

...Y AHORA TOCA PINTAR EL YATE

Adrián Prada

Ingeniero naval

Director de ORIENTA SI

www.orientasi.com

[about me](#)

- **¿Ha llegado el momento de repintar su barco y le asaltan grandes dudas?**
- **¿Tiene presupuestos claramente dispares y se siente tentado por el más bajo?**

A continuación exponemos una serie de cuestiones que le ayudarán a tomar una decisión acertada.

La pintura es la tarjeta de visita.

La pintura de una embarcación es sin lugar a dudas un tema delicado se mire por dónde se mire. Es lo primero que vemos y capta nuestra atención de un barco. Su estado nos da mucha información acerca del yate, su propietario y la tripulación. Tiene un componente estético de primer orden por lo que debe estar siempre impecable, y a su vez es la primera barrera protectora del casco y la estructura. Sufre todas las inclemencias meteorológicas, golpes y roces. Y si lo miramos desde el punto de vista económico, es unas de las principales partidas presupuestarias, tanto si hablamos de una nueva construcción como de un *refit* en

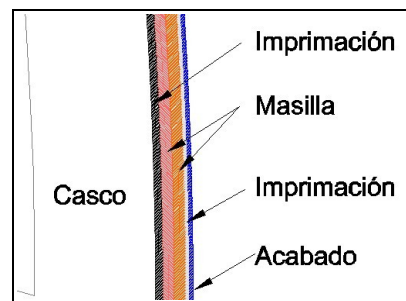
el que vamos a hacer un repintado. Con estas premisas en mente, está muy claro que a la hora de pintar, no nos la podemos jugar y debemos acertar a la primera.

El esquema de pintura ¿está en condiciones?

Antes de nada debemos entender bien cómo está compuesto el esquema de pintura de nuestro barco y en qué estado de conservación se encuentra cada uno de los elementos que lo componen.

De manera muy resumida, el esquema de pintura de un yate se compone de un gran número de capas, una encima de la otra.

Un ejemplo típico de lo que podemos encontrar en la obra muerta de un yate de gran eslora es el siguiente:



- Sobre el material del casco (acero, aluminio, prfv...) tendremos una primera base de imprimación (dos o tres capas, espesor total de 300 micras aprox.),
- luego una zona intermedia de masilla (dos o más capas con un espesor total de 5 a 10 mm aprox.),
- una nueva zona de imprimación (una o dos capas con un espesor total de 200 micras

aprox.)

- y por último el acabado (dos, tres o más capas, con un espesor total de 100 micras aprox.).

Toda esta secuencia la podemos visualizar como “una cadena” y, como tal, la resistencia de la misma nos viene dada por el eslabón más débil. Por tanto, de nada nos servirá dar una nueva y maravillosa capa de acabado si tenemos una capa más profunda en mal estado (imprimación o masilla). Estaríamos literalmente tirando el dinero.

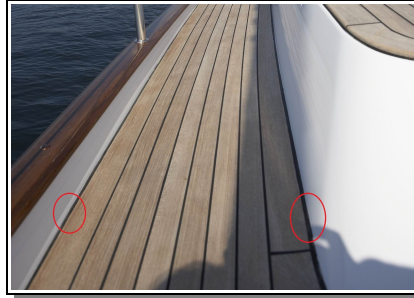
Una vez hemos entendido el esquema de pintura de nuestro barco, debemos analizar qué capa o capas están en mal estado y necesitan ser renovadas. Si tenemos todo el esquema en buenas condiciones y es tan sólo la capa final de acabado la que necesita renovarse por haber perdido el brillo o tener mucho desgaste, estamos de suerte. Con eliminar la capa final dañada y volver a aplicar la nueva sobre el sustrato en buen estado nos bastará. Si por el contrario tenemos las capas finales en buen estado, incluyendo el acabado, y nos falla la imprimación al casco, no tenemos más remedio que eliminar todo el esquema y repintar el barco partiendo de cero. Hay que aplicar todo el esquema completo. Eso si, antes deberemos averiguar por qué ha fallado la imprimación para que no vuelva a suceder este problema. ¿Ha sido por una mala aplicación, el material o el lote estaba en malas condiciones, o tenemos un problema de corrosión o eléctrico a bordo que nos está dañando la pintura?

¿Qué vamos a pintar y en qué zonas?

Una vez sabemos qué nuevo esquema de pintura necesita nuestro barco, el paso siguiente será definir la zona concreta de actuación. ¿Se va a repintar todo el casco y superestructura, sólo la obra muerta, o lo haremos por zonas y sólo en los puntos más dañados? Dependiendo del color y tipo de pintura de acabado que vayamos a aplicar hay que tener unas cuantas consideraciones en mente. Por muy bueno que sea el pintor que vayamos a contratar, si queremos hacer una reparación local o parcial en una zona amplia, ésta se va a notar y se va a apreciar el “parche”. Con un color claro, igual se nota menos, con un color oscuro probablemente se note más. Hay que tener en cuenta que aunque el color sea exactamente el mismo, la pintura “antigua” ha sufrido la degradación por el sol y los elementos durante años. La que se aplique nueva no. Esto, por muy bien que se aplique y se degrade la transición entre la pintura nueva y la vieja, se nota. Especialmente el brillo. Por ello, si nos preocupa la estética de nuestro yate, es necesario el pintar “paños” enteros. Es decir zonas enteras y amplias hasta que se encuentre un “recorte” a la vista, “al ojo” (un cambio de material, una esquina, etc.).

Junto con la definición de zonas a repintar es importante fijarse y detallar todos aquellos elementos que será necesario desmontar o proteger para poder pintar de manera adecuada esa área. En ocasiones el propio pintor se podrá ocupar de ello y en otras será necesario contratar a un equipo independiente. Estamos hablando de herrajes, candeleros, mobiliario, acastillaje o incluso

juntas de la primera traca de teca que será necesario eliminar para un correcto pintado de la zona contigua.



Necesitamos unas condiciones de trabajo adecuadas.

Tal y como hemos visto anteriormente, todo el proceso de pintura del barco es complejo y está compuesto de distintos materiales aplicados en distintos momentos. Si nos falla uno, nos falla todo lo que viene después. Y como lo que falle sea de las primeras capas, tenemos un gran problema. Esto implica que el proceso de pintura debe ser llevado a cabo -como mínimo- en las condiciones adecuadas de temperatura, humedad y limpieza indicadas por el fabricante de la pintura. Debemos poder asegurar que cada paso se ha dado de manera correcta y adecuada antes de proceder al siguiente. Ya vamos intuyendo que otra necesidad va a ser una buena zona de trabajo, a cubierto, protegidos del ambiente exterior, donde se pueda crear ese clima “ideal” necesario para garantizar el proceso de pintado. Como mínimo la típica “burbuja” que se puede ver en algunos varaderos y astilleros, a la que acompañarán los medios necesarios de calefacción, ventilación, extracción y filtrado de aire. E idealmente hablamos de una cabina de pintura propiamente

dicha, aunque esto es algo más difícil de encontrar tratándose de un yate de gran eslora y nos limitaría mucho la posibilidad de elección en cuanto a lugar y proveedor.



Conviene asesorarse adecuadamente.

Una vez que ya tenemos claro qué hay que hacer, dónde hay que hacerlo y cómo hay que hacerlo, estamos en condiciones de solicitar presupuesto para los trabajos de pintura que hemos definido, o en su defecto para poder analizar si los presupuestos de pintura que obren ya en nuestro poder se ajustan a lo que necesitamos y van a cumplir con los requisitos y las garantías mínimas deseadas.

Dados los elevados importes de los que estamos hablando para un repintado completo o un trabajo importante de pintura, es más que aconsejable contratar a un asesor que esté de nuestra parte y que vele por nuestros intereses. Tengamos en cuenta que una aplicación exhaustiva partiendo desde el material del

casco hasta el acabado final de alto brillo, incluyendo masillado y alisado, nos puede costar más de 1.100 €/m². El coste invertido en esta persona que nos asesore a buen seguro lo recuperaremos a lo largo de todo el proceso. Como mínimo, teniendo la garantía y tranquilidad de que todos los procesos se han aplicado adecuadamente. Pero además su labor es necesaria en la multitud de pasos que debemos dar:

- A la hora de analizar el estado de la pintura y definir actuaciones y esquemas de pintado.
- A la hora de definir o analizar el contrato de pintura.
- A la hora de seleccionar al proveedor.
- A la hora de definir estándares y acabados. No basta con que se pinte bien, además el acabado debe ser el deseado y no otro.
- A la hora de supervisar y verificar todo el proceso garantizando el control de calidad.
- A la hora de aceptar o no un trabajo de pintura con criterios objetivos.
- Y como experto responsable que ha documentado y verificado todos los pasos, en el caso de que surjan discrepancias o disputas entre las partes.

parámetros que en él intervienen, que no son pocos.

Todo esta secuencia de análisis, definición, seguimiento y control del proceso de pintura debe hacerse desde el mismo momento en que nos planteamos repintar el barco y con indicadores lo más mensurables y objetivos posible. Para ello, sobre todo teniendo en cuenta el orden de magnitud económica del que estamos hablando, es muy recomendable contar con alguien experto en la materia que nos asesore y acompañe en todo este camino. El éxito de la misión y nuestra tranquilidad pueden depender de ello.



...Y AHORA TOCA PINTAR EL YATE por Adrián Prada se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).

Resumiendo:

El proceso de pintura de un yate es muy complejo. Más complejo de lo que parece. Además es un proceso muy artesanal y para que todo salga de manera satisfactoria es necesario tener bien controlados y definidos los