

Vol. 10
no 2

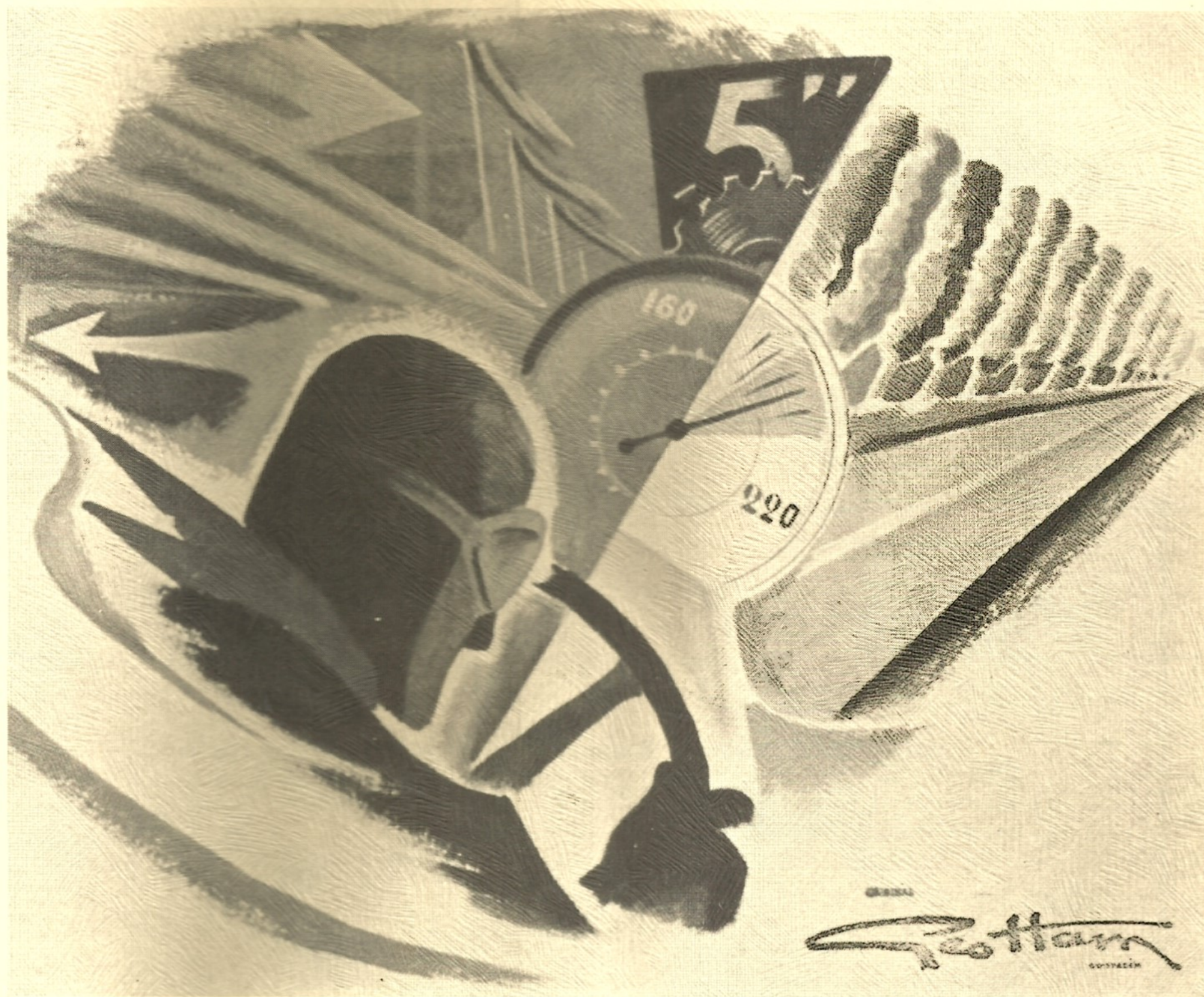


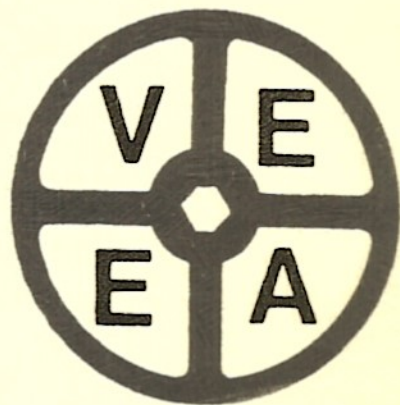
Autosiaaste



Member

Septembre September 1984





ENTHOUSIASTES DES VOITURES
EUROPÉENNES D'AUTREFOIS
VINTAGE EUROPEAN AUTOMOBILE ENTHUSIASTS

Conseil d'administration
Board of directors
1984

Président President	: Marc Bourgeois	rés.: 733-2447 bur.: 281-1766
Secrétaire Secretary	: Daniel Noiseux	rés.: 274-9977 bur.: 274-9349
Trésorier Treasurer	: Jack Keery	rés.: 459-6784 bur.: 931-3504
Activités Activities	: Richard Boudrias	rés.: 697-9037 bur.: 735-5427
Admissions Membership	: John Lumsden	rés.: 683-9177 bur.: 735-2221
Compétition Competition	: Ronald M.B. Cook	rés.: 695-2225 bur.: 631-2281
Autosiate	: Gilles Desroches	rés.: 737-9392 bur.: 272-5733
	Pierre-A. Ouimet	rés.: 694-1135 bur.: 744-6731

"L'AUTHENTIQUE"
Pizza cuite au four à bois



PIZZAIOLE



Restaurant "La Pizzaiolle" 5100 Hutchison (coin Laurier). Outremont. (514) 274-9349



Autosiate

Vol. 10

no 2

Membre



Member

Septembre September 1984

Sommaire — Contents

La Course du beaujolais	p. 2
St-Paul de l'Ile-aux-Noix	p. 7
Rallye FQVA	p. 8
50 ans de tractions aux U.S.A.	p. 10
Storing your precious MG	p. 13
L'essence au plomb - avenir?	p. 17
Gymkhana	p. 19
Nos annonceurs	p. 20
Les plaques "V"	p. 22
Stowe 1984	p. 23
Petites annonces	p. 24

"Autosiate", organe officiel de E.V.E.A./V.E.A.E., est publié 4 fois par année. Les articles sont sous la responsabilité exclusive des auteurs et ne représentent pas nécessairement l'opinion du Club.

The "Autosiate", the official magazine of the V.E.A.E., is published 4 times a year. The articles published express only the opinions of the authors, not necessarily the club's position.

Tarifs des annonceurs — Advertising rates

carte d'affaires:	au numéro	20,00 \$
Business cards:	20 \$ per issue	
	à l'année:	60,00 \$
	60 \$ for one year	

Tarifs pour espaces plus grands disponibles sur demande.
Prices for larger ads available upon request.

En marge de la course du Beaujolais

Le Beaujolais nouveau est arrivé

Il arrive à New-York en Concorde. Il reçoit le même accueil enthousiaste à Montréal, Singapour, Tokyo et Sydney. En Europe, son apparition provoque des manifestations quasi hystériques, comme celles qui, au Moyen-Age, saluaient le passage d'une comète. Et cette apparition peut être prédite avec autant d'exactitude que le passage des saisons, chaque année à la même date (si l'été a été clément): le 15 novembre.

La cause de ces débordements frénétiques est un vin rouge, le Beaujolais nouveau, ou primeur, comme les Français l'appellent. C'est le vin le plus jeune et le plus frais produit par une belle région aux douces collines qui, entre Lyon et Mâcon, s'étend sur 55 kilomètres de long et 15 kilomètres de large. Pour les Français, le Beaujolais est d'abord cette région nommée d'après son ancienne capitale, Beaujeu, et ensuite seulement le vin qu'elle produit. Mais partout ailleurs dans le monde, ces trois syllabes désignent avant tout le vin amical et chaleureux qui coule si généreusement de ces 21 800 hectares plantés de cépage gamay.

L'an dernier, en exportant près de la moitié de sa récolte totale (qui s'est élevée au chiffre record de 1,3 million d'hectolitres), le Beaujolais a allégé de 737 millions de francs la balance des paiements de la France. Les quelques 30% de cette récolte vendus sous forme de primeur se sont enlevés en l'espace de quelques jours, ce qui représente un succès commercial extraordinaire.

Pendant l'été 1974, l'Union interprofessionnelle des vins du Beaujolais, à Villefranche-sur-Saône, fait imprimer plusieurs milliers d'affiches portant pour slogan: LE BEAUJOLAIS NOUVEAU EST ARRIVE. Collées aux fenêtres des bars et cafés des grandes villes de France, ces affiches attirent l'attention de hordes de nouveaux clients. Soudain, tout le monde veut goûter le beaujolais nouveau. Toute la France est saisie par la folie du primeur, qui se répand bientôt hors des frontières: en Suisse (premier consommateur de beaujolais après la France), en Belgique, en Hollande, en Allemagne, dans les pays scandinaves et bien sûr, en Angleterre, où la Course au beaujolais nouveau est vite devenue une institution nationale.

L'histoire de cette course remonte au 14 novembre 1970. Ce soir-là, Joseph Berkman, un restaurateur de Londres, et Clement Freud, chroniqueur gastronomique au Daily Telegraph Magazine (aujourd'hui député à la Chambre des communes), sont à Romanèche-Thorins pour y goûter le primeur de Georges Duboeuf. Pendant le dîner, dans une auberge voisine, ils se lancent pour rire un défi: qui arrivera le premier à Londres avec la première caisse de vin nouveau? A minuit, dès que le primeur est officiellement mis en vente, les deux hommes

en mettent chacun une caisse dans le coffre de leur voiture et filent vers Londres. La Course est née. Verkmann gagnera la première et les deux suivantes.

Un Londonien de 28 ans, John Patterson, pilote son Cessna jusqu'à Mâcon dès l'après-midi du 14 novembre. Le 15, cinq minutes après minuit, une caisse de vin à la main, il s'envole pour Londres, où il atterrit en même temps qu'un autre appareil dépêché par un club d'oénophiles de la capitale britannique. Patterson saute dans une voiture, fonce en ville à 150 km/h et arrive premier. L'année suivante, aux commandes d'un avion plus rapide, il établit ce qu'il appelle le "record mondial de vitesse du beaujolais", franchissant la ligne d'arrivée officielle (un bar londonien), primeur en main, à 2 h 55 du matin.

La même année, la Course est organisée en trois catégories distinctes: avions, automobiles et "tout autre mode de transport imaginable". En 1981, une montgolfière pilotée par un aérostatier britannique, Ian Williams, s'élève majestueusement au-dessus de la petite ville de Saint-Georges-de-Reneins, emportant du primeur en guise de lest dans sa nacelle en osier. Mais ce sont peut-être les Red Devils, parachutistes d'élite de l'armée britannique, qui ont effectué la livraison la plus spectaculaire: embarqués à bord d'un hélicoptère, ils se sont lancés dans la Tamise au beau milieu de Londres, bouteilles de primeur attachées à leurs cuisses. En ce moment, ce sont les voitures du temps jadis qui obtiennent le plus franc succès auprès des spectateurs. L'année dernière, Keith Butti a remporté la palme de sa catégorie dans une Bugatti Grand Prix 1927.

Pendant ce temps, en Beaujolais, viticulteurs, négociants et aubergistes attendent de pied ferme la ruée vers le primeur de cette année; et nous, E.V.E.A., allons devenir le transporteur officiel sanctionné par la S.A.Q., à apporter les premières caisses de primeur à Montréal.

Extraits du Reader's Digest, nov. 83

Heralding the «Course du Beaujolais»

IT arrives in New York aboard the Concorde. It receives the same enthusiastic greeting in Montreal, Singapour, Tokyo and Sydney. In Europe, its release provokes quasi-hysterical demonstration, similar to the one that our ancestors in the Middle Age treated the visit of a comet. And this apparition is predictable as the passage of the seasons, each year at the same date (if the summer was kind and gentle).

The cause of this frenzy is a red wine, "le Beaujolais nouveau" or "primeur", like the Frenchmen call it. It is the youngest and freshest wine produces by the beautiful region of hillocks, between Lyon and Mâcon, spreads on 55 km by 15 km.

For the Frenchman, Beaujolais is primarely the region name after its ancient capital Beaujeu, as well as the wine that it produces. But everywhere else in the world, these three syllables mean above all the amicale wine that flows so generously from its 21,900 hectares planted with Gamay vines.

In 1982, while exporting close to half of its total crop (record breaking year at 1.3 million hectolitres) the Beaujolais region has reduced France's national dept by 737 million francs. Thirty percent of this annual crop is sold as "nouveau" or "primeur" in a matter of few days, which of course represents an extraordinary commercial success.

In the summer of 1974, "L'Union interprofessionnelle des vins du Beaujolais" in Villefranche-sur-Saône, has thousands of posters printed bearing the slogan: "Le Beaujolais nouveau est arrivé" and hung on windows of bars and cafés of the larger cities of France; the poster draws the attention of hordes of new customers. All of a sudden, everybody wanted to taste the "Beaujolais nouveau".

Soon all of France is plague by the "Beaujolais primeur" madness, which shortly spreads beyond its frontiers: in Swisserland (the first Beaujolais consumer after France), in Belgium, Holland, Germany, in the Scandinavian countries and of course in England where "La Course du Beaujolais nouveau" quickly became a National Institution.

The history of this race goes back to November 14th, 1970. That night, Joseph Berkman, a London "restaurateur" and Clement Freud, the Daily Telegraph Magazine's gastronomical expert (today Deputy of the Chambers of Commune) are at Romanèche-Thorins to "sample" the primeur of Georges Duboeuf. While having dinner in a nearby Inn, they, for the fun of it, set themselves a challenge: Who will arrive in London with the first case of "Nouveau Beaujolais"?

At midnight, as soon as the "primeur" is officially on sale, the two men individually put a case in their car boot (trunk) and raced to London. The "Course du Beaujolais" was born. Berkman won that race and the subsequent two. A 28 years old Londoner, John Patterson, flies his Cessna to Mâcon in the afternoon of November 14th. On the 15th, five minutes after midnight, he flies back to London where he lands at the same time as an other plane sponsored by a London Oenophile Club. Patterson jumps in his car, drives at 150 km/hr and wins. The following year in a much faster plane, he establishes, as he states it, the "Beaujolais world speed record", crossing the official finishing line (a London bar) at 2.55 A.M.

The same year, the race is organised in three distinctive categories: cars, planes and any other mean of transportation. In 1981, a hot air balloun piloted by Ian Williams lifts itself up over the little town Saint-Georges-de-Reneins, carrying for ballast a case of "primeur"... But maybe the most spectacular delivery was made by the British elite parachute corps: the Red Devils, who flown over the Thames and each man jumped with two bottles of "primeur" strapped to their thighs.

Nowadays, it is the antique cars who wins the popularity with the spectators. In 1982, Keith Butti won its class in a 1927 Bugatti.

Meanwhile, in Beaujolais, winegrowers merchants and Innkeepers are impatiently waiting for the rush of this year's primeur and we, (VEAE) will be the "official" ground carrier, sanctioned by the S.A.Q., bringing the first cases of primeur to Montréal.

Excerpts from Reader's Digest
Freely adapted by Richard Boudrias

**FEDERAL
EXPRESS**

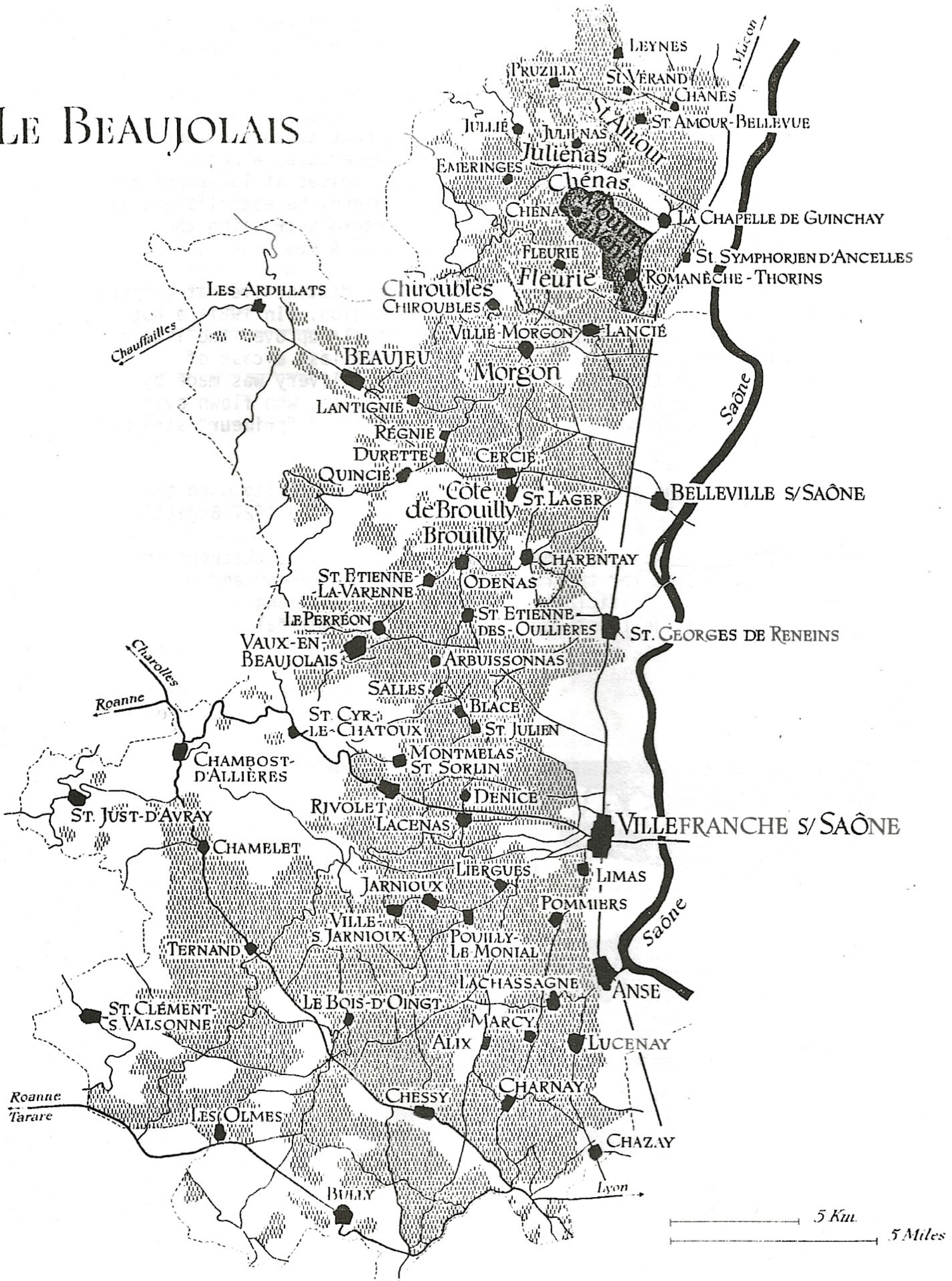
Cansica Inc.
Licensee/Représentant
4119 Sherbrooke
Westmount, Qué. H3Z 1B6
(514) 931-3504

Canada's new overnight small package
service to and from the U.S.A.

Le tout nouveau service trans-frontières
assurant la livraison de petits colis
du jour au lendemain.

Montréal (514) 636-9677	Ottawa (613) 521-6151	Toronto (416) 677-4600	London (800) 268-4868	Winnipeg (204) 772-2408	Calgary (403) 230-1276
Edmonton (403) 955-2708	Vancouver (604) 273-1544				

LE BEAUJOLAIS

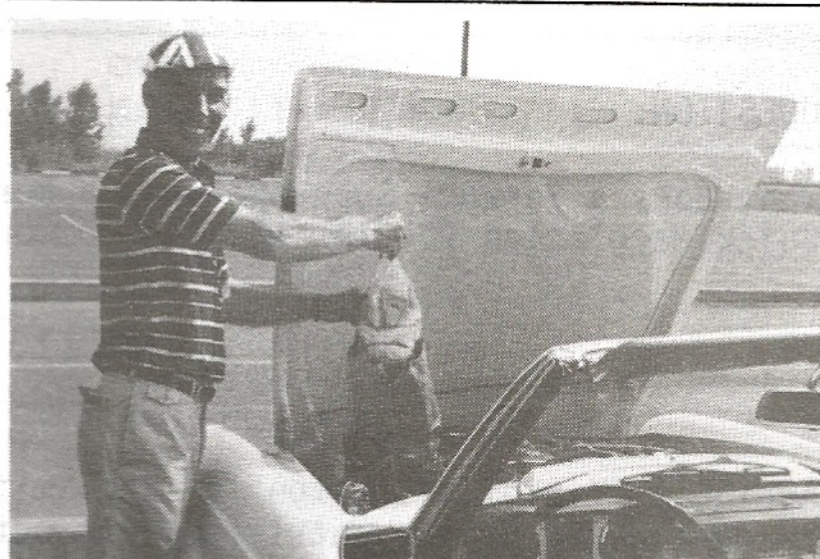


Saint-Paul de l'Île-aux-Noix: 15 juillet 1984

L'essence



Café et croissants prêts pour réchauffer les participants au départ.



Ron trouvait que le service aurait dû comprendre des croissants chauds, alors...



Une charmante promenade sur le bateau-passeur. Dommage que l'on n'ait pu faire le tour de l'île.



30° C... mais que l'Île-aux-Noix est pittoresque pour un pique-nique.



Et si vous avez manqué la ballade... à la bonne vôtre et à la prochaine?



La famille Kundig au rendez-vous.

FQVA Rally

QUESTION:

What does a Ferrari Superamerica, a Morris Minor "Bullnose" and a Buick Macglaclan Roaster have in common?

THE FQVA RALLY 1984 EDITION

Again, a "Tip of a Steston" to the Smith brothers for letting us again be challenged by the intricate instructions of their last Hemmy Rally.

It was the first time that our beloved club hosted a rally sponsored by the Fédération Québécoise des Voitures Anciennes: umbrella federation that camps all the antique car clubs in our province, representing approximately 3000 members.

Fifteen cars were lined up awaiting their individual starting signal and set of instructions.

We had quite a cross-section of cars, from a 59 Chrysler Imperial to a Morris "Bullnose", followed by a Ferrari Super America!? Roy and Bee Gillings' TF heralded by Paul Dorval's magnificent Rolls Royce which was teasing J.E. Briggs' 1950 Rolls Royce.

Ron Cook and Keith Fergusson in a 230 Mercedes was the first car to leave; those "iron men" were already wetting their pants before they left the "most complex" parking lot.

The rally left Delson then southwards to St. Rémi; all fifteen competitors made the first checkpoint! How about that?

A total of six checkpoints were controlling the time, the course and giving out rally money to each car in order to buy sections of car parts from their fellow participants. These sections (pictures) were then affixed on a grid which was supplied with the instructions: an uncompleted grid at the finish meant penalty points.

Some abandoned the cruel event, but of the fifteen starters, eight finished. I had to complicate things by asking checkpoint Tom Merson to sit two hours on the WRONG side of the road; as a result of this "faux pas", we had to cancel no 5 checkpoint.

The Boissonneau, now new members, finished the rally, making all the checkpoints ... without an odometer ... CHAPEAU! Another living proof of what bribery can do.

Louise and I were sipping our wine under a tree at the very "chic" Au Gai Luron Motel, while awaiting the arrival of the knights in shiny cars.

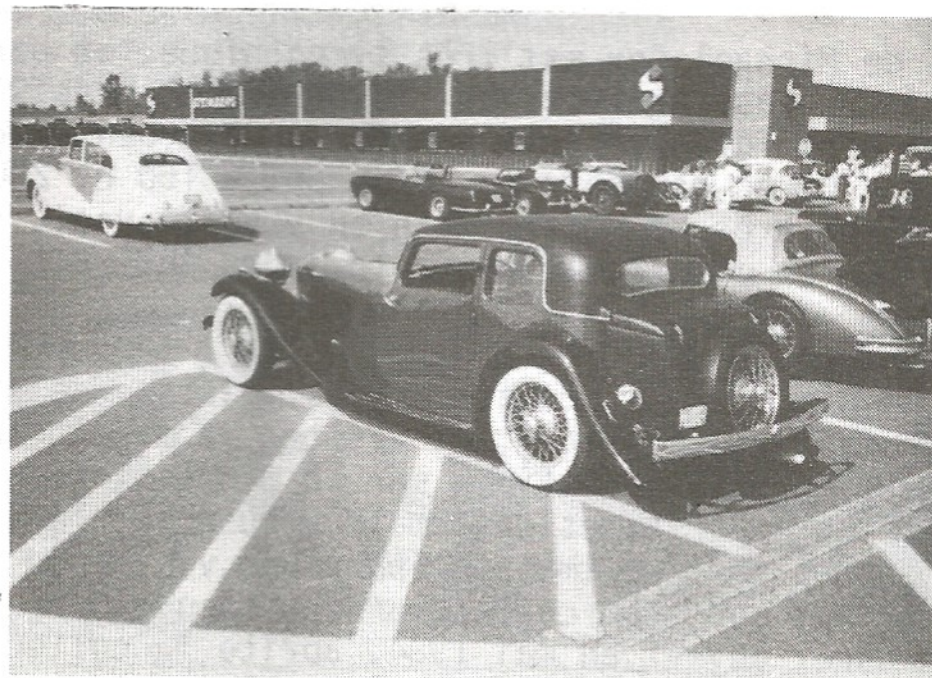
Gilles Desroches' cybernetic mind tabulated the timing as competitors arrived.

Respecting our Club's tradition, gourmet pique niques and few libations were enjoyed while commenting on the event.

by Richard Boudrias



Le gagnant! Même le charme de la responsable du contrôle n'a pas pu le retarder!



Au départ: beaucoup d'appelés. Mais à l'arrivée... peu d'élus.

50 ans de tractions aux U.S.A.

Expérience mémorable que ce voyage pour célébrer le cinquantenaire lors du grand rendez-vous des citroënistes en Nouvelle-Angleterre, à la frontière du Massachusetts et du Vermont. Parti de Montréal le vendredi après-midi avec Daniel Noiseux dans sa 11 berline légère malle plate, j'avais décidé d'utiliser ma 15-6 également à malle plate pour me joindre au cortège, hélas peu nombreux, des tractionnistes nord-américains qui allaient se réunir avec tous les autres propriétaires de Citroën de l'Est des Etats-Unis et du Canada. Scènes inoubliables que cette descente par les autoroutes américaines dans les montagnes vertes, au décor enchanteur; la vue de ces deux splendides routières aux couleurs noires rehaussant encore la beauté naturelle du paysage et soulevant au passage les sourires approbateurs des autres automobilistes.

90 à l'heure, la température rivée sur 70⁰, les tractions se révèlent les admirables routières qu'elles ont toujours été. A cette vitesse, la 11 BL consomme un maigre 9 litres au 100, tandis que la 15 chevaux, plus gourmande, y va d'un 15 litres au 100. Mais côté huile ou eau, c'est l'abstinence la plus complète, les deux voitures s'obstinant à une sobriété remarquable pour ce périple de près de 900 km.

Jamais importée en Amérique, toutes les tractions présentes au rassemblement avaient été importées par des collectionneurs privés; et leur faible nombre, moins d'une dizaine au total, révèlent qu'en Amérique la traction est une voiture rare qui soulève beaucoup d'intérêt. Tous les modèles étaient heureusement représentés, depuis le cabriolet magnifique de Red Delinger en passant par la normale blanche très remarquée dans le film DIVA, la magnifique 11 BL de Daniel, quelques 11 normales dans un état moyen et deux 15 CV, dont la mienne, dans un très bon état.

L'accueil de Michael Cox est très sympathique, et partis de White River au petit jour, nous arrivons au rassemblement vers 9 h 15, juste à temps pour nous intégrer à la parade des Citroën longue de quelques kilomètres. On en dénombre en effet entre 150 et 200, la plupart des versions DS en très bon état, mais on y voit aussi, chose rare, quelques 2 CV, une GSA et même quelques CX toujours interdites d'importation en Amérique.


Le temps de lier connaissance avec nos voisins, de visiter les différents fournisseurs de pièces, de visiter le marché aux puces, d'assister à la projection de diapositives sur la manifestation du cinquantenaire de la traction à Paris, et déjà malheureusement la journée est terminée. C'est le départ vers Westminster pour une visite du petit musée récemment aménagé par les soins du collectionneur bien connu, Gerald J. Goguen. Ce petit musée, ouvert en mai 1984, abrite la collection personnelle de Gerry qui, aimablement, nous fait faire le tour du propriétaire y

compris la visite de ses ateliers de restauration où l'on dénombre un bon nombre de châssis de voitures rares à différents stades de rénovation. Ce sympathique petit musée, entièrement consacré à la marque MG, comporte quelques modèles intéressants, dont une J4 surcompressée avec laquelle le propriétaire a capoté lors d'une course précédant le Grand Prix des Etats-Unis à Walkin Glens en 1979. On y trouve aussi une des MGA qui a participé au fatidique 24 heures du Mans de 1957 où la Mercédès de Levegh devait entraîner la mort de près de 80 spectateurs.

Ce petit musée vaut bien le voyage de Montréal, d'où il est éloigné d'un peu moins de 400 km. Le voyage en voiture ancienne dans ce décor enchanteur promet aux amateurs de très agréables moments au volant de leurs voitures. Ce décor vermontais avec ses petits villages blottis aux flancs des montagnes d'où l'on aperçoit à peine la pointe d'un clocher est très typique de ces hameaux des premiers pèlerins américains. Nous pourrions être sur la route des Alpes, près de La Roche Taillé, ou encore quelque part en Allemagne ou en Scandinavie, et pourquoi pas avec François Lecot qui se propose d'effectuer en une année le trajet Montréal-Walpole, Mass., d'une distance de 400 km, à 500 reprises.

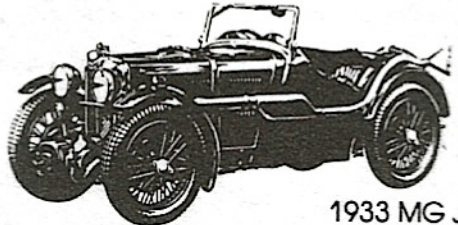
Oui, les tractions c'était toute une époque! Que de plaisirs, que de souvenirs! Et à bien y penser, au volant de ces voitures pendant près de 1000 km, on se prend à songer que depuis 1934, la géniale voiture de André Lefebvre, conçue à l'instigation de Citroën, avait près de 50 ans d'attente, car elle a bien résisté à l'usure du temps et l'on peut se demander si la voiture contemporaine a vraiment progressé depuis cette période...

par Gilles Desroches



THE WESTMINSTER
MG
CAR MUSEUM

Gerard J. Goguen
DIRECTOR
TEL. (802) 722-3708

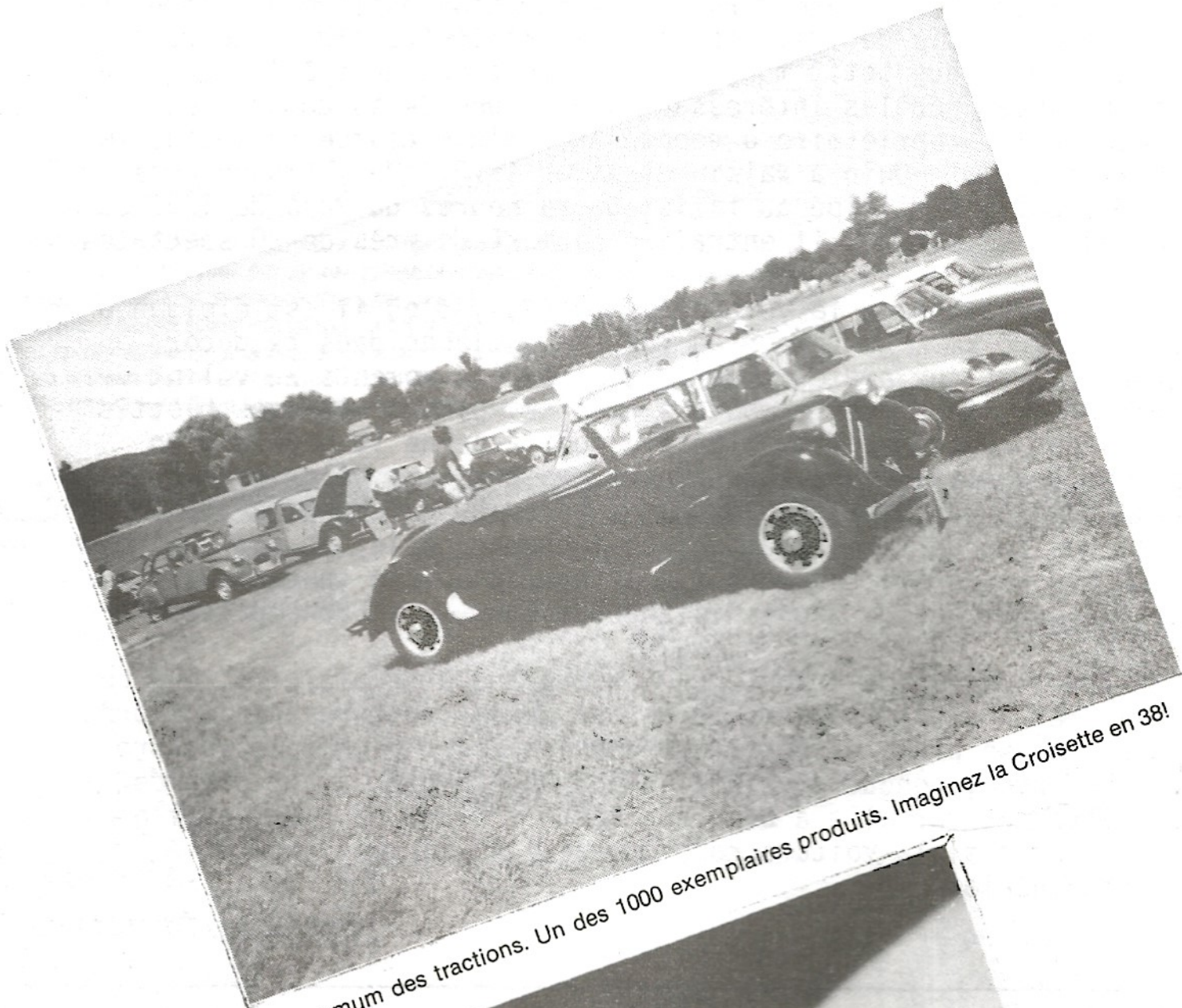


1933 MG J4

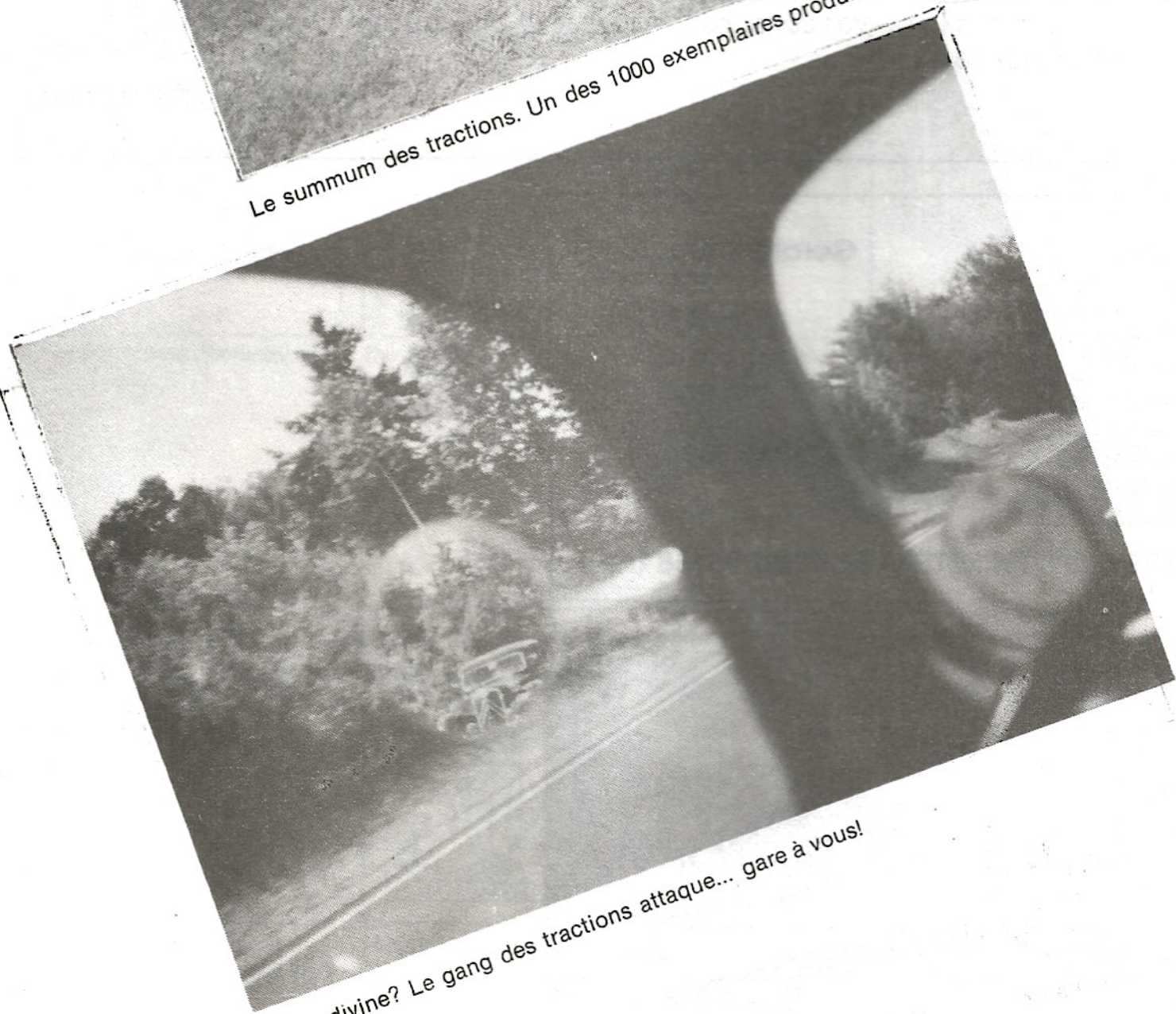
ROUTE 5, WESTMINSTER, VERMONT 05158 USA



900 km en traction... Une vraie ballade pour les mordus. Northfield, Massachusetts, un week-end avant-tractiste.



Le summum des tractions. Un des 1000 exemplaires produits. Imaginez la Croisette en 38!

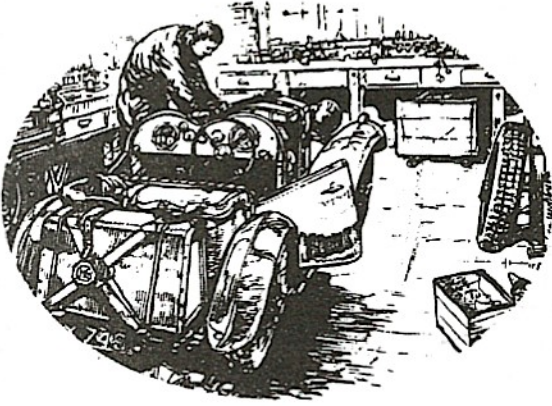


Vision divine? Le gang des tractions attaque... gare à vous!

Storing your precious MG

Technical Column

Storing your Precious MG



Ask a dozen MG owners how each of them stores his MG and you will receive a dozen answers. Methods will range from "parking it in the garage" to complex routines involving placing the MG on jack stands and removing the seats. There is not a proper method, as each owner has slightly different considerations and requirements: — yet there are basic rules to follow in any storage procedure that will lessen the possible problems that may be faced in the springtime.

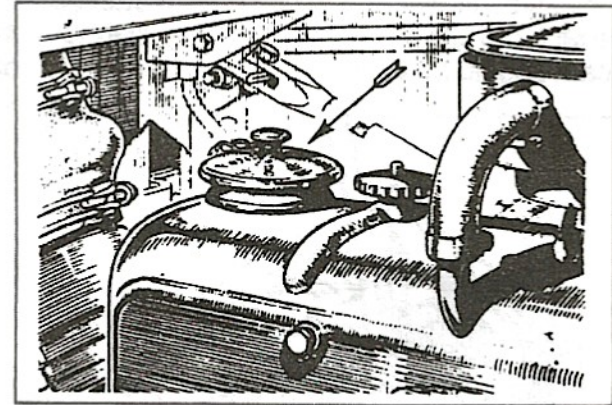
In addition to the normal freezing precautions, some thought must be given to location, access, traffic around the stored MG, humidity, etc. What is important is to develop a plan which you can follow easily and that, if possi-

ble, you implement before winter truly begins. Review each of the following examples of storage:

In the first instance a Midget owner waited too long before exchanging the water in his radiator with antifreeze. It always seemed to him that tomorrow was soon enough. Of course, he woke up one day to terribly cold temperatures only to find his block had cracked. At some expense he replaced his original engine with a used power unit. Two years later he again procrastinated and the second engine burst apart from the pressure of the forming ice. He cursed the elements and his Midget, never accepting blame himself for this gross neglect.

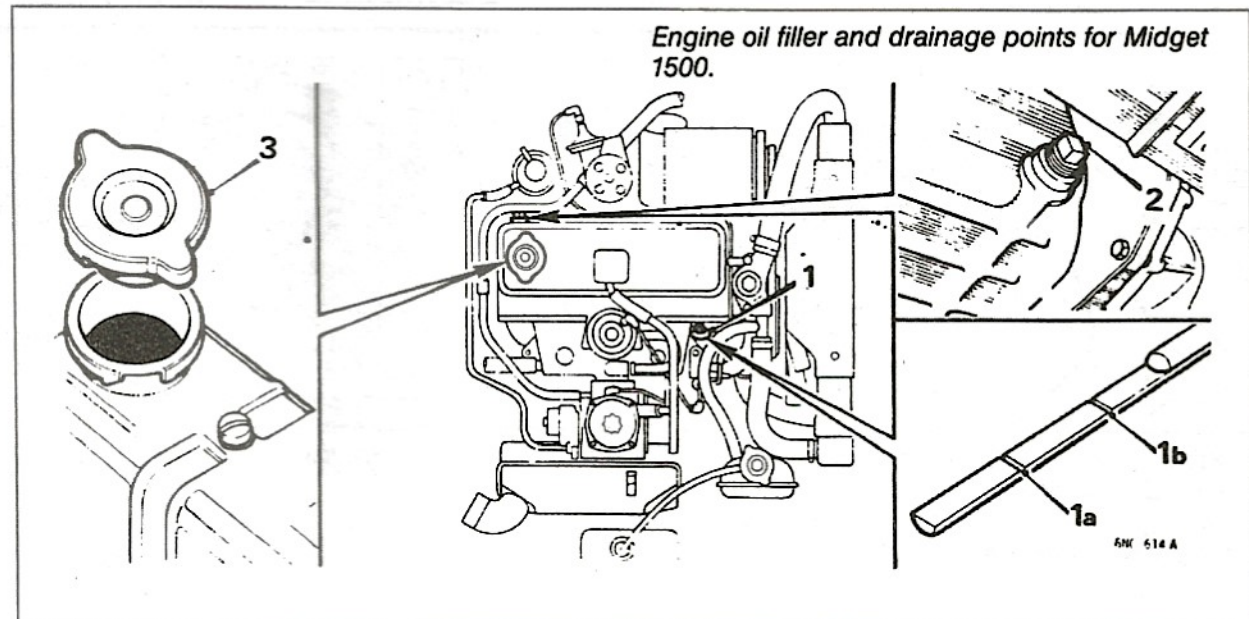
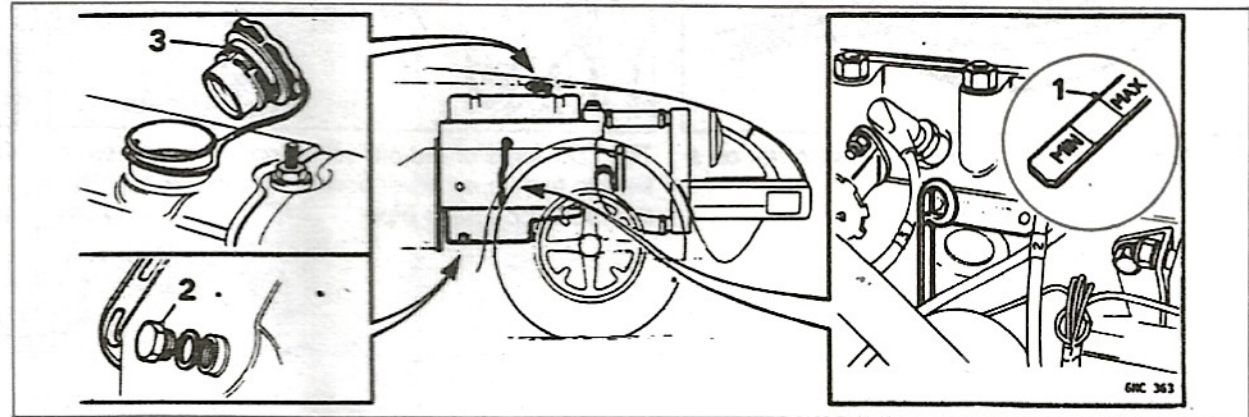
Systems Protection — a 10 point Plan

Engine: Fresh oil is usually adequate protection for several months of relatively dry storage. However, if the MG is to be stored longer or the moisture is high, then the engine should be started at regular intervals and allowed to warm up. If this is not possible, oil can be introduced into the cylinders by removing the spark plugs. Several teaspoons of oil is satisfactory, or about six squirts from most oil cans. Before replacing the plugs, turn the engine over slowly (by crank with the earlier models or by pushing the car while in fourth gear). Further oil distribution is possible by introducing oil into the carbs, opening the throttle, and turning the engine over. This oil helps to prevent seizing of rings on the pistons and valves rusting open.



The TD and TF have an unusual engine oil filler on the valve cover, which is opened by pulling a small knob. Pressing it down locks the cap.

Fresh oil is advisable when storing your MG. Here are the MGB engine oil filter and drainage points.



Technical Column

In the second circumstance, an MGA Twin Cam Owner stored his car as he entered the Army in 1965. There was little gas in the tank, but he did fill the cylinders with oil. The car was moved several times in the following years, sometimes into damp storage, sometimes into a dry environment. Much of the chrome had been removed (motifs, bumpers, grille) which saved it from pitting and damage. When it was towed into the shop in late September 1982, it was necessary to rebuild the fuel pump, replace the points, remove and exercise the brake calipers, replace all the fluids, clean the carbs – but after spinning the engine over six times it started up without clatter and not puffing any smoke. He was able to drive it to a local

NAMGAR event three days after it was removed from storage after seventeen years!

Most owners do not store their MG with great forethought, and in most cases it seems to make no difference – but examine the basic rules set forth below and the various considerations involved. Form a storage plan which you can easily follow – and do not delay!

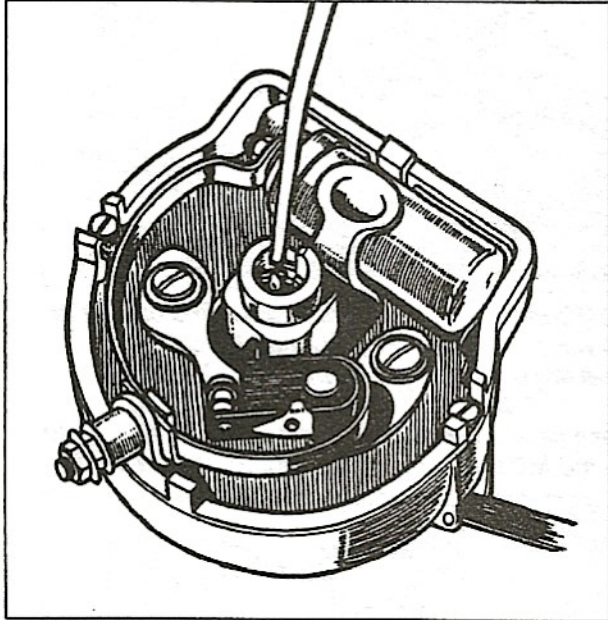
Some Basic Rules

Freezing temperatures require that antifreeze be used in the cooling system. A 50/50 solution of glycol antifreeze and water is the best all season combination. Have a full tank of gasoline when the MG is stored. This reduces the amount of water which can be absorbed by the

gasoline and slows the rate at which the gasoline turns to varnish. A word of caution, however, to MGB owners whose tanks leak – in these cases it is best to store the MGB with little gasoline as the dangers of rust are less than the dangers of gasoline fumes in enclosed areas.

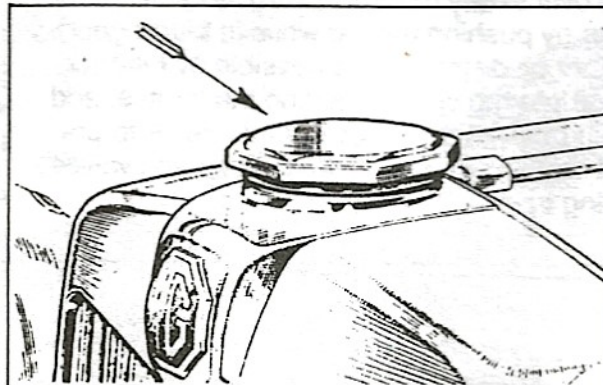
Store the MG with clean oil and with the master cylinders full of brake fluid. Dirty oil is contaminated with acids and water which can cause premature bearing wear and failure. Brake fluid absorbs water very quickly, and by reducing the exposed surface area of the fluid, the water absorption can be reduced. It is always wise to bleed the brake and clutch systems on an annual basis to purge the system of

Ignition: Normally there are no preventive measures that need to be taken. However, if the MG is to sit for several years, the distributor cam should be oiled.

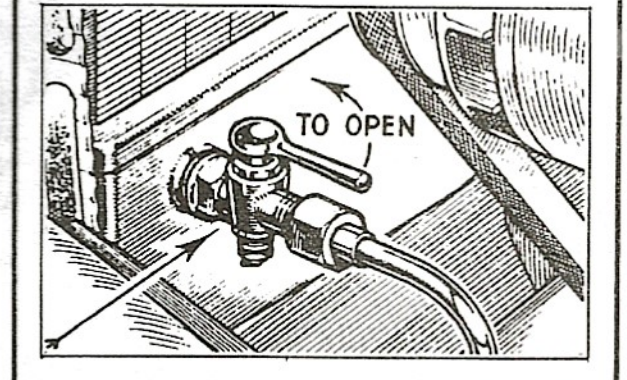
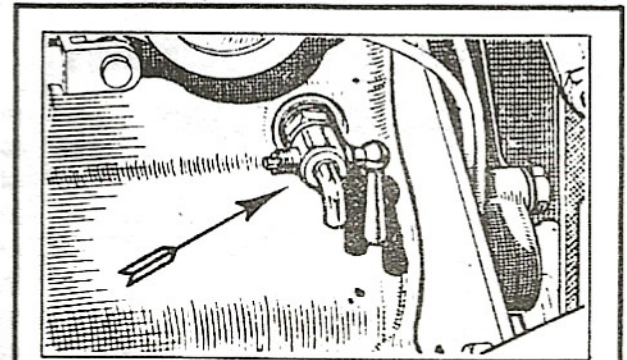


Lubricating the cam bearing of the distributor on a Y Type.

Cooling: The 50/50 solution of glycol antifreeze and water is usually all the attention the cooling system receives. There are cases of water pumps failing after long periods of storage due to the water pump seal rusting or fixing itself to the impeller shoulder, but by turning the engine over on occasion this problem should not occur. Some owners claim that Armorall or a similar product can extend the life of the radiator hoses.

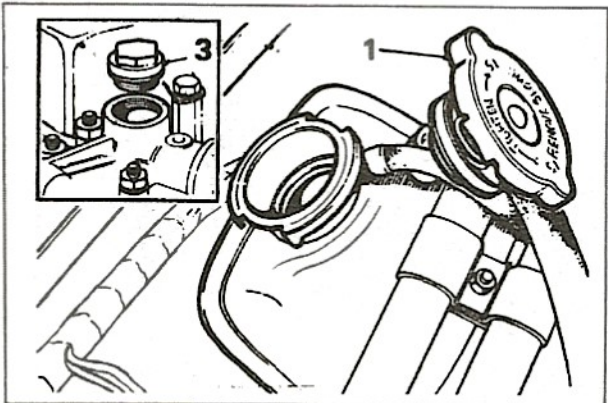


The TD filler is of the old screw-on type. It takes time to top up as water flows through the thermostat by-pass pipe.

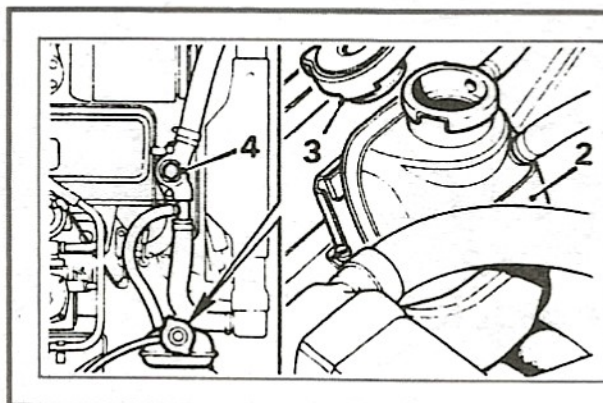


On the TD/TF, the engine drain tap for water is on the right side and the radiator drain tap has a useful extension pipe.

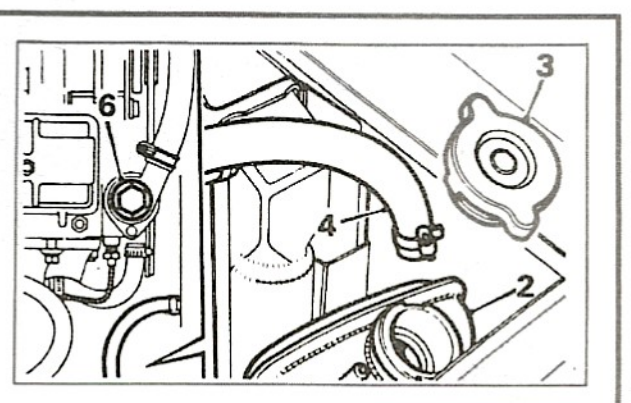
(3continued)



The MGB's cooling system is under pressure when hot. Do not remove the expansion tank cap or engine filler plug until things have cooled off, or escaping steam may give you a burn.



Midget 1500 coolant expansion tank.



this older, and possibly contaminated, brake fluid.

Leave the top up, windows closed, and vents closed. A convertible top can develop nasty creases when the top is folded for long periods, especially in cold temperatures. By leaving windows and vents closed, there is little chance that dust, or even animals will inhabit the interior. It's always nice thoroughly to clean the interior before storing, too. At least when springtime comes it will be a pleasure not to have to clean the MG before its first drive – and old bottles and cigarette butts will not enhance the smell of the interior!

Ensure that the boot (trunk) is dry. The boot seal is not always positive and some moisture

can collect and condense in the inner fenders and floor. If you do not allow the boot to air out for a day or so, this moisture can slowly rust the metal. At the same time it is desirable to clean the boot of all unwanted material. To inhibit rusting in the engine area, use a portion of a can of WD40 or similar spray and coat all the exposed metal surfaces. The volatile carrier in the WD40 will soon evaporate leaving a protective film on the hose clamps, coil, carb bodies, etc.

Finally, take the MG on a last run allowing it to heat up fully. A thirty minute drive is wonderfully satisfactory. This will evaporate all the moisture in the exhaust and in the engine. Then park the car in its winter home and leave

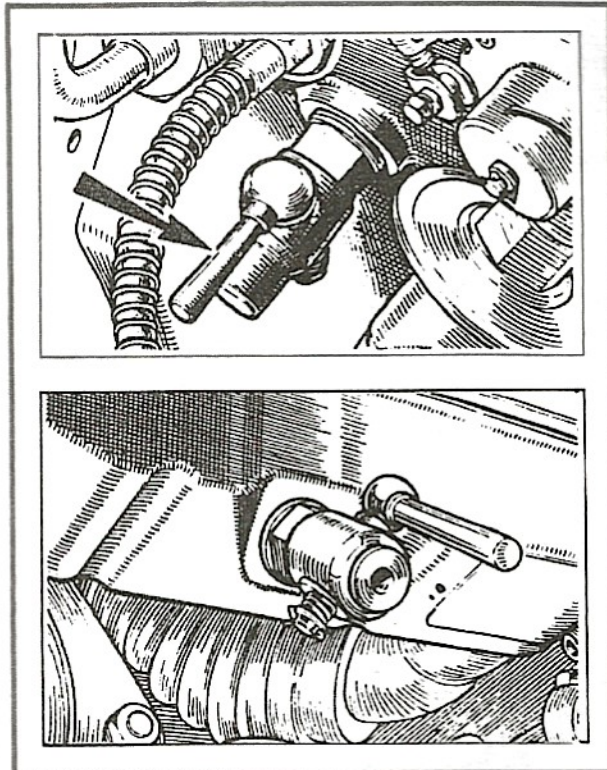
the handbrake OFF. If the MG is to be covered, use a cloth material, never a plastic, as explained later.

Seven Storage Considerations

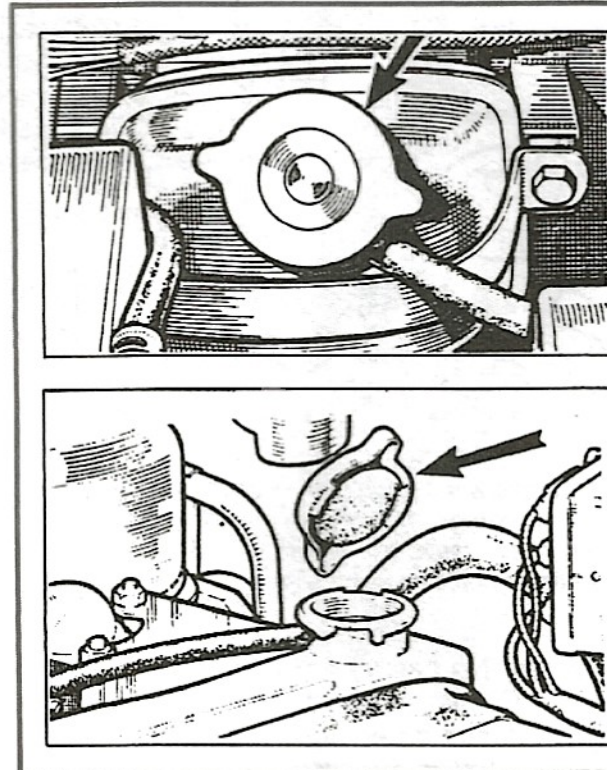
Aside from the basic rules, there are a number of storage considerations which will allow you a better understanding of the different types of "Systems Protection" with which you should be concerned.

Location: Will the MG be stored close to home or in a barn forty miles distant? Will the car be inside or outside?

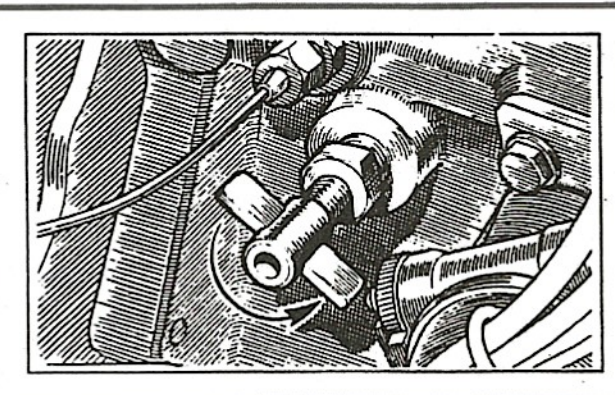
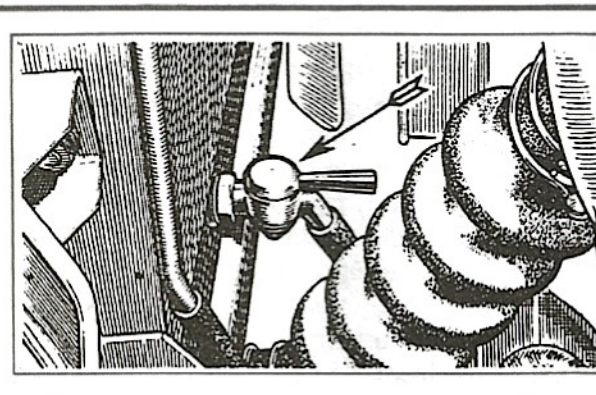
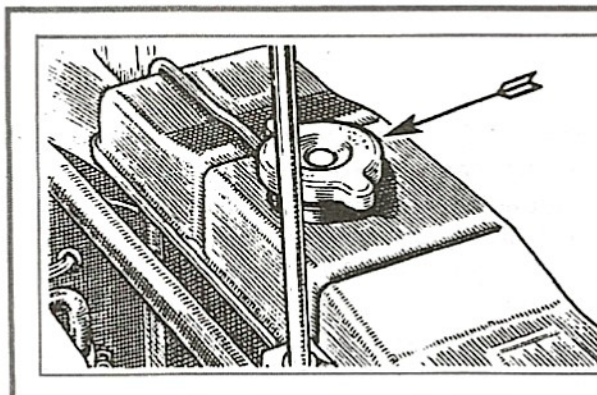
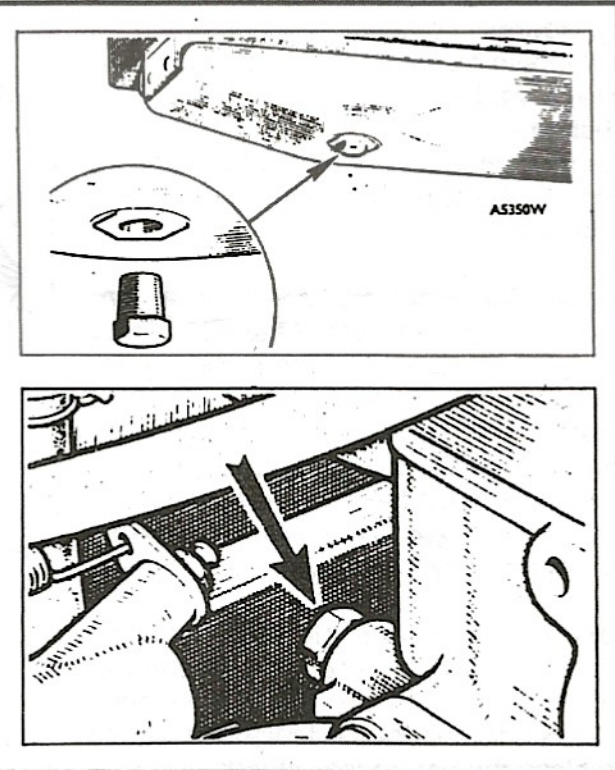
Access: Will the MG be locked up in a building to which you have no access or will it be available every day? Will it be possible to drive the



Engine water drain tap on right of MGA and early MGBs, with drain tap also under the radiator.



The 1100 and 1300 series have pressurised cooling systems with expansion tank added to the radiator system. On early assemblies the radiator drain plug is well under the car and the cylinder block tap also is not easy to reach.



ZA and ZB saloons have pressurised cooling systems. Turn the cap slowly anti-clockwise to the safety stop and leave the cap until all pressure is released. Then press the cap down and turn more to lift off. Drain taps are easily accessible.

car during the winter or will it be positioned in a corner of the garage?

Traffic: Will the MG be isolated from movement around it or will the family Vista Cruiser be pulling up next to it all winter long, with four energetic children sometimes carelessly opening doors against it?

Humidity: Is the storage site dry or will there be a puddle of melting snow forever gathering under the MG?

Temperature: Is the storage temperature to be freezing or above freezing?

Animals: Is there a family cat which will be climbing on the car, a family dog jumping on the car, or are there mice or squirrels which may try to nest inside?

Owner maintenance: Will you have the opportunity to work with the MG bi-monthly, monthly, or never?

Consideration of these factors when examining the "Systems Protection" can afford the owner with a workable plan to ensure that there is no neglect of the MG.

Insurance – a Must

Always keep a theft/damage/vandalism/fire policy in effect on your MG. Cars are stolen every day, winter or summer; garages collapse under the weight of snow; neighborhood children sometimes find a great thrill in wreaking havoc with a beautiful MG; and fire is always a threat – and a policy for this type of protection is

not expensive. You cannot afford not to have it. Be certain to have several pictures of the MG and a statement of valuation when you establish a policy with the underwriter.

Do not forget the MG during the winter months! Examine it from time to time. If it can be started and driven, do so. Ignoring the car for six months can lead to avoidable, expensive problems. Develop a storage plan that best suits your needs and make the effort to follow it regularly. If you have questions regarding storage contact the author: John H Twist, University Motors Ltd, 614 Eastern Avenue SE, Grand Rapids MI 49503 (616) 245 2141.

Fuel: If the MG will be in storage for just the winter, then a full tank of gasoline is satisfactory. However, for longer periods of several years, it would be wise to drain the carb float bowls to prevent a buildup of varnish in the float bowl bottoms.

If the storage area has a high humidity, the addition of "gas line anti-freeze" (an alcohol) would be wise.

Clutch: Two problems can occur in long term storage – a failure of the clutch master or slave cylinders; and the rusting of the clutch disc to the pressure plate or flywheel, especially in humid surroundings. Regular starting of the MG and a slight fore and aft movement can keep the clutch disc from rusting, and simply exercising the clutch pedal will help to keep the hydraulics working properly.

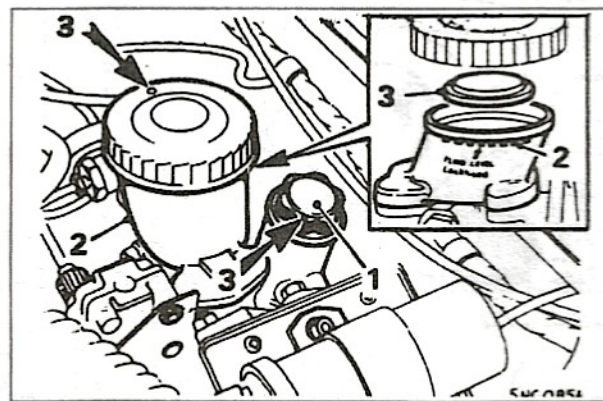
Suspension: Winter storage works no problems with the suspension, steering, or springs. If the storage period is much longer – several years for instance – it might be a good idea to place the car on jack stands, allowing the front and rear tires to spin freely. This strains the rear axle straps and the front rebound rubbers, however. The wheels should be spun by hand on occasion to prevent problems with the wheel bearings. The tires should be reduced to about 10-15 lbs when on the stands.

Very few owners place their MGs on stands of blocks for any kind of storage and there is a variety of opinions regarding this technique. If the storage is for a long time and the car is not on stands, it should be pushed back and forth occasionally to keep the bearings from rusting.

Brakes: Rolling the car back and forth will prevent the brake pads from rusting to the rotors (just as the clutch disc can rust to the flywheel). Pumping the brake pedal on a regular basis will keep the cylinders from freezing up. Some owners back off the adjustment on the brake drums so that there is no chance of the shoes rusting to the drums – and so that the cylinders move further while the pedal is exercised.

The handbrake should be exercised too. Rapidly working the handle up and down will

prevent the cable or linkages from freezing in position. Be certain to store the MG with the handbrake OFF!

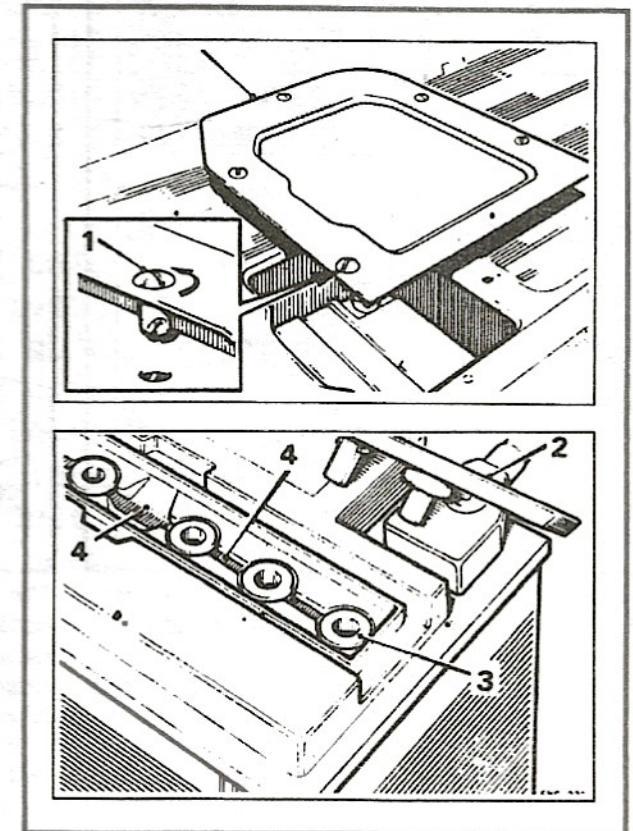


Hydraulic brake and clutch reservoirs should be well filled for storage. This shows the Midget's brake and clutch reservoirs and their differing caps. Breather holes must be clear.

Batteries: No battery will hold its charge forever. Further, when the charge of the battery is reduced far enough, the electrolyte can freeze, cracking the case and ruining the unit. If the MG is stored in freezing temperatures, then it must be started as frequently as every two weeks (at least once a month) or the batteries must be removed. Battery removal can be avoided by an occasional trickle charge but the alternator should be disconnected before any charging is begun. Next to the coolant in the radiator, the batteries are one of the two most important considerations in winter storage.

Body: To prevent oxidation or scratching, the MG should be covered with a cloth mitten. Plastic is NOT suitable. Plastic does not allow air to move around the body and can allow condensation and rusting. If the MG is stored in a heavy traffic zone (e.g. the family garage), then some additional protection is in order. Thick cardboard, a suitably supported piece of wood, or even an old mattress will prevent damage from winter tools and car doors. If the bonnet or boot lid will be used for a shelf (even if just to place groceries in transit), then more protection than simply a cloth cover is required. Several old blankets is typically satisfactory.

Humidity is the body's enemy. Every effort must be made to keep water from under the car. If the storage is outside, then snow must be kept from piling up against the sides, preventing the flow of fresh air to the undercarriage. Further protection against rust includes oiling, explained in MGM No. 8.



The MGB has two coupled 6-volt batteries tucked away awkwardly under the back seat; but battery attention is essential in storage.

Interior: Extreme dryness can cause leather seats to crack and contract. It is wise to prepare the leather with a compound to keep the hide supple. If there is a chance of rodents getting into the MG, they will nest in the seats, eat the seats – they'll even eat the insulation from the wiring! Close off access to the interior by keeping the vents tightly closed and the top up, windows closed. If there are small spaces by which a rodent could enter, close them off by stuffing rags (do NOT use tape) into the holes. Some owners remove their seats prior to winter storage.

L'essence au plomb: Avenir?

Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

AUG 20 1984
AOUT

Monsieur Pierre-André Ouimet
Président
Fédération québécoise des
véhicules anciens
C.P. 332
Ville Mont-Royal (Québec)
H3P 3C6

Monsieur,

Il me fait plaisir de répondre, au nom de l'honorable Charles Caccia, à votre lettre du 15 mars dernier qui nous a été transmise par l'honorable Jean-C. Lapierre, ministre d'Etat de la Jeunesse et ministre d'Etat de la Santé et du Sport amateur, et qui portait sur la diminution graduelle du plomb dans l'essence.

Je comprends vos préoccupations au sujet des conséquences de la diminution graduelle de la teneur en plomb de l'essence sur le fonctionnement sûr et efficace de votre véhicule ancien. Permettez-moi cependant de vous assurer que l'objet de cette initiative n'est pas d'éliminer le plomb de l'essence, mais plutôt de réduire la quantité de plomb contenu dans l'essence. La teneur actuelle moyenne de plomb de 0,46 gramme par litre (g/L) sera réduite, par suite de l'application du nouveau règlement sur l'essence, à un taux maximal de 0,29 g/L, en 1987.

Comme vous le savez sans doute, le plomb est ajouté à l'essence pour accroître son indice d'octane et il sert de lubrifiant pour aider à empêcher l'usure des soupapes et des sièges de soupapes. Même si la teneur en plomb de l'essence est réduite, il est possible d'augmenter l'indice d'octane en utilisant d'autres moyens, par exemple en mélangeant l'essence à des hydrocarbures à indice d'octane élevé. En ce qui concerne les propriétés de lubrification du plomb, la

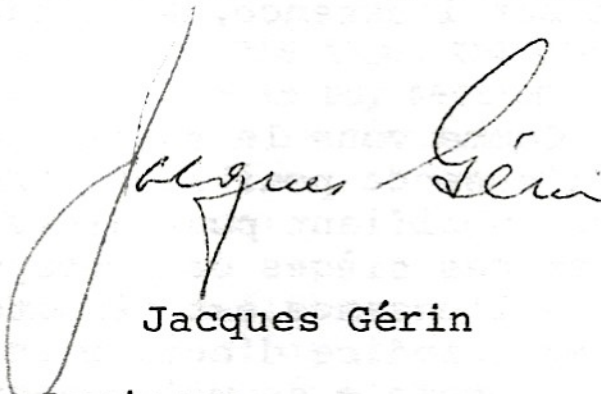
.../2

concentration de plomb dans l'essence peut être fortement réduite sans qu'il en résulte une détérioration des soupapes. De fait, de l'avis d'experts techniques du gouvernement et du secteur privé, aucun dommage ni usure accélérée ne touchera les pièces du moteur par suite de l'utilisation d'essence à faible teneur en plomb. La compagnie General Motors a indiqué qu'une teneur en plomb de 0,15 g/L pourrait même protéger le moteur d'un camion poids lourd. De plus, l'Environmental Protection Agency (EPA) des Etats-Unis a examiné plusieurs études effectuées sur cet aspect de la question. L'EPA en est venue à la conclusion que des niveaux d'environ 0,03 g/L sont suffisants pour protéger les soupapes et les sièges de soupapes des moteurs. Il est donc clair que la teneur en plomb de l'essence pourrait être considérablement réduite même en deçà du niveau de 0,29 g/L prévu par le nouveau règlement, sans détérioration des soupapes.

Nous sommes persuadés que l'utilisation d'essence à teneur en plomb réduite ne causera pas d'usure supplémentaire au moteur des automobiles. Le nouveau taux de plomb de 0,29 g/L répondra à tous les besoins de votre voiture pour ce qui est de la lubrification assurée par le plomb dans l'essence.

Je vous sais gré de m'exprimer vos points de vue sur cette question d'importance. Vous trouverez ci-joint, à titre d'information, une copie du communiqué (publié en décembre 1983, avant l'adoption du nouveau règlement) dans lequel sont décrits les facteurs ayant influé sur notre décision de diminuer graduellement le plomb dans l'essence.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Jacques Gérin

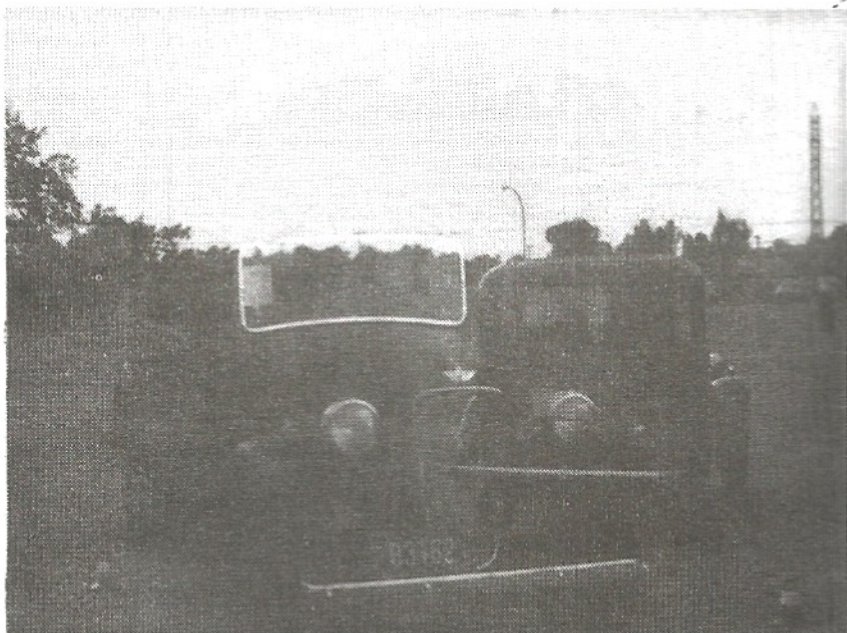
c.c.: L'honorable Jean-C. Lapierre

Gymkhana

It was a late Summer evening in Beaconsfield when peace and tranquility was shattered by the piercing sounds of revving engines and squeeling tires. Yes - the brute force of vintage engines was being unleashed by enthusiastic drivers in our Club's 1984 Gymkhana. The course, designed to test both equipment and skills was negotiated by participants with times hovering around two minutes. The fierce competition game to an end with an undisputed victor in each of the three classes:

Under 1000 cc - Bill Israel - Austin 7, 750 cc
1000-2000 cc - Earl Wertheimer - Lotus Elan, 1600 cc
2000 cc + - Marc Bourgeois - Morgan, 2200 cc

by Tom Merson



Partout à la fois, Bill Israel a dominé sa classe.



Jean Nocera, sérieux et concentré. Mais Tom Merson l'avait à l'œil.



Malgré un bel effort, le principe de la traction avant n'a pu s'imposer devant la Morgan de Marc Bourgeois. Partie remise Daniel.



PNEU ASTRO

Alignement pour **toutes** voitures (apportez vos spécifications)

Alignment for **all** cars (simply bring your specifications)

Freins/suspensions, brakes and suspension work.

Attention: Special prices on tires to V.E.A.E. members

Prix spéciaux sur les pneus pour les membres du E.V.E.A.

Demandez Claude Giroux.

Pneus Astro (Québec) Ltée

230 Michel Jasmin

Dorval, Québec

514-636-9000

LDE

TEL.: (514) 694-1491

DIESEL & ÉLECTRIQUE LEW LTÉE
LEW'S DIESEL & ELECTRIC LTD.

LUCAS • CAV • SIMMS • BRYCE • ROOSA MASTER
HARTRIDGE • GIRLING • QUINTON HAZEL

96 LEACOCK DRIVE
POINTE CLAIRE, QUE.
H9R 1H1

JOE LEW

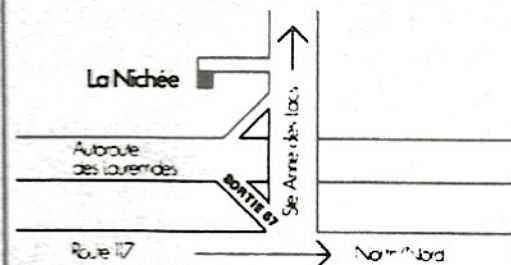


Pension d'animaux - Toilettage
Élevage de Bergers Anglais

Nocera

Heated Pet pension - Grooming
Breeding of Old English Sheepdogs

RR 1, Piedmont, Québec, J0R 1K0
Téléphone (514) 224-5230



IMPORTATIONS

LA MAISON NORVIN

Montréal

738-2910



MÉCANIQUE GÉNÉRALE SUR VOITURES EUROPÉENES

3148 BOUL. ROBERT, ST-MICHEL 725.9341

LES PIÈCES ANGLAISES



MARIO BOIES & ASS.

BRITISH MOTOR SPARES



Triumph

HILLMAN

- PIÈCES DE MÉCANIQUE ET CARROSSERIE
- MANUELS DE RÉFÉRENCE
- CONSEILS TECHNIQUES SUR L'ENTRETIEN ET LA RENOVATION



317 ST-DENIS, ST-LAMBERT, QUE. (514) 465-1766



Nous avons plus qu'un service personnalisé... Nous offrons le service par excellence.

We have more than a personalized service... We offer the service "par excellence".

Vous pouvez maintenant profiter de notre nouveau service de Minibus (14 à 25 passagers)

You can now enjoy our new Minibus service (14 to 25 passengers)



Plus qu'un service... déjà une tradition
More than a service... Already a tradition



Samson Limousine

- Franchise de limousine exclusive Dorval
- Mirabel sur réservation seulement
- Service transport privé ou exécutif
- Service aux hôtels - contrôle par radio
- Visite guidée des points d'intérêt
- Voiture luxueuse/Chauffeurs en uniforme
- Complète coordination - convention/commercial
- Interprètes disponibles

- Exclusive Limousine concessionnaire Dorval
- Mirabel reservations only
- Executive and private transportation services
- Radio dispatched Hotel service
- Guided sightseeing. All points of interests
- Luxury, liveried Limousines
- Full convention and commercial service
- Multi-lingual group coordinators

Reservation: (514) 631-LIMO (5466) / 1-800-361-9292/Telex 05-822-805

- INSPECTION
- DIAGNOSTIC
- EVALUATION
- CONSULTATION
- ESTIMATION
- REPARATION

ATTESTATION DE VERIFICATION LÉGAL POUR LA MÉCANIQUE ET CARROSSERIE D'AUTOMOBILES



ZAVEN DARAKJIAN

PIT STOP
175 PEEL ST. MONTREAL
TEL. 861-3214

651-5500
527-8995

Serge Paquette Inc.
COURTIERS D'ASSURANCES



Gilles Paquette, C.D.A.A. F.I.A.C.

280 ouest, St-Charles, suite 101
Longueuil, Qué., J4H 1H3

Marché d'assurances
particulier pour
voitures anciennes

Voitures Anciennes du Québec Inc.
C.P. 367 Succ C Montréal Qué.

A QUI DE DROIT:

Vous trouverez ci-joint, document que j'ai reçu il y a quelque temps de LA REGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUEBEC.

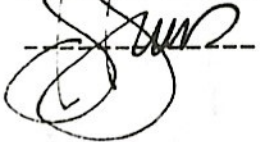
On y donne les toutes dernières informations concernant les plaques d'immatriculation dites "V".

Comme il y a un peu de confusion chez certains membres, en ce qui concerne cette plaque d'immatriculation, je crois qu'il serait bien opportun de publier ces informations dans la revue "LE PHARE".

Je suis persuadé que cela pourra mieux informer nos membres.

Amicalement:

BERNARD BURNS



 Régie de
l'assurance automobile
du Québec

VOUS VEZ
TOUJOURS
ATTENTION

Québec, le 13 avril 1984

Monsieur Bernard Burns
39, Des Prairies
Ville Laval
H7N 2S6

OBJET: Demande de renseignement au sujet de
l'immatriculation d'un véhicule antique

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 2 avril dernier relativement au sujet susmentionné.

En vertu du Règlement sur l'immatriculation (Décret 1684), le véhicule routier dont la fabrication date de plus de vingt-cinq ans ainsi que le véhicule antique peuvent être immatriculés avec une plaque «V».

Le véhicule antique est défini comme étant un véhicule dont la fabrication date de trente ans et plus, qui a été gardé ou restauré à son état original et dont le propriétaire est membre en règle d'un club de collectionneurs ayant une charte québécoise.

Toutefois, la circulation de ces types de véhicule se limite aux chemins publics dans les zones où la vitesse maximale n'est pas supérieure à 70 km/h à la condition que ce chemin public ne soit pas une autoroute ou un chemin à accès limité.

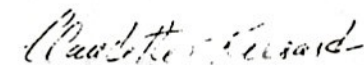
Ces véhicules peuvent également traverser à angle droit les routes où la vitesse maximale est supérieure à 70 km/h autres que les autoroutes et les chemins à accès limité.

Malgré cette restriction, le véhicule antique est autorisé à circuler sur tous les chemins publics lorsqu'il effectue un déplacement s'inscrivant dans le cadre d'une activité organisée par un club de collectionneurs de véhicules.

En terminant, je tiens à vous souligner qu'il n'existe aucun dépliant explicatif sur le véhicule antique; seul le répertoire des plaques d'immatriculation 1983 dont je vous annexe un spécimen peut être un guide de référence sur les catégories de plaques.

Espérant le tout à votre satisfaction, je demeure à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire.

Direction des opérations régionales

Par: 

CL/md

Pour information, composer (418) 643-4539

Les plaques «V»

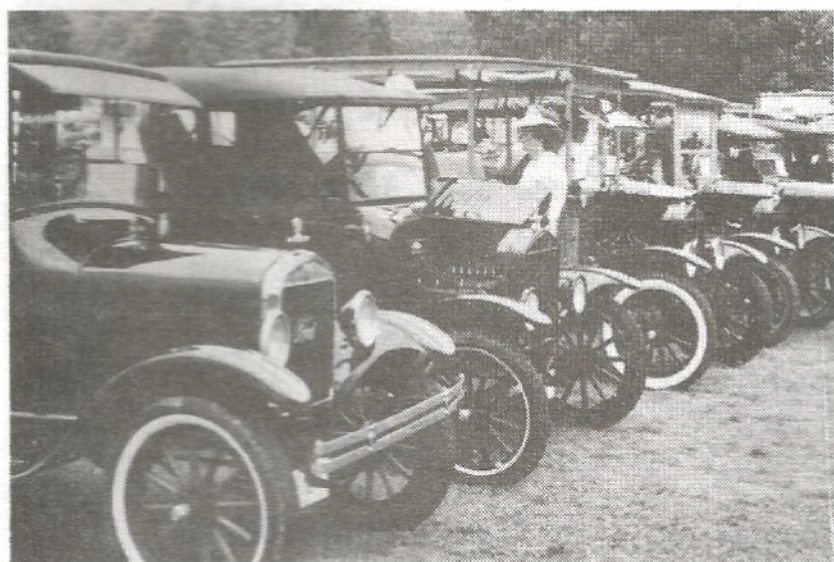
Stowe 1984: une expérience à revivre



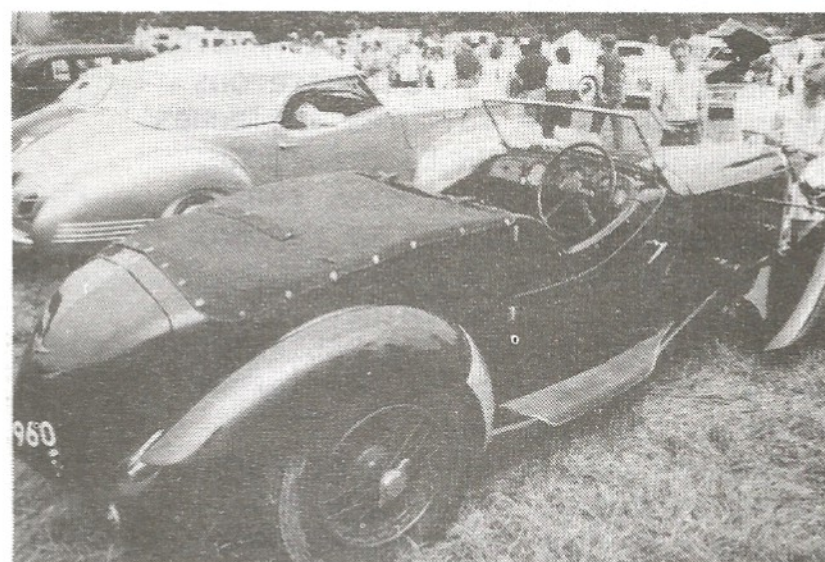
Une imposante participation à ce concours de Stowe: un des 525 véhicules enregistrés.



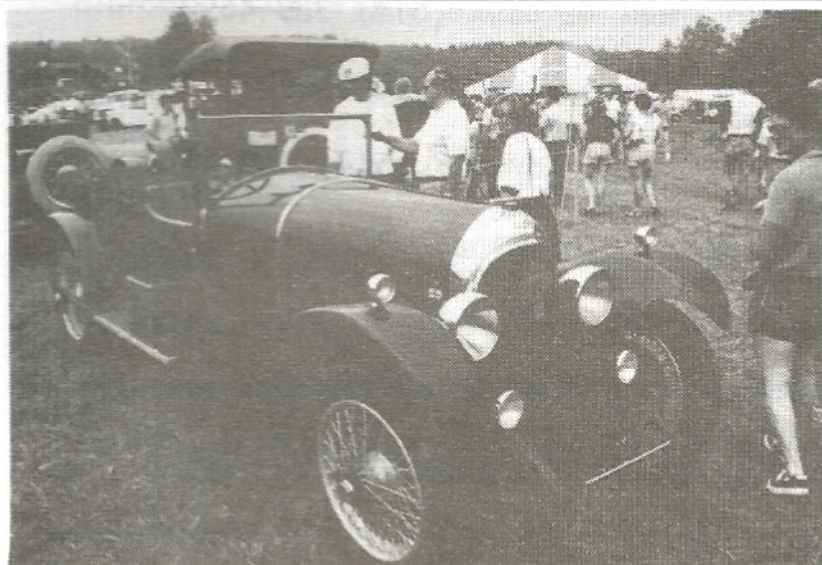
Représentant dignement les EVEA, Daniel et Carole Anne devant leur superbe 11BL.



J'ai eu beau chercher les pédales, je n'en ai vu aucune!



Lagonda Rapide, un joyau perdu dans cet univers américain.



Et si on vous disait que Marc et Daniel commentaient le fait qu'elle était bleue et non pas BRG.



Il y avait 89 Woodies pour ce ralliement national. Un record pour cette association.

Petites annonces

ATTENTION!

LA TOURNEE DES COULEURS DU 30 SEPTEMBRE 1984

Voici les détails de cette activité.

Départ le dimanche 30 septembre 1984 des TERRASSES DE FABREVILLE au 444 LABELLE (Coin Dagenais) à FABREVILLE.

DIX HEURES PRECISES! (10:00 hres a.m.)

Nous emprunterons de petites routes très pittoresques pour nous rendre jusqu'à STE-AGATHE...

Nous ferons le tour complet du superbe LAC DES SABLES et sur de petites routes locales ferons une ballade dans les sous-bois de cette magnifique région.

Vous pouvez apporter votre pique-nique car il y aura un arrêt près de la plage du LAC DES SABLES A STE-AGATHE.

Possibilité également pour ceux qui le désirent de prendre le repas du midi au restaurant CHEZ GERARD également situé sur le bord du lac où nous nous arrêterons.

Il est à noter que nous y rencontrerons les autres amateurs de voitures anciennes qui participent à la TOURNEE D'AUTOMNE cette fin de semaine-là... (Les participants à la TOURNEE D'AUTOMNE se rendent aussi dans cette région à STE-LUCIE)... C'est à 10 milles de STE-AGATHE... Ils nous rencontreront au LAC DES SABLES pour le repas du dimanche midi et ils feront la tournée du lac avec nous.

Il y aura aussi possibilité de prendre une ballade en bateau sur le LAC DES SABLES. Une activité très intéressante. Cette TOURNEE DES COULEURS est organisée sous l'égide de la F.Q.V.A.

Nous invitons donc tous les amateurs de voitures anciennes à y participer.

Le retour se fera en fin de journée par des routes différentes.

C'est donc un RENDEZ-VOUS, DIMANCHE LE 30 SEPTEMBRE prochain... notez à votre agenda!

INFORMATIONS: (514) 689-1521

A VENDRE:

SUNBEAM RAPIER 1958 SD2PHT
Radio, etc. A restaurer.
Tél.: 819-538-6122

MGA TWIN CAM COUPE de 1959
Tél.: 514-487-5538

ON DEMANDE:

JAGUAR décap. à restaurer...

René Rcy
59 Lasalle, Repentigny, J6A 4V2
Tél.: 514-581-3190

A VENDRE:

VOLKSWAGEN 1955 comme neuve!
Jamais vu l'hiver... avec tous les accessoires. Un véhicule IMPECCABLE.

6500 \$ ou à débattre.

Richard Leblanc
2035 Ferdinand, #4
Drummondville, Qué.
Tél.: 819-478-7998

MG TD de 1952

Tél.: 418-683-2041

JEEP MILITAIRE 1952, 24 000 m., 3000 \$
CITROEN 2 CV 1958, 36 000 m., exc. 850 \$
CITROEN 2 CV Camionnette 1963, A-1, 350 \$
VOLVO 1968 moteur révisé, 30 000 m.,
pour seulement 550 \$

Louis Gauthier
239 Jacques-Cartier
Gatineau, Qué., J8T 2W3
Tél.: 819-561-2458

A VENDRE:

5 pompes à essence pour TC & TD.
Originales, neuves.

90 \$ chacune.

Appeler Terry Ratycz (514) 620-2641

ON RECHERCHE:

Un moteur de TF 1955, 1500 cc.

Don Le Blanc (514) 642-5261

Pour une TD, une manette (ou tirette) pour la remise à zéro du compte-milles (odometer) et les deux cadres d'acier des "side-curtains" arrières pour un toit à 2 arceaux (two-bow top).

Appeler Jean Marcoux (514) 389-4690

Un espace de remisage pour deux voitures, à l'année.

Contacteur Jean Marcoux (514) 389-4690

RENAULT R-4 d'origine.

Jean Larocque
Tél.: 514-669-1977

SUNBEAM COUPE de 1926.

En excellente condition.

Mr. Ray Craig (819-687-3990)

JAGUAR MK 1X 1958 SD4P

Paul E. Fortier
St-Georges Ouest
Tél.: 418-228-3778

WOLSELEY 1947 SD4P

Tél.: 514-689-2269

ATTENTION

ATTENTION

ATTENTION

La Fédération québécoise des véhicules anciens organise sa 1^{re} activité officielle

LA TOURNÉE DES BOURGEONS

Cette fédération qui regroupe les quatre (4) clubs d'amateurs de véhicules anciens du Québec

E.V.E.A.

V.A.C.M.

V.A.G.

V.A.Q.

t'invite à cette tournée printanière qui permettra à tous les amateurs d'autos anciennes de participer ensemble à une balade dans une des belles régions du Québec

LE DIMANCHE 17 AVRIL 1983

1 ^{er} départ	9 h 30 précises	Place Longueuil
2 ^e départ	10 h 15 précises	Centre d'achats Montenach, Beloeil

Nous emprunterons les routes pittoresques qui contournent le Mont Saint-Hilaire, longent la rivière Yamaska, contournent le Mont Abbotsford pour revenir vers Montréal par d'autres chemins des plus intéressants.

Dîner: apporte ton pique-nique, nous mangerons dans une école à Saint-Pie de Bagot.

- le café sera servi sur place (gratuitement)

Ce que tu dois apporter en plus de ton dîner:

1. ta chaleur
2. ton sourire
3. ta bonne humeur

Que tu sois membre du E.V.E.A., du V.A.C.M., du V.A.G. ou du V.A.Q., tu te dois de participer à cette **P R E M I È R E** activité de ta fédération.

Pour information tu peux contacter les organisateurs:

- Normand Bergeron (514) 773-0385
- Yves L'Écuyer (514) 689-1521

ATTENTION

ATTENTION

ATTENTION

The Quebec Federation of Antique Vehicules organizes its FIRST official ACTIVITY.

THE EARLY SPRING TRIAL RUN

This federation regroups the four vintage car clubs of Quebec:

the V.E.A.E.
V.A.C.M.
V.A.G.
V.A.Q.

who invite all their members to get together to participate to that relaxing run in a scenic region of the province on

SUNDAY, APRIL 17TH, 1983

1st STARTING POINT: 9:30 A.M. SHARP Place Longueuil (near Jacques-Cartier bridge)

2nd STARTING POINT: 10:15 A.M. SHARP Montenach Sphopping Center, boul. Laurier, Beloeil.

We will tour along the scenic roads that surround Mont St-Hilaire, go along the Yamaska river, Mount Abbotsford to head back again toward Montreal through more nice roads.

LUNCH: Bring your own picnic as we will eat in Ste-Pie de Bagot in a school. Complimentary coffee will be available on site.

With your lunch, make sure you bring enthousiasm, and a giant smile.

Whether you are a member of the V.E.A.E , the V.A.C.M., the V.A.G. or the V.A.Q. you must participate at that "grande première " of your federation.

Should you need further informations, you can contact one of the organizers :


. NORMAND BERGERON (514) 773-0385
. YVES L'ECUYER (514) 689-1521


or . PIERRE-ANDRE OUIMET (514) 694-1135

YOU ONLY CAN MAKE THIS DAY A FANTASTIC DAY!

Activités — Events

1984	ACTIVITES "EVEA" EVENTS	RESPONSABLES	TELEPHONES
24 septembre	Souper à la Pizzaiolle rue Crescent	Daniel Noiseux	rés.: 274-9977 bur.: 274-9349
30 septembre	Tournée des couleurs	VAQ/FQVA	689-1521
19 octobre	Soirée de cinéma	Ron Cook	rés.: 695-2225 bur.: 631-2281
14 novembre	Course du Beaujolais	Richard Boudrias	rés.: 697-9037 bur.: 735-5427
30 novembre	Vin & Fromage	Corby's	





CORBY/WISER'S

Gérald Maltais
Gérant de District Senior
Senior District Manager

Bureau des Ventes du Québec
Quebec Sales Office
752 Chemin du Golf
Ile-des-Soeurs
Montréal, Québec H3E 1A8
Tél.: (514) 769-4573