

Avant de commencer le montage de votre kit, nous vous conseillons fortement de rassembler de la documentation le concernant: revues, livres, photos couleurs. Votre kit gagnera en authenticité. Ayez toujours près de vous tous les outils dont vous avez besoin. Vérifiez vos lames X-Acto (ou une autre marque) et vos pots de couleur. Il est désagréable de devoir arrêter son montage parce que sa lame de cutter est émoussée ou que le noir a séché dans le pot!

Rangez vos planches de décalcomanies et les décalcomanies utilisées dans un bon album photo, sous la protection des pochettes claires ou des feuilles spéciales. Constituez des sections: plaques minéralogiques, numéros de compétition et ronds blancs, décalcomanies publicitaires, graphiques, etc.

Ne tordez jamais les pièces pour les enlever des grappes qui les supportent. Coupez les pièces avec la lame d'un couteau de modéliste ou une pince coupante spéciale de format adapté. Dès que vous avez enlevé les pièces de leur support, éliminez-en soigneusement les excès de plastique avec un couteau très aiguisé (un couteau de modéliste, évidemment!) et passez délicatement cette partie de la pièce au papier de verre de 600.

Ah, un détail qui ne manque pas de profondeur! Placez un ancien drap de lit à la place où vous travaillez et installez votre chaise dessus. Vous verrez combien cela vous sera utile quand vous laisserez tomber une petite pièce grise ou noire, qui ne demande qu'à se confondre avec les motifs du tapis. Or nous avons tous laissé tomber des tas de petites pièces qui ont le chic de sauter de la pince à épiler, à l'instant précis où l'on doit les coller! C'est la terrible loi de la vexation uni-

REVISION

LES TRUCS DE MONTAGE!

Quelle que soit l'échelle qu'on aborde, dès qu'il s'agit d'un kit, il faut posséder une bonne base pour réussir son montage et sa peinture. Nous avons déjà maintes fois révélé divers trucs pour bien réussir un modèle. Aujourd'hui: révision.

verselle.

Ayez aussi à votre disposition des cure-dents. Ils vous serviront à placer un point de colle à un endroit bien précis.

Quand vous coupez des pièces en plastique, tenez votre couteau à un angle de 45° ou moins. Tenir un couteau trop droit entraîne une mauvaise découpe des pièces.

N'oubliez pas non plus de travailler sur une surface propre et bien dégagée. L'idéal est une plaque de verre, qui protège votre table des marques de couteau et de la couleur. De plus, la couleur peut être enlevée sans difficulté avec du thinner et la colle avec un couteau.

Quand vous peignez votre modèle, n'oubliez jamais de peindre toutes les surfaces. Il y a deux raisons à cela: le plas-

tique ne subit aucune traction due au retrait de la couleur d'un seul côté et, si vous participez à des concours, il y aura toujours un juge qui découvrira l'endroit que vous n'avez pas peint.

N'oubliez jamais, non plus, de vérifier la position des pièces avant de les peindre et de les coller. Oter une pièce ou la repeindre alors qu'elle était déjà en place, revient à abîmer irrémédiablement le kit.

Si vous devez remplir un ou des trou(s) qui percent une pièce de part et d'autre, placez un papier collant au verso de la pièce et remplissez les trous avec du putty. Quand le putty est sec, ôtez le papier collant et finissez votre travail. N'oubliez pas que tout putty a tendance à se rétracter en séchant. Mieux vaut donc placer plusieurs pe-

tites couches qu'une couche épaisse.

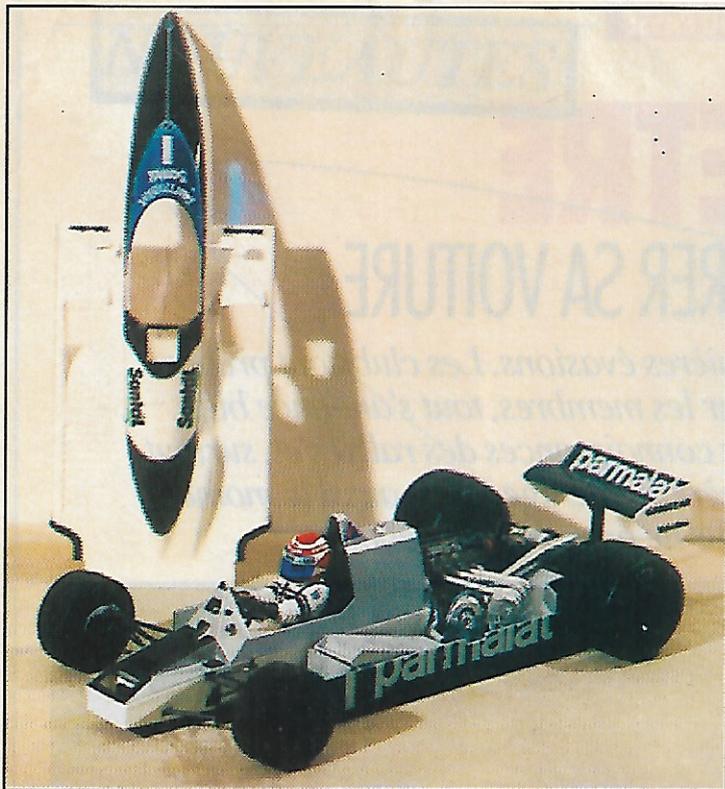
Pour donner de la profondeur aux grilles de voitures et aux jantes, utilisez un mélange 50/50 de noir mat et de thinner. Vous serez surpris du résultat.

Avant d'entamer les travaux de peinture, n'oubliez jamais qu'il faut placer la voiture sur un support, que l'on peut tourner pour présenter toutes les surfaces de la carrosserie au jet de couleur. Il faut que ce support soit stable. Nous avons tous, soit par précipitation, soit par manque de bonne organisation, eu l'excellente surprise de voir choir un modèle en cours de peinture. Avec les résultats que vous imaginez... Un bon vieux truc est d'utiliser, en guise de support, un porte-manteau métallique du type le plus simple, qu'il suffit de plier de façon telle qu'il forme une base stable et une boucle supérieure, autour de laquelle la carrosserie tiendra bien.

Peignez toujours dans une pièce bien ventilée et, pour éviter les bruines de peinture, dans une grande caisse en carton dont vous aurez raccourci le haut et dans laquelle vous aurez découpé une ouverture, de dix sur dix par exemple, à

Une P4 aux lignes parfaites, réalisée par la marque japonaise Fujimi au 1/24. Seule surprise, ce kit n'a pas de moteur! On regrette alors la P4 de Heller, aujourd'hui hors production.





papier collant après avoir enveloppé la partie à ne pas peindre dans un sac en plastique. Fermez le sac en plastique avec le papier collant, en ayant eu soin de bien délimiter la ligne de démarcation entre les deux tons.

Un ou deux trucs amusants pour terminer votre travail en beauté – notez bien que nous vous donnerons bien d'autres trucs pour perfectionner vos montages, je connais des monteurs fous qui rugissent d'impatience, style Tricot, Tillen, Boxus et autres... –, avant de terminer ces révisions.

Pour réaliser des surfaces de roulement de pneus réalistes, passez vos pneus sur un papier de verre de 400. Vos slicks seront transformés.

Les pneumatiques des voi-

ture est encore fraîche. Le résultat sera superbe. Enfin, peignez les lettres en relief des pneumatiques (les noms des marques, etc.) avec une laque plutôt qu'avec un émail traditionnel. Les émaux semblent ne jamais vouloir sécher sur les pneus.

Et n'oubliez jamais, jamais, jamais la patience. Ne vous hâtez pas. Attendez que les pièces soient parfaitement sèches avant de les manipuler. Essayez souvent des montages «à blanc». Un beau kit est un kit détaillé, réaliste, soigné. Vous serez mille fois plus fier de votre modèle si vous agissez avec sagesse. Que ce soit

...ou Mansell dans sa Ferrari 189 F1 de 1989, réalisées par Tamiya au 1/20°.

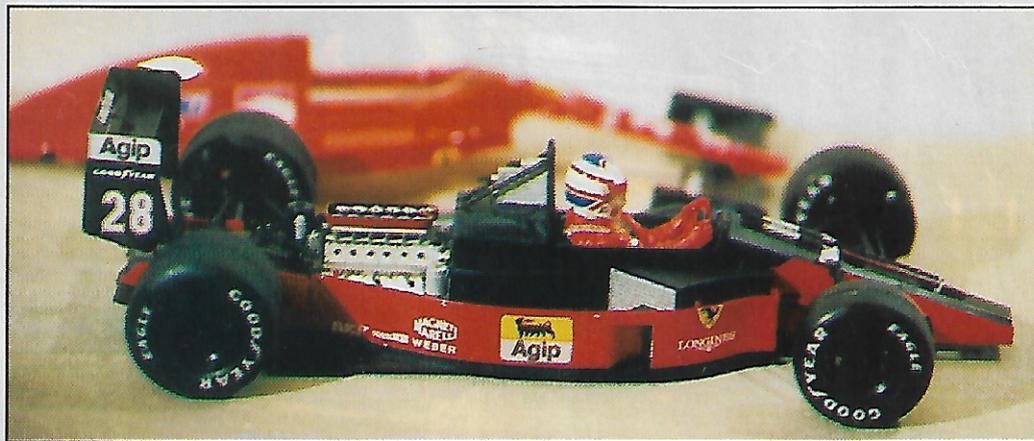
Il y en a qui n'aiment pas les pilotes. Bien montés, bien peints, ils animent pourtant les voitures, comme Piquet dans sa Brabham-BMW BT50 de 1982...

l'arrière.

Les bombes de peinture travaillent toujours mieux quand elles sont chaudes. Pour les chauffer, placez-les sous le robinet d'eau chaude pendant deux minutes (ou dans une casserole d'eau chaude). Soyez prodigieusement prudents. Nous avons dit de l'eau chaude, pas bouillante. Ne placez jamais l'eau et la bonbonne sur un feu, elle pourrait exploser! Après deux minutes maximum, peignez. Peignez d'abord une pièce quelconque, avant d'attaquer votre carrosserie ou vos belles pièces, histoire de voir si tout va bien. Travaillez à une vingtaine de centimètres de votre modèle et passez toujours dans le même sens. Des couches fines, de grâce! Pas de précipitation! Cacher un modèle sous une nappe de couleur entraîne des désillusions.

Toutes les pièces qui doivent être peintes dans la même couleur, doivent être peintes en même temps. Surtout si la couleur est un mélange spécial.

Les petites pièces à peindre doivent être fixées par un papier collant dans le bas de votre boîte à peinture, sous peine de se déplacer sous la force du jet de l'aérosol ou de la bon-



bonne. Ne riez pas, cela arrive aux meilleurs qui sont distraits!

Pour masquer des surfaces à ne pas peindre dans la première couleur, faites-le avec du papier collant. De plus, si la surface à ne pas peindre est importante (style capot moteur à peindre en bleu et toute la partie arrière en vert), mettez le

tures réelles ne sont jamais aussi brillants que ceux des kits. Passez vos pneus au nettoyeur avec une vieille brosse à dents et rincez-les ensuite. Ils auront pris la bonne teinte.

Pour réussir un dessous de châssis et lui donner une apparence naturelle, n'hésitez pas à le saupoudrer de cendres de cigarette au moment où la pein-

Tamiya est incontestablement au-dessus du lot actuellement, à tous points de vue. Nous voyons ici la Ferrari 312 T3 de Carlos Reutemann, en 1978, échelle 1/20°.

un kit au 1/43°, au 1/32°, au 1/24/25°, au 1/18°, au 1/16° ou au 1/12°!

stade «relief» et les pneus prendront une teinte formidablement authentique et un relief sans luire de façon peu réaliste. En fait, vous le constaterez vous-mêmes, vos pneus deviendront des vrais pneus d'automobile.

Je ne vous cache pas que quand Roland Tricot m'a montré l'opération, j'ai enchaîné sur de nombreux pneus de kits tellement j'étais enthousiasmé par ce que je voyais.

Il est très important d'avoir l'impression qu'il n'y a plus de couleur sur le pinceau avant de patiner les pièces. Comme les poils accrocheront le moindre relief, le peu de couleur s'y mettra, même si vous pensez qu'il n'y en a plus. Vous sentirez très rapidement le bon dosage, vous pouvez nous croire, mais, de grâce, entamez l'opération

avec trop peu de matière plutôt qu'avec trop.

Cette technique du «dry brush» peut être adaptée à bien d'autres applications. Elle est aussi très utile dans la conception d'un décor.

Vieillesse

Comment vieillir et peindre les échappements pour qu'ils soient impeccablement réalistes? Rien de plus simple si l'on suit la méthode suivante toujours donnée par Roland Tricot.

□ **Matériel:** un pinceau plat et dur, des couleurs Polished Steel argenté, Matt Red Brown, Car Metallic Blue de Humbrol + du brun Sienne, du blanc et du gris à l'huile, du *thinner* et un chiffon.

□ Opérations:

- 1) Bien mélanger chaque couleur avant l'emploi.
- 2) Mélanger dans une assiette ou un récipient prévu à cet effet le brun Sienne, le bleu et le Polished Steel et appliquer ce mélange sur vos échappements. *Laisser sécher...*
- 3) Frotter les pièces avec le chiffon propre. Elles se mettent à briller et donnent un effet réaliste qui peut déjà vous contenter. Mais on peut aller plus loin...
- 4) Mélanger du brun Sienne et un soupçon de noir. Prendre un peu de ce mélange avec le pinceau dur et tapoter les pièces, ce qui donne une couleur très légèrement rouillée particulièrement authentique. On peut aussi ajouter un peu de gris pour jouer avec les tons de la réalité. On peut aussi terminer l'œuvre en ajoutant un soupçon d'argenté de Heller, que l'on tapote également. C'est superbe!

Salir le bloc-moteur

□ **Matériel:** un pinceau normal et un pinceau plat dur, du noir et du brun terre de Sienne brûlée (peintures à l'huile), du *thinner*.

□ Opérations:

- 1) Mettre un peu de terre de Sienne sur une assiette et mélanger avec un peu de noir pour obtenir une couleur un peu huileuse.
- 2) Prendre du *thinner* avec le pinceau normal et le mettre dans la peinture à l'huile pour faire un jus liquide.
- 3) Badigeonner la pièce préalablement peinte dans la bonne couleur. Bien étendre le mélange sur toute la pièce (il est évident que la couleur de la pièce est bien sèche avant que l'on y applique le «jus»).
- 4) Laisser sécher 10 minutes, un quart d'heure, le temps pour que le jus pénètre bien la couleur.
- 5) Frotter ensuite avec un pinceau plat pour enlever le surplus de peinture à l'huile et frotter chaque fois ce pinceau sur le chiffon pour ôter la couleur déposée sur les poils. Il faut que le pinceau soit bien propre pour bien ôter le «jus» sec. Vous verrez votre moteur prendre un relief étonnant, le «jus» étant introduit dans les parties en relief.
- 6) Laisser sécher un jour et traiter de la même façon les autres pièces composant le moteur de la voiture. Le réalisme est garanti.

Voilà quelques trucs qui vous apporteront beaucoup de plaisir et qui transformeront vos modèles. Vous passerez ainsi à un autre niveau de modélisme, quelle que soit l'échelle (1/43°, 1/32°, 1/24°, 1/25°...) N'ayez pas peur de vous y mettre. Au début, vous hésitez, vos mouvements seront maladroits, mais le succès aidant, vous attraperez très rapidement des habitudes de vieux briscards du modélisme et, vous pouvez nous faire confiance, vous ne regretterez pas d'avoir osé aborder la peinture et la finition de vos kits avec un peu plus de méthode. Amusez-vous bien.

FIN ■

Cobra Daytona Coupé



Williams FW 07



Cord

