



A fibra de vidro tem demonstrado sua resistência, mas não está imune a avarias

Reparos Parte 1

Barcos de fibra de vidro

Por Jorge Nasseh

Ninguém gosta de gastar em consertos. Se o reparo é muito grande e acaba virando uma reforma, imprevistos, prazos absurdos, custos elevados, materiais errados, conflitos entre arquiteto, projetista e executor da obra são ainda maiores. Reparar um barco é ainda mais complexo. A fibra de vidro tem demonstrado ao longo dos anos sua resistência, mas não está imune a avarias de vários tipos, como as provocadas por encaixes,

colisões, situações extremas de mau tempo ou, em último caso, por defeitos de fabricação. Áreas invisíveis, cobertas por pisos ou

executados, mas a qualidade final depende da qualificação de quem está executando. Reparos em fibra de vidro são eficientes,

A qualidade final do trabalho depende muito da qualificação de quem o está executando

forros, fundo de paineiros e colagens em locais de difícil acesso podem apresentar problemas com o tempo e reparos de emergência podem ser necessários em locais distantes dos pontos que são a verdadeira causa.

Pequenos reparos, em geral, são fáceis e rápidos de serem

duradouros, virtualmente invisíveis e apresentam bons resultados. Existem três tipos importantes de possíveis situações de reparo: o cosmético, o estrutural e o catastrófico.

Barcos de fibra de vidro laminados de fábrica com gelcoat

tendem a amarelar, criar bolhas e trincas. Talvez o maior vilão deste problema seja a má aplicação do gelcoat, a camada mais externa de acabamento do casco. Os mais comuns são enrugamento, perda da

para a fabricação destes produtos. Muitos dos gelcoats utilizados na indústria são formulados com resinas de laminação e que não têm as propriedades cosméticas necessárias para um produto

reparada deverá ser lixada e polida até alcançar o brilho original. Se o local do reparo for pequeno, deve ser dada grande atenção para se utilizar o gelcoat da mesma cor, caso contrário será impossível manter o



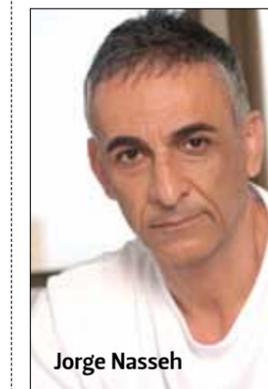
Um barco de 40 pés, por exemplo, consome **cerca de um mês de trabalho** para ser repintado

cor e do brilho, bolhas e rachaduras longitudinais, transversais ou em forma de estrela. Todos poderiam ser evitados com medidas simples durante a fabricação, como a utilização de um medidor de espessuras, boa ventilação do molde, tempo adequado de cura e um sistema que permita ao operador estar sempre na mesma distância dos pontos do molde durante a aplicação do gelcoat. Entretanto não se pode descartar a baixa qualidade de alguns produtos utilizados na fabricação de gelcoat, que acabam escorrendo e deixando áreas descoloradas no casco. Na teoria parece simples fabricar gelcoat, mas na prática é possível encontrar lotes com padrões totalmente diferentes. Um dos maiores problemas pode ocorrer pela falta do uso de resina específica

de alto acabamento externo. A qualidade do gelcoat e a sua aplicação são vitais para o perfeito acabamento superficial do casco. Qualquer falha em uma das etapas irá provocar desgaste prematuro e, conseqüentemente, um tom amarelado na superfície do casco.

No caso de desgaste, o procedimento mais comum é repintar a superfície externa com uma tinta à base de poliuretano com dois componentes, entretanto, muitos reparos são feitos com a própria reaplicação do gelcoat, o que representa um trabalho grande, pois todo este material precisa ser lixado e polido. Um barco de 40 pés, por exemplo, consome cerca de um mês de trabalho para ser repintado. O procedimento padrão é lixar toda a superfície e pintar novamente. Nos consertos com gelcoat, a superfície

mesmo acabamento. O problema é que nem sempre o gelcoat da mesma cor vai funcionar, pois o costado ou o convés do barco já passou por exposição à luz solar e sofreu desgaste. ✖



Jorge Nasseh

