

# THE BEST

nº 56 - 6 €

www.revistathebest.com

Edición internacional

with English &  
Russian texts  
Русская версия

**En portada:**  
Baltic 107 "Inukshuk"

*Grandes reportajes:*

- ☀ Heesen Yachts "Galactica Star"
- ☀ ISA 41m "Aziza"
- ☀ Princess 88

**Especial**  
Pintar un superyate

**Michl Marine,**  
una apuesta clara por Mangusta

**Restaurante**  
Per Se, New York

**Entrevista: Paco Rivas, CEO de Marina Estrella**



Canarias y aeropuertos: 6,20 €  
Portugal: 5,50 €





# Pintar un superyate

¿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.

*Is it true when the time comes to repaint the yacht you're a little apprehensive? Are you tempted to go for the lowest quotation? We've decided to clarify the questions we need to be asking, before we can make the right decision*

Por: Adrián Prada. Ingeniero naval. Director de ORIENTA SI  
[www.orientasi.com](http://www.orientasi.com)





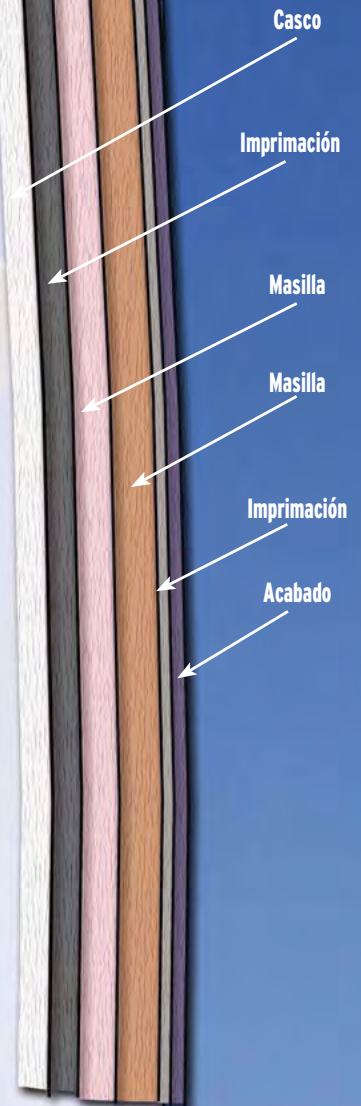
**S**i bien la pintura de una embarcación es la tarjeta de visita, también es cierto que es sin lugar a dudas un tema delicado; se mire por dónde se mire. Es lo primero que vemos y capta nuestra atención en todo barco. Su estado nos da mucha información acerca del yate, de su propietario y de la tripulación. 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 de la estructura. Sufre todas las inclemencias meteorológicas, golpes y roces. Y si lo miramos desde el punto de vista económico, es una 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, etc.) tendremos una primera base de imprimación (dos o tres capas, espesor total de 300 micras aprox.).
- ➔ 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.).
- ➔ El acabado (dos, tres o más capas, con un espesor total de 100 micras aprox.).



## Painting a superyacht

*A yacht's paint is its visiting card but it's also a tricky subject, whichever way you look at subject. It's the one element our attention is immediately drawn to the moment we set eyes on a yacht. The condition of the paint tells us a lot about the yacht, its owner and its crew. Firstly we have the aesthetic factor, meaning the finish must be impeccable at all times. Secondly, the initial protective barrier for the hull and structure, not to mention exposure to inclement weather conditions, bumps and scratches. If we take a look from an economic point of view this is in fact one of the most important elements when it comes to budgeting whether we're speaking of a new construction or a refit project. Bearing all of this in mind, when it comes to painting it's clearly not the time for guessing, it has to be right first time.*



## III Asesorando | Advising

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 sí, antes deberemos averiguar por qué ha fallado la imprimación para que no vuelva a suceder el mismo problema. ¿Ha sido por una mala aplicación, por el material, porque el lote estaba en malas condiciones, 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 del tipo de pintura



#### Ready for the painting process?

Firstly we have to fully understand what painting our yacht entails and the condition of every element in the project. In simple terms, painting a yacht involves a great many layers, one on top of another. Typical examples of what we might find on the undersides of a superyacht are as follows:

- The first stage of the process is the application of a primer (two or three coats, approximately 300 microns thick) to the hull (steel, aluminium, frp, etc).
- Next, the filler (two or three layers with a total thickness of approximately 5mm to 10 mm).
- A second coating of primer (one or two layers with a total thickness of approx. 200 microns).
- Lastly, the finish (two, three or more layers with a total thickness of approx. 100 microns).

Looking upon the entire process as a “chain”, the strength of the result is determined by the weakest link. In other words, a brilliant new coat of paint is pointless if the condition of any of the primary layers is unsatisfactory (primer or filler). In other words, we’d literally be throwing money away.

Once we understand what is involved in painting our yacht we need to investigate the condition of each layer to establish which need to be renewed. Those of us who find the condition of the entire structure satisfactory and require nothing more than a finishing coat to restore the shine or wear and tear, are very lucky indeed. It’s enough just to remove the damaged top coat and apply a new layer on top of the undercoat. If on the other hand, if the top layers are in a good condition, including the finish, but the hull needs primer, the only option is to remove the lot and repaint the yacht from scratch. We need to look at the entire process. Firstly by investigating the reason for the faulty primer so we don’t make the same mistake twice. Was the cause down to poor application, the material, faulty batch perhaps, have we got a problem with the electrics or corrosion damaging the paint?





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 teaca, que será necesario eliminar para un correcto pintado de la zona contigua.



#### **What are we going to paint and where?**

*Once we've established the yacht's painting requirements, the next step will be to define the areas we need to work on. Repaint the entire hull and superstructure, just the undersides, or just the areas most damaged? We need to bear various factors in mind depending on the colour and type of finishing coat. As good as the painter we've contracted may be, if we plan on carrying out small or partial repairs within a large area, the benefits of a makeshift solution won't go unnoticed, probably more obvious in darker shades as opposed to lighter. Bearing in mind the new paint may be exactly the same shade as the "old", except that is for the ageing process caused by the sun and other elements over the years. As good as the new coat is applied we can't fail to notice the difference between old and new, especially gloss finishes. Therefore, those of us concerned with the visual appearance of our yacht will have to paint whole sections. That is to say large areas up to a visual cut-off point in the appearance (change of material, corner, etc.). Aside from establishing the painting zones, it's important to note all the fixtures and fittings which will either have to be removed or protected in order to do the job properly. Painters will sometimes see to all this themselves but if not, an independent contractor will be required. We're speaking of deck fittings and hardware, stanchions, furniture and even periphery teak boards in order to paint the adjoining section.*

#### **Suitable working facilities**

*So we've already established yacht painting as an intricate process comprising different materials applied at different times. If one stage of the process is flawed, the entire process is flawed. If the flaw happens to be in the primary layers, we're in big trouble. Consequently, the painting process has to be carried out, at the very least, in*

# PINMAR

## SUPPLY

THE SOURCE FOR ALL THINGS YACHTS



Palma de Mallorca. Escollera - Tel. 971 713 744 - Mollet - Tel. 971 720 672 - STP - 971 711 728  
Barcelona MB'92 - 932 240 490 - Pedidos Especiales: 932 240 490

[www.pinmarsupply.com](http://www.pinmarsupply.com)



### Recomendamos

Pinmar Yacht Supply tiene en la actualidad 3 tiendas en Palma de Mallorca y una tienda en Barcelona, además de 2 tiendas móviles en furgonetas en Palma y 1 en Barcelona. Contando con todo tipo de marcas de productos, pinturas, resinas y mantenimiento en general, en el área de PYS se encuentran algunas de las mejores marcas del mercado. Además, suministra maderas, equipamiento en cubiertas, cabullería, bombas, motores y un largo etcétera. El lema de PYS es "su yate es nuestro catálogo".

[www.pinmarsupply.com](http://www.pinmarsupply.com)

### We recommend

*Pinmar Yacht Supply currently has 3 Stores in Palma de Mallorca, 1 shop in Barcelona, and 2 mobile vans stores in Palma and 1 in Barcelona. Having all kinds of brand products, paints, resins and general maintenance in PYS area are some of the best brands. In addition, supplies wood, deck equipments, chandlery, pumps, motors and more. PYS motto is "your yacht is our catalog."*

[www.pinmarsupply.com](http://www.pinmarsupply.com)

## 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.

*the temperature, humidity and cleanliness conditions as recommended by the paint manufacturer. We need to guarantee every step of the process is completed to perfection before moving on the next. We're well aware of the need for suitable facilities, undercover, protected from the outside, where we can create the "ideal" climate for our painting process. At the very least the "bubble" usually found in shipyards and dry docks, complete with ideal heating, ventilation, extraction and air filters. Ideally a painting shed, not so easy to find when it comes to the size of a superyacht, leaving us little choice when it comes to the location and provider.*

### The need to assess the situation

*Once we've decided what needs to be done, where and how it's to be done, its time to seek quotations for the paint job, or take a close look at those already in our possession, to see if they match up to the requirements as specified and will comply with the requisites and minimum guarantees as stipulated. Given the sort of sums we're speaking of to completely repaint the yacht or carry out essential paintwork, its more than advisable to seek the services of an adviser, acting our behalf and who values our interests. Taking into account the full cost of an exhaustive process, starting from the hull material to the final gloss finish, including filler and polishing, could easily be more than 1,100 €/m<sup>2</sup>. Any money we invest in the services of an advisor is sure to be recuperated along the way. At the very least in terms of peace of mind and guarantee every stage of the process is implemented satisfactorily. The advisor's work is also indispensable in a multitude of steps we have to take:*

- *Assessing the condition of the paint and specifying the process and procedures for painting.*
- *Specifying and analyzing the painting contract.*
- *Selecting the contractor.*
- *Specifying standards and finishes. Satisfactory painting in itself is insufficient, the finish must be as requested and no other.*
- *Supervising and checking every stage of the process guaranteeing quality control.*
- *Accepting or rejecting the painting work with sound judgment.*
- *As the expert responsible for documenting and checking all the steps of the process, in the event of any discrepancy or dispute between the two parties. —*





## 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 €/m<sup>2</sup>. 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. —

## Resumiendo / Summing up

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 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.

*Painting a yacht is a complex process, more so than it appears. It's a process requiring great craftsmanship, meticulous management and well defined parameters within the process, hardly trivial. This entire sequence of analysis, definition, monitoring and management of the painting process starts from the very moment our thoughts turn to repainting the yacht and with the most calculable indicators and objectives possible. Bearing in mind this is a huge economic outlay we're speaking of, we'd be well advised to rely on the services of an expert on the subject to advise and guide us through the entire process. Our peace of mind and the success of our mission may well depend on it.*