mais ... Le Bull 7000 est plus qu'un bateau de croisière.

Le Bull est présenté comme un bateau de croisière, mais ce n'est pas un bateau pour le croisiériste typique. C'est-à-dire pour celui qui utilise son bateau pour aller de A à B et considère 7 nœuds comme très rapide. Le Bull est un bateau pour les sportifs qui ont envie de passer des vacances confortables, mais n'ont pas envie de traverser l'IJsselmeer avec un génois à moitié enroulé. Des marins qui, même en vacances, ont envie d'aller vite et avec des sensations. Le Bull est pour eux : un bateau rapide qui peut être facilement manœuvré par un équipage en double, et avec de aménagements confortables.

Bien sûr, le Bull a aussi des limites.

Son tirant d'eau par exemple. Aux Pays-Bas 1m70 est important et limite les zones de navigation. En outre, vous ne pouvez pas vous permettre de talonner : essayer d'imaginer ce qui va se passer quand vous tenez à quatorze nœuds...

Ensuite, il y a la nature de la bête : le Bull demande un plan d'eau assez ouvert avec assez de profondeur. Où on peut sortir le gennaker, tirer des bords, et régater.

Cela rend le Bull adapté aux zones côtières, la Zélande et certaines parties de l'IJsselmeer.

Et le prix? Ce n'est pas forcément un détail. Mais il est du même ordre de grandeur que celui de la concurrence... Et vous l'avez pour ce prix avec un beau jeu de voiles North.

Il est évident que le Bull 7000 sera une classe monotype. Des règles de classe vont être définies. En attendant, on peut régater et briller sur les plans d'eau.

Il y a eu dix Bull construits à ce jour, et deux d'entre eux naviguent en Europe.