

Cette fiche conseil vous montre comment patiner un wagon de marchandise avec nos « patines et effets » acryliques à l'eau et dans cet exemple, entièrement au pinceau.

Dans cet exemple, nous avons travaillé sur un wagon trémie type EF30, à l'échelle HO, de marque Electrotren ; ce wagon est depuis disponible dans la gamme Hornby/Jouef compte tenu des restructurations des gammes du groupe Hornby.

Etape 1 : rassembler les produits et organiser son plan de travail... et première intervention

Il est toujours bon de dégager son plan de travail, ne serait-ce que parce qu'on n'est jamais tout à fait à l'abri de renverser un flacon et qu'il serait dommage de salir voire d'abîmer au passage toute sorte de matériels et d'outils qui n'auraient pas dû se trouver là !

J'ai pris l'habitude de systématiquement déposer 2 ou 3 couches de papier absorbant, sur toute la largeur de l'endroit où je vais travailler.

On réunit les peintures, patines, lavis et effets dont on aura besoin, les diluants et les produits de nettoyage, les pinceaux, quelques morceaux de mousse qui peuvent aussi servir pour appliquer les peintures, quelques pipettes souples (comme notre référence 9300), des petites écuelles en plastique pour mélanger et diluer...

On n'oubliera pas quelques cotons tiges, des cure-dents en bois toujours utiles pour gratouiller sans abîmer, quelques feuilles de papier absorbants détachées et à portée de main, voire un ou deux chiffons...



Et c'est parti pour une première couche ; je commence en l'occurrence par une teinte « délavé teinte froide » réf 8795 qui va servir à casser la couleur de base comme si elle était passée sous l'effet du soleil ou de la lune.

Point important : commencez prudemment par diluer en proportion importante l'effet ou la patine pour faire les premières applications. Il sera toujours et définitivement plus simple de renforcer un effet plutôt que d'essayer de faire marche arrière une fois que le produit a été appliqué et il vaut mieux éviter de compter sur du diluant pour « nettoyer » un effet qui n'aurait pas donné le résultat escompté.

Comment diluer ?

Pour diluer nos acryliques à l'eau, le diluant réf 8600 est tout indiqué. Mais à vrai dire, les « acryliques à l'eau », une appellation simple pour bien distinguer ces peintures des « acryliques à solvant », ne sont pas tout à fait « à l'eau ». Elles contiennent surtout différents alcools, dont de l'alcool isopropylique comme nous l'indiquons d'ailleurs sur l'étiquette descriptive du diluant.

De fait, ce diluant est la solution la plus appropriée pour diluer nos peintures. Mais vous avez une alternative pour nos patines et nos effets que nous avons employée tout au long de cet exemple.



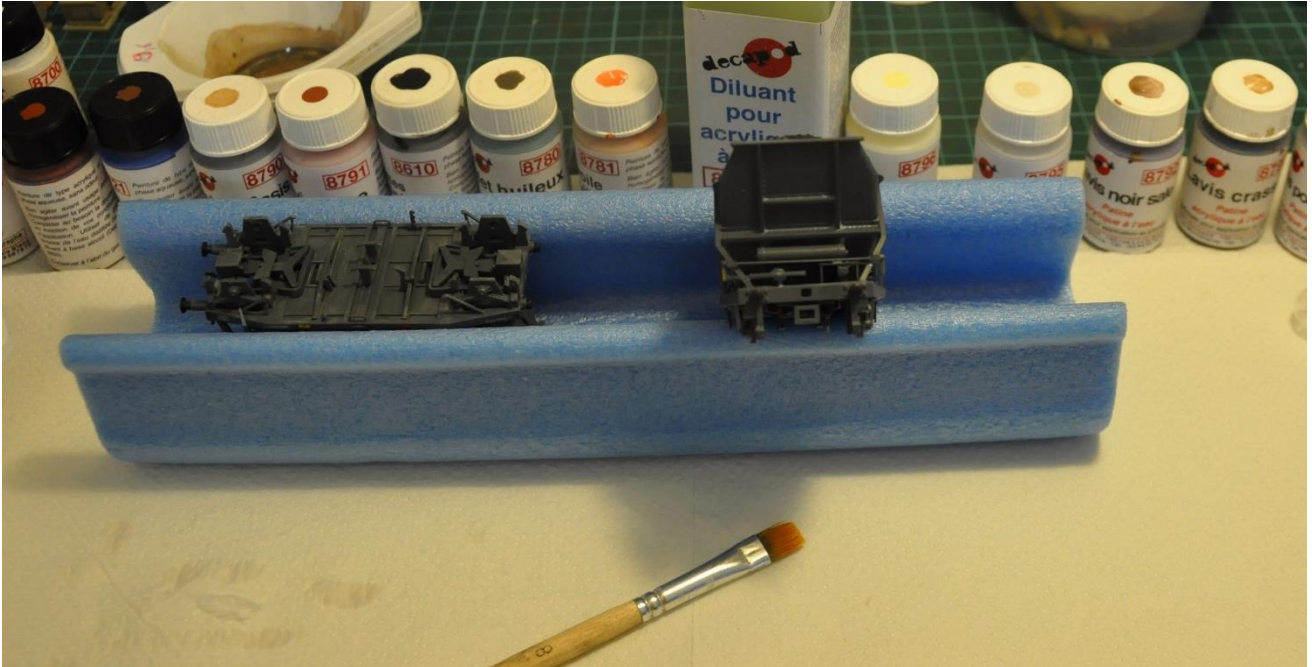
Vous apercevez sur la droite de la photo page précédente un flacon de verre qui contient 90% d'eau déminéralisée et 10% d'alcool isopropylique. Ce produit est disponible dans certaines droguerie ou pharmacie ; j'utilise notamment celui du laboratoire Cooper que l'on peut commander en bidon d'un litre en passant par son pharmacien. Et évidemment à défaut, vous pouvez tout simplement couper du diluant 8600 avec de l'eau déminéralisée.

Comme vous pouvez le voir dans la petite écuelle en plastique, j'ai versé une part de « délavé teinte froide » réf 8795 et 2 ou 3 parts de ce mélange d'eau déminéralisée et d'alcool isopropylique.

Je me retrouve alors avec un lavis particulièrement liquide, quasiment de l'eau sale, qui va me permettre une application au pinceau avec l'effet léger recherché ; je ne suis pas parti pour une patine lourde.



Je travaille avec un pinceau brosse souple et vous voyez ci-dessus le produit en cours d'application ; je balaie tranquillement le pinceau de haut en bas, on voit le liquide s'amonceler sur les arêtes... J'essaie de recouvrir relativement uniformément et le plus finement possible tout le wagon, tout en insistant un peu à la fin sur le haut de wagon et le châssis.



J'ai commencé par le dessous du châssis, les flancs, puis les embouts ; toujours le même geste principal, à savoir un balayage de haut en bas en insistant sur quelques arêtes et quelques recoins.

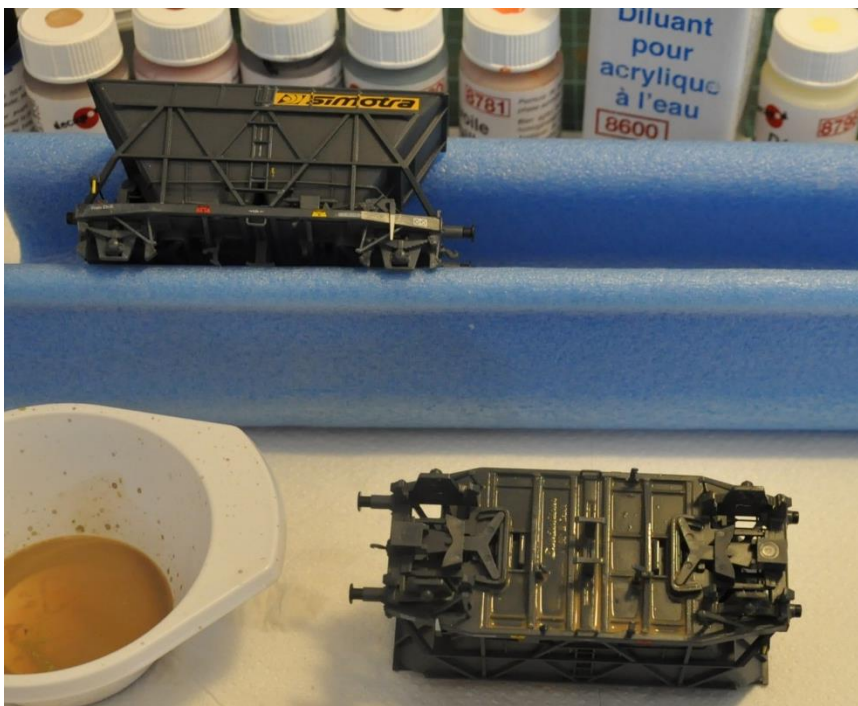
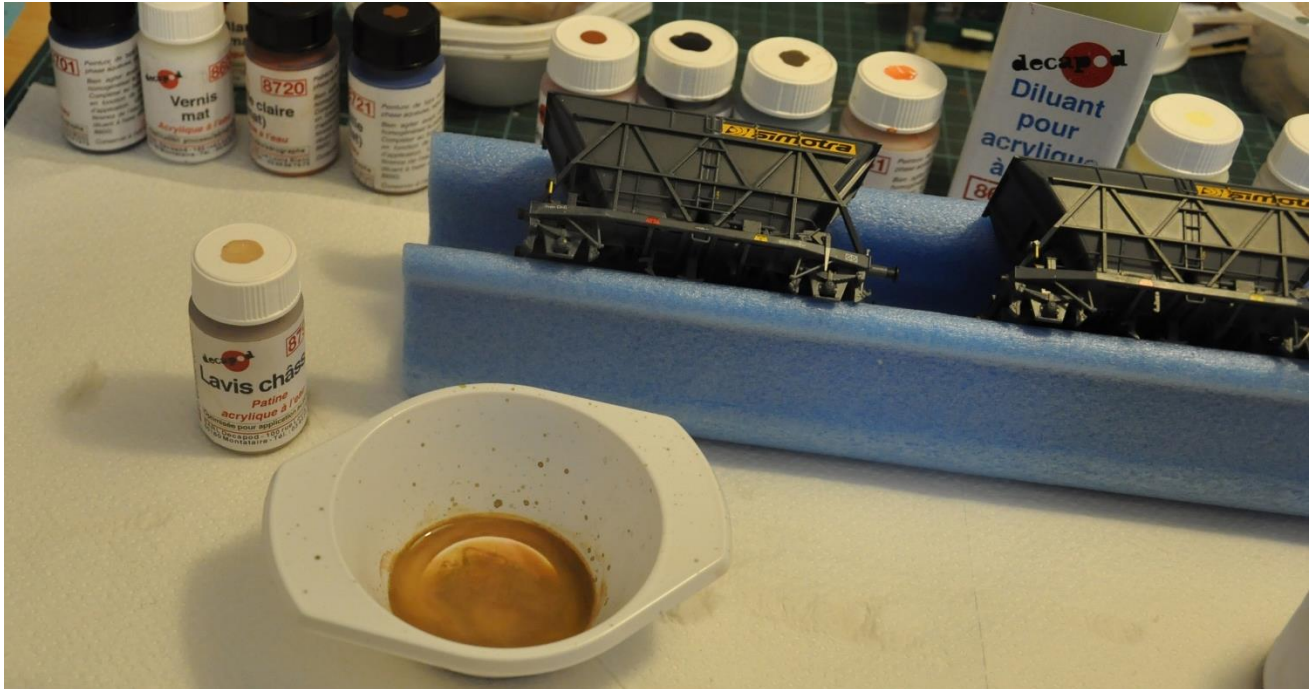
Vous commencez à voir sur la photo ci-dessous, sur le châssis à gauche et sur le haut de la caisse à droite, l'effet de délavé... Toujours y aller de haut en bas, bien tirer le lavis, attendre que cela sèche, ce qui peut prendre quelques dizaines de secondes, tout au plus quelques minutes... Et recommencer si on veut rendre l'effet un peu plus fort... Ne pas hésiter parfois à poser le pinceau plusieurs minutes (plongez alors votre pinceau dans le mélange eau + alcool pour qu'il ne sèche pas) et regarder sous différentes lumières comment la couleur de la caisse est en train d'évoluer sous vos yeux.

L'avantage de ce genre de wagon double est d'en travailler un, puis l'autre, ce qui permet de toujours avoir un œil sur la couleur d'origine d'une part et la couleur qui est en train d'apparaître d'autre part.



Etape 2 : après avoir délavé, on s'occupe du châssis

Nous vous proposons une référence 8790 lavis châssis pour patiner... le châssis pardi ! Là encore, je cherche à ne pas trop en faire donc comme vous pouvez le deviner à l'examen du contenu de cette petite écuelle, je suis en train de mélanger une part de lavis réf 8790 pour 2 ou 3 parts du mélange eau déminéralisée / alcool isopropylique.



Toujours avec le même pinceau à brosse souple, je « repeins » le dessous du châssis du wagon et je passe délicatement sur les plaques de garde (les supports de boîtes d'essieux), autour des attelages, sous les fûts de tampons, etc, etc...

Comme vous le voyez, le lavis est très liquide, proche d'une « eau sale » mais ce mélange va sécher rapidement (quelques minutes) et vous laissez le loisir d'apprécier si vous arrêtez là ou si vous allez remettre une couche de ce lavis pour salir d'avantage votre wagon.

Etape 3 : la fameuse « crasse unifiée » !

On entend parfois parler de la couleur « crasse unifiée » chez les modélistes ferroviaires, expression évidemment teintée d'humour pour désigner cette espèce de couleurs beige marron grisâtre provenant essentiellement de la poussière de rouille et de poussière qui se dépose jusqu'à former parfois une couleur uniforme sur le matériel.

Nous y sommes évidemment allés de notre version en vous proposant sous la référence 8793 un lavis « crasse ».

Toujours dans le souci d'obtenir une patine pas trop appuyée, je prépare ici un mélange avec une part de lavis 8793 et 2 ou 3 parts d'eau déminéralisée / alcool isopropylique... et je reprends ma brosse souple.



Je vais utiliser cette « couleur » crasse pour reprendre l'ensemble de la caisse.

Je mets à profit les nombreuses arêtes en relief du modèle ; j'essuie le pinceau légèrement chargé de ce lavis très liquide sur le rebord de l'arête supérieure en haut du wagon.

Par capillarité, le lavis va descendre le long de la caisse et notamment le long des arêtes, soulignant de fait les creux et les reliefs.

Etape 4 : trémie à charbon = lavis noir sale !

Voilà un lavis qui s'impose pour un wagon qui transporte du charbon !

Nous vous proposons sous la référence 8792 un lavis « noir sale » que vous trouverez également bien utile pour patiner toutes les trémies ou les tombereaux transportant charbon et autres houilles, pour certaines citernes, pour les locomotives à vapeur...



Cette fois-ci, je ne vais pas sur-diluer ce lavis en le coupant avec mon mélange d'eau déminéralisée et d'alcool isopropylique mais je vais l'utiliser pur ou presque...

Je prends en effet ma brosse souple que je trempe dans le flacon et comme vous pouvez le deviner avec les coulures visibles à gauche de l'écuelle sur la photo, j'essuie la brosse sur le bord supérieur.

Ce « noir sale » rejoint alors le fond de l'écuelle où il reste encore un peu de lavis crasse qui avait été largement dilué. Ce n'est évidemment absolument pas un souci ; toutes ces couleurs se mélangent allègrement, et j'obtiens là de fait une nouvelle couleur, diluée partiellement. N'hésitez pas à multiplier ces mélanges et vous pouvez même les conserver en les versant dans des flacons que vous identifierez en conséquence. L'avantage de créer ces déclinaisons de couleurs est d'éviter de donner la même patine à tous vos wagons.

N'oubliez jamais que la palette des nuances visibles sur les modèles réels est tout simplement infinie et l'examen de bien des photos des wagons réels révélera des patines que l'on n'oserait pas réaliser de prime abord.

Le « noir maronnasse » ici obtenu sera utilisé pour reprendre quelques panneaux, quelques arêtes, quelques points du châssis, etc...

C'est le moment de jeter un œil aux photos des modèles réels que vous aurez rassemblées avant de vous lancer pour vous donner une bonne idée du résultat auquel vous voulez parvenir.

Etape 5 : les travaux de finitions sont en vue !

Nous allons maintenant nous attaquer aux petites retouches qui vont parfaire notre patine ; nous vous proposons pour le cas présent sous la référence 8781 un effet « voile de rouille » et sous la référence 8780 un effet « huileux ».

Le voile de rouille est déjà relativement translucide et dilué ; ne comptez pas dessus pour peindre les flancs des rails ! En revanche, il sera parfait pour figurer, comme son appellation le suggère, ce voile de poussière de rouille qui se dépose par exemple sur les lames de ressort de suspensions ou sur les sabots de frein.

Vous pourrez aussi utiliser cette couleur pour couvrir plus largement des wagons fortement exposés à la rouille comme certaines citernes, certains couverts ou bien ces minéraliers qui transportent des minerais couleurs rouille ou bien encore ces tombereaux chargés de pièces métalliques, etc, etc...



Ce voile de rouille a été appliqué ici avec une petite brosse souple :

- sur les lames de suspension des essieux
- sur les sabots de frein
- ici et là par toutes petites touches sur quelques points saillants de la caisse ou des éléments qui la ceinturent.



L'effet huileux est dans le cas présent utilisé avec parcimonie ; ces wagons ne sont pas couverts de parties grasses comme on en verrait sur une citerne transportant des produits pétroliers.

J'en dépose quelques gouttes sur une ou deux boîtes d'essieux, sur la base des crochets des attelages à vis, sur quelques pièces représentant des leviers, des vis, des éléments d'organes de frein, etc...

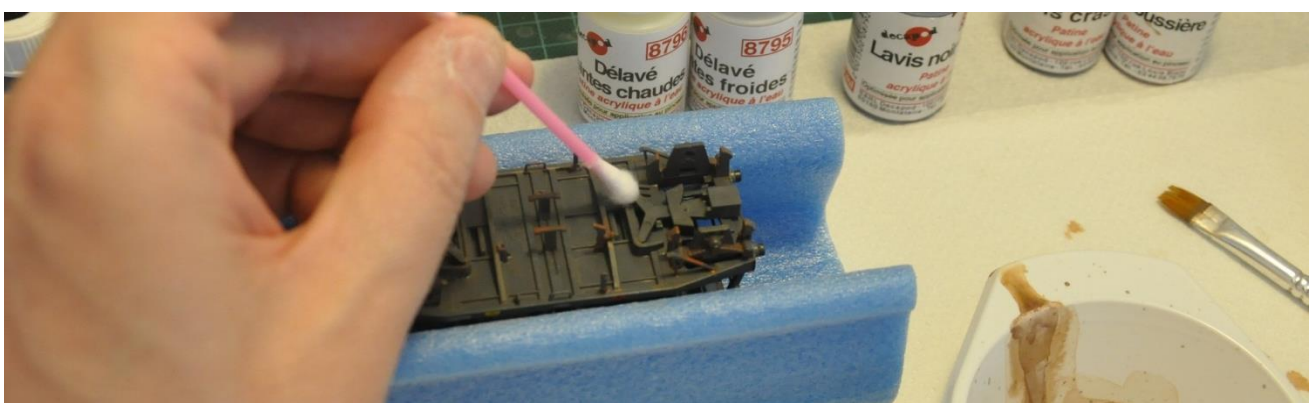
Comme vous pouvez le voir, j'utilise une toute petite brosse souple et cet effet huileux est utilisé pur, sans dilution supplémentaire.



Attention à certaines parties de votre wagon, comme les attelages ; il faut en effet veiller à ne pas bloquer ces mécanismes avec des coulures de patine qui auraient séché. Certains modélistes n'hésitent d'ailleurs pas à largement démonter les modèles qu'ils patinent, travaillant sur des sous-ensembles avant de remonter tout le modèle.

Je ne suis pas allé jusque-là ; j'évite d'ailleurs autant que faire se peut de démonter mes modèles, en particulier les plus récents qui sont de plus en plus délicats, reconnaissons-le.

Du coup, je veille à pouvoir intervenir sans délai comme ici avec un coton tige pour absorber tout débordement malheureux.





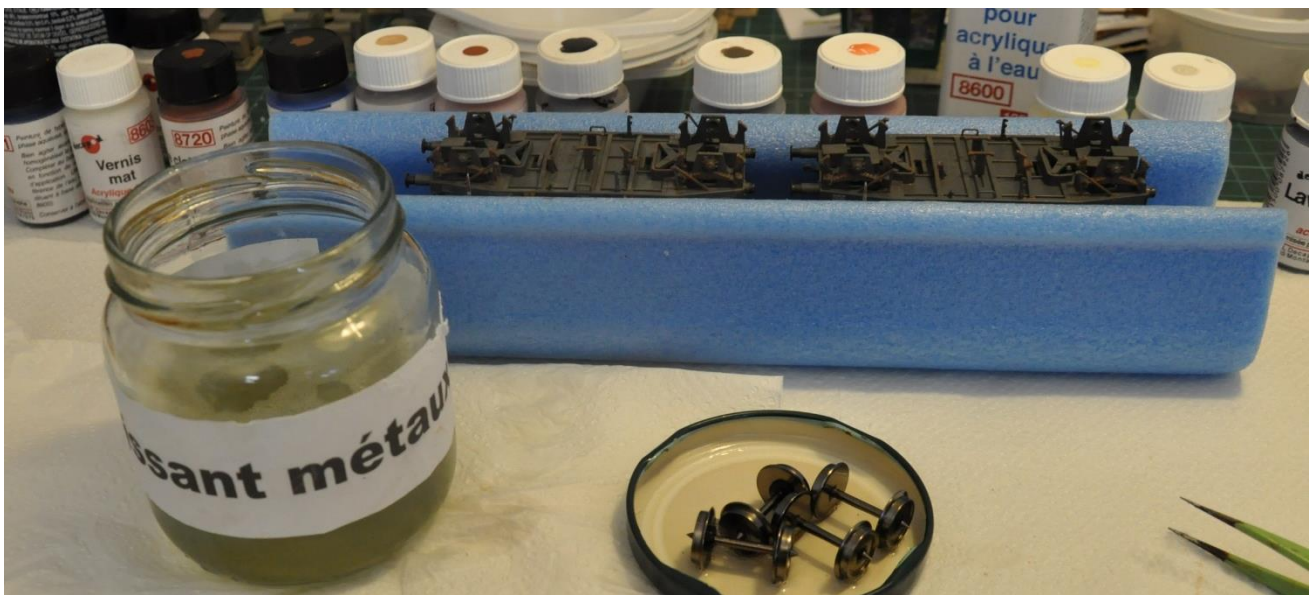
Comme souvent en ce qui me concerne, au fur et à mesure que les travaux avancent, je ressors une couleur pour reprendre comme ici certaines parties saillantes du dessous du châssis... Très souvent à vrai dire, j'étale mes travaux sur plusieurs jours : d'une part, pour profiter de plusieurs éclairages et notamment de la lumière du jour et d'autre part pour voir avec un œil « neuf » le modèle sur lequel je viens de passer un moment... Très souvent, on va alors ressortir une couleur ou une autre pour retoucher ici et là le travail...



Etape 6 : brunissage des essieux

Cette étape fait vraiment partie de la patine. On peut bien sûr préférer peindre les voiles des roues, en gris, en brun mais je préfère les brunir même si, d'une marque d'essieux à l'autre, les résultats sont assez disparates.

1^{ère} étape : nettoyer soigneusement avec un dégraissant à métaux que l'on trouvera facilement dans un magasin de bricolage ou à défaut un alcool ménager quelconque.



Vous trouverez chez Decapod un brunisseur sous la référence 9221 parfaitement indiqué pour cette tâche.

Une fois les essieux propres, on les trempe dans le brunisseur, on agite un peu, on les ressort, on les retrempe, on agite... En une poignée de minutes, la couleur va « monter » et quand cela vire au brun, on tamponne dans du papier absorbant...

Si ce n'est pas assez bruni à votre goût, vous pouvez recommencer en repassant par l'étape nettoyage...

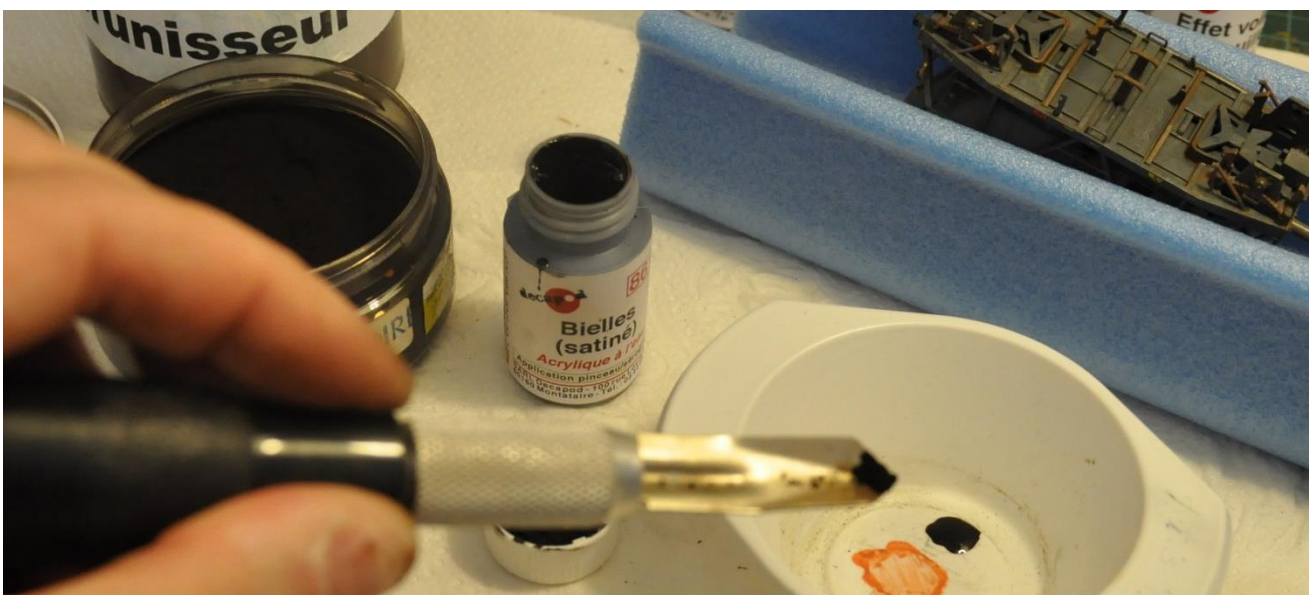
Si cela résiste (les essieux Roco par exemple sont difficiles à brunir), vous pouvez tester l'autre méthode conseillée ; prenez un bol d'eau bien chaude, versez quelques gouttes de brunisseurs dedans et trempez-y vos essieux. La chaleur amplifie l'effet. Attention, une fois terminé, débarrassez vous de l'eau mélangée au brunisseur (en revanche, vous pouvez réutiliser encore et encore le brunisseur pur).



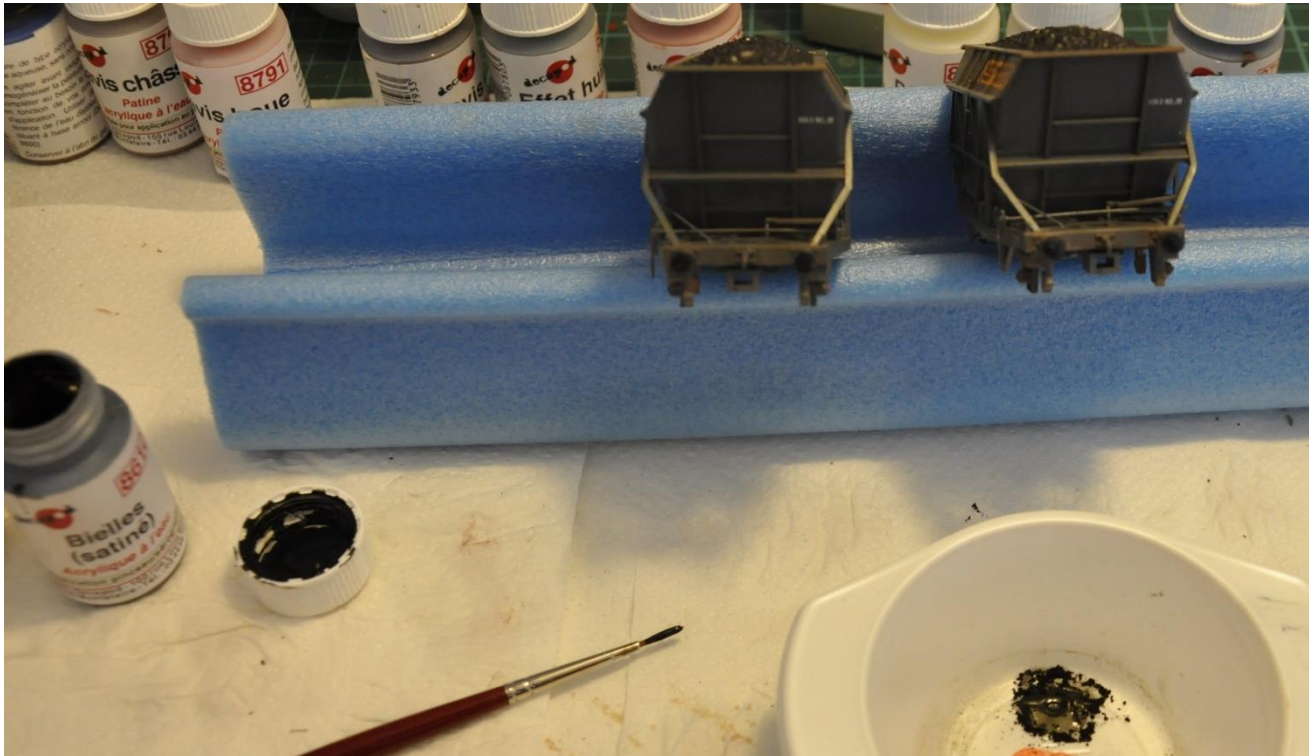
Vous pouvez aussi procéder comme l'illustre la photo ci-dessus ; je nettoie, je brunis, je sèche et je passe les roues à la brosse souple en nylon (surtout pas métallique évidemment) puis je recommence : nouveau nettoyage, brunissage, séchage et un dernier petit coup de brosse... Cela a pour effet d'uniformiser et d'améliorer l'accroche.

Etape 7 : patine des tampons

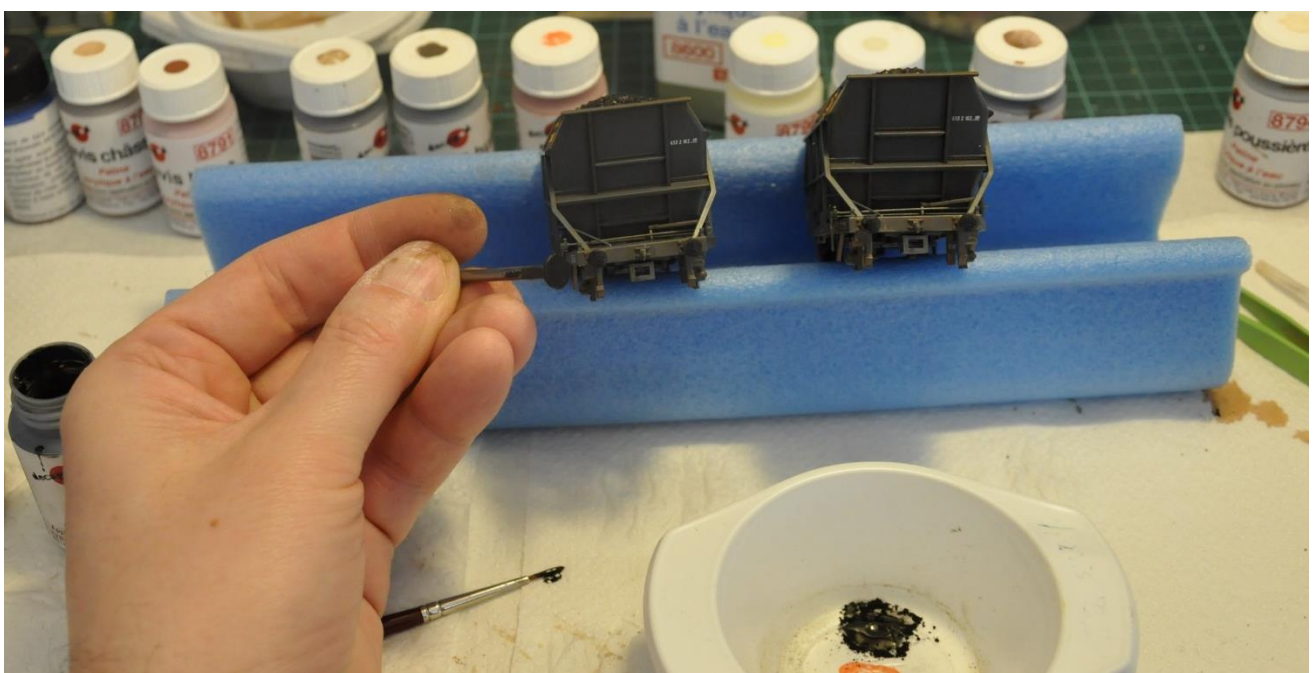
Les plateaux des tampons sont souvent recouverts d'un mélange de poussière et de graisse épaisse. Pour le figurer, nous vous proposons de mélanger notre référence 8610 bielles, d'un gris profond aux reflets métalliques, avec de la terre à décor Noir d'Ivoire.



Avec un petit pinceau rond, mélangez pour obtenir une matière épaisse que vous déposerez grossièrement sur les plateaux des tampons.



Pour « étaler » cette matière, j'utilise un gros clou avec une tête plate ; j'applique cette tête sur le plateau du tampon avec un mouvement tournant.



Etape 8 : remontage des essieux

Il est temps de remonter les essieux ; j'en profite pour mettre une petite goutte de lubrifiant.

Il existe de nombreux produits pour lubrifier les roulements ; certains préfèrent les produits en poudre comme le téflon car ils craignent que les poussières adhèrent aux huiles... D'autres ne jurent que par des huiles venant du monde de la machine-outil, de la machine à coudre de belle-maman, de la tronçonneuse du serial killer du quartier, etc, etc... Je m'en tiens pour ma part prudemment à des produits que je sais être parfaitement dédiés à nos usages comme en propose la marque Labelle.



J'ai glissé également une ou deux micro-gouttes au niveau du mécanisme des ailes de mouettes des attelages, ça ne peut pas faire de mal.

Etape 9 : aspect final

Hé bien, nous y voilà et le résultat est en ligne avec ce que je cherchais ! Le wagon a perdu son aspect «plastique neuf sorti de boîte » tout en présentant un état d'usage correct ; les marques du temps sont là mais la réforme est encore très loin !







En guise de conclusion

On réunit quelques photos du matériel réel, ou de celui qui s'en approche, représenté par le modèle que l'on souhaite patiner. Elles nous seront bien utiles pour guider notre inspiration et nos pinceaux.

On prépare un espace de travail propre.

On réunit l'ensemble des éléments dont on va avoir besoin : les différentes patines bien sûr mais aussi les diluants, les nettoyants, les pinceaux, des cotons tiges, du papier absorbant, etc...

On commence en cas de besoin par délayer la couleur de base ; notre référence 8795 servira aux teintes froides (bleues, grises, etc...), notre référence 8796 s'imposera pour les teintes chaudes (jaunes, rouges, vertes, etc...).

On enchaîne avec les différentes teintes boue, châssis, crasse, noir sale, poussière, en fonction de ce que transporte le wagon, de l'âge supposé, du niveau d'entretien dont il aurait bénéficié, etc...



Si possible, quand vous patinez un wagon, pensez à l'ensemble de votre parc : est-ce que ce wagon est censé être le plus récent ou le plus ancien ? Si vous vous êtes attaché à reproduire une époque particulière, cette réflexion peut vous aider à déterminer si le wagon est encore neuf ou presque ou bien en fin de vie et donc d'en déduire son état et sa patine...

Ne surtout pas hésiter à commencer par sur-diluer toutes nos patines, nos lavis et nos effets avec des mélanges d'eau déminéralisée et d'alcool isopropylique ou bien avec notre diluant coupé avec de l'eau déminéralisée.

Commencez toujours par un effet léger, léger, léger... et forcez au fur et à mesure, en vous laissant le temps de vous habituer à la patine qui se forme sous vos yeux, en appréciant votre travail sous diverses lumières, en vous laissant du temps... Pour ma part, je procède souvent ainsi par étape, en observant une pause de quelques jours parfois entre deux étapes, pour être sûr que je me dirige bien vers le résultat que je cherche.

Et il est bon de terminer souvent par un voile de vernis mat ; Decapod vous en propose en acrylique à solvant sous la référence 8003 qu'il faudra appliquer à l'aérographe. A défaut, vous pourrez utiliser le vernis mat en aérosol de Cléopâtre que vous trouverez également chez Decapod !

