

YACHTING TIMES

MAGAZINE ®



Pershing 92

Avant-garde design for a new lifestyle at sea | Diseño de vanguardia para un nuevo estilo de vida en el mar

South Pacific Rallies & Rendezvous

Rallies y Reuniones en el Pacífico Sur

MJM 40z

Morris Yachts

Morris builds boats that look great and sail even better | Morris construye barcos que lucen fantástico y navegan aún mejor.



SUMMER 2012 | VERANO 2012
USDS 4.00
www.yachtingtimesmagazine.com



Photo © Omme van der Wal



Photo by Billy Black

Morris Yachts

Morris Yachts builds boats that look great and sail even better.

Morris Yachts construye barcos que lucen fantástico y navegan aún mejor.

Text by | Texto por Bill Ando

The best advice I was given when I was buying a boat was that every day when I walked down the dock and saw my boat, I should get excited. I remembered that, and when I bought a boat it was one that I loved looking at. Oh, it sailed well too.

Cuyler Morris, president of Morris Yachts, and his team must have received the same advice. There isn't a boat in their two lines (M-Series Modern Classics and Ocean Series Performance Cruisers) that I don't like.

I boarded an M-Series M36 day sailer at the Miami Shake-a-Leg docks. This Morris-built semi-custom yacht was tied between her sister ships the M29 and M42. It was an impressive lineup for these Maine-built boats. There were three of us on board: Cuyler Morris, Morris' CEO Doug Metchick and me.

We motored away from the dock into ex-

El mejor consejo que recibí al comprar un barco fue que debería emocionarme todos los días cuando caminara por el muelle y lo viera. Recordé esas palabras y cuando compré un barco, elegí uno que me encantaba contemplar. Ah, y también navegaba perfectamente.

Cuyler Morris, presidente de Morris Yachts, y su equipo deben haber recibido el mismo consejo. No hay ningún barco en sus dos líneas que no me agrade.

Subí a bordo de un day sailer M36 en los muelles de Shake-a-Leg en Miami. Estaba amarrado entre un M29 y un M42; cada uno es la última oferta en su tipo en embarcaciones semi-personalizadas construidas por Morris. La formación de estos barcos construidos en Maine era impactante. Éramos tres personas a bordo: Cuyler Morris, el CEO de Morris, Doug Met-

tremely light winds with gusts hitting five knots. Look out! It was getting crazy out there. We had the full main up with only the working jib barely moving. Still it was an impressive performance that the boat was moving at all. We would make two knots, on occasion. Then Cuyler made a suggestion. “Should I put up the G-zero?” That’s the North Sails designation for its light air gennaker. It made all the difference. With the larger light-air sail flying I exceeded wind speed four times. Once I was making five knots. Holy smoke.

Punching the numbers into the sail area /displacement program reveals that the 36-footer has a number of 20.78 which places it just over the line in the racer category. Add, oh, let’s say, approximately 600 pounds for additional crew and a variety of boat “stuff” and it will quietly slip down into the upper (faster)range of the cruiser/racer category(19.9). That’s still a respectable place to hoist your sails from. Add its exemplary sailing performance in light air to its impeccable attention to construction details and you have a sailboat that anyone would be proud to own.

The 36-footer we sailed had the standard draft of five feet three inches. Other offers are a deep draft which at six feet six inches makes going to weather easier and a shoal keel of four-and-a-half feet draft, perfect for cruising The Bahamas. Designed by Sparkman & Stephens, Morris’ M36 is a traditional, classic styled boat intended for short or single-handed sailing. It shows a slightly curved shear line intended for day sailing, or weekending, it only has five feet of headroom and no lifelines. That’s okay, They would detract from the poetry of the look of the M-series yacht. Unless one is going offshore for an extended trip there really is no reason for them. A glance at the profile reveals that she has long overhangs(a mark of S&S designs), which increases the waterline, and so

“

The 36-footer we sailed had the standard draft of five feet three inches. Other offers are a deep draft which at six feet six inches makes going to weather easier and a shoal keel of four-and-a-half feet draft, perfect for cruising The Bahamas.

Photo © Omme van der Wal



Photo © Omme van der Wal



Photo © Omme van der Wal

chick y yo. Salimos del muelle para adentrarnos con vientos muy leves, con rachas que apenas llegaban a los cinco nudos. ¡Cuidado! Era una locura. Teníamos la vela mayor izada y el foque de trabajo apenas se sacudía. Aún así, era sorprendente que el barco siquiera se moviera. Ocasionalmente, llegábamos a los dos nudos. Entonces Cuyler hizo una sugerencia. “¿Pongo el G-zero?” Esa es la designación de North Sails para su gennaker de brisa leve. Realmente se sintió la diferencia. Con la vela para brisa leve más grande, superamos cuatro veces la velocidad del viento. En un momento alcanzamos los cinco nudos. ¡Dios mío!

En cuanto a los números de la superficie vélica /desplazamiento, un programa revela que la cifra de este barco de 11 metros es de 20,78, lo que lo coloca justo por sobre la línea de la categoría racer. Agreguemos aproximadamente 270 kilos de tripulación adicional y una variedad de “objetos” de barco y rápidamente caerá al rango superior (el más rápido) de la categoría cruiser/racer (19,9). Sigue siendo un barco respetable para izar las velas. Agreguemos su excelente desempeño en navegación en brisas leves a su impecable atención en los detalles de construcción, y obtendremos un velero que cualquiera estaría orgulloso de tener.

El velero de 11 metros en el que navegamos tenía el calado estándar de 1,60 metros. También se ofrece un calado más profundo que, con 2 metros, permite afrontar las dificultades de manera más fácil y una quilla baja con un calado de 1,37 metros, perfecto para navegar por Las Bahamas. Diseñado por Sparkman & Stephens, el M36 de Morris es un barco tradicional de estilo clásico previsto para navegación corta o en solitario. Presenta una línea con poco arrufo diseñada para navegar durante el día o durante el fin de semana, tiene sólo 1,5 metros de altura interior y no posee guardamancebo. Pero está bien, hubieran desmerecido la poesía del aspecto del velero de la serie M. A menos que uno se dirija a mar abierto para un viaje prolongado, realmente no hay razón para tenerlos. Una mirada a su perfil revela que posee un prolongado lanzamiento de su casco (una característica típica de los diseños de S&S), lo cual aumenta la línea de flotación, así como su velocidad, a medida que escora con el viento. El L.W. L. de 7,60 metros mide 3,35 metros menos que el L.O.A. de 11 metros, que cede casi el 30% de su eslora a los lanzamientos. ¡Eso sí que es generoso!



Photo © Onne van der Wal

too its speed, as it heels over to the wind. The 25-foot L.W. L. is 11 feet less than the 36-foot L.O.A. that gives up nearly 30 percent of its length to overhangs. That's generous.

A modest, though comfortable cabin is below. It contains a vanity head, a galley with sink, 12-volt refrigerator and provision storage. The port and starboard settees are thoughtfully designed for lounging or sleeping. The forepeak space contains a v-berth. Alternatively, the area is taken up with storage.

Forward of the helm are spacious port and starboard cockpit seats, over six feet in length that are suitable for seating six adults comfortably. Cockpit seat hatches on all three seats allow lazarette access.

The thought that the company put into the performance is commendable. For instance the sail handling has been engineered for simplicity, reliability, and ease of use. All control lines, sheets and halyards are led below the deck to control/winch pods located aft in the cockpit. Self-tailing primary winches are standard. The starboard winch is electric, which makes raising the mainsail from the cockpit easy. The only sheets running above deck are for the optional cruising gennaker. These are led aft to a location nearby the helmsman and are controlled by self-tailing manual winches. All of these features allow the helms-person to comfortably single-hand the boat whenever that becomes necessary. Cuyler said, "All of the boats are rigged the same." That way, if you get aboard another Morris Yacht there is only a minimal learning curve to deal with.

It's apparent that Morris loves their boats, even while they are building them. It shows in the teak decks and the joiner work. Being a semi-custom boat, it will build the interior anyway an owner wants it. Like the late founder Tom Morris said "It's all about sailing." A telling quote, that is now emblazoned on the cover of the company's sales brochure.

Photo © Onne van der Wal



“It's apparent that Morris loves their boats, even while they are building them. It shows in the teak decks and the joiner work. Being a semi-custom boat it will build the interior anyway an owner wants it.”

Debajo se encuentra una cabina modesta pero cómoda. Incluye un tocador, baño, una cocina con fregadero, una nevera de 12 voltios y un depósito de provisiones. Los asientos a babor y estribor están cuidadosamente pensados para relajarse o para dormir. El espacio del pique de proa contiene una litera en forma de V. Como alternativa, el área está ocupada con lugar para guardado.

Hacia el frente del timón se encuentran asientos de cabina a babor y estribor, con más de 1,80 metros en donde caben seis adultos cómodamente. Escotillas en los tres asientos permiten el acceso a la bodega.

La idea que la empresa puso en marcha es meritosa. Por ejemplo, el manejo de las velas ha sido diseñado para brindar simplicidad, confiabilidad y facilidad de uso. Todas las líneas de control, escotas y drizas corren por debajo de la cubierta hasta los pianos ubicados a popa en la cabina. Los molinetes autocazantes primarios son estándar. El molinete a estribor es eléctrico, lo que facilita el izamiento de la vela mayor desde la cabina.

Las únicas escotas que corren sobre la cubierta son para el gennaker opcional para navegar a velocidad de crucero. Éstas corren a popa hacia una ubicación cerca del timonel y se controlan mediante molinetes autocazantes manuales. Todas estas características le permiten al timonel comandar la embarcación con una sola mano cuando sea necesario. "Todos los barcos están aparejados de la misma manera", explicó Cuyler. De ese modo, si uno sube a bordo de otro barco de Morris Yacht, es poco lo que hay que aprender. Salta a la vista que Morris ama sus barcos, incluso durante el proceso de construcción. Es notable en sus cubiertas de teca y en el trabajo de carpintería. Al tratarse de embarcaciones semi-personalizadas, el interior se construye como el dueño lo desee. Como dijo una vez su fundador, Tom Morris, "Sólo se trata de navegar". Esta cita contundente hoy engalana la portada del folleto de ventas de la compañía. ■

Fall in love again. The M42. The perfect weekend cruising companion.



Morris M-Series M42



MORRIS YACHTS