

La patine

.

La patine (weathering en anglais) est un art dont l'aboutissement réside dans un subtil dosage des moyens employés, partant du principe fondamental qu'une absence de patine est toujours préférable à une patine outrée.

Dans la réalité, force est de constater qu'il est bien rare de voir du matériel franchement sale ou détérioré.

Mis à part quelques cas (moto-cross, travaux publics, champs de bataille), les engins sont maintenus relativement propres.

Cela n'empêche pas pour autant le temps et les intempéries d'agir en ternissant les couleurs, en écaillant la peinture, en rouillant certains endroits... Il faut donc bien faire attention à demeurer plausible et ne pas couvrir de boue un Mirage III, qui ne se déplace que dans l'air ou sur du béton, en ne faisant pas rouiller un Mosquito, construit en bois...

Dans tous les cas où l'on ne peut pas s'inspirer de documents photographiques, il vaut mieux s'abstenir qu'inventer, cela d'autant plus que certains engins sont le siège de phénomènes spécifiques.

Quel que soit le genre de salissures, chaque maquettiste possède une ou plusieurs "ficelles", utilisant, le plus souvent, des produits sans aucun rapport avec le maquettisme. Nous allons essayer d'en recenser quelques unes.

LES TRAINÉES D'ÉCHAPPEMENT

Il s'agit là d'un phénomène assez courant sur les avions à moteur en étoile dont les échappements débouchent sur les flancs du fuselage.

La plupart du temps, ces traînées sont brun-noir et vont en se dégradant vers le brun-roux et l'ocre sur les bords. On peut, pour cela, employer de la peinture presque sèche passée au chiffon, au pinceau ou à l'aide d'un coton pris dans le mandrin d'un stylomine.

On peut aussi utiliser de la poudre de crayon pastel ou encore des crayons extra gras, dits "crayons laboratoire", servant pour écrire sur le verre ou les métaux. Certains vont même jusqu'à se servir de rimmel.

TRUC

Noir c'est noir. Une dernière solution est d'utiliser tout simplement du noir de fumée (la récupération du noir de fumée s'opère en plaçant une coupelle au dessus d'une bougie allumée).

LES TRAINÉES D'HUILE OU DE GRAISSE

Ces traces sont assez courantes sur les véhicules; elles le sont moins sur les avions qui sont immédiatement nettoyés (à moins de représenter un avion accidenté).

La teinte est brun-noirâtre et doit être passée au chiffon après avoir été largement diluée.

On peut aussi employer de la graisse, mais il faut faire très attention, cette matière attaque souvent la peinture, et parfois même le plastique... sans compter que la poussière adhère particulièrement bien sur la graisse.

LA BOUE

A proscrire pour les avions, (sauf cas très particuliers, tels certains avions américains du Pacifique opérant à partir de bases construites à la hâte sur des atolls...), la boue est par contre recommandée sur les engins tout-terrain (chars, bulldozers...).

Les ingrédients sont du talc et de la peinture de la couleur désirée.

On mélange le talc à la peinture en sachant que plus on introduit de talc, plus la "boue" est épaisse.

Cette "boue" est ensuite appliquée à l'aide d'une petite brosse (une vieille brosse à dents peut parfaitement bien faire l'affaire)... Bien entendu, il existe bien d'autres méthodes, allant du mastic peint à la boue naturelle, en passant par les produits «Floquil», pratiquement introuvables en France...

LA POUSSIÈRE

La poussière est, elle aussi, plutôt caractéristique des véhicules terrestres (engins militaires, voitures de rallyes).

Pour ce faire, on emploie de la peinture mate très diluée qu'on applique à l'aérographe (surtout pas au pinceau).

On peut protéger certaines zones avec du ruban adhésif comme, par exemple, les zones de balayage des essuie-glaces.

ÉRAFLURES ET ÉCAILLEMENT

Les éraflures sont très courantes sur les avions comme sur les véhicules terrestres.

On doit toutefois faire attention à ce qu'elles demeurent discrètes.

Elles sont réalisées au pinceau avec de la peinture argent presque sèche.

Les écailllements sont plus compliqués à réaliser surtout lorsqu'ils sont très étendus, comme sur les bimoteurs français Lioré et Olivier LeO-45.

Là, il faut procéder par projection (bombe aérosol ou aérographe).

Dans un premier temps, on passe un voile de peinture aluminium aux endroits à écailler puis, après un séchage prolongé, un voile de peinture de la couleur de l'engin.

Après nouveau séchage, la peinture s'écaillera "facilement" à la lame de cutter. Il est, bien entendu, recommandé d'effectuer quelques essais sur des pièces hors d'usage.

IMPACTS DE PROJECTILES

Il faut savoir qu'un projectile qui heurte une tôle repousse le métal devant lui.

Prenons le cas d'une aile d'avion touché à l'extrados : à l'extrados, on représentera un simple trou sans déchiquetures; à la sortie (à l'intrados), les bords du trou, cette fois, seront déchiquetés.

Ce trou de "sortie" sera d'ailleurs plus grand que le trou "d'entrée".

Les bords de ces trous seront peints en aluminium.

On veillera également à un espacement logique entre les impacts et à leur disposition.

SALISSURES DES ARMES

A l'instar des salissures d'échappement, elles seront exécutées au crayon gras, mais attention à ne pas forcer la dose...

LA ROUILLE

Très rare sur les avions, la rouille est parfois présente sur les véhicules militaires, mais c'est sur les navires qu'elle est le plus visible où elle forme de longues traînées brunâtres le long des coques.

La couleur rouille peut être obtenue (entre autre) en mélangeant du rouge carmin à une quantité plus ou moins importante de vert.

Plus il y a de vert et plus la couleur obtenue est brune.

Les endroits rouillés seront peints au pinceau tandis que les traînées le seront au tampon avec de la peinture largement diluée.

TRUC

Grande échelle : Sur des maquettes à grande échelle (1/8, 1/9, etc.), on peut rendre le "grain" de la rouille en ajoutant (par exemple) du sel fin à la peinture.

ENFONCEMENTS

Les enfoncements sont le propre des véhicules et plus particulièrement des garde-boue, des marche pieds, etc.

Il s'agit donc de déformer le plastique sans le briser, ce qui ne peut se faire qu'à la chaleur.

Cette opération n'est pas facile car il faut beaucoup de doigté sous peine de voir les pièces concernées irrémédiablement perdues.

TRUC

Chaud, chaud ! Il est préférable d'éviter d'opérer au dessus d'une flamme. On préférera une source de chaleur d'origine électrique (plaque chauffante, grille pain...) ou de l'eau bouillante. Pour les faibles épaisseurs de plastique, le diluant peut être employé. Dans tous les cas, le mieux est de s'exercer sur des pièces inutilisées.

Pan ! Les orifices créés par les projectiles seront représentés à l'aide d'une épingle chauffée et l'éclatement de la vitre par des traits de cutter.