

Air
Canada
1978
Annual
Report

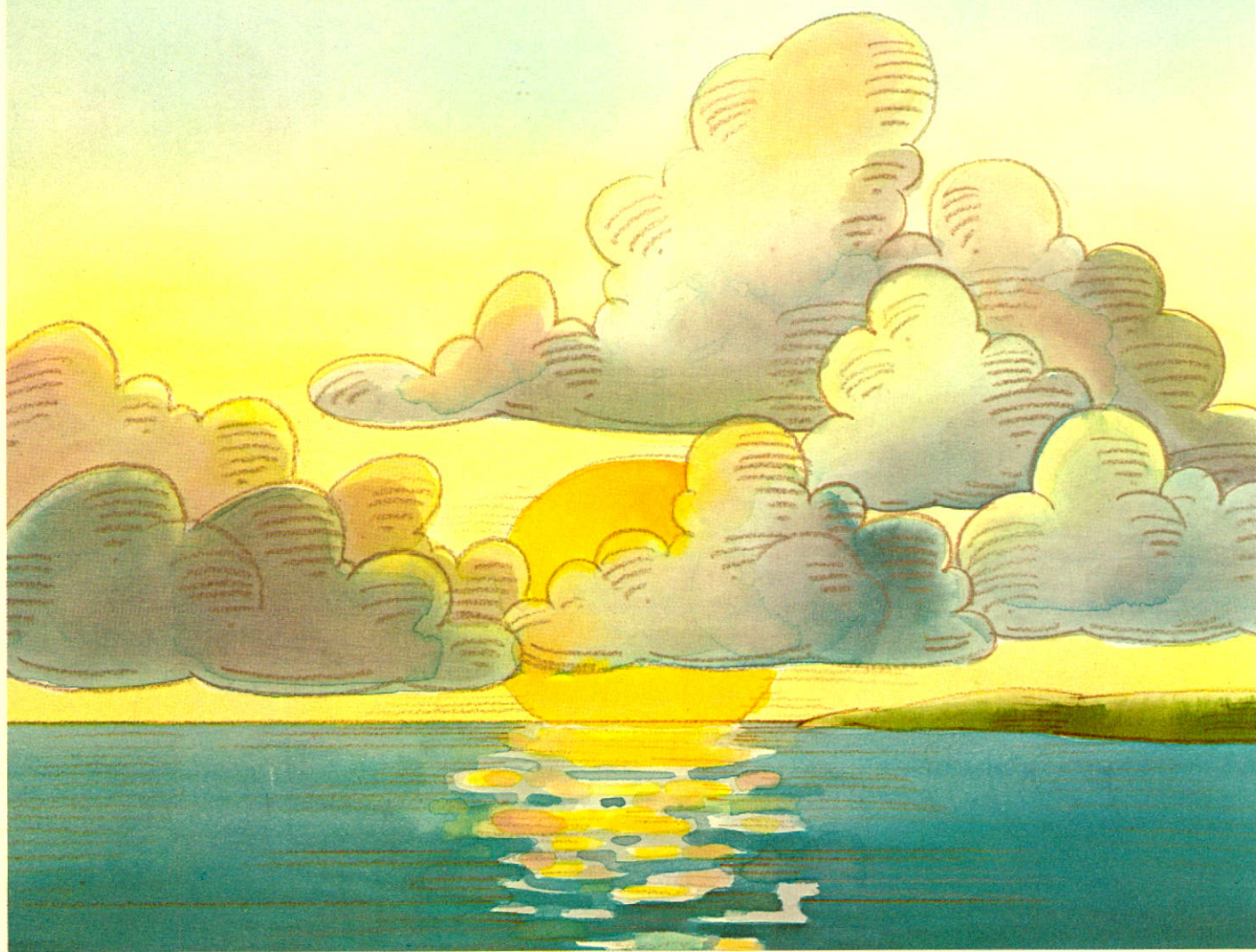


Table of Contents

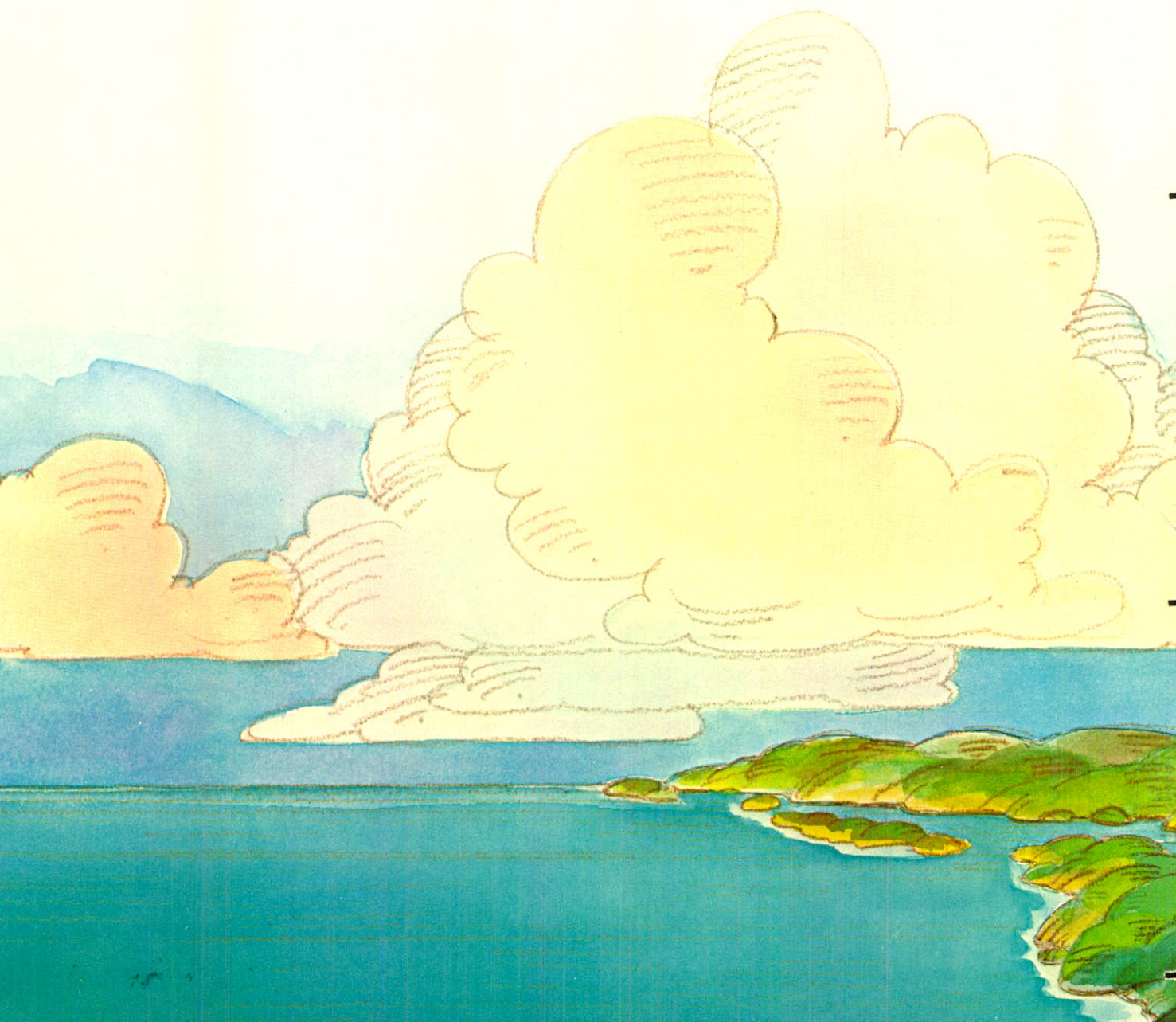
1. Board of Directors/Officers
2. Chief Executive Officer's Message
4. Financial Summary
5. The Year in Review
12. Statement of Income and Retained Earnings
13. Balance Sheet
13. Auditor's Report
14. Statement of Changes in Financial Position
14. Notes to Financial Position
16. Glossary of terms
18. Ten-Year Statistical Review

Year at a Glance

	1978	1977	% Change
Financial			
Operating Revenues (\$000)	\$1,322,587	\$1,187,655	11
Operating Expenses (\$000)	1,238,098	1,098,528	13
Operating Income (\$000)	84,489	89,127	—
Net Income (\$000)	47,485	20,006	—
Invested Capital at Year-End (\$000)	1,000,267	962,782	4
Return on Investment	9.4%	8.7%	
Operations			
Revenue Passenger Miles* (millions)	12,017	11,297	6
Passenger Load Factor*	62%	63%	—
Yield per Revenue Passenger Mile*	9.20¢	8.84¢	4
Total Available Ton Miles (millions)	3,270	3,095	6
Operating Expense per Available Ton Mile	37.87¢	35.50¢	7
Personnel at Year-End†	20,964	20,469	2

*Scheduled Services Only

†Includes employees on secondment.



Board of Directors

William R. Allen, Q.C.* **
Toronto

Jacques Bock
Montreal

J. F. Cruickshank
Halifax

Pierre DesMarais II* **
Montreal

Geno F. Francolini, F.C.A.**
Tillsonburg, Ontario

Milton E. Harris
Willowdale, Ontario

L. C. L. Jolivet
Vancouver

Lorna R. Marsden
Toronto

W. T. Molloy
Saskatoon

André Monast, Q.C.
Quebec City

R.F. Phillips
Calgary

Pierre Taschereau, Q.C.**
Montreal

Claude I. Taylor
Montreal

*Term expired during the year

**Member of Audit Committee

Officers†

The Hon. Bryce Mackasey, P.C.
Chairman of the Board

Claude I. Taylor,
President & Chief Executive Officer

J. M. Callen
Senior Vice President, Ontario

P. J. Jeanniot
Senior Vice President,
Marketing & Planning

J. W. McGill
Senior Vice President,
Sales & Service

Lyle M. Raverty
Senior Vice President,
Technical

R. T. Vaughan, Q.C., LL.D.
Senior Vice President,
Corporate Affairs

A. Bodnarchuk
Vice President,
Computer & Systems Services

A. D. Bone
Vice President, Maintenance

D. Bryce-Buchanan
Vice President,
European Region

G. Chiasson
Vice President, Passenger
Planning & Marketing

J. E. Douville
Vice President,
Subsidiary & Associated Companies

M. E. Fournier
Vice President, Public Affairs

G. G. Gauvreau
Vice President,
Eastern Region

B. A. Gillies
Vice President,
Purchasing & Supply

C. H. Glenn
Vice President,
Fleet Capacity Planning

H. H. Kantor
Vice President, In-Flight Service

J. P. Labrie
Vice President,
United States
& Southern Region

H. D. Laing
Vice President,
Western Region

R. W. Linder
Vice President, Personnel

J. R. McMurtry
Vice President,
Central Region

I. E. McPherson, Q.C.
Vice President, Law

W. J. Reid
Vice President, Finance

C. H. Simpson
Vice President,
Flight Operations

J. Whitelaw
Vice President,
Atlantic Canada Region

H. J. G. Whitton
Vice President, Business Planning

W. J. Brooks
Controller

L. Cameron DesBois, Q.C.
Secretary

A. A. Saint-Denis
Treasurer

† At February 1, 1979

During the year Mr. Maurice d'Amours retired as Senior Vice President and Mr. F. C. Eyre retired as Vice President, Personnel. On January 31, 1979 Mr. Pierre Taschereau retired as Chairman of the Board.

Executive Offices
1 Place Ville Marie
Montreal H3B 3P7
Quebec



Chief Executive Officer's Message

Air Canada has successfully made the transition envisaged by the Air Canada Act passed by Parliament early in the year. The airline is now securely set on its course as a commercially viable company. It is especially gratifying to report that on the basis of 1978 earnings a \$13.2 million dividend was declared in 1979. It will be paid to Canadians through the Corporation's owner, the Government of Canada.

Profit continued to grow although the increase was primarily due to a marked improvement in financial management of non operating costs coupled with increased net revenues from services provided to others.

Cargo earnings also improved but results from the company's major operation, passenger transportation, were seriously checked by labour difficulties. The ten-day shutdown in late summer and the impact on traffic of difficult labour negotiations later in the year reduced earnings substantially. All unions representing Canada-based employees have now signed collective agreements which last into 1980. Labour relations in the airline appear to have entered a stable phase for which everyone can be grateful.

Although the 1978 profit was the best the company has earned, there are a number of points that indicate problems ahead. The operating margin of 6.4% is too narrow, indicating that passenger services are not yet contributing sufficiently to earnings. Return on investment is not yet enough to ensure that future capital needs can be met and a healthy balance sheet maintained. Capital demands for fleet renewal and expansion indicate a need for an investment in excess of \$3.5 billion in the next decade. It is evident that the company must seek to improve its rate of return.

The airline's strong efforts to market seats which would otherwise travel empty helped to produce profits, but the effect on revenue per passenger mile cannot be overlooked. Yields have not risen sufficiently to offset inflation's impact on costs. Only the extremely effective efforts of staff to limit and control costs and increase productivity of both people and equipment has kept this problem under control.

Staff responded to the need and the results are a clear indication of what can be accomplished when the full benefits of teamwork and individual initiative are gained. There was evidence of a newly rekindled enthusiasm when a December meeting brought together over 500 managers and officials from many parts of the world.

This was the first such gathering in eleven years and contributed to a new understanding of the changing situation in which Air Canada operates.

The Air Canada Act, 1977 came into effect in April 1978 and the company's capital structure was modified. A portion of long term debt was re-funded and 329,009 equity shares were issued. The equity investment at year end was 42% of the total capital employed, a normal commercial ratio in line with other airlines' balance sheets. Long-term liabilities amounted to \$562.6 million at December 31. The fixed interest commitment is now more manageable. The public is receiving excellent airline service and can expect continued dividends on its investment.

Government policy has dictated a larger role for the private sector of the airline industry which is already a mix of public and private operators. As such, Air Canada must operate by the rules of the private sector, otherwise this sector is unlikely to survive. The new Air Canada cannot rely on the government as a source of borrowed capital and, therefore, must present a balance sheet that will attract the most competitive rates for loans. Also, there are no government guarantees of Air Canada's debt instruments. It is expected that the company will have to borrow over \$1 billion over the next decade.

Air Canada accepts its responsibility to operate in the public interest and to contribute to national and social objectives. The company's drive for commercial viability is not in contradiction with those objectives, for without a viable corporation able to finance its own growth the public interest would suffer.



The outlook is favourable provided the economies of the areas Air Canada serves continue to grow as they have done. There is no doubt that leisure travel is stimulating demand for airline seats and Air Canada is a pioneer in this exciting market. It does require the exercise of close control over allocating capacity between low and full fares as the pricing concept of leisure fares is based on utilizing surplus seats on scheduled services.

Cost pressures are great, especially for fuel. Operating costs in Canada and abroad rose under the impact of domestic price increases, the devaluation of the Canadian dollar, major increases in government user charges and higher pension costs. Foreign exchange affects the cost of materials and services purchased abroad to a greater degree than it does revenues generated in other currencies. The net effect of devaluation reduced the company's operating margin.

The major gains in productivity in the last few years have come from suspension of unrewarding routes, retiring surplus aircraft and better utilization of equipment. Increasing the number of seats in each aircraft and operating at higher load factors have been exhausted as cost saving measures. As inflation continues to affect costs the impact will have to be reflected in higher fares.

The passenger fare structure is lagging behind inflation and productivity can only be improved within limits. It was disappointing to have the regulatory agency defer a much needed 1979 fare increase of 5%. The effects of this on company earnings for the coming year cannot yet be fully determined.

Even though the Corporation has shown an encouraging financial turnaround in the last two years, the passenger side of the business has moved from a substantial loss position to virtually break even. It is not the passenger business that is producing the profits.

Disappointing, too, is the pressure being placed on Air Canada to move its London, England operation from an airport which the company pioneered to a less convenient field with but one runway and from which few connecting flights are likely to depart. This proposal is being strongly resisted by both the airline and the Canadian Government. If it proceeds, vital Canadian interests will suffer. Canada will lose foreign exchange as many connecting passengers will switch to foreign airlines. There will be serious losses of maintenance revenue; the Air Canada flight kitchen will have to close and the cargo handling facility will lose heavily.

Intensified competition is evident in the marketplace as the North American industry moves toward less regulation and there is every indication that this trend will continue. With its skilled staff, a splendid fleet of aircraft, superb technical support equipment and a network of passenger and cargo service facilities throughout the system, Air Canada is well placed to meet whatever competition the future brings.

Since the year ended a valued and loyal colleague has relinquished his post as Chairman of the Board and all of us will greatly miss Pierre Taschereau and his wisdom. Air Canada is fortunate to have a distinguished public figure, the Hon. Bryce Mackasey taking his place.

The year under review was rewarding. The airline looks forward to a future no one can predict with certainty but which Air Canada faces with confidence.

Claude I. Taylor
President & Chief Executive
Officer



1978 Financial Summary (Dollar amounts in thousands)

Operating Revenues

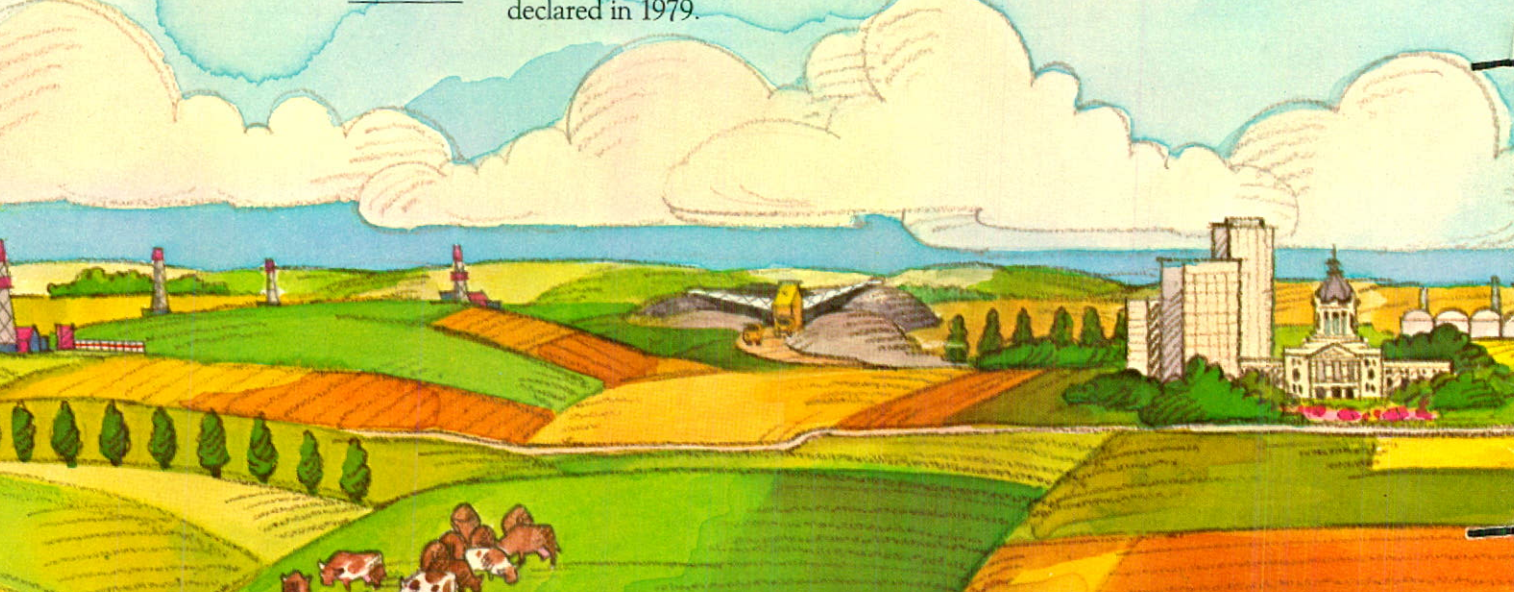
Passenger	\$1 105 030	Exceeds the \$1 billion mark for the first time. Rose by 10½%, as traffic increased 6½% (to 12,017 million RPM) and average yield rose 4% to 9.2 cents per RPM.
Freight and Express	121 235	An increase of 18%: freight is up 19% on traffic growth of 11½% and yield improvement of 7%. Express grew 4½% in revenue with traffic up 2½%. Expeditair, which rose by 43% in dollar volume, represents 4½% of total freight and express revenues.
Mail	27 200	An increase of 3½% as volume fell and yield rose 9%.
Charter	31 150	An increase of 22% with passenger charter rising by 37% while freight charter fell by the same percentage.
Incidental Services—Net	37 972	A rise of 10½% over the previous year: an important contributor to net profit. Revenue includes the sale of maintenance, computer and training services as well as other specialist activities.
Total Operating Revenue	<u>1 322 587</u>	Up almost 11½% over 1977. Overall traffic measured in Revenue Ton Miles rose by 6½% and yield per RTM by 4½%.

Operating Expenses

Salaries, Wages and Benefits	496 597	A 10% increase over 1977. Average number of employees rose 1%. Represents 40% of operating expenses.
Fuel & Oil	230 458	An increase of 10½%. Volume is up only 1% while available ton miles increased by a little over 5½%. Now constitutes 18½% of operating costs.
Depreciation, Amortization & Obsolescence	108 159	Up 2% from 1977. Affected by write-offs consequent to program to improve material inventory management.
Other Expenses	402 884	Rose 20½%. Driven up by the effect of the Canadian dollar's value on material and services purchased abroad, as well as by an expanded maintenance program and higher commission expense.
Total Operating Expenses	<u>1 238 098</u>	Up \$140 million from 1977. Foreign exchange added significantly to the cost of materials and to services provided abroad.
Operating Income	84 489	Down 5% and \$4.6 million from 1977. Represents 6.4% margin on operating revenues, a drop of 1.1% from last year. Too low. Reflects work stoppage, which depressed operating income by over \$47 million.

Non-Operating Expenses (Income)

Interest on Long-term Liabilities	45 634	Of the \$17.2 million decrease from last year, \$16.8 million was due to recapitalization. Part of this saving is offset by a \$13.2 million dividend paid in 1979.
Interest Income	(24 394)	A gain of \$14.6 million over the previous year as more funds became available for investment pending aircraft acquisition and investment yields were higher.
Gain on Asset Disposal	(8 798)	Down \$1.3 million: 2 aircraft off the books as against 11 in 1977.
Gain on Foreign Exchange	(9 822)	Fluctuations in the dollar and careful forward management turned this item from a loss of \$6.4 million in 1977 to a gain this year: a \$16.2 million improvement.
Other	(2 235)	Revenues from miscellaneous non-operating transactions, up 9% from 1977.
Total Non-Operating Expenses	385	A \$46.9 million improvement over last year and a major contributor to profit.
Income Before Taxes	84 104	More than double the year before:
Tax Provision	36 619	Effective rate of 43.5%.
Net Income	<u>\$ 47 485</u>	\$144.33 per common share: highest in company's history and 3.6 times dividend declared in 1979.



1978 Financial Condition (Dollar amounts in thousands)

Net Assets

Short Term Investments	\$ 330 151	Increased by \$113.6 million; will be used for fleet renewal and expansion program.
Other Net Current Assets	(60 671)	Working capital grew by \$15.4 million more than the increase in short term investments.
Net Working Capital	269 480	Current ratio is now 1.98:1—last year was 1.51:1 on same basis.
Investments in and Advances to Other Companies	4 429	This year includes shares of Venturex (100%) and MATAC (50%) as well as Air Jamaica (26%).
Net Fixed Assets	783 842	Down 4% after depreciation taken off and new aircraft added on.
Deferred Charges	1 042	
	<u>\$1 058 793</u>	Up \$92 million from previous year.

Capital Employed

Long Term Liabilities	\$ 562 604	Recapitalization reduced long term liabilities; foreign exchange changes added \$9.9 million. Long term debt, including current portion, now represents 58% of total capitalization.
Deferred Taxes & Credits	80 973	Principally due to timing differences between book and tax depreciation.
Share Capital	329 009	\$329 million invested in common shares by the Government of Canada, with earned surplus now representing 42% of capital employed. Book value of common shares now stands at \$1,262.02: a dividend of \$13.2 million was declared in January 1979 which will reduce retained earnings by \$40.12 a share when it is paid later in the year.
Retained Earnings	86 207	
	<u>\$1 058 793</u>	

The Year in Review

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir:

The Board of Directors is pleased to submit its annual report for 1978. Earnings were \$84.1 million before taxes including \$8.8 million from disposal of capital assets. Net earnings after provision of \$36.6 million for corporation income tax were \$47.5 million, \$144.33 for each common share. Last year's pre-tax profits were \$41.9 million, including \$10.1 million gain on disposal of assets. Net profit

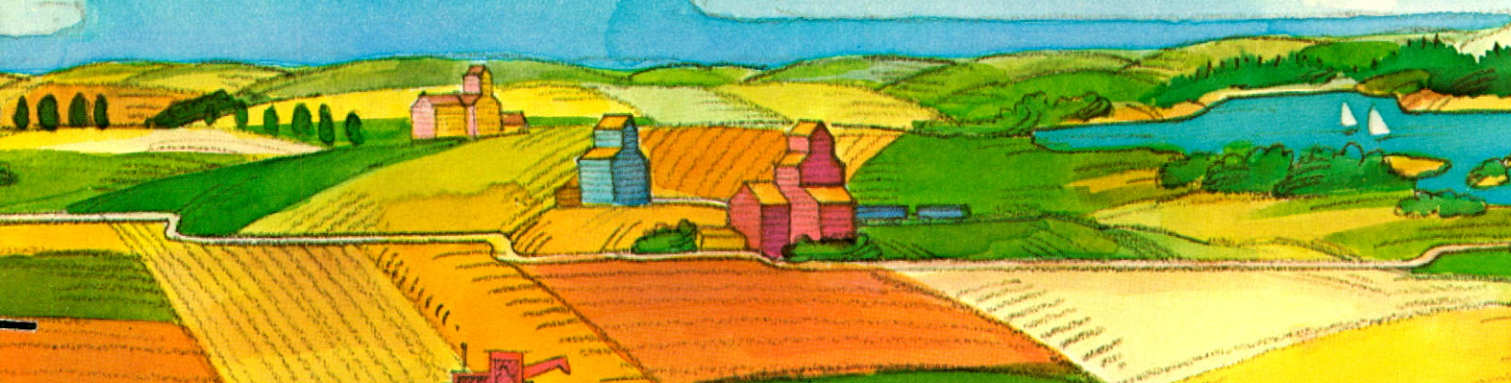
was \$20.0 million in that year. No equivalent per share figure for previous years is available, due to recapitalization. The profit in 1978 is the most the company has earned in its forty one years of operation.

The Board has approved payment of a dividend of \$13.2 million to the sole shareholder, the Government of Canada. The dividend and accrued corporation income taxes total \$49.8 million.

This achievement is particularly gratifying in a year which included a ten day shutdown in peak travel season, a fall in the Canadian dollar's value, and slow growth of the Canadian economy. It is especially pleasing when it is considered that the average revenue per passenger mile rose by only 1.2% in Canada and just 4% over the system while costs were affected by inflation in the range of eight to nine per cent.

Low per mile fares and pressure of rising costs forced the operating margin, the ratio of operating income to operating revenues, to fall to 6.4% from 7.5% in the previous year. This illustrates the difficulty of generating adequate profit from air transportation. Improvement in non-operating items were of major significance in the Corporation's financial achievement.

Profits resulted in large measure from efficient management of funds and improved utilization of available resources. These improvements did much to offset the effects of significant increases in operating expense, the shutdown of operations and the extension of low cost incentive fares which diluted yields. The Corporation's return on investment rose to 9.4%, just short of the immediate target of 10%, which unless increased would be insufficient for financing more than \$3.5 billion in new aircraft required in the next decade.



Operating revenues totalled \$1,322.6 million in 1978, an increase of 11% over the previous year. Transportation revenues rose 11% to \$1,284.6 million, marking the first year that the Corporation's scheduled passenger revenues exceeded the \$1 billion mark.

Total revenue from passenger charters was \$27.9 million, a growth of 37%. However, Canadian passenger charter revenue fell 69% reflecting the redirection of traffic to the highly successful Charter Class fares on scheduled flights. Total Cargo revenues were up 13% with the charter component declining in favour of advances in all scheduled service products.

Air Canada's sale of service and technology to other airlines was once again a major factor in the incidental services net earnings of \$38.0 million. This result was an improvement of \$3.6 million over 1977.

Operating expenses increased 13% to \$1,238.1 million. Despite continuing inflation, stringent cost controls restrained the major wage, fuel and food elements. Reconfiguration of aircraft added available seat miles at little additional operating cost per aircraft mile flown. This is an example of the increased productivity which helped limit cost increases. However, the decline in value of the Canadian dollar and increased costs of employee benefits were counter-vailing factors.

Net non-operating expenses were reduced by \$46.9 million to \$0.4 million; this was \$4.6 million more than the improvement in pre-tax profits. Obviously this was the major factor in the net profit. It was due to three key factors:

- A relief of \$16.8 million in interest payments, due to recapitalization as a result of the Air Canada Act, 1977 which came into effect in 1978. There are now 329,009 common shares on which a dividend was declared in 1979. They are held by the government, the sole shareholder.

- Interest income from short term investments was \$14.6 million more than in the previous year. A broadened investment policy and increased lendable money combined with favourable interest rate trends to improve the return. Short term investments at year-end stood at \$330.2 million, up \$113.6 million over last year.

- Prudent management earned the Corporation \$9.8 million gains in foreign exchange. This was a \$16.2 million improvement over 1977.

Net corporate assets grew \$92.4 million to \$1,058.8 million. Property and equipment less accumulated depreciation totalled \$730.5 million at year-end, down \$66.3 million from 1977. Expenditures on new property and equipment including progress payments for aircraft on order amounted to \$71.1 million. Proceeds of \$10.5 million were received for disposed assets with a book value of \$1.7 million.

The Effects of Inflation

All financial data provided in this report is based on historical dollar values. It is vital, of course, that this basis be maintained. However, inflation has been, and continues to be a serious problem in Canada, as well as other countries, and it is important to recognize its significance when examining financial statements.

A measure of the impact of inflation and devaluation can be obtained by estimating the cost of purchasing new assets to replace those presently owned compared with historical costs, and from this determining what would be the effect on depreciation expense and hence income.

Applying this method, the cost to replace the Corporation's assets with new equipment and facilities was estimated at \$2,484.1 million compared with an historical cost of \$1,456.0 million. This in turn would have produced a depreciation expense in 1978 of \$155.9 million compared with \$101.1 million reflected in the financial statements, with the result that the reported income before tax of \$84.1 million would have been reduced by \$54.8 million to \$29.3 million.

On the same basis, income before tax in the previous year would have been reduced by \$32.2 million from \$41.9 million to \$9.7 million, indicating that the impact of inflation and devaluation became more severe in the current year.

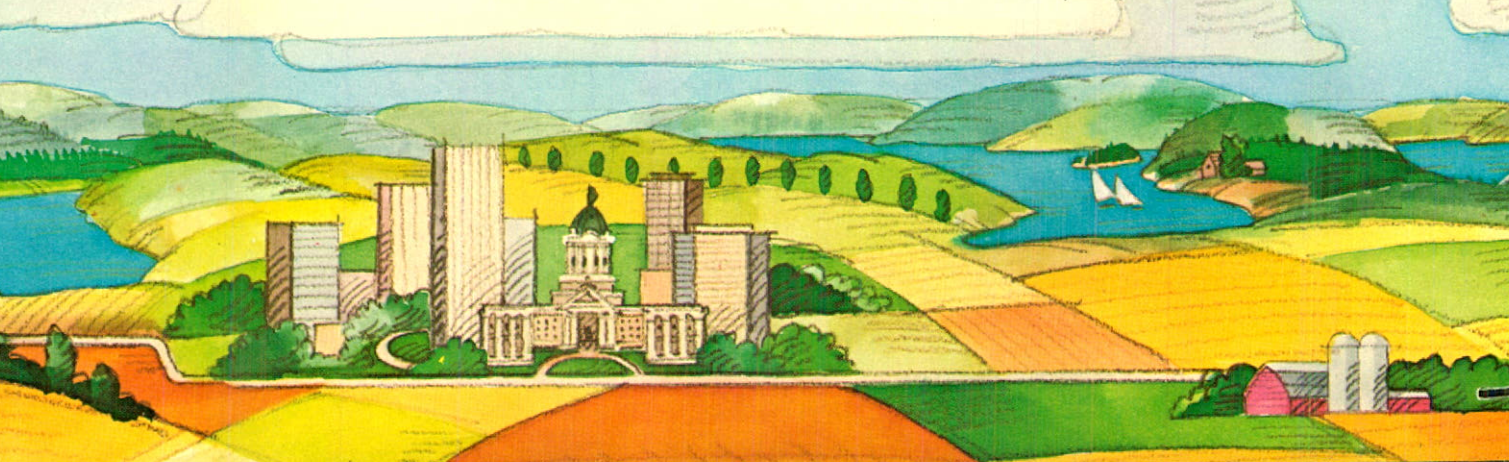
While such comparisons are somewhat hypothetical, nevertheless they underline the problem of generating adequate funds for the ongoing process of replacement and expansion.

On the other hand, because the financial statements reflect historical costs, the current market value of assets is not recognized. For example, the market value of the aircraft fleet at year-end was in the order of \$1,246 million compared with a book value of \$498 million. Clearly, the net worth of the Corporation is even greater than an examination of the financial statements would suggest.

Marketing Air Travel

Air Canada continued and expanded its policy of offering low cost air travel to the leisure market while maintaining its policy of respecting and doing its best to meet the needs of those who must travel.

Fare increases, made necessary by rising costs, were kept to a minimum and fell far short of meeting the general inflation of Canadian prices. Domestic fares increased an average 4% in April. However, due to the great increase in the proportion of passengers enjoying bargain travel, the average return to Air Canada per passenger mile for travel in Canada rose by only 1.2% in the year.



Fare levels are now guaranteed to buyers of tickets who make advance reservations and ticket purchase; such tickets are honoured regardless of subsequent fare increases. While not required by law, Air Canada has long had a generous denied boarding compensation policy. This passenger protection was expanded in 1978, an improvement in service standards to meet changing times.

As an enthusiastic participant in the Share Canada program, Air Canada has made its already well established discount fares for Canadian travel considerably more attractive. Charter Class Canada fares were made available for shorter journeys in 1978 and later in the year the advance booking requirement was reduced.

A further incentive for Canadians to travel within Canada was offered with the introduction of domestic Nighthawk fares. These special flights utilize capacity which can be made available late at night and early in the morning. Improved aircraft utilization and relatively low additional costs enable the company to reduce fares substantially.

Altogether Air Canada made more than one million seats available at discounted prices for domestic travel, 60% of them in peak season. The wide acceptance of the program was gratifying. Canada faced a national travel deficit which was approaching \$2 billion in 1978 and the national airline was pleased to participate in the government-sponsored program to persuade Canadians to travel within their own country.

Nevertheless, international travel is still a jealously guarded right of Canadians, and the company made

strenuous efforts to extend leisure travel opportunities to those who sought them. Charter Class Fares across the Atlantic are competitive and, with high standards of service enable the company to maintain its share of that market. The concept was extended to attract Europeans to Canada and charter-competitive fares are now available to Canadian destinations from the United Kingdom and France. Air Canada's U.S. customers enjoy super budget, deep discount fares from all American markets to all Canadian destinations.

Air Canada is now marketing tours to the Canadian North in the U.S. and an increased advertising program has been launched in that country to attract tourists to Canada.

Low cost Charter Class Fares are now available to all on line points in the United States including Florida destinations. People living in interior Canadian cities can now travel south of the border at prices which are generally cheaper than charter travel. This additional flexibility for vacationing Canadians gives them access to winter sun at a time which suits their own convenience at the lowest fares available.

Routes and Frequencies

Late in the year service was introduced between Montreal and Haiti, a new sun destination to most Canadians. A program to market Caribbean sun holidays in Western Canada was added to Air Canada's growing list of holiday travel opportunities. Direct services are now provided between Vancouver, Edmonton and Miami and Tampa via Toronto.

Non-stop 727 service was added between New York and the growing city of Calgary with onward service to Vancouver. Other new 727 services operate between Calgary and Los Angeles and Calgary and San Francisco. A mid-day service from Toronto has been added to bring the number of non-stop flights to Los Angeles to three. Service between Edmonton and Los Angeles was aug-

mented with a daily non-stop flight as is service between Edmonton and San Francisco. The California Foot-hills flights have drawn numbers of American skiers to favoured Rocky Mountain resorts. Toronto-San Francisco service begins in the spring of 1979.

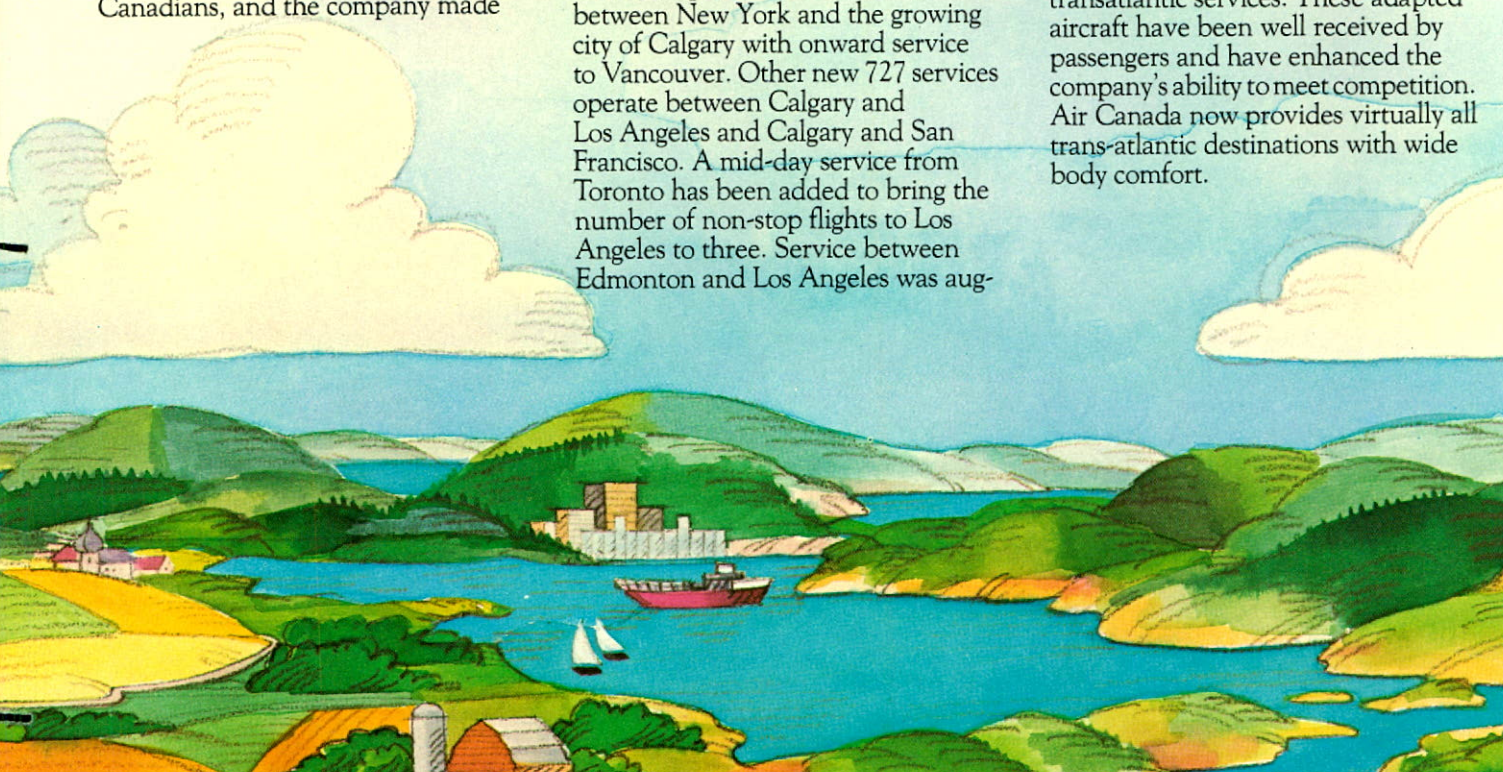
An additional daily flight now serves Houston from Toronto and a daily non-stop service between Ottawa and Edmonton augments the company's Western routes. More of these routes are now served by wide body aircraft bringing added convenience to passengers.

In Atlantic Canada, the company and the regional carrier continued to rationalize air services there.

Air Canada now concentrates more attention on inter-regional routes while the regional carrier assumes more responsibility for services within the region. These changes were welcomed by governments concerned and by the public.

Rapidair, the popular walk-on/walk-off service between Montreal and Toronto is now using long body DC8s with 216 seats on each flight. These aircraft are being given new interiors with overhead bins for customer convenience and the eye-appeal of wide body aircraft. Rapidair service has been extended to the Ottawa-Toronto route with departures at regular intervals. It was met with gratifying customer response.

Weekly direct service from Saskatoon to London provided added convenience to meet Westerners' overseas travel requirements. Wide body Lockheed 101s are being used on the Maritime-United Kingdom flights as well as on many other transatlantic services. These adapted aircraft have been well received by passengers and have enhanced the company's ability to meet competition. Air Canada now provides virtually all trans-atlantic destinations with wide body comfort.



Ticketing

The proliferation of fares and fare types and the resulting restrictions are necessary to orderly marketing of aircraft seats but they have imposed a heavy strain on reservation offices where telephone calls take much longer to complete.

More travel agents are being provided with automated reservations equipment to enable them to meet the needs of customers who buy their tickets through that channel of distribution. To help both customers and travel agents, more tour products are being displayed in the computer screens as a pilot project to make customer selection and reservation both fast and easy.

The company also extended the "piece concept" baggage allowance in place of the weight limits which used to apply; the concept now applies throughout the Air Canada system.

At the Airport - In the Cabin

With completion of loading bridges at Quebec City and Ottawa, twelve domestic Air Canada destinations are now equipped with weatherproof walkways from the airport buildings to aircraft. Additional First Class check in counters have been installed in a number of airports. Maple Leaf lounges have been remodelled, enlarged or refurbished and new lounges opened in Edmonton and Calgary, while an International Maple Leaf Lounge has been installed in Toronto. Other alterations at Air Canada's Toronto Terminal provide additional space for Rapidair passengers, improved facilities for U.S. flights and more spacious accommodation for international arrivals.

Air Canada has always been aware of the importance of cabin service and in February new uniforms for flight attendants were introduced. In-flight personnel played a major role in the design of the bright new uniforms which depart from the informal, mix-and-match clothes of the past six years. The smart new clothes have been as well received by the public as by the people who wear them.

New recipes were developed in cooperation with the airline's caterers and featured in a number of in-flight promotions—a further demonstration of the company's imaginative and enterprising approach to sales.

Despite the considerable pressure rising food prices have placed on this important element of costs, productivity improvements and careful planning have enabled food standards to be maintained while cost increases have been held to the general level of inflation.

Cargo

The Cargo business centre is now well established and the Corporation is now able to identify the benefits flowing from this product, in many ways the most promising field in which the airline operates. Revenues and profits both exceeded expectations and were substantially ahead of the previous year despite a ten-day shutdown of the airline and the labour problems faced by the Post Office, a principal shipper.

New ventures into the small package business proved rewarding as the company's Airvelop and Couriair services were introduced. Couriair will be expanded to all Canadian, U.S. and European destinations in 1979. Together with Expedair they offer service in a rapidly expanding market. Expedair business grew by 43% and the new products' performance exceeded expectations. Three 727-100 freighter aircraft have been purchased specifically for small package service. The first of these was delivered in October and the others will be taken over in early 1979.

The freighter fleet will expand further as demand for air cargo space grows. A second Boeing 747 Combi, with main deck freight space will be added to the fleet in February to provide additional airline capacity for both freight and passenger service.

New cargo services were introduced during the year with freighter aircraft flying between San Francisco, Edmonton and Toronto and direct service from Halifax to London, England and Paris, France. An overnight freighter service from Vancouver to Toronto has been added to the schedule for the convenience of Western shippers.

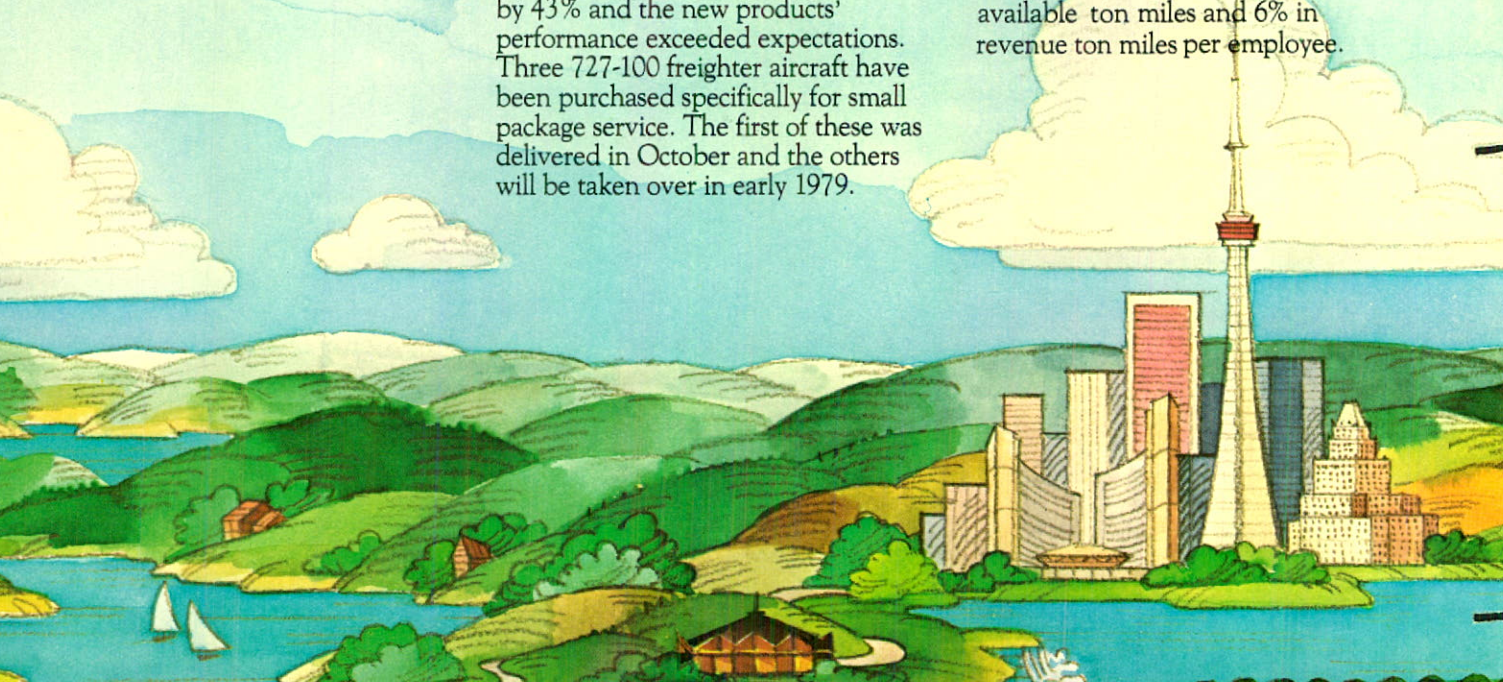
Total cargo revenue increased by 13%. Freight was the major contributor to growth and the general improvement in international shipping is reflected by an 18% increase in Air Canada's transatlantic air freight traffic. Total freight revenue rose by 19% over the previous year, express went up 4½% and mail grew by 3½%.

Freight represents 63% of total cargo revenue while mail and express contributed 18% and 13% respectively; charter business was only 2% of cargo volume in 1978. Substantial expansion of cargo service is expected in 1979 as additional capacity is made available. The company anticipates major developments in new markets such as those in the Caribbean and South America.

The Airline's People

The Company's employees work in 32 countries and numbered 20,964 at the end of 1978.

These men and women contributed to the best financial year experienced by the airline, handling a 6½% increase in revenue ton miles with only a 1% average increase in employee strength. Productivity improved by 5% in available ton miles and 6% in revenue ton miles per employee.



Employees in reservations, at airports, in the aircraft, in offices, and maintenance bases worked hard to carry record numbers of passengers and cargo, at the same time continuing to meet high standards of service to the public.

The company invested \$13 million in its extensive training programs. In addition to technical training, 1,100 managers, approximately one third of Air Canada's total, participated in management development programs which range from labour relations to profitability management and supervisory training.

Notable progress has been made in offering customer service in the official language of choice throughout the system. Advances were also made in recruiting bilingual employees, making publications and forms available in both languages and in ensuring that both airport and in-flight announcements were made in both languages.

The ratio of management to direct labour employees was improved by 8% in 1978. The voluntary early retirement program of the year before reduced management ranks by 365 managers and brought the proportion of managers to direct labour staff down from 24% to 22%.

During the year, Air Canada pilots operated into five continents, logging more than 300,000 hours including charter and cargo flights. A recruitment program begun in 1978 will add 500 pilots to company staff by the end of 1979. This is the largest commercial flight training program ever undertaken in Canada. Among the first group to graduate was Air Canada's first woman pilot.

Flight attendants were recruited in 1978 too, as 171 men and women were trained and added to the workforce. Another 400 will join cabin crews in 1979. An in-flight base was opened in the growing city of Calgary providing greater staffing flexibility and allowing more flights to originate in that city. At year end there were 48 men and women at the new base and this complement will grow to 200 during the coming year.

Collective Agreements

Collective agreements were negotiated with eight of the airline's nine unions during 1978.

Two contracts were concluded with the Canadian Airline Pilots' Association which represents Company pilots. The first expired on November 30, 1978, and another agreement was reached which will expire on November 30, 1980.

During August, the airline was shut down for ten days when members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers could not agree on contract terms.

Eight of the agreements reached this year, including those representing the four largest bargaining units, will expire in 1980. The only outstanding collective agreement at year end was with the Canadian Airline Dispatchers' Association and this was settled early in 1979.

A corporate labour relations training program was introduced to help first level management in practical approaches to important elements of labour relations. The courses specifically focus on agreements with the Canadian Air Line Flight Attendants Association (CALFAA), the Canadian Air Line Employees Association (CALEA), and the International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW). These courses will be conducted throughout 1979, and it is expected that all first level management will participate.

Air Canada's Fleet

At year end the Air Canada fleet consisted of 104 aircraft, one less than in the previous year. There were 6 Boeing 747s, 10 Lockheed L-1011s, 27 Douglas DC-8s, 15 Boeing 727s and 46 Douglas DC-9s. Two additional L-1011s were leased for the peak summer season, as has been the case for the past several years.

Major changes in 1978 were the sale of one DC-9-15 aircraft, the loss of a DC-9-32 at Toronto and the acquisition of a 727-100 QC freighter as the first of three to be used for the small package Couriair service.

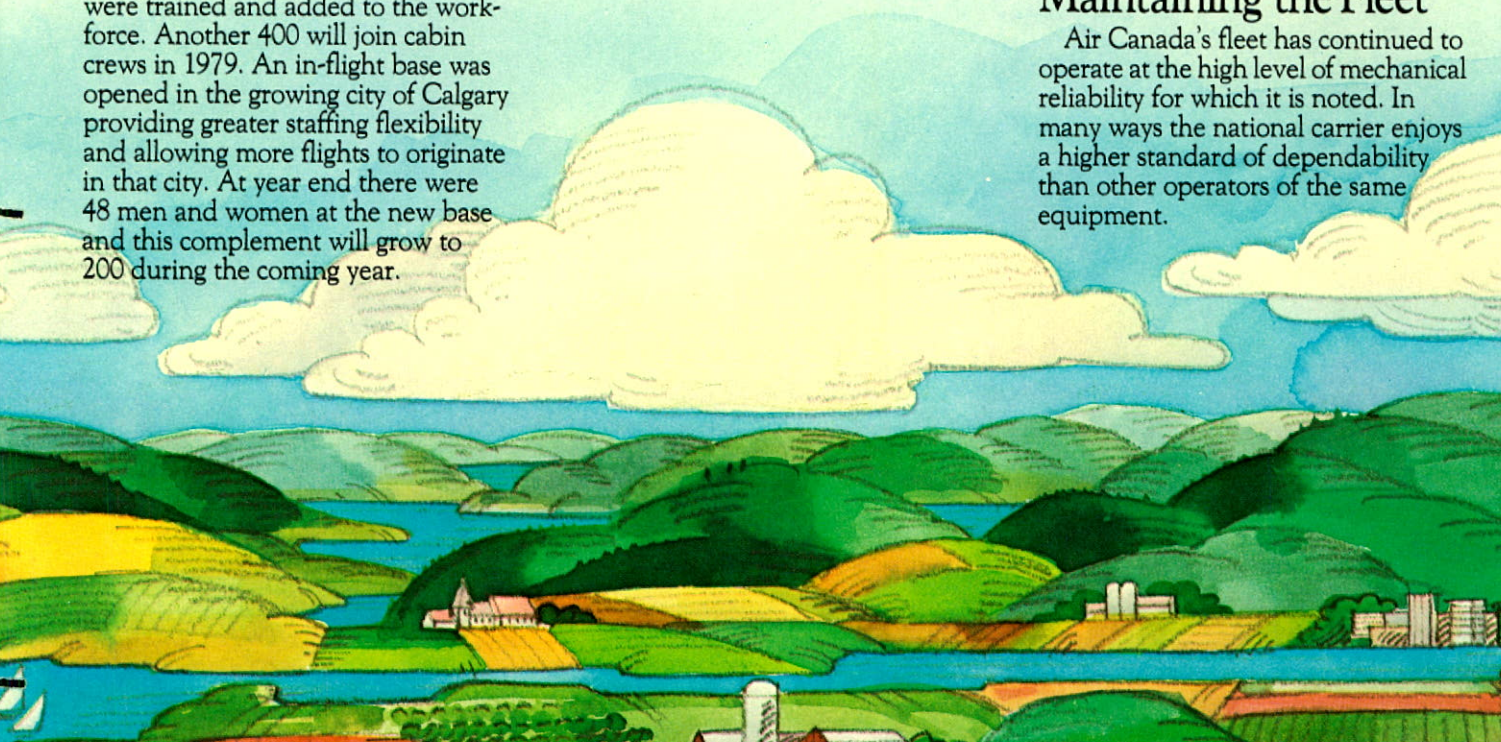
Work has begun to modify the interiors of the DC-8s being used on Rapidair, and a fourth L-1011 was modified to increase its gross weight and fuel capacity to permit its use on Atlantic routes.

Plans were approved for the purchase of a total of 19 727s, five for delivery in the fall of 1979, eight in the spring of 1980 and six in the spring of 1981.

The older DC-8s and DC-9s will be retired in the coming decade. Detailed evaluations of alternatives for the DC-9s will be undertaken in 1979 leading to a decision in 1980. The future composition of the fleet will soon have to be decided. Action by major U.S. carriers to purchase new aircraft for the eighties has set the stage and Air Canada is now able to choose from firm programs. In the meantime the company will continue to buy additional airplanes of some types already in the fleet in order to bridge the gap and permit the retirement of some older types before new models are available.

Maintaining the Fleet

Air Canada's fleet has continued to operate at the high level of mechanical reliability for which it is noted. In many ways the national carrier enjoys a higher standard of dependability than other operators of the same equipment.



One important industry measure is the length of time aircraft engines remain on the wing before removal for major servicing. Reliability for JT3D, JT8D-7, JT8D-15 and JT9D engines has improved over last year and performance is now better than the industry average for all four engine types.

Using electronic sensors and careful tests to warn of trouble in advance, the airline is able to undertake preventive maintenance while power plants are in service. That and consistently excellent technique enabled the airline to set two records for on-wing total times. Three JT9D-7 engines are operating with compressors which have between 11,000 and 12,000 hours operation without removal and a further three with high pressure turbines are in the 12,000 to 13,000 hour range.

This excellence has been recognized by other companies and five airlines had major works carried out by Air Canada on 23 aircraft during the year.

Maintenance Branch skills range from rebuilding complex aero engines to repairing upholstery and painting aircraft, from installing new structural members in aircraft to the finest and most delicate machine tooling.

Aircraft are made safer through modifications such as those made to the floor venting system in B-747s and L-1011s which provide greater strength in the unlikely event that cabins are depressurized suddenly in flight. New pylon-to-wing attachments on the older DC-8 fleet ensures that these aircraft will be safeguarded against metal fatigue at that point, until they are retired under the noise limitation regulations. All Air Canada's Rolls Royce RB211 powerplants have been modified for improved cold weather starting. Modifications to extend their on-wing performance are being undertaken in cooperation with the manufacturer.

Fuel economy is an important part of the technical servicing program. Technical modifications to DC-8 engines are expected to save \$300,000 in fuel and material costs each year. The JT8D, which powers both 727 and DC9 aircraft have been modified and improvements in fuel consumption will save an anticipated \$250,000 a year.

Air Canada's fuel conservation program is now well established and affects all major energy using activities in the company. There has been a 14% improvement in energy use over the base year of 1975 and further improvements are expected in 1979. This is particularly urgent with prices for jet fuel rising rapidly. Kerojet fuels are now regarded as premium products in the petroleum market and selling prices have consequently risen more than is the case for some other refinery outputs.

The first of three Boeing 727 QC aircraft were converted at the Winnipeg base for use in the company's cargo service. Refit work to give the Rapidair DC-8-63 aircraft a "wide body" interior was completed on the first of four to be modified. Thirty-one aircraft have been given the new exterior colour scheme and a fourth L-1011 was adapted to give it overwater capability to serve transatlantic destinations.

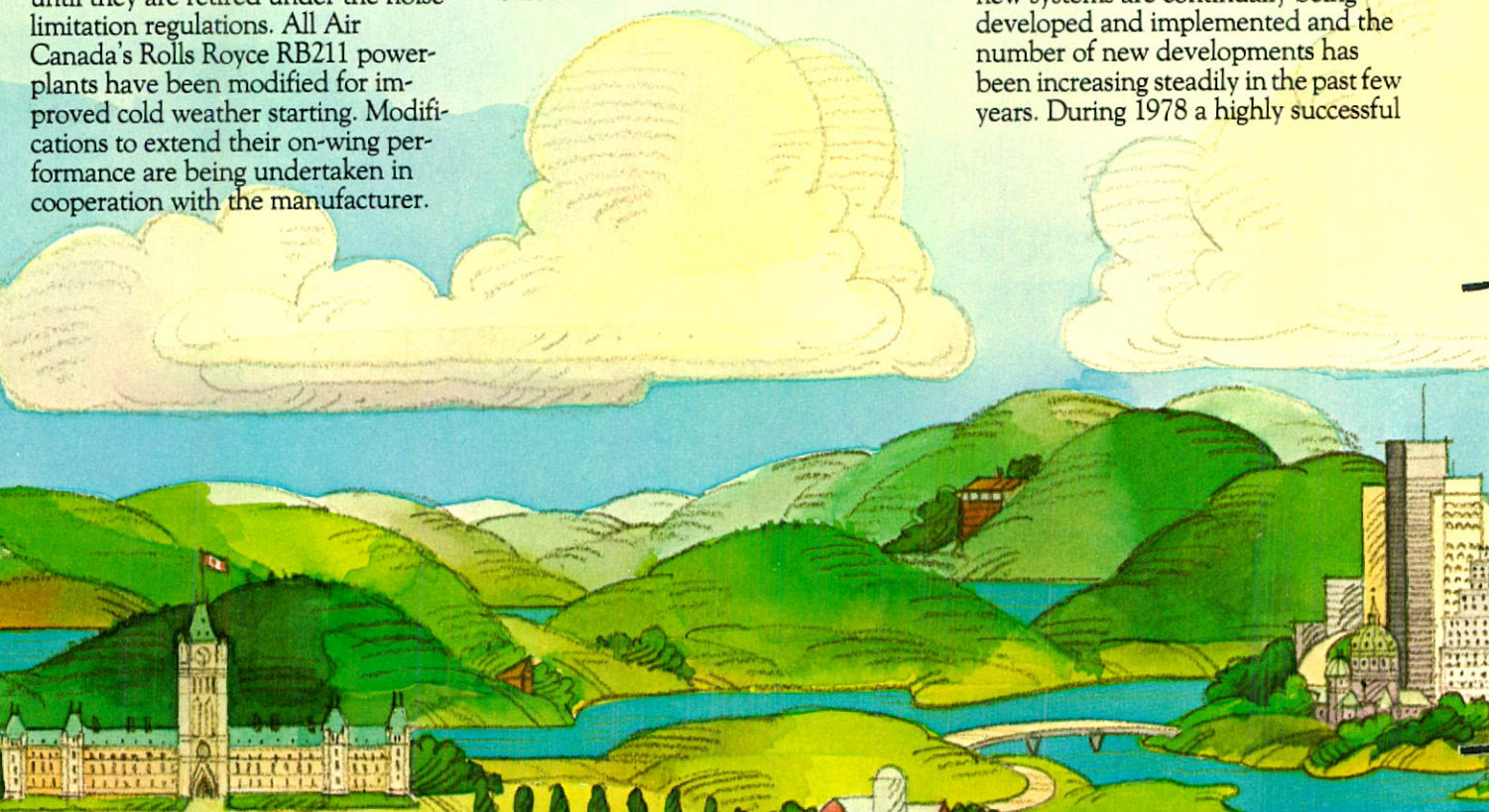
Major renovations were completed at the Calgary ramp equipment maintenance shop to handle the growing complement of flight support equipment and an additional bay has been added at Quebec City to enable the company to service its equipment based there.

Computer & Systems Services

The company has an investment of some \$50 million in computer and communications equipment and facilities—one of the largest installations in Canada. It also has a considerable investment in the highly professional group of experts which is acknowledged to be a leader in the industry. The skills of the group range from data input operators, computer operations staff, programmers, systems designers, engineers, technologists, technicians, systems and equipment consultants to operational research specialists.

Virtually all company activities receive some form of computer support. At the Dorval computer centre alone during 1978, there were approximately 5000 different programs run and seven billion characters of information retained on direct access storage. During the average month at the Winnipeg Finance branch approximately 25 million documents are fed into the computer. Airline operations have become highly dependent on this support and the computers, like the airline, never stop; they operate 24 hours a day, 365 days a year. During peak periods this summer, the ReserVec II system in Toronto handled in excess of 150,000 transactions per hour and more than 1.5 million per day, replying to most transactions in less than two seconds. During the year computerized reservation service was extended to Switzerland.

In addition to routine operations, new systems are continually being developed and implemented and the number of new developments has been increasing steadily in the past few years. During 1978 a highly successful



new application was made in aircraft load planning. It streamlined the process as well as providing automated assistance for complex weight and balance calculations. Also significant was a new system designed to support the flight dispatch consolidation program. It involves preparation of a complete data package for flight crew briefing, flight monitoring and improved air/ground communication facilities.

The year also proved to be the best ever in the sale of services to external customers. Early in 1978, the Nova Scotia Tourist Bureau selected Air Canada to type-trial a new ground accommodation system called Check Inns. It has been highly successful with several other provinces indicating interest. In mid-year, VIA Rail contracted with Air Canada to develop a completely new reservation and ticketing system and then to operate it on behalf of VIA for a seven year period. The year closed with CN Marine indicating their interest in joining the system as well.

Because of the continued rapid advances in computer and communications technology, this branch of the airline continues to provide significant improvements in service to the customers and improved productivity.

Diversification, Subsidiary and Associated Companies

The new Air Canada Act which came into force February 28, 1978 permits the Corporation to expand its operations through acquisitions and new initiatives. Accordingly, the diversification program and the activities of subsidiary and associated companies have been reviewed. Steps have been taken to create an organization and management structure able to pursue company objectives in this field.

During the year the shares held by Canadian National Realities Limited in Venturex Ltd., Airline Maintenance Buildings Limited and MATAC Cargo Limited were acquired by Air Canada. Venturex now is a wholly owned subsidiary. Its affairs and management have been reorganized to give it greater capability to serve the needs of Air Canada particularly in respect to reception and other services for those visiting Canada. Airline Maintenance Buildings Limited, which operates a facility at Toronto International Airport, is also now a wholly owned subsidiary. MATAC Cargo continues to be a profitable venture in which Air Canada has a 50% interest.

Air Canada's common share investment in Air Jamaica continues at 26% of the shares issued. The overall investment is declining in accordance with the original plan. Air Canada continues to provide maintenance, computer and other services to Air Jamaica.

Air Canada sought to purchase control of Nordair in 1978 and did so following extensive proceedings before the Canadian Transport Commission and petitions to the Governor in Council, both of which did not disallow the purchase. The formal offer to all shareholders was made November 30, 1978 and resulted in 86.46% of the outstanding shares being tendered to and acquired by Air Canada as of January 26, 1979.

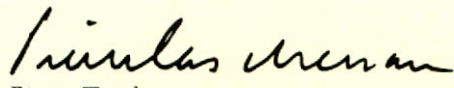
In announcing the decision of the Governor in Council rejecting the petitions from the decision of the Canadian Transport Commission, the Minister of Transport stated that the Cabinet had agreed that Air Canada should transfer such shares to the Government of Canada directly and that Nordair would be restored to the private sector within 12 months. In order to shorten the time within which the restoration to the private sector would take place, the Minister of Transport, later, encouraged Air Canada to entertain direct offers for Nordair shares. Air Canada is currently pursuing discussions with interested parties.

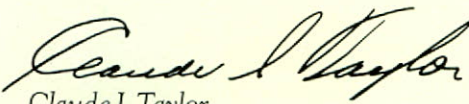
Agency Agreements

The guidelines concerning commercial practices of Crown Corporations require disclosure of sales and procurement agents and the aggregate remuneration they have received. There were more than 28,000 agents involved in the selling network for the company's transportation services. As permitted under the guidelines, the Board of Directors has approved an exception to the requirement that their individual names be disclosed.

In 1978, 6639 of these agents received commissions in connection with passenger sales and 1165 in connection with cargo. The aggregate remuneration paid to these agents in the year was \$71,785,000 (to the nearest \$1,000).

Aggregate remuneration paid to other sales and procurement agents in the year was \$100,628. The agents' names were: H.G. Murray (sale of advertising space on forms and brochures); American Used Computer Corporation (commission on sale of surplus computer equipment); Pacific Air Industries Inc. and Aviation Systems International Inc. (commission on sale of redundant aircraft material).


Pierre Taschereau


Claude I. Taylor

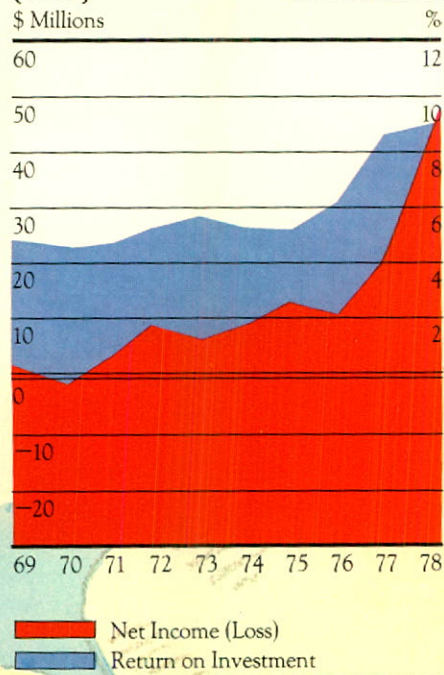


Statement of Income and Retained Earnings

Year Ended December 31 (Dollars shown in Thousands)

	1978	1977	1978	1977
Operating Revenues				
Passenger	\$1,105,030	\$ 998,835		
Freight and express	121,235	102,662		
Mail	27,200	26,315		
Charter	31,150	25,509		
Incidental services—net	37,972	34,334		
	<u>1,322,587</u>	<u>1,187,655</u>		
Operating Expense				
Flying operations	361,929	325,685		
Maintenance	166,322	144,837		
Passenger service	139,017	119,214		
Aircraft and traffic servicing	206,950	181,556		
Sales and promotion	190,207	157,461		
General and administrative	65,514	63,895		
Depreciation and obsolescence	108,159	105,880		
	<u>1,238,098</u>	<u>1,098,528</u>		
Operating Income (forward)	<u>84,489</u>	<u>89,127</u>		
Operating Income (forward)	<u>84,489</u>	<u>89,127</u>		
Non-Operating Expenses (Income)				
Interest on long-term liabilities	45,634	62,800		
Interest income	(24,394)	(9,774)		
Gain on disposal of property and equipment	(8,798)	(10,123)		
(Gain) Loss on foreign exchange	(9,822)	6,409		
Other	(2,235)	(2,051)		
	<u>385</u>	<u>47,261</u>		
Income Before Income Taxes	<u>84,104</u>	<u>41,866</u>		
Provision for Deferred Income Taxes	<u>36,619</u>	<u>21,860</u>		
Net Income for the Year	<u>47,485</u>	<u>20,006</u>		
Retained Earnings— Beginning of year	<u>38,722</u>	<u>18,916</u>		
Dividend	<u>—</u>	<u>(200)</u>		
Retained Earnings— End of year	<u>\$ 86,207</u>	<u>\$ 38,722</u>		

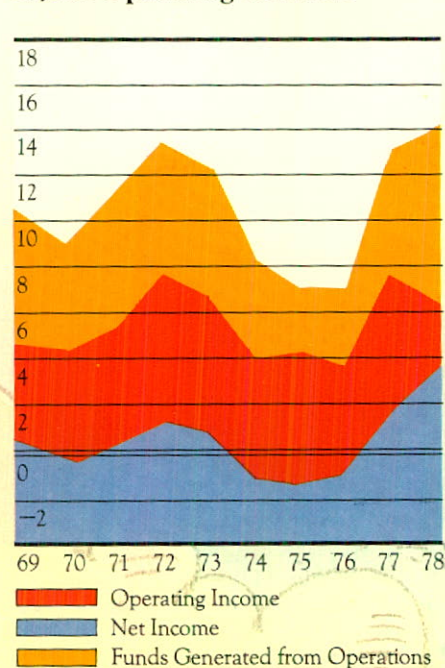
Net Income (Loss)



Return on Investment

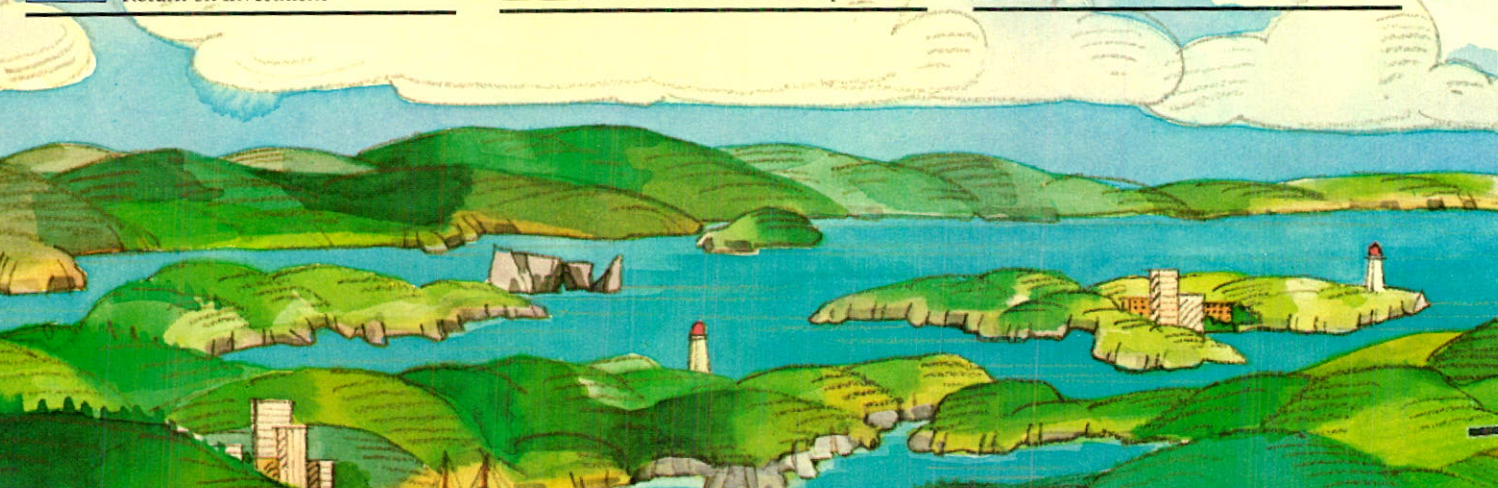
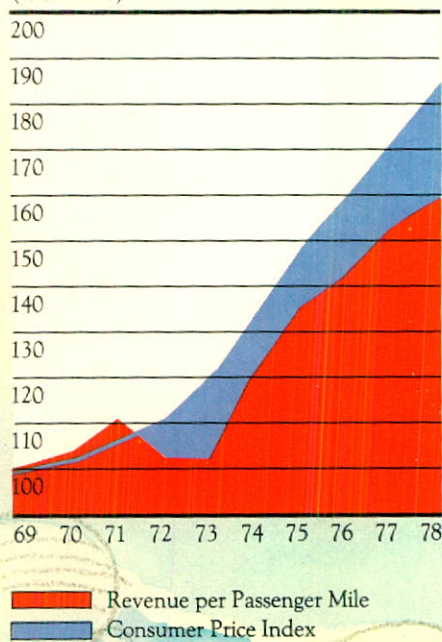
%

Income & Funds as % of Operating Revenue



Passenger Yield vs. Consumer Price Index

(1969=100)



Balance Sheet

at December 31
(Dollars shown in Thousands)

	1978	1977		1978	1977
Assets			Liabilities		
Current			Current		
Cash and short-term investments	\$ 333,059	\$ 217,674	Bank Indebtedness	\$ 22,500	\$ 16,558
Accounts receivable	143,714	134,373	Accounts payable and accrued liabilities	136,126	127,985
Spare parts, materials and supplies	42,122	40,843	Advance ticket sales	86,167	89,203
Prepaid expenses	2,986	2,473	Current portion of long-term liabilities	<u>29,828</u>	<u>43,454</u>
Deferred income taxes	<u>22,300</u>	<u>22,329</u>		274,701	277,200
	544,181	417,692	Long-Term Liabilities	562,604	883,044
Investment in and Advances to Other Companies— at Cost	4,429	5,480	Deferred Credits		
Property and Equipment	783,842	818,666	Income Taxes	73,243	36,653
Deferred Charges	1,042	1,766	Other	<u>7,730</u>	<u>2,985</u>
				<u>918,278</u>	<u>1,199,882</u>
			Shareholder's Equity		
			Share Capital		
			Authorized \$750,000,000 divided into shares of \$1,000 each		
			Issued and fully paid 329,009 shares.	329,009	5,000
			Retained Earnings	<u>86,207</u>	<u>38,722</u>
				415,216	43,722
	<u>\$1,333,494</u>	<u>\$1,243,604</u>		<u>\$1,333,494</u>	<u>\$1,243,604</u>

On Behalf of the Board
Pierre Taschereau
Claude I. Taylor

Auditors' Report

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa
and
To the Board of Directors of Air Canada

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1978 and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these financial statements present fairly the financial position of the corporation as at December 31, 1978 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the corporation and the accompanying financial statements are in agreement with the books of account.

Casper slybrand

Chartered Accountants
Montreal, Quebec
February 14, 1979



Statement of Changes in Financial Position

Year Ended December 31 (Dollars shown in Thousands)

	1978	1977
Source of Funds		
Provided from operations	\$ 188,768	\$ 153,640
Proceeds from disposal of property and equipment	10,490	15,690
Decrease in current portion of long-term liabilities resulting from recapitalization	17,606	—
Additions to long-term liabilities	—	45,360
Decrease in investment in and advances to other companies	1,757	1,739
Other	5,232	2,647
	<u>223,853</u>	<u>219,076</u>
Use of Funds		
Property and equipment and progress payments	71,103	53,211
Reduction of long-term liabilities	22,828	44,058
Dividend	—	200
Other	934	—
	<u>94,865</u>	<u>97,469</u>
Increase in Working Capital	128,988	121,607
Working Capital— Beginning of year	<u>140,492</u>	<u>18,885</u>
Working Capital— End of year	<u>\$ 269,480</u>	<u>\$ 140,492</u>

Notes to Financial Statements

1. Summary of Significant Accounting Policies

(a) Property and equipment

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 and 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years
Ground equipment and facilities	5 to 30 years

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned. Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts included in current assets, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided.

Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their entry into regular service and is included in their cost.

(f) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities (including long-term liabilities) are translated into Canadian dollars at year-end exchange rates except spare parts and non-current assets which are translated at exchange rates prevailing when the asset was acquired.

Gains and losses resulting from foreign exchange translation are reflected in income for the year.

(g) Income taxes

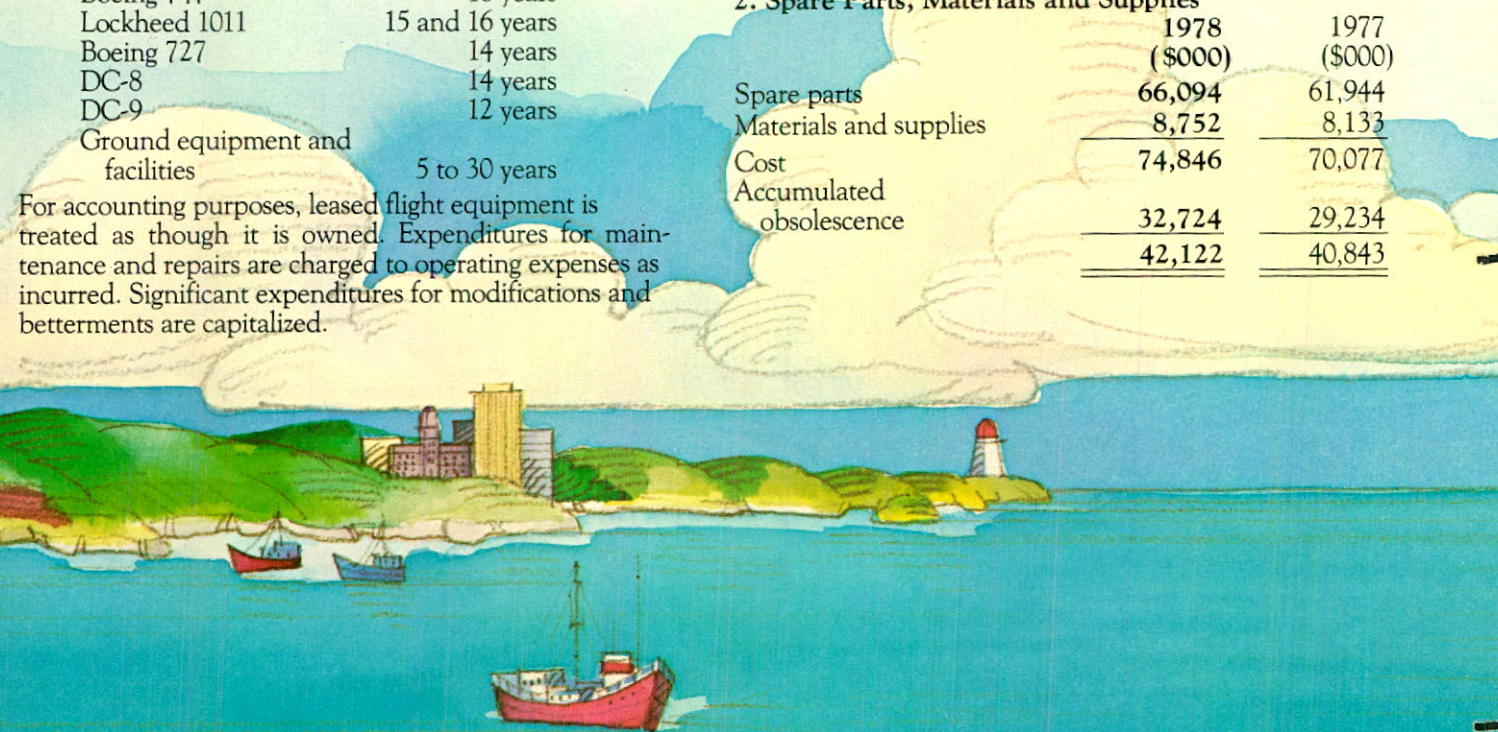
The Corporation records income taxes on the tax allocation basis which recognizes the income tax effect on transactions when they are recorded in accounting income, regardless of when such items are recognized for tax purposes. These timing differences can result in deferred income taxes either being provided for or recoverable depending on when the items are recognized for accounting and tax purposes.

(h) Pensions

The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred. Unfunded liabilities as determined by actuarial valuation are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and in accordance with regulatory requirements.

2. Spare Parts, Materials and Supplies

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Spare parts	66,094	61,944
Materials and supplies	8,752	8,133
Cost	74,846	70,077
Accumulated obsolescence	32,724	29,234
	<u>42,122</u>	<u>40,843</u>



3. Property and Equipment

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Flight equipment	1,135,902	1,125,676
Ground equipment and facilities	<u>358,713</u>	<u>345,560</u>
Cost	1,494,615	1,471,236
Accumulated depreciation and amortization	<u>764,109</u>	<u>674,431</u>
	730,506	796,805
Progress payments	<u>53,336</u>	<u>21,861</u>
	<u>783,842</u>	<u>818,666</u>

4. Deferred Charges

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Aircraft introductory charges	3,800	3,800
Financing and other deferred charges	<u>1,644</u>	<u>1,526</u>
Cost	5,444	5,326
Accumulated amortization	<u>4,402</u>	<u>3,560</u>
	<u>1,042</u>	<u>1,766</u>

5. Long-Term Liabilities

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Government of Canada and Canadian National Railway Company notes and debentures maturing 1979 to 1989, bearing interest at 3.5% to 8.0%. (Converted in 1978 to new long-term liabilities and share capital per Note 6)		635,116
Government of Canada 7.2% note, payable semi-annually, maturing in 1993	305,200	
8.1% to 8.8% notes maturing in 1981 (subject to 20 year renewal at the Company's option)	<u>17,000</u>	<u>17,000</u>
	322,200	652,116
5½% notes due 1982/84	14,930	15,591
6% notes due 1983/84	58,961	55,523
Aircraft leases maturing to 1991 - 7.8%	187,931	194,652
Other	<u>8,410</u>	<u>8,616</u>
	592,432	926,498
Current portion	<u>29,828</u>	<u>43,454</u>
	<u>562,604</u>	<u>883,044</u>

Repayment requirements over the next five years amount to \$29,828,000 in 1979, \$40,324,000 in 1980, \$59,000,000 in 1981, \$44,056,000 in 1982, and \$44,446,000 in 1983.

Long-term liabilities include \$100,090,000 payable in U.S. funds and \$14,930,000 payable in pounds sterling which are converted at current exchange rates.

6. Recapitalization

During the year, under the provisions of the Air Canada Act, 1977, the Corporation's share capital and long-term liabilities were rearranged.

In accordance with the terms of the Act and the enabling Order-in-Council, the following obligations and share capital of the Corporation were cancelled on April 13, 1978:

	(\$000)
Long-term liabilities payable to the Government of Canada	290,639
Long-term liabilities payable to the Canadian National Railway Company	344,477
50,000 shares of Air Canada owned by the Canadian National Railway Company	<u>5,000</u>
	<u>640,116</u>

The above obligations and share capital were concurrently replaced by the following:

Long-term note payable to the Government of Canada	311,107
329,009 of 750,000 newly authorized \$1000 shares issued to the Government of Canada	<u>329,009</u>
	<u>640,116</u>

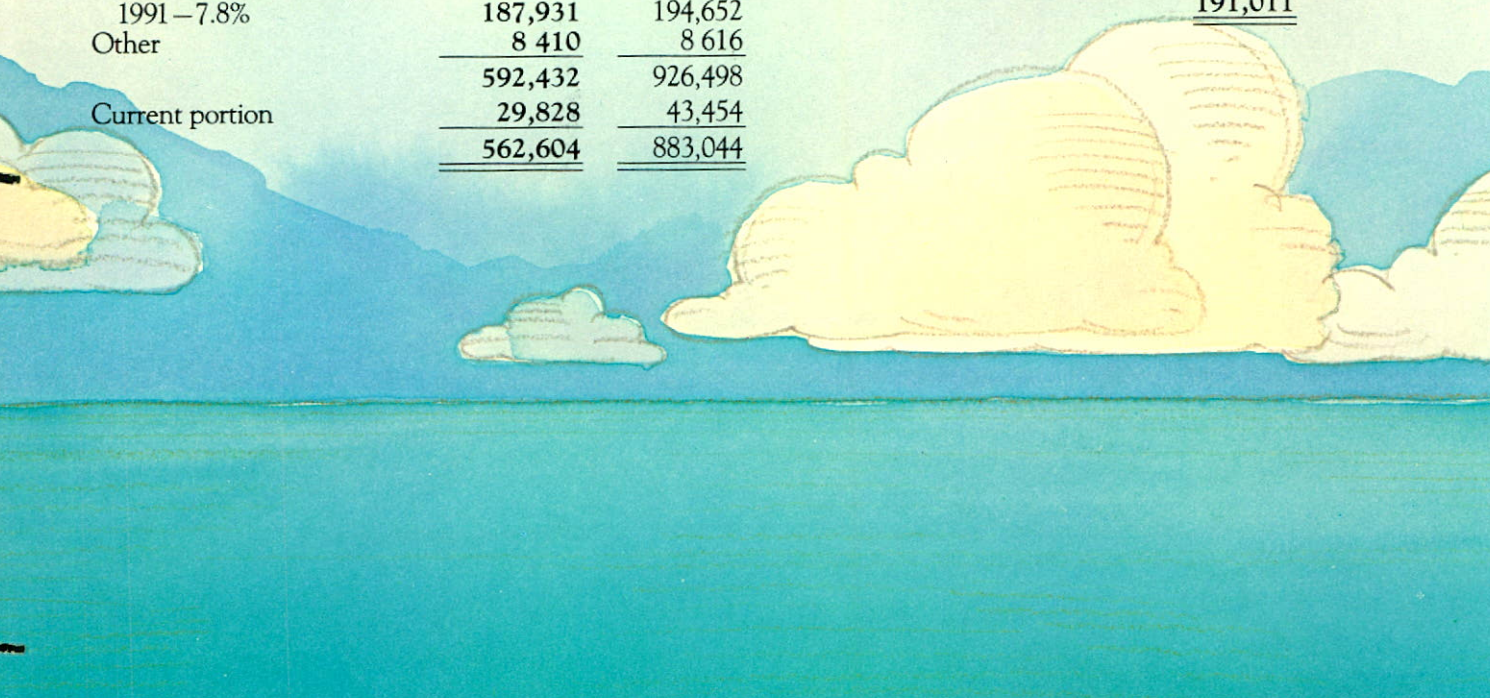
Had the recapitalization not occurred, the 1978 interest expense on long-term liabilities would have been approximately \$16,781,000 greater.

7. Income Taxes

During 1978 the Corporation amended and refiled certain of its prior years' tax returns. By claiming maximum capital cost allowances, losses were created for income tax purposes which may be used to reduce net income for tax purposes in subsequent years.

As at December 31, 1978, there remain loss carry-forwards for income tax purposes of approximately \$191,011,000 which, if unused, would expire as follows:

	(\$000)
December 31, 1979	46,557
December 31, 1980	101,938
December 31, 1981	<u>42,516</u>
	<u>191,011</u>



8. Nordair Limited

Having obtained all necessary government approvals and having waived the 90% acceptance condition in its cash offer to the holders of all of the Class A and Class B Common Shares of Nordair Ltd., a Montreal based regional airline, Air Canada completed on January 26, 1979 the purchase of 764,447 Class A and 1,123,966 Class B Common Shares at \$12.61 per share for an aggregate amount of \$23,812,888. This represents a controlling interest of 86.46% of the total outstanding shares.

9. Commitments

Commitments for the acquisition of one B-747, eighteen B-727 aircraft and one spare B-727 engine as at December 31, 1978, after deducting progress payments, amounted to approximately \$286,600,000. Delivery of the B-747 and ten of the B-727 aircraft is scheduled for 1979, while the remaining eight B-727 aircraft are to be delivered in 1980.

In January 1979, arrangements were made to lease rather than purchase the one B-747 for which the remaining commitment was approximately \$35,000,000.

Commitments for ground facilities and equipment amounted to \$9,800,000 as at December 31, 1978. Rental payments due in 1979 under term leases in effect for facilities at December 31, 1978, amounted to \$11,332,000 (excluding aircraft leases which are included in long-term liabilities).

10. Pension Plans

The Corporation maintains pension plans for virtually all of its employees. The total charge against operations for these plans for the year was \$66,300,000 (1977 - \$29,200,000).

As at December 31, 1978, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to \$195,190,000 (1977 - \$132,316,000). The increase during the year resulted from modifications in benefits of \$37,840,000 and an experience deficiency of \$41,700,000, less related payments. The experience deficiency is being funded over three years ending 1980, while the remainder of the unfunded liability is being retired by annual payments over various periods ending 2003. The Corporation funds its plans in accordance with the recommendations of the Corporation's actuary and in compliance with requirements of the Pension Benefits Standards Act.

Included in the current year's charge against operations are amounts of \$9,681,000, representing the first of three equal annual payments to cover the cost of a write-down in the actuarial asset valuation of the pension fund and \$15,284,000 in amortization of the experience deficiency.

11. Dividend

On January 30, 1979, the Board of Directors declared a dividend of \$13,200,000 payable to the Government of Canada on March 30, 1979.

12. Comparative Figures

Certain of the 1977 comparative figures have been reclassified to conform to the presentation adopted in 1978.

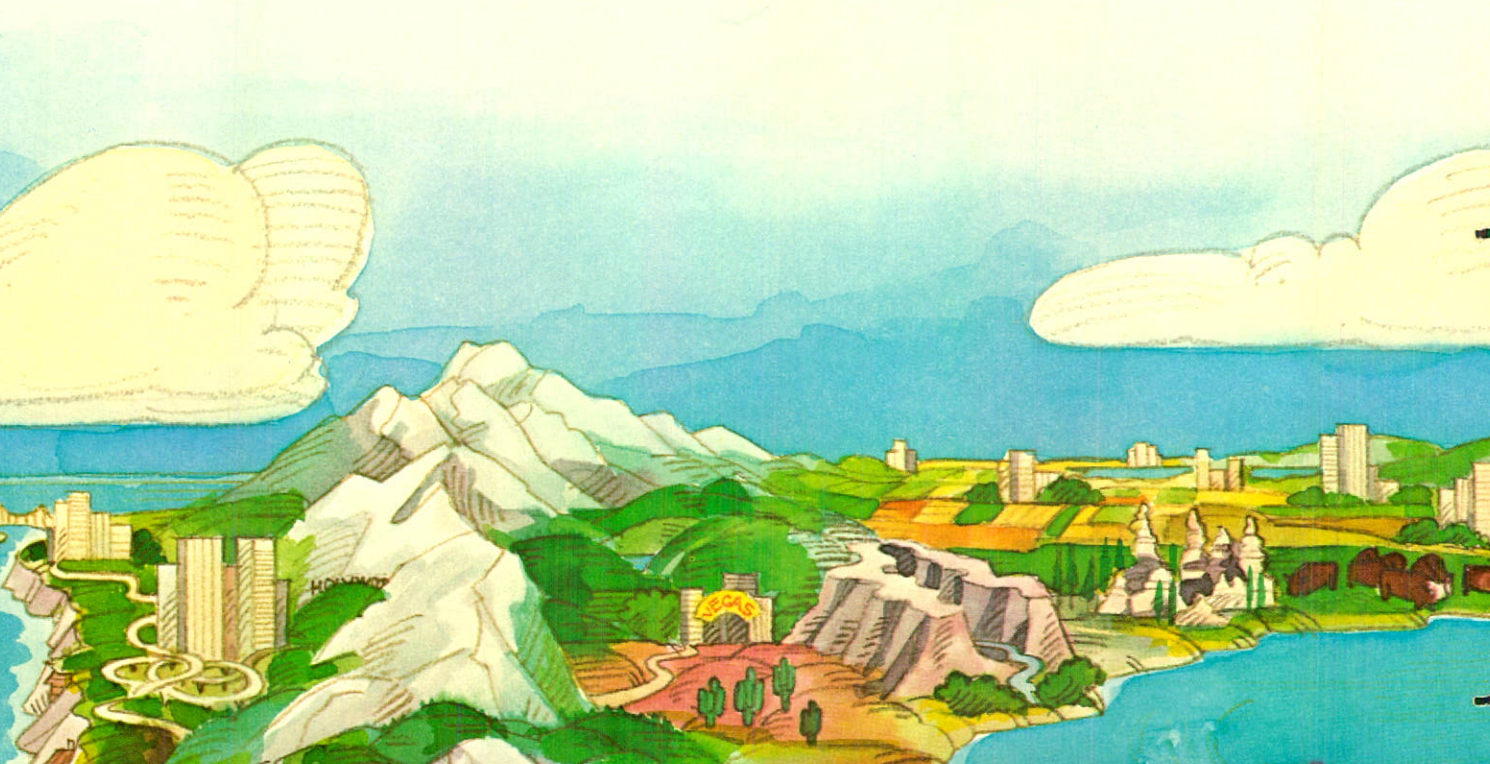
Glossary of Terms

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term (including current portion) debt and shareholders' equity.

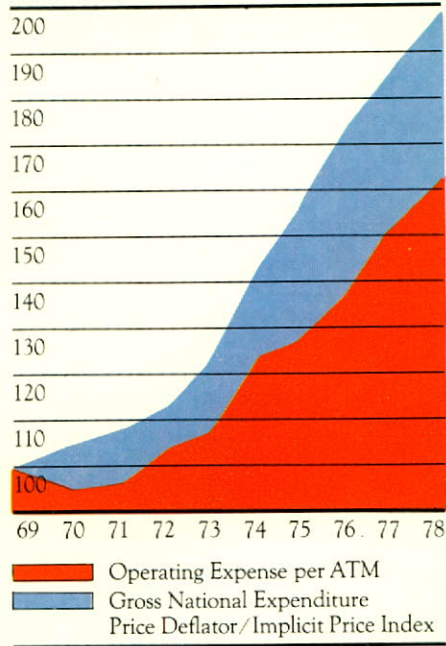
Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.



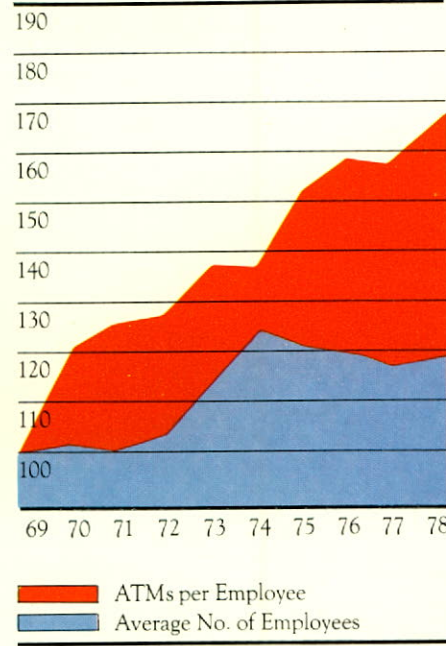
Increase in Unit Costs vs. Rate of Inflation

(1969=100)

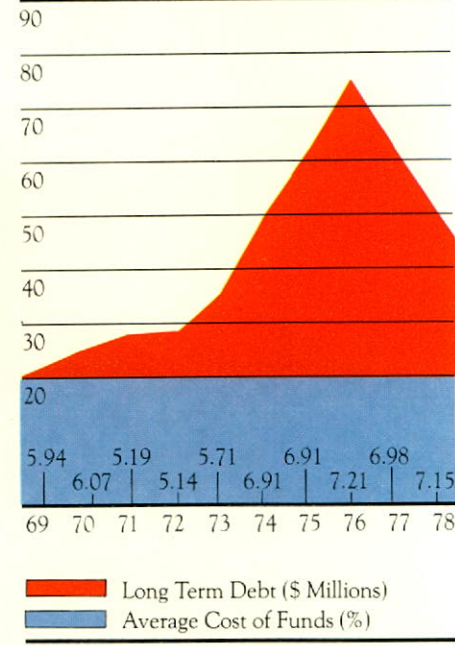


Employee Productivity

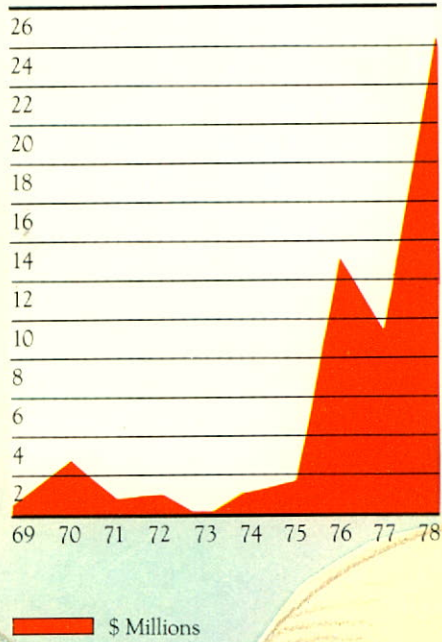
(1969=100)



Interest Paid on Long Term Debt

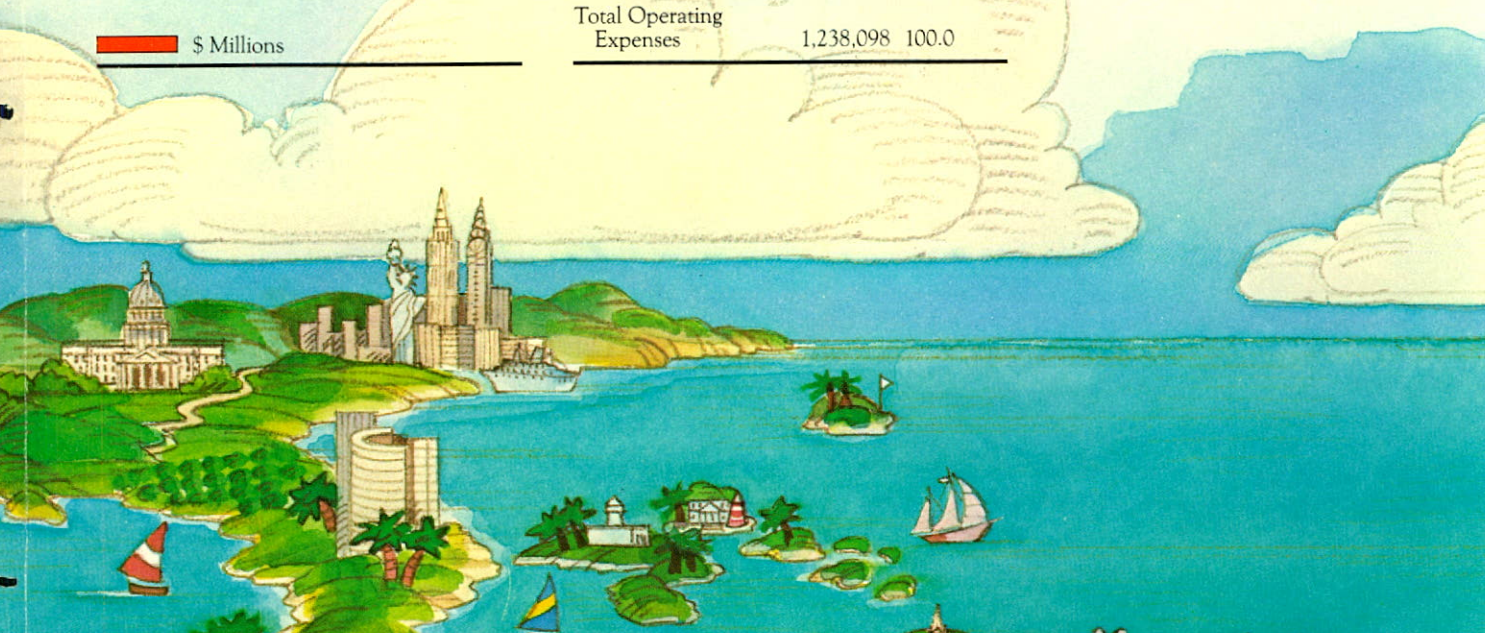


Interest Income from Short Term Investments



Operating Expenses 1978

	(\$000)	%
Fuel & Oil	230,903	18.7
Depreciation & Obsolescence	108,159	8.7
Rent, Utilities & Communications	70,671	5.7
Materials, Supplies & Services	61,352	5.0
Sales Commissions	64,703	5.2
Landing Fees & Terminal Assessments	36,181	2.9
Advertising & Promotion	26,568	2.2
Salaries, Wages & Benefits	496,597	40.1
Other Expenses	142,964	11.5
Total Operating Expenses	1,238,098	100.0



Ten-Year Statistical Review

	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970	1969
Financial (millions of \$'s)										
Passenger Revenue	1,105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4	387.5	332.7
Operating Revenue	1,322.6	1,187.7	1,057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.3	478.3	404.7
Operating Expenses	1,238.1	1,098.5	1,017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1	457.4	386.2
Operating Profits	84.5	89.1	39.8	39.3	33.8	46.4	45.5	28.3	20.9	18.5
Net Income (Loss)	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7	(1.1)	1.5
Dividends	—	.2	.2	.2	.2	.2	.2	.2	.2	.2
Interest	48.1	63.5	76.3	65.4	59.1	39.9	32.5	31.9	31.9	25.2
Shareholder's Equity	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2	37.7	32.7
Long-Term Debt	555.2	875.6	861.4	1,007.4	893.5	691.0	640.1	631.6	547.6	467.6
Total Assets	1,333.5	1,243.6	1,149.1	1,302.9	1,167.9	995.9	834.3	800.0	707.9	594.9
Working Capital	269.5	140.5†	18.9†	107.7†	30.3†	(61.0)†	28.0†	23.6†	(.1)†	10.5
Operating Margin	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%
Return on Investment	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%	4.6%	4.8%
Operating										
Revenue Passengers										
Carried (millions)	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4	7.5	6.6
RPM* (millions)	12,017	11,297	10,705	10,110	10,268	9,601	7,901	6,427	6,428	5,740
Average Passenger Trip* (miles)	1,089	1,048	1,008	962	976	985	935	892	884	892
ASM* (millions)	19,243	17,873	17,686	17,419	16,127	14,399	12,169	11,706	11,207	10,058
Passenger Load Factor*	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%	57%	57%
Yield/RPM*	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢
Yield/RPM* (current purchasing power)	9.20¢	9.43¢	9.34¢	9.74¢	9.56¢	9.47¢	10.44¢	11.69¢	11.39¢	11.46¢
Freight Ton Miles* (millions)	275	247	248	234	240	245	224	201	185	148
Total RTM (millions)	1,609	1,508	1,458	1,396	1,391	1,350	1,141	957	946	789
Total ATM (millions)	3,270	3,095	3,175	3,075	2,821	2,599	2,215	2,122	2,054	1,663
All-up Wt. Load Factor	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%	46%	47%
Yield/RTM	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢
Op. Expense/RTM	76.96¢	72.83¢	69.79¢	65.74¢	58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢
Op. Profit/RTM	5.25¢	5.91¢	2.73¢	2.82¢	2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢
Op. Exp./ATM	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢
Op. Exp./ATM (current purchasing power)	37.87¢	37.88¢	36.57¢	37.36¢	40.01¢	40.03¢	42.32¢	41.39¢	42.06¢	45.89¢
Average Aircraft										
Stage Length (miles)	665	637	623	613	578	569	553	546	543	514
Capacity (tons)	27.50	26.74	25.87	24.64	24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16
Average Aircraft Utilization/day**										
ATM/Employee (000)	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3	115.4	95.0
ATM/RBH** (000)	10.5	10.2	9.9	9.4	8.9	8.4	7.8	7.4	6.8	5.9
Personnel at Year End (000)	21.0	20.5†	20.7†	20.8†	21.5†	21.0†	18.6†	17.4†	17.6†	17.3†

*Scheduled Services only

**Revenue Block Hours—Engines on to Engines Off

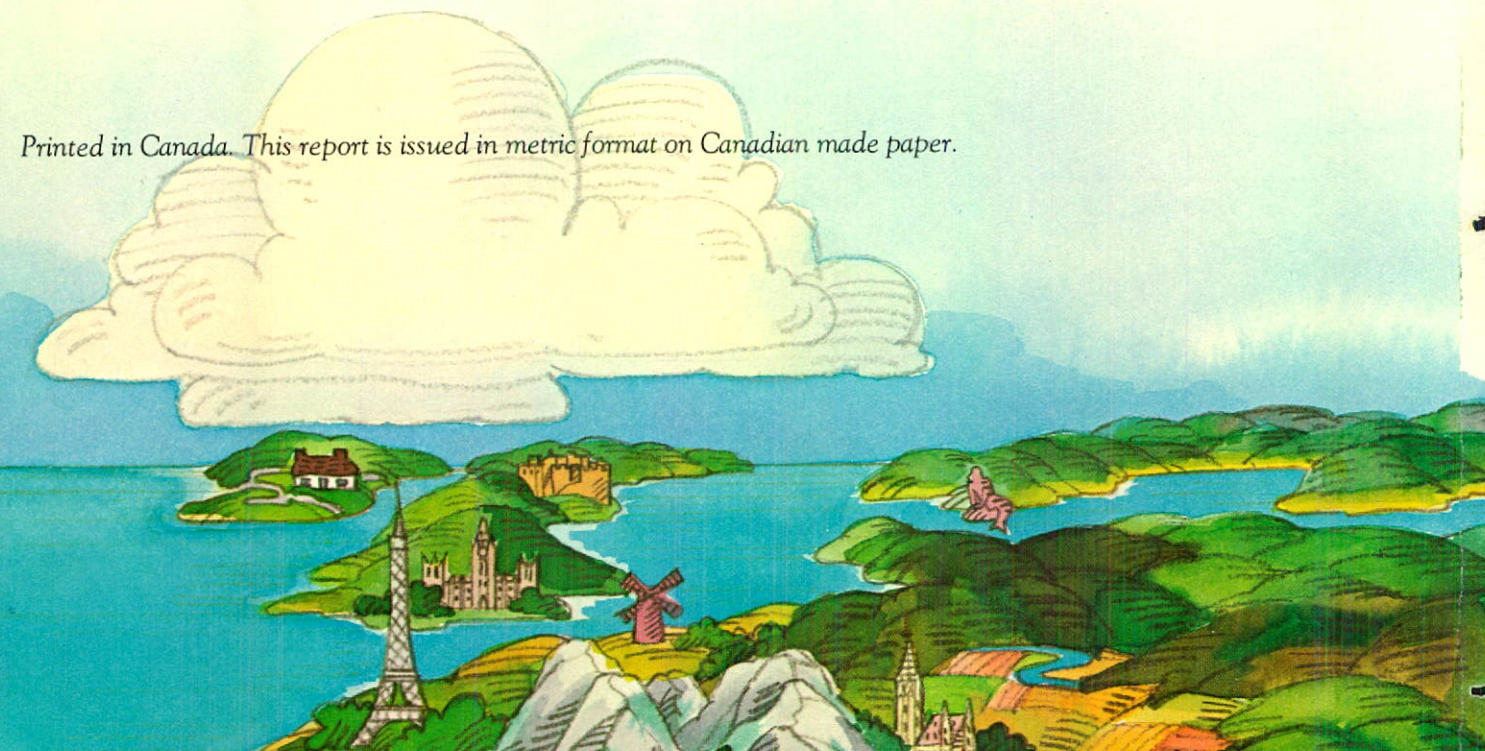
†Restated

RPM—Revenue Passenger Miles

ATM—Available Ton Miles

RTM—Revenue Ton Miles

Printed in Canada. This report is issued in metric format on Canadian made paper.



Air
Canada
Rapport
annuel
1978

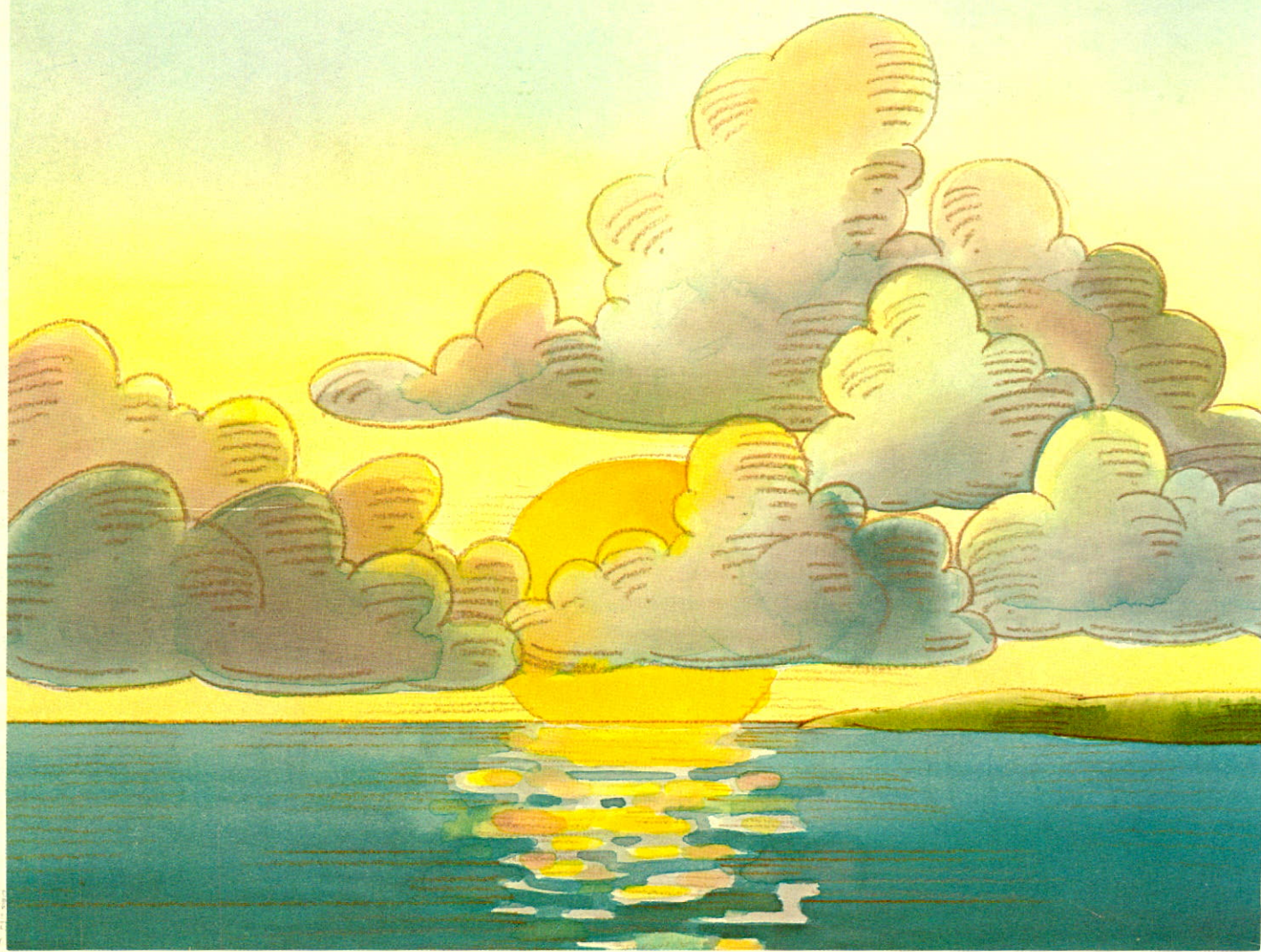


Table des matières

1. Conseil d'administration/
Direction
2. Message du président-directeur
général
4. Aperçu financier
5. Revue de l'année
12. État des résultats et des bénéfices
non répartis
13. Bilan
13. Rapport des vérificateurs
14. Évolution de la situation
financière
14. Notes explicatives
16. Définitions
18. Principales statistiques des dix
dernières années

Coup d'œil sur l'exercice

Résultats financiers

	1978	1979	Écart en %
Recettes d'exploitation (\$000)	\$1 322 587	\$1 187 655	11
Dépenses d'exploitation (\$000)	1 238 098	1 098 528	13
Bénéfice d'exploitation (\$000)	84 489	89 127	—
Bénéfice net (\$000)	47 485	20 006	—
Investissements en fin d'exercice (\$000)	1 000 267	962 782	4
Rendement des investissements	9.4%	8.7%	

Exploitation

Passagers-milles payants* (millions)	12 017	11 297	6
Coefficient d'occupation passagers*	62%	63%	—
Recette par passager-mille payant*	9.20¢	8.84¢	4
Tonnes-milles offertes totales (millions)	3 270	3 095	6
Dépenses d'exploitation par tonne-mille offerte	37.87¢	35.50¢	7
Effectifs en fin d'exercice†	20 964	20 469	2

* Services réguliers seulement

† Y compris le personnel en détachement.



Conseil d'administration

William R. Allen, c.r. ***
Toronto

Jacques Bock
Montréal

J. F. Cruickshank
Halifax

Pierre Des Marais II ***
Montréal

*Geno F. Francolini, F.C.A. ***
Tillsonburg, Ontario

Milton E. Harris
Willowdale, Ontario

L. C. L. Jolivet
Vancouver

Lorna R. Marsden
Toronto

W. T. Molloy
Saskatoon

André Monast, c.r.
Québec

R. F. Phillips
Calgary

*Pierre Taschereau, c.r.***
Montréal

Claude I. Taylor
Montréal

Direction†

Bryce Mackasey,
ancien ministre, c.p.
Président du Conseil
d'administration

Claude I. Taylor
Président-directeur général

J. M. Callen
Premier vice-président, Ontario

P. J. Jeannot
Premier vice-président,
Marketing et Planification

J. W. McGill
Premier vice-président,
Ventes et Service

Lyle M. Raverty
Premier vice-président,
Affaires techniques

R. T. Vaughan, c.r., LL.D.
Premier vice-président,
Affaires générales

A. Bodnarchuk
Vice-président, Informatique

A. D. Bone
Vice-président, Maintenance

D. Bryce-Buchanan
Vice-président, Région Europe

G. Chiasson
Vice-président,
Planification et Marketing Passagers

J. E. Dowille
Vice-président,
Filiales et Participations

M. E. Fournier
Vice-président, Affaires publiques

G. G. Gauvreau
Vice-président, Région Est

B. A. Gillies
Vice-président, Achats et Fourniture

C. H. Glenn
Vice-président,
Planification des capacités de la flotte

H. H. Kantor
Vice-président, Service en vol

J. P. Labrie
Vice-président,
Région États-Unis et Sud

H. D. Laing
Vice-président, Région Ouest

R. W. Linder
Vice-président, Personnel

J. R. McMurtry
Vice-président, Région Centre

I. E. McPherson, c.r.
Vice-président, Contentieux

W. J. Reid
Vice-président, Finances

C. H. Simpson
Vice-président,
Opérations aériennes

J. Whitelaw
Vice-président,
Région Canada atlantique

H. J. G. Whitton
Vice-président,
Planification d'entreprise

W. J. Brooks
Contrôleur financier

L. Cameron DesBois, c.r.
Secrétaire général

A. A. Saint-Denis
Trésorier

† au 1^{er} février 1979

Au cours de l'année, MM. Maurice d'Amours et F. C. Eyre ont quitté leurs fonctions respectives de Premier vice-président et de Vice-président, Personnel.

Le 31 janvier 1979, M. Pierre Taschereau a quitté ses fonctions de Président du Conseil d'administration.

Siège social:
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 3P7

*Mandat échu en cours d'année

**Membre du Comité de vérification



Message du président- directeur général

Air Canada a assuré avec succès la transition inhérente à la Loi d'Air Canada adoptée par le Parlement au début de l'année. La Société est maintenant résolument engagée sur la voie qui lui est tracée: constituer une entreprise commerciale viable. Il est particulièrement réjouissant d'annoncer que le bénéfice net de 1978 a permis de déclarer un dividende de \$13.2 millions en 1979. La Société le versera aux Canadiens par l'entremise de son propriétaire, le gouvernement du Canada.

Le bénéfice net a poursuivi sa progression qui, cependant, est surtout due à une gestion sensiblement améliorée du compte hors exploitation et à la hausse du revenu net provenant de la prestation de services aux tiers.

En revanche, si les résultats du fret ont eux aussi progressé, l'activité principale de la Compagnie, le transport de passagers, s'est fortement ressentie de relations du travail difficiles. Un arrêt de l'exploitation pendant dix jours, en fin d'été, puis les répercussions sur le trafic de négociations ardues ont considérablement réduit le bénéfice. A ce jour, tous les syndicats représentant le personnel affecté au Canada ont signé des conventions qui ne prendront fin qu'en 1980. Il semble donc que les relations du travail soient entrées dans une phase de stabilité dont tous peuvent se réjouir.

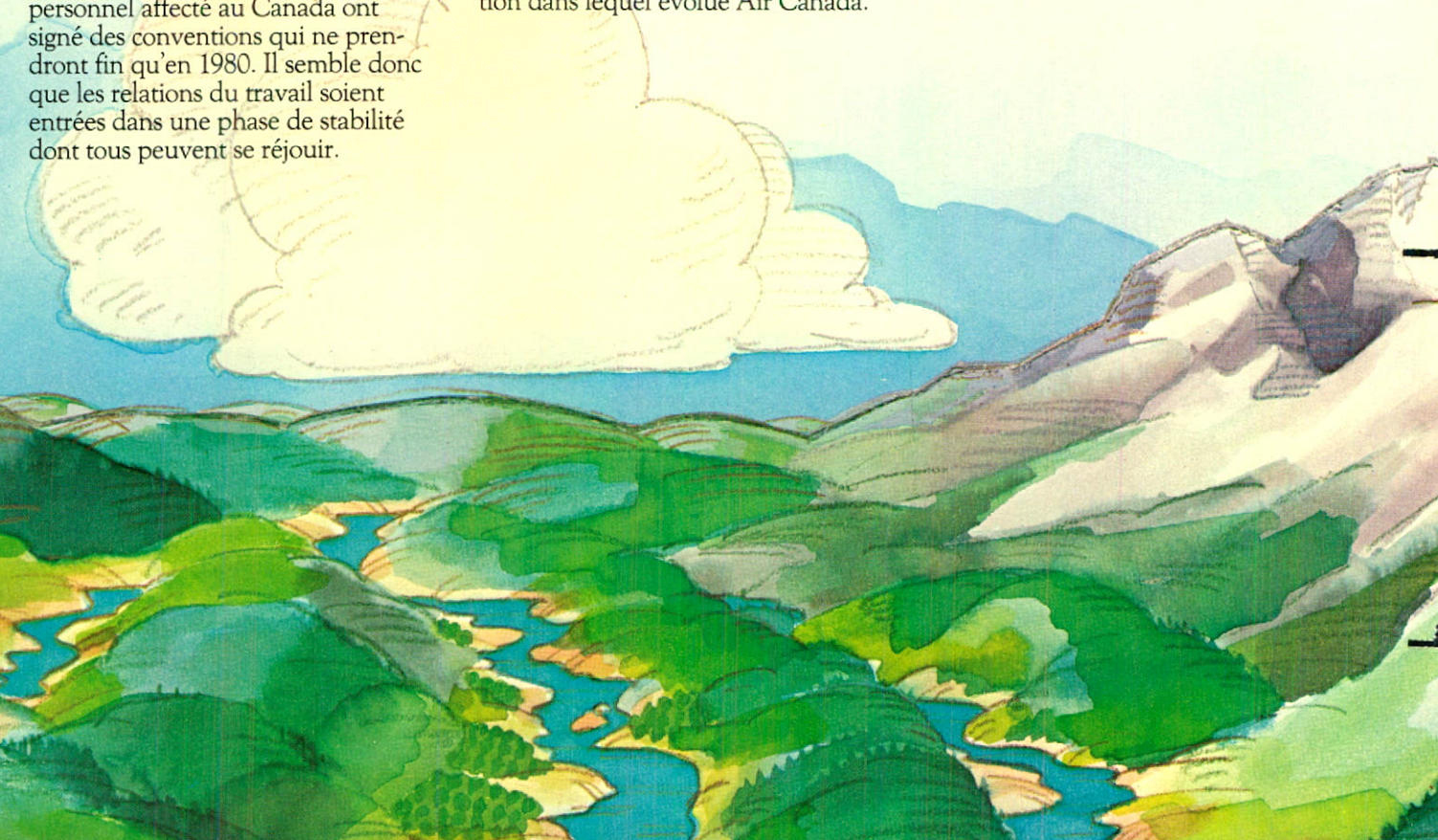
En dépit du bénéfice net record réalisé en 1978, certains points noirs subsistent à l'horizon. La marge d'exploitation, de 6.4%, est en effet trop faible, ce qui traduit un apport encore insuffisant des services passagers à ce bénéfice. Le rendement des investissements ne permet pas de garantir la satisfaction des besoins futurs en capitaux et le maintien d'un bilan sain. Le renouvellement et l'expansion de la flotte exigeront des investissements de plus de \$3.5 milliards pendant la prochaine décennie. D'évidence, la Société se doit d'améliorer son taux de rendement.

Les efforts considérables déployés pour commercialiser les places qui autrement resteraient inoccupées ont contribué au bénéfice, mais on ne saurait en négliger la répercussion sur la recette unitaire. La hausse de cette dernière n'a pas compensé l'effet de l'inflation sur les prix de revient. Et le problème ainsi créé n'a pu être contenu que par un travail extrêmement efficace pour comprimer et contrôler les coûts et accroître la productivité des ressources tant humaines que matérielles.

Le personnel a su faire face, et les résultats démontrent clairement ce que peut accomplir la conjugaison du travail en équipe et de l'initiative individuelle. Un regain sensible d'enthousiasme s'est manifesté au cours d'une rencontre, en décembre, de plus de 500 chefs de service et cadres supérieurs venus de diverses parties du monde. Ce rassemblement, le premier du genre en onze ans, a permis de dégager une nouvelle compréhension du milieu en transformation dans lequel évolue Air Canada.

La Loi d'Air Canada de 1977, entrée en vigueur en avril 1978, a amené la refonte du capital. Une partie de la dette à long terme a été convertie et 329 009 actions ont été émises. En fin d'exercice, les capitaux propres représentaient 42% du capital employé total, soit un rapport normal et comparable à celui des autres compagnies aériennes. Au 31 décembre, la dette à long terme s'élevait à \$562.6 millions. Les engagements au titre du service de la dette sont donc moins lourds. Le public bénéficie ainsi d'un excellent service de transport aérien tout en pouvant s'attendre à recevoir des dividendes sur son investissement.

Le gouvernement a imposé un rôle vaste au secteur privé de l'industrie du transport aérien, qui est un amalgame de transporteurs publics et privés. Dans ces conditions, Air Canada se doit de respecter les règles du secteur privé, sans quoi la survie de ce dernier serait menacée. De par son nouveau statut, Air Canada ne peut compter sur l'État comme source de prêts et, par conséquent, doit présenter un bilan qui lui permette d'emprunter sur le marché aux meilleurs taux. D'autant plus que ses titres de dette ne sont pas garantis par le gouvernement. Or la Société compte emprunter plus de \$1 milliard au cours de la prochaine décennie.



Air Canada accepte d'emblée sa responsabilité d'oeuvrer dans l'intérêt public dans le sens des objectifs nationaux et sociaux. La recherche de la viabilité commerciale ne vient pas à l'encontre de ces objectifs, car sans une entreprise viable et capable de financer elle-même sa croissance, l'intérêt public ne saurait être bien servi.

L'avenir s'annonce favorable à condition que la croissance économique des régions que dessert Air Canada se poursuive au même rythme. Il ne fait aucun doute que les voyages d'agrément avivent la demande, et Air Canada fait oeuvre de pionnière sur ce marché stimulant. Ce dernier exige cependant un contrôle rigoureux de la répartition de la capacité entre les pleins tarifs et les tarifs réduits, puisque le principe des réductions est d'utiliser les places excédentaires des services réguliers.

La pression des coûts se fait forte, surtout sur le carburant. Les dépenses d'exploitation au Canada et à l'étranger se sont accrues du fait des augmentations de prix généralisées, de la dévaluation du dollar canadien, de hausses sensibles des redevances d'usage et de régimes de retraite plus onéreux. L'évolution des taux de change pèse plus sur le coût du matériel et des services achetés à l'étranger qu'elle ne gonfle les recettes perçues en devises. Il est donc résulté de la dévaluation une réduction nette de la marge d'exploitation.

Ces dernières années, les gains de productivité ont été dus surtout à la suppression de liaisons déficitaires, au retrait d'appareils en excédent et à une meilleure utilisation du matériel. L'accroissement du nombre de places des appareils et la hausse du coefficient d'occupation sont des sources d'économie dorénavant tarées. Tant que l'inflation élèvera les prix de revient, il faudra bien en répercuter l'effet sur les tarifs.

La grille tarifaire reste en retard sur l'inflation et la productivité ne peut s'améliorer que dans une certaine mesure. Aussi est-ce avec déception que fut accueilli le report de l'homologation d'une hausse tarifaire de 5% indispensable en 1979. On ne saurait encore en prévoir toutes les répercussions sur le bénéfice net de l'exercice.

En dépit du redressement financier encourageant des deux dernières années, force est de constater que les services passagers, nettement déficitaires auparavant, n'ont qu'à peine atteint le seuil de rentabilité. Ce n'est pas d'eux que viennent les bénéfices.

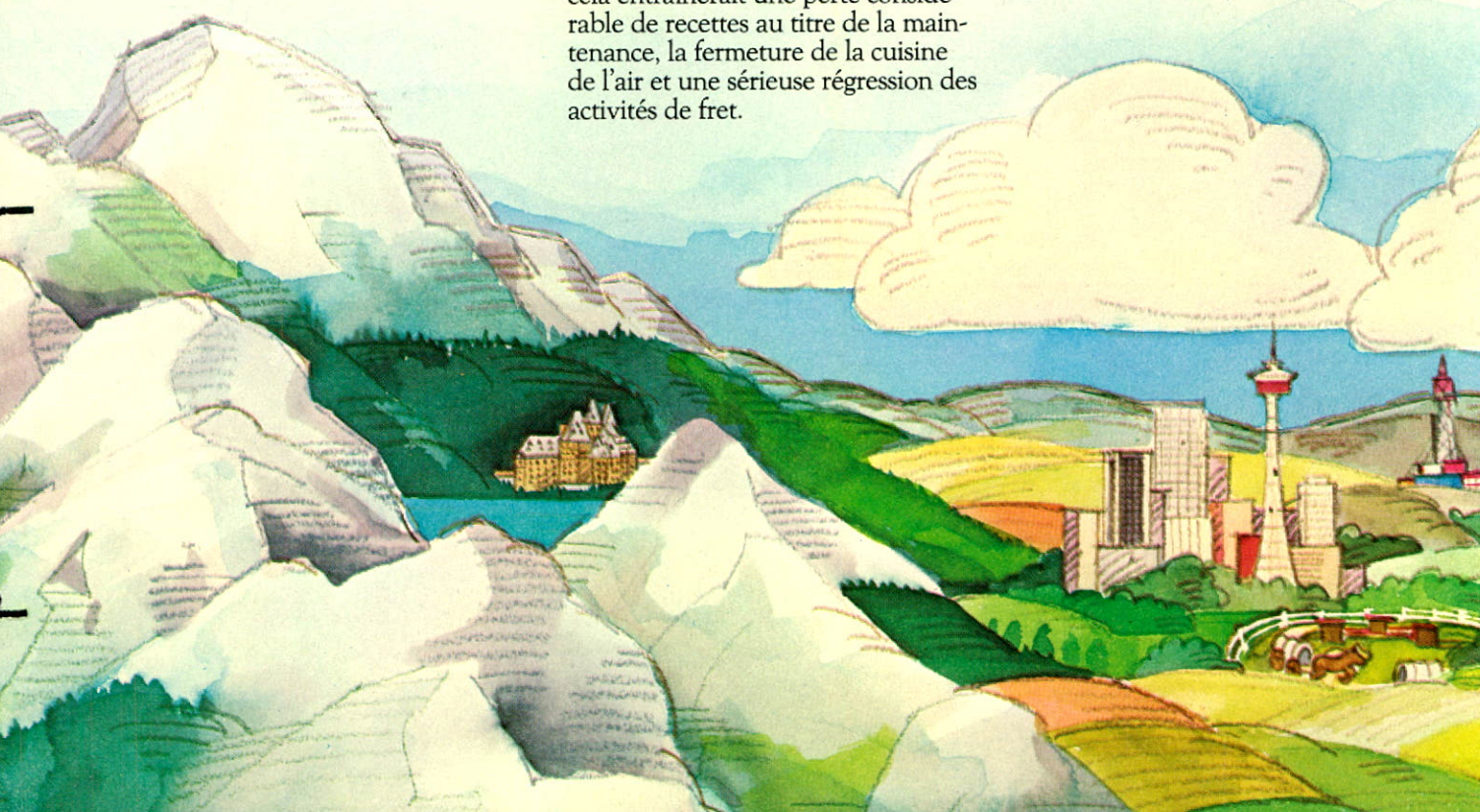
Est également préoccupante la pression exercée sur Air Canada pour qu'elle quitte un aéroport de Londres où elle a fait oeuvre de pionnière, et aille s'installer dans un autre moins pratique, doté d'une seule piste et susceptible de n'assurer que peu de vols de correspondance. Air Canada et le gouvernement canadien s'opposent vigoureusement à ce projet. Si ce dernier se concrétisait, les intérêts vitaux du pays seraient lésés. Le Canada y perdrait des devises puisque de nombreux voyageurs en correspondance passeraient à des transporteurs étrangers. En outre, cela entraînerait une perte considérable de recettes au titre de la maintenance, la fermeture de la cuisine de l'air et une sérieuse régression des activités de fret.

D'évidence, la concurrence s'intensifie du fait de l'évolution de l'industrie nord-américaine vers une réglementation moins rigide, évolution qui se poursuivra selon toute vraisemblance. Forte d'un personnel qualifié, d'une flotte magnifique, d'un matériel de soutien technique remarquable et d'installations assurant les services passagers et fret à l'échelle du réseau, Air Canada est cependant en bonne position pour faire front, quelles que soient les formes que prendra cette concurrence à l'avenir.

Au début de 1979, Pierre Taschereau, précieux et loyal collaborateur, a renoncé à sa fonction de Président du Conseil. Tous regrettent déjà cet homme et sa sagesse. Air Canada est heureuse d'accueillir en son successeur une personnalité de marque, Bryce Mackasey, ancien ministre.

L'année 1978 a été fructueuse. Quant à l'avenir, que nul ne peut prévoir avec certitude, Air Canada l'envisage en toute confiance.

*Le président-directeur général,
Claude I. Taylor*



Aperçu financier 1978 (en milliers de dollars)

Recettes d'exploitation

Passages	\$1 105 030	Le milliard franchi pour la première fois. Hausse de 10½% (trafic +6½% à 12 017 millions de PMP et recette unitaire +4% à 9.2 cents par PMP).
Marchandises et messageries	121 235	Augmentation de 18%. Marchandises en hausse de 19% (trafic +11½%, recette unitaire +7%). Avance de 4½% des messageries avec un volume en hausse de 2½%. Expédair (+43%) représente 4½% du total marchandises et messageries.
Poste	27 200	Hausse de 3½% due au progrès de 9% de la recette unitaire, le volume diminuant.
Nolisements	31 150	Avance de 22%: recettes passages en hausse de 37% mais fret en baisse d'autant.
Services divers — net	37 972	Hausse de 10½%. Apport considérable au bénéfice net, ces recettes proviennent de la vente de services de maintenance, de formation et d'informatique ainsi que d'autres services spécialisés.
Total des recettes d'exploitation	<u>1 322 587</u>	Progrès de près de 11½% sur 1977. Le trafic global, en TMP, a augmenté de 6½% et la recette par TMP de 4½%.

Dépenses d'exploitation

Traitements, salaires et charges sociales	496 597	Hausse de 10%. Les effectifs moyens ont augmenté de 1%. Ce poste constitue 40% des dépenses d'exploitation.
Carburants et lubrifiants	230 458	Augmentation de 10½%. Le volume n'a crû que de 1% alors que l'offre en tonnes-milles a progressé d'un peu plus de 5½%. Ce poste constitue maintenant 18½% des dépenses d'exploitation.
Dépréciation, amortissement et désuétude	108 159	Hausse de 2%. Ce résultat tient compte de radiations consécutives au programme d'amélioration de la gestion des stocks de matériel.
Divers	402 884	Augmentation de 20½%, due surtout à l'effet de la baisse de valeur du dollar canadien sur le prix des biens et services achetés à l'étranger, à un programme de maintenance élargi et à la hausse des frais de commissions.
Total des dépenses d'exploitation	<u>1 238 098</u>	Hausse de \$140 millions. L'évolution des taux de change a majoré sensiblement le coût des biens et des services à l'étranger.
Bénéfice d'exploitation	84 489	Baisse de 5%, soit de \$4.6 millions. Marge d'exploitation de 6.4%, en recul de 1.1 point sur 1977. Trop faible, elle traduit l'arrêt de travail qui a réduit le bénéfice d'exploitation de plus de \$47 millions.

Dépenses hors exploitation (revenus)

Intérêt sur la dette à long terme	45 634	Baisse de \$17.2 millions, dont \$16.8 millions par suite de la refonte du capital. Partie de l'économie annulée par le dividende de \$13.2 millions versé en 1979.
Revenu d'intérêt	(24 394)	Augmentation de \$14.6 millions due à une plus grande disponibilité de capitaux, en attendant l'achat d'appareils, et d'un rendement plus élevé des placements.
Profit sur cession d'éléments d'actif	(8 798)	Diminution de \$1.3 million: cession de 2 appareils contre 11 en 1977.
Profit sur opérations de change	(9 822)	Les fluctuations du dollar et une gestion attentive ont permis de transformer en profit la perte de \$6.4 millions enregistrée en 1977: le mieux est de \$16.2 millions.
Divers	(2 235)	Revenus provenant de diverses transactions hors exploitation, en hausse de 9%.
Total des dépenses hors exploitation	385	En régression de \$46.9 millions, ce poste contribue largement à l'amélioration du bénéfice net.
Bénéfice avant impôt	84 104	Plus du double par rapport à 1977.
Provision pour impôts	36 619	Taux effectif de 43.5%
Bénéfice net	<u>\$ 47 485</u>	Soit \$144.33 par action ordinaire. Le plus élevé de l'histoire de la Société et égal à 3.6 fois le dividende déclaré en 1979.



Situation financière 1978 (en milliers de dollars)

Actif net

Placements à court terme	\$ 330 151
Autres éléments d'actif net à court terme	(60 671)
Fonds de roulement net	269 480
Participations et avances — Autres entreprises	4 429
Immobilisations nettes	783 842
Frais reportés	1 042
	<u>\$1 058 793</u>

Capital employé

Dette à long terme	\$ 562 604
Impôts et crédits reportés	80 973
Capital-actions	329 009
Bénéfices non répartis	86 207
	<u>\$1 058 793</u>

Augmentation de \$113.6 millions; serviront au renouvellement et à l'expansion de la flotte.

Le fonds de roulement a augmenté de \$15.4 millions de plus que les placements à court terme.

Rapport de 1.98 à 1 contre 1.51 à 1 en 1977 sur la même base.

Comprend cette année des actions de Venturex (100%), de MATAC (50%) et d'Air Jamaica (26%).

En baisse de 4%, après déduction de la dépréciation et ajout d'un nouvel appareil.

Augmentation de \$92 millions.

Réduction de la dette à long terme par suite de la refonte du capital mais majoration de \$9.9 millions due aux différences de change. La dette à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an, entre pour 58% dans la composition du capital global.

Principalement attribuables aux écarts de synchronisation de l'amortissement des points de vue comptable et fiscal.

Les \$329 millions investis par le gouvernement du Canada en actions ordinaires plus les bénéfices non répartis constituent 42% du capital employé. La valeur comptable de l'action ordinaire est de \$1 262.02: un dividende de \$13.2 millions, déclaré en janvier 1979, réduira les bénéfices non répartis de \$40.12 l'action lors du versement en cours d'année.

Revue de l'année

Monsieur
le Ministre des Transports,
Ottawa

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1978. Le bénéfice avant impôts s'élève à \$84.1 millions, dont \$8.8 millions proviennent de la cession de valeurs immobilisées. Le bénéfice net, déduction faite d'une provision pour impôts sur le revenu de \$36.6 millions, atteint \$47.5 millions, soit \$144.33 l'action ordinaire. En 1977, le bénéfice avant impôts était de \$41.9 millions, dont \$10.1 millions réalisés sur la cession d'éléments d'actif, et le bénéfice net de \$20 millions. En raison de la refonte du capital, la comparaison du bénéfice

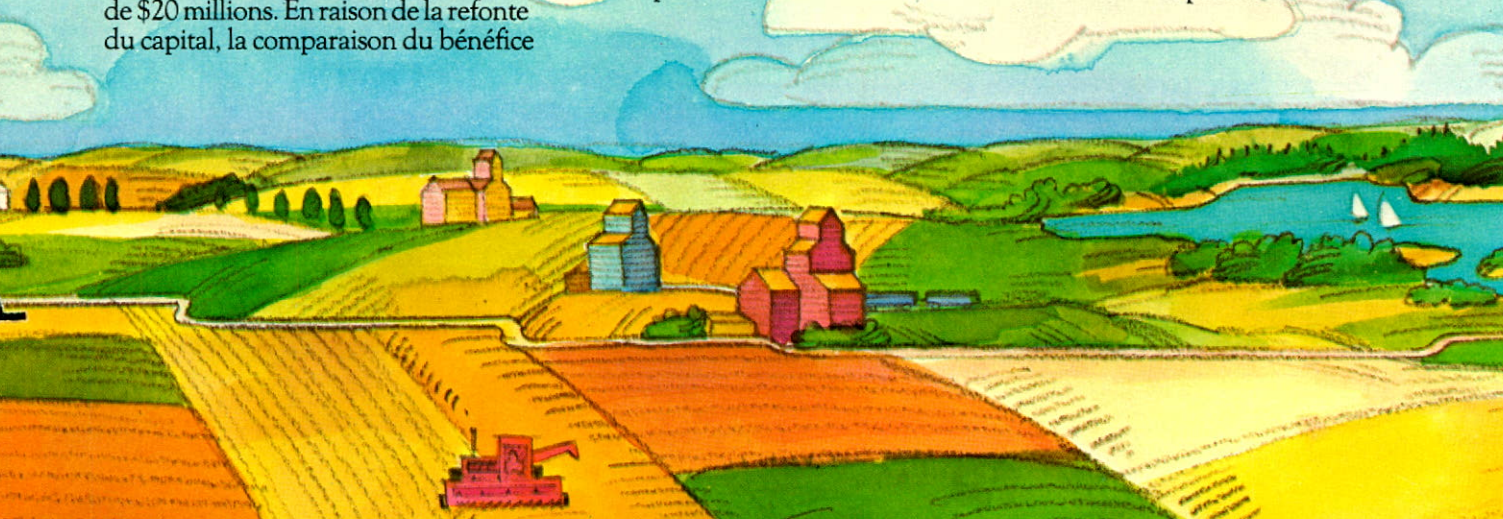
net par action ne peut être établie avec les exercices antérieurs. Le bénéfice net de 1978 est le plus élevé des quarante et une années de la Société.

Le Conseil a autorisé le versement d'un dividende de \$13.2 millions au gouvernement du Canada, l'unique actionnaire. En plus de lui offrir un service de transport aérien de haute qualité à des tarifs compétitifs, Air Canada remet donc à la collectivité \$49.8 millions sous forme de dividende ou d'impôts sur le revenu.

Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants qu'ils surviennent au terme d'une année marquée d'un arrêt d'exploitation de dix jours en période de pointe, de la chute du dollar canadien et de la faible croissance économique du pays. Mieux, ils ont été obtenus alors que la recette moyenne par passager-mille n'a augmenté que de 1.2% au Canada et de 4% pour l'ensemble du réseau contre un taux d'inflation de l'ordre de huit à neuf pour cent.

En revanche, les tarifs unitaires peu élevés et les coûts à la hausse ont provoqué la baisse de la marge d'exploitation, passée de 7.5% à 6.4%. Ceci illustre la difficulté de réaliser des bénéfices suffisants dans le transport aérien. C'est d'ailleurs l'amélioration du compte hors exploitation qui explique en bonne partie le résultat financier de la Société.

Le bénéfice résulte en effet dans une large mesure d'une gestion efficace des fonds et d'une meilleure utilisation des ressources disponibles. Ainsi ont pu être atténués les effets de hausses sensibles des dépenses d'exploitation, de l'arrêt des opérations et de tarifs incitatifs réduits plus nombreux, qui ont pesé sur la recette unitaire. Le rendement des investissements est passé à 9.4%, manquant de peu l'objectif immédiat de 10%, mais est encore insuffisant pour financer la somme de plus de \$3.5 milliards nécessaire à l'achat d'appareils au cours de la prochaine décennie.



Les recettes d'exploitation se sont accrues de 11%, à \$1 322.6 millions. Les recettes de transport se sont chiffrées à \$1 284.6 millions, en hausse de 11% et, pour la première fois, les recettes passages des vols réguliers ont dépassé le milliard de dollars.

Les recettes totales des nolisements passagers ont atteint \$27.9 millions, soit une augmentation de 37%, alors que celles du réseau intérieur ont diminué de 69%, ce qui reflète un déplacement du trafic vers les tarifs Noliprix offerts sur les vols réguliers. Les recettes de fret ont progressé de 13%, l'élément nolisement ayant fléchi au profit d'une avance générale des services réguliers.

En 1978, Air Canada a enregistré un revenu net de \$38 millions au titre des services divers, soit \$3.6 millions de plus qu'en 1977. La vente de services et de technologie à d'autres compagnies aériennes constitue une fois encore l'élément majeur de ce poste.

Les dépenses d'exploitation, à \$1 238.1 millions, sont en hausse de 13%. En dépit de la persistance de l'inflation, une gestion rigoureuse a contenu la poussée des éléments importants que sont les salaires, les carburants et la restauration. Le réaménagement d'appareils a permis d'accroître les sièges-milles offerts tout en n'augmentant que faiblement le coût d'exploitation par avion-mille, ce qui constitue un exemple des gains de productivité qui ont permis de limiter la hausse des coûts. Par contre, la faiblesse du dollar canadien et la majoration du coût des avantages sociaux ont été des facteurs pénalisants.

Les dépenses nettes hors exploitation ont diminué de \$46.9 millions, à \$0.4 million. L'écart est supérieur de \$4.6 millions au progrès du bénéfice avant impôts. Il est manifeste que ceci a fortement contribué au bénéfice net. Le redressement observé est dû à trois facteurs principaux:

- Un allègement de \$16.8 millions des intérêts versés, qui est attribuable à la refonte du capital faisant suite à la Loi d'Air Canada de 1977, entrée en vigueur en 1978. On compte maintenant 329 009 actions

ordinaires détenues par le gouvernement, l'actionnaire unique, sur lesquelles un dividende a été déclaré en 1979.

- Une hausse de \$14.6 millions des revenus d'intérêt sur les placements à court terme. Ce résultat s'explique par l'effet combiné d'une politique d'élargissement des placements, du plus grand volume des fonds disponibles et de l'évolution favorable des taux d'intérêt. En fin d'exercice, les placements à court terme s'élevaient à \$330.2 millions, en avance de \$113.6 sur l'exercice précédent.

- Une gestion prudente, qui a permis à la Société de réaliser un bénéfice de \$9.8 millions au titre des opérations de change, soit un mieux de \$16.2 millions.

L'actif net de la Société s'est accru de \$92.4 millions, passant à \$1 058.8 millions. Les immeubles et le matériel, après déduction de l'amortissement accumulé, se chiffraient à \$730.5 millions en fin d'exercice, \$66.3 millions de moins qu'en 1977. Des dépenses de \$71.1 millions ont été effectuées au titre de nouvelles acquisitions d'immeubles et de matériel, cette somme comprenant les versements proportionnels sur les appareils en commande. L'aliénation d'éléments d'actif d'une valeur comptable de \$1.7 million a produit \$10.5 millions.

Incidence de l'inflation

Les données financières du rapport sont exprimées en dollars de l'exercice considéré et, naturellement, il est essentiel qu'il en soit toujours ainsi. Cependant, l'inflation reste un grave problème tant au Canada qu'à l'étranger, et il y a lieu d'en mesurer la portée lors de l'examen des états financiers.

Pour avoir une idée de l'incidence de l'inflation et de la dévaluation de la monnaie, on peut évaluer le coût de remplacement des biens propres, le comparer au coût à l'origine, puis déterminer comment la différence se répercuterait sur les frais d'amortissement, donc sur le bénéfice.

Selon cette méthode, le coût de remplacement du matériel et des installations de la Société a été évalué à \$2 484.1 millions, contre un coût à l'origine de \$1 456 millions. Dans ces conditions, en 1978, les frais d'amortissement auraient été de \$155.9 millions au lieu des \$101.1 millions inscrits au rapport, ce qui aurait réduit le bénéfice avant impôts à \$29.3 millions, contre \$84.1 millions, soit \$54.8 millions de moins.

Sur la même base, le bénéfice avant impôts de 1977 aurait été de \$9.7 millions au lieu de \$41.9 millions, soit \$32.2 millions de moins, ce qui indique une aggravation de l'effet de l'inflation et de la dévaluation en 1978.

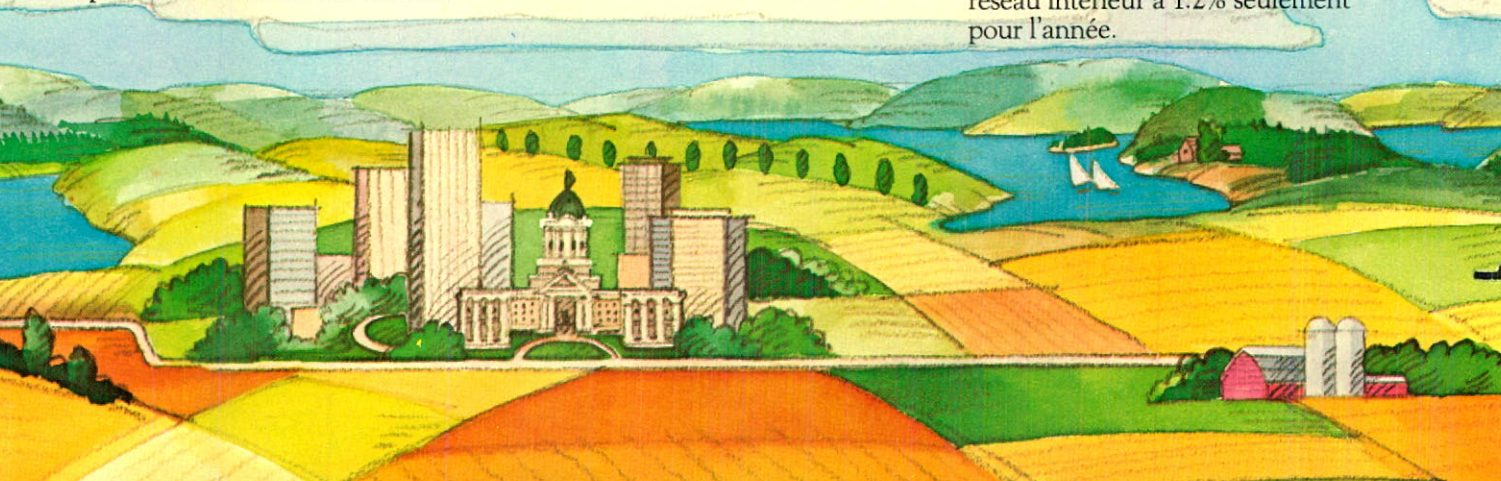
Quelque peu hypothétiques, ces comparaisons font cependant ressortir la difficulté de dégager des fonds suffisants à la poursuite du programme de renouvellement et d'expansion de la flotte.

Par contre, les états financiers étant fondés sur les coûts à l'origine, il n'est pas tenu compte de la valeur marchande courante des biens. Ainsi, la valeur marchande de la flotte était de l'ordre de \$1 246 millions en fin d'année, contre une valeur comptable de \$498 millions. C'est donc dire que l'avoir de la Société est bien supérieur à ce que laisse croire l'examen des états financiers.

Commercialisation du transport aérien

Air Canada a poursuivi et étendu sa politique de bas tarifs en faveur du marché des voyages d'agrément tout en maintenant le principe du respect et de la satisfaction, dans toute la mesure possible, des besoins de ceux qui voyagent par obligation.

Les augmentations de tarif, conséquence inévitable de la hausse des prix de revient, ont été tenues au minimum et bien en deçà du taux d'inflation des prix canadiens. En dépit d'une majoration moyenne de 4% des tarifs intérieurs, en avril, la proportion nettement supérieure de passagers se prévalant des tarifs bon marché a eu pour effet de limiter le progrès de la recette unitaire du réseau intérieur à 1.2% seulement pour l'année.



Les passagers qui effectuent des réservations et l'achat de billets à l'avance bénéficient dorénavant de tarifs garantis, quelles que soient les augmentations tarifaires subséquentes. Quoiqu'elle n'y soit pas tenue par la loi, Air Canada a adopté depuis longtemps une généreuse politique d'indemnisation pour refus d'embarquement. Cette protection a été élargie en 1978, de façon à améliorer les normes de service dans un contexte d'évolution.

Participante enthousiaste du programme Canada illimité, Air Canada a donné encore plus d'attrait à ses tarifs réduits, déjà bien établis, pour les voyages à l'intérieur du pays. Les tarifs Nolinprix Canada ont d'abord été rendus accessibles sur des distances plus courtes, puis le délai minimal de réservation a été réduit.

Toujours pour inciter les Canadiens à voyager chez eux, les tarifs Chouette intérieurs ont été créés. Il s'agit de vols spéciaux assurés par les appareils libres tard en soirée ou tôt le matin. C'est l'utilisation accrue des appareils jointe à des coûts supplémentaires relativement faibles qui permettent à la Société d'abaisser sensiblement ses tarifs.

Au total, Air Canada a offert plus de un million de sièges à tarif réduit sur le réseau intérieur, dont 60% en période de pointe. La grande réussite de ce programme a été réconfortante. Face au déficit de presque \$2 milliards qu'a enregistré le Canada en 1978 au titre de sa balance touristique, Air Canada s'est fait un plaisir de participer au programme parrainé par le gouvernement pour persuader les Canadiens de voyager dans leur pays.

Néanmoins, l'accès aux voyages internationaux est un droit auquel les Canadiens restent très attachés, et la Compagnie a donc déployé des efforts énergiques pour satisfaire à la demande de voyages d'agrément.

Les tarifs Nolinprix transatlantiques sont compétitifs et, conjugués avec un service de haute qualité, mettent la Société à même de conserver sa part de ce marché. Cette formule a été étendue afin d'attirer les Européens au Canada, et les voyageurs au départ du Royaume-Uni et de la France bénéficient maintenant sur les destinations canadiennes de tarifs pouvant soutenir la concurrence des vols non réguliers. Quant à la clientèle d'Air Canada aux États-Unis, elle jouit partout dans ce pays de tarifs bon marché "super budget" quelle que soit sa destination au Canada.

Par ailleurs, outre la commercialisation de voyages à forfait dans le Nord canadien déjà en cours aux États-Unis, Air Canada a lancé une campagne publicitaire intensive dans ce pays en faveur du tourisme au Canada.

La formule économique des tarifs Nolinprix s'étend maintenant à toutes les dessertes du réseau transfrontière, y compris la Floride. C'est donc dire que la population des villes de l'intérieur du Canada a maintenant accès aux États-Unis à des prix généralement inférieurs à ceux des nolisements. Et la plus grande souplesse de la formule permet aux Canadiens de passer des vacances d'hiver au soleil quand cela leur convient.

Réseau et fréquences

En fin d'année, la Compagnie a inauguré une liaison entre Montréal et Haïti, nouvelle destination soleil offerte aux Canadiens. Dans cette perspective, un programme de vacances aux Antilles commercialisé dans l'Ouest canadien est venu allonger la liste des voyages conçus à l'intention des vacanciers. Des services directs relient maintenant Vancouver et Edmonton à Miami et Tampa via Toronto.

Par ailleurs, une liaison sans escale par B-727 a été créée entre New York et Calgary, ville en pleine expansion, avec prolongement sur Vancouver. De nouveaux services par B-727 relient également Calgary à Los Angeles et à San Francisco. Au départ de Toronto, un troisième vol sans escale a été ajouté en mi-journée pour Los Angeles.

Un service quotidien sans escale Edmonton-Los Angeles est venu s'ajouter à celui qui existait déjà sur San Francisco. D'autre part, les vols au départ de la Californie à destination des Rocheuses ont gagné de nombreux skieurs américains aux stations de cette région canadienne. En outre, un service Toronto-San Francisco débute au printemps 1979.

Un vol quotidien supplémentaire a été ajouté sur Toronto-Houston et le réseau de l'Ouest canadien a été complété par une liaison quotidienne sans escale entre Ottawa et Edmonton. Un plus grand nombre de ces vols étant assurés par gros-porteurs, ils offrent par ailleurs plus d'agrément pour les passagers.

En ce qui concerne la région Atlantique, la Compagnie et le transporteur régional ont continué d'y rationaliser leurs services. Air Canada se concentre davantage sur les liaisons interrégionales, tandis que le transporteur régional assume une part plus grande des services locaux. Les gouvernements intéressés et le public ont bien accueilli ces modifications.

Quant aux vols Rapidair entre Montréal et Toronto, service accéléré très fréquenté, ils sont dorénavant assurés par DC-8 longs de 216 places. En plus d'une décoration intérieure attrayante dans le style gros-porteur, ces appareils seront bientôt tous dotés de cases de rangement pratiques au dessus des fauteuils. Le service Rapidair, avec ses vols à intervalles réguliers, a été étendu à la liaison Ottawa-Toronto, où il a connu un succès encourageant.

D'autre part, l'établissement d'un vol hebdomadaire direct entre Saskatoon et Londres a permis de mieux satisfaire à la demande de l'Ouest pour les destinations d'outre-mer. Entre les Maritimes et le Royaume-Uni ainsi que sur de nombreuses autres liaisons transatlantiques, ce sont les gros-porteurs Lockheed 1011 qui assurent le service. Ces appareils modifiés ont obtenu la faveur du public et amélioré la position concurrentielle de la Compagnie. Air Canada offre désormais le confort des gros-porteurs sur la presque totalité de ses vols transatlantiques.

Billetterie

La prolifération des tarifs de tous genres et les restrictions y afférentes sont nécessaires à la commercialisation des capacités mais elles ont pour conséquence d'imposer un surcroît de travail aux bureaux de réservation, les transactions par téléphone y étant allongées.

Un plus grand nombre d'agences de voyage reçoivent un matériel de réservation électronique, grâce auquel elles peuvent mieux répondre aux besoins des clients qui achètent des billets par leur entremise. Dans cette perspective et à titre de projet pilote, les terminaux à écran affichent maintenant davantage de voyages à forfait pour faciliter et accélérer à la fois le choix des clients et les réservations.

Dans un autre ordre d'idées, la Compagnie a étendu à l'ensemble de son réseau la franchise de bagages à l'unité, qui remplace les limites selon le poids.

De l'aérogare à la cabine

L'ajout de passerelles d'embarquement couvertes à Québec et à Ottawa porte à douze les escales intérieures d'Air Canada qui permettent aux passagers d'accéder aux appareils à l'abri des intempéries. En plus de l'installation de comptoirs d'enregistrement supplémentaires pour la première classe dans nombre d'aéroports, des salons Feuille d'érable ont été ouverts à Edmonton et à Calgary et, ailleurs, d'autres ont été réaménagés, agrandis ou remis à neuf. À l'aérogare d'Air Canada à Toronto, outre la création d'un salon Feuille d'érable pour les vols internationaux, des modifications ont permis d'offrir plus de place à la clientèle de Rapidair, d'améliorer le service des vols transfrontière et d'étendre l'aire des arrivées internationales.

Consciente depuis toujours de l'importance du service de cabine, la Compagnie dotait ses agents de bord, en février, de nouveaux uniformes.

Les agents eux-mêmes ont grandement contribué à la conception de cette garde-robe, qui se distingue des coordonnées moins classiques des six dernières années. Très élégants, ces uniformes ont été bien accueillis à la fois du public et des agents qui les portent.

En collaboration avec les traiteurs, de nouvelles recettes ont été mises au point et ont été servies dans le cadre de la promotion de certaines lignes, ce qui témoigne une fois encore du dynamisme commercial d'Air Canada.

En dépit de la très forte hausse des prix des aliments, une productivité accrue et une planification stricte ont permis de maintenir la qualité des repas tout en limitant l'augmentation des coûts au niveau général de l'inflation.

Le fret

L'activité fret, la plus prometteuse à maints égards, constitue désormais un centre autonome de gestion bien établi, ce qui permet à la Société d'en connaître les résultats avec précision. Les recettes et les bénéfices sont supérieurs à la prévision et sensiblement en avance sur l'exercice précédent, en dépit d'un arrêt de dix jours de l'exploitation et de problèmes de relations de travail aux Postes, un des principaux clients.

Dans le domaine des petites expéditions, de nouvelles initiatives, les services Airvelop et Couriair, ont connu un franc succès. En 1979, Couriair sera étendu à toutes les escales de la Compagnie au Canada, aux États-Unis et en Europe. Avec Expédair, ces services répondent à la demande d'un marché en rapide expansion. Expédair a connu une croissance de 43% tandis que les résultats des nouveaux services ont dépassé les espérances. Trois avions-cargos B-727-100 ont été achetés spécialement pour le service des petites expéditions: la livraison du premier a eu lieu en octobre et celle des autres est prévue pour le début de 1979.

L'accroissement de la flotte d'avions-cargos se poursuivra parallèlement à celui de la demande. Un second

Boeing 747 mixte, permettant le transport de marchandises sur le pont principal, s'ajoutera à la flotte en février. Il augmentera les capacités à la fois en fret et en passagers.

Depuis 1978, des avions-cargos relient San Francisco à Edmonton et Toronto et assurent un service direct au départ de Halifax et à destination de Londres et de Paris. En outre, un vol de nuit par avion-cargo de Vancouver à Toronto a été ajouté à l'horaire pour la commodité des expéditeurs de l'Ouest.

Les recettes fret totales marquent une progression de 13%, surtout grâce au secteur "marchandises", dont le trafic est en hausse de 18% sur le réseau transatlantique, ceci reflétant l'amélioration générale des expéditions internationales. Les recettes totales "marchandises" enregistrent une avance de 19%, les messageries un progrès de 4½% et la poste un mieux de 3½%.

L'apport du trafic "marchandises" à l'ensemble des recettes du fret est de 63% contre 18% et 13% respectivement pour la poste et les messageries; quant à la part des nolissements, elle n'a été que de 2% du volume de fret. En raison du supplément de capacité, une expansion importante du service fret est prévue en 1979. À cet égard, la Compagnie compte effectuer des percées d'importance dans de nouveaux marchés, notamment aux Antilles et en Amérique du Sud.

Les ressources humaines

En fin d'année, les effectifs d'Air Canada s'élevaient à 20 964 personnes, oeuvrant dans 32 pays.

Ces hommes et ces femmes ont permis à la Compagnie d'obtenir son meilleur résultat financier, en traitant 6½% de tonnes-milles payantes de plus qu'en 1977 alors que l'effectif moyen n'a augmenté que de 1%. Quant aux tonnes-milles offertes et aux tonnes-milles payantes par employé, elles ont progressé de 5% et de 6% respectivement.



Qu'il soit affecté aux réservations, aux aéroports, aux avions, aux bureaux ou aux bases de maintenance, le personnel a déployé des efforts considérables pour à la fois transporter plus de passagers et de fret que jamais et continuer d'offrir un service de haute qualité.

La Compagnie a consacré \$13 millions à ses divers programmes de formation. Outre la formation technique, 1 100 cadres, environ le tiers du total, ont participé aux programmes de perfectionnement, qui couvrent notamment les relations du travail, la gestion et la rentabilité ainsi que la formation du personnel de maîtrise.

En ce qui touche le service à la clientèle dans la langue officielle de son choix, des progrès notables ont été réalisés. Il en est allé de même dans le recrutement de personnel bilingue, dans la production des manuels et imprimés dans les deux langues ainsi que dans le contrôle du bilinguisme des annonces aux aéroports et dans les avions.

En 1978, le rapport du personnel de direction à la main-d'oeuvre directe a été amélioré de 8%. Le programme d'incitation à la retraite anticipée de l'année précédente a permis de réduire de 365 les postes de cadres et de ramener ce rapport de 24% à 22%.

Au cours de l'année, les pilotes d'Air Canada ont touché les cinq continents et accumulé plus de 300 000 heures de vol, nolisements et fret compris. Par suite d'un programme de recrutement entrepris en 1978, 500 pilotes viendront grossir l'effectif vers la fin de 1979. Ce programme d'entraînement au pilotage de ligne, dont l'ampleur est sans précédent au pays, compte parmi ses premiers diplômés le premier pilote féminin d'Air Canada.

Des agents de bord ont aussi été recrutés en 1978, et 171 hommes et femmes, formés à ce titre, se sont joints à l'effectif. A ceux-là s'ajouteront 400 autres en 1979. Par ailleurs, l'ouverture d'une base du Service en vol à Calgary a donné plus de souplesse à l'affectation des équipages et permis d'accroître le nombre de vols ayant cette ville pour origine. En fin d'année, 48 agents y étaient affectés, que 200 autres rejoindront en 1979.

Conventions collectives

En 1978, la Compagnie a conclu des conventions collectives avec huit de ses neuf syndicats.

Deux conventions ont été signées avec l'Association canadienne des pilotes de ligne, qui représente les pilotes de la Compagnie. La première a pris fin le 30 novembre 1978 et la seconde se terminera le 30 novembre 1980.

Un arrêt d'exploitation de dix jours a marqué le mois d'août, les membres de l'Association des machinistes et travailleurs de l'aéro-astronautique n'ayant pu s'entendre sur les conditions du contrat.

Huit des conventions signées pendant l'année, notamment celles des quatre principales unités de négociation, échoiront en 1980. La seule convention en suspens en fin d'année était celle de l'Association des agents d'opérations, et une entente a été conclue au début de 1979.

La Société a par ailleurs institué un programme de formation aux relations du travail pour aider les cadres de premier niveau à aborder de manière pratique les éléments importants de ce domaine. Les cours portent sur les conventions avec l'Association du personnel navigant commercial des compagnies aériennes canadiennes (APENAC), l'Association canadienne des employés du transport aérien (ACETA) et l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aéro-astronautique (AIMTA). Ils seront donnés pendant l'année 1979, et tous les cadres de premier niveau devraient y participer.

La flotte

En fin d'exercice, la flotte d'Air Canada comprenait 104 appareils, un de moins que l'année précédente. Elle se composait de 6 Boeing 747, de 10 Lockheed 1011, de 27 Douglas DC-8, de 15 Boeing 727 et de 46 Douglas DC-9. Comme par le passé, deux L-1011 supplémentaires ont été loués pendant la période de pointe estivale.

En 1978, les principaux changements ont été la vente d'un DC-9-15, la perte d'un DC-9-32 à Toronto et l'acquisition du premier de trois cargos B-727-100 QC affectés au service Couriair de petites expéditions.

Le réaménagement des DC-8 affectés à Rapidair a débuté et un quatrième L-1011 a été transformé pour en accroître la masse maximale et la capacité en carburant de façon à le mettre en ligne sur l'Atlantique.

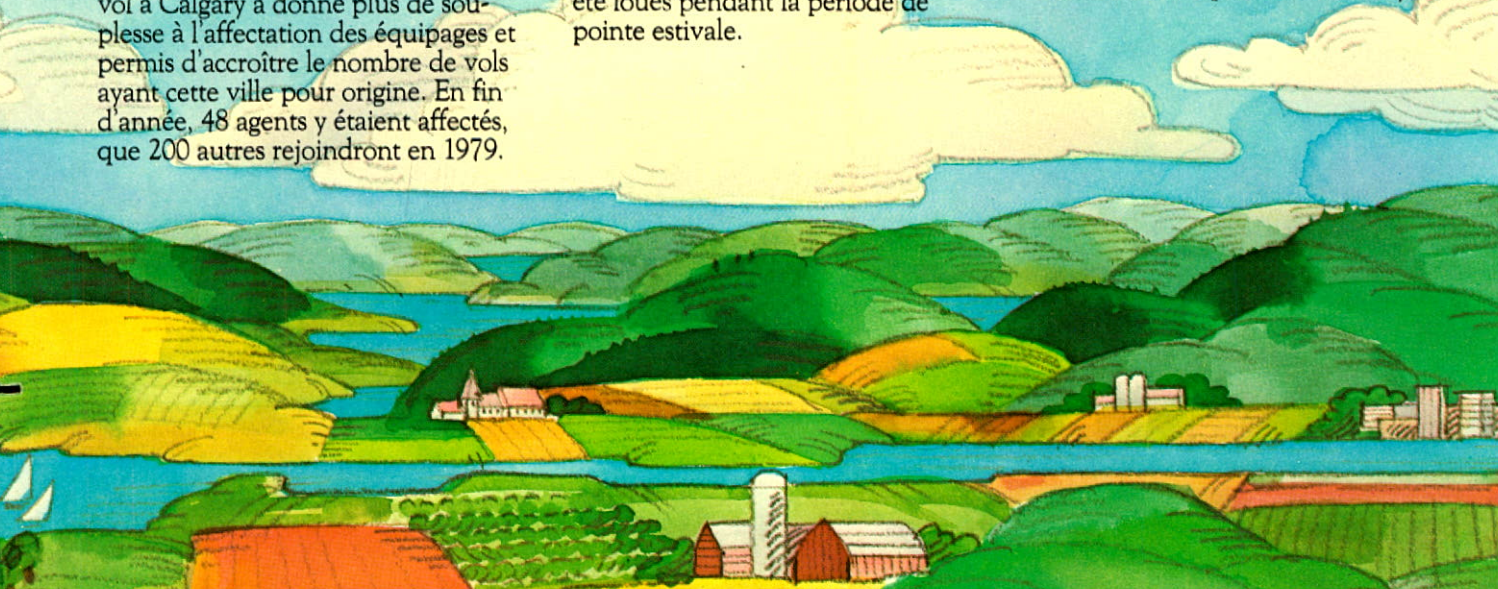
Par ailleurs, un projet d'achat de 19 B-727 a été autorisé: cinq doivent être livrés à l'automne 1979, huit au printemps 1980 et six au printemps 1981.

Les DC-8 et DC-9, plus anciens, seront retirés pendant la prochaine décennie. Une évaluation détaillée des solutions de rechange pour le DC-9 sera entreprise en 1979 pour arriver à une décision en 1980. La composition future de la flotte devra être déterminée rapidement. Les mesures prises par d'importants transporteurs des États-Unis relativement à l'achat d'appareils pour les années quatre-vingt ayant tracé la voie, Air Canada peut maintenant faire son choix parmi des programmes fermes. En attendant l'arrivée des nouveaux modèles, la Société continuera d'acheter des appareils de types qu'elle possède déjà afin de remplacer les plus anciens.

La maintenance avions

La flotte d'Air Canada a été à la hauteur de sa réputation de grande fiabilité mécanique. A maints égards, la Compagnie présente des résultats supérieurs à ceux d'autres utilisateurs du même matériel.

La durée d'utilisation des réacteurs avant dépose pour intervention majeure est un critère couramment retenu dans l'industrie. Or, ainsi mesurée, la fiabilité des réacteurs JT3D, JT8D-7, JT8D-15 et JT9D s'est non seulement améliorée par rapport à l'année antérieure, mais elle est maintenant supérieure à la moyenne.



Le recours à des capteurs électroniques et à des tests minutieux pour prévenir les défauts permet de procéder à la maintenance préventive des groupes moteurs en cours d'usage. Grâce à cette méthode et à la qualité de sa technique, la Compagnie a établi deux records de durée d'utilisation avant dépose. D'une part, le compresseur de trois réacteurs JT9D-7 compte entre 11 000 et 12 000 heures de fonctionnement sans démontage et, d'autre part, trois turbines haute pression de ces mêmes moteurs sont toujours installées après 12 000 heures.

La réputation technique d'Air Canada lui a d'ailleurs valu de se voir confier pendant l'année des travaux importants sur 23 appareils de cinq transporteurs.

Les capacités de la direction de la Maintenance s'étendent de la remise en état de réacteurs complexes à la rénovation des fauteuils et la peinture des appareils en passant par l'usinage de haute précision et par le remplacement d'éléments de structure des avions.

Par ailleurs, des modifications ont rendu les avions encore plus sûrs, notamment celle du circuit d'aération des B-747 et des L-1011, qui accroît la résistance du plancher pour le cas peu probable d'une décompression brutale de la cabine en cours de vol. Quant aux DC-8 plus anciens, les points de support entre les pylones et la voilure ont été renforcés pour y contrer la fatigue du métal, jusqu'à ce que ces appareils soient retirés du service pour respecter les normes anti-bruit. En outre, la Compagnie a modifié ses réacteurs Rolls Royce RB211 pour en améliorer le démarrage par temps froid. Air Canada collabore également avec le motoriste afin de gagner sur la durée d'utilisation avant dépose.

L'économie de carburant est un élément d'importance du programme d'entretien technique. Des modifications aux réacteurs des DC-8 devraient permettre d'économiser \$300 000 par an en carburant et en matériel. Quant aux JT8D, qui équipent les B-727 et les DC-9, les modifications qu'ils ont subies devraient amener un gain annuel sur la consommation d'environ \$250 000.

Aujourd'hui bien en place, le programme d'économie d'énergie d'Air Canada s'étend à toutes les activités fortes consommatrices. On constate une amélioration de 14% dans l'utilisation de l'énergie par rapport à 1975, année de référence, et d'autres progrès sont prévus en 1979. Il est d'autant plus urgent de les réaliser que le prix des carburateurs grimpe rapidement. Considérés comme très recherchés, le kérosène et ses dérivés pour avions à réaction ont en effet subi une hausse plus prononcée que d'autres produits pétroliers.

D'autre part, le premier de trois Boeing 727-QC a été modifié à la base de Winnipeg pour affectation au service du fret. Le réaménagement intérieur dans le style gros-porteur d'un DC-8-63, sur les quatre à modifier pour le service Rapidair, est également chose faite. Trente et un appareils ont été repeints selon une décoration un peu différente, et la transformation d'un quatrième L-1011 le rend apte aux liaisons transatlantiques.

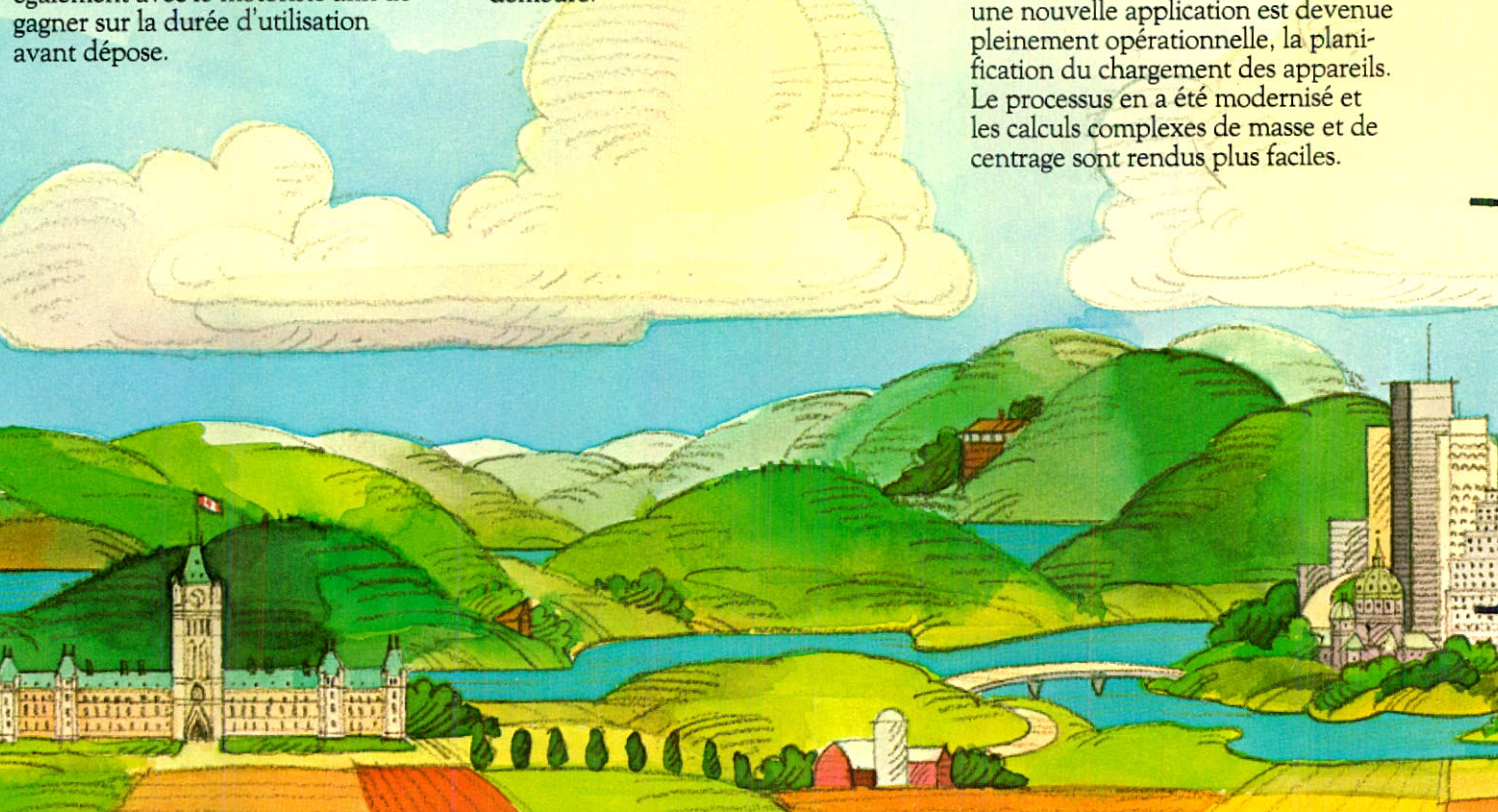
À Calgary, les rénovations apportées à l'atelier d'entretien du matériel de piste permettent d'y répondre aux besoins d'un parc qui se développe, tandis qu'à Québec la Compagnie a agrandi ses installations pour pouvoir entretenir le matériel qui y est à demeure.

Informatique

La Compagnie a un investissement de quelque \$50 millions en matériel et installations d'informatique et de communications; elle dispose donc d'un des ensembles les plus importants du Canada. Elle s'est également assurée la collaboration d'un groupe d'experts chevronnés et réputés à l'avant-garde de l'industrie. On y compte notamment des opérateurs, pupitreurs, programmeurs, concepteurs de systèmes, ingénieurs, techniciens, conseillers en matériel et en logiciel et spécialistes en recherche opérationnelle.

Presque toutes les activités de la Compagnie bénéficient du soutien de l'informatique. À lui seul, le centre de Dorval a travaillé, en 1978, sur environ 5 000 programmes différents, avec sept milliards de caractères en mémoire à accès direct. À Winnipeg, la direction des Finances a entré dans l'ordinateur quelque 25 millions de documents au cours du mois moyen. L'exploitation est aujourd'hui fortement tributaire des ordinateurs qui, à l'instar de la Compagnie, fonctionnent 24 heures sur 24 tout au long de l'année. Pendant les périodes de pointe de l'été, le système ReserVec II, à Toronto, a effectué plus de 150 000 transactions à l'heure, soit plus de 1.5 million par jour, avec un temps de réponse inférieur à deux secondes dans la plupart des cas. Par ailleurs, le système de réservation électronique a été étendu à la Suisse en cours d'année.

Outre les opérations courantes, de nouveaux systèmes sont sans cesse élaborés et mis en oeuvre, à une cadence qui s'accroît régulièrement depuis quelques années. En 1978, une nouvelle application est devenue pleinement opérationnelle, la planification du chargement des appareils. Le processus en a été modernisé et les calculs complexes de masse et de centrage sont rendus plus faciles.



Autre réalisation d'importance, un système venant appuyer le programme de regroupement des opérations de préparation des vols. Il s'agit d'établir un ensemble complet de données pour l'équipage de conduite, d'assurer le suivi des vols et d'améliorer les installations de communications air-sol.

L'année a marqué un nouveau sommet pour les prestations de services aux tiers. Au début de 1978, le Bureau du tourisme de la Nouvelle-Écosse a choisi Air Canada pour expérimenter un système de réservation hôtelière appelé "Check Inns". De par son succès, il a suscité l'intérêt de plusieurs autres provinces. En cours d'année, VIA Rail a conclu un contrat avec Air Canada portant sur la mise au point d'un nouveau système de réservation et de billetterie et sur son exploitation pour le compte de VIA pendant une période de sept ans. Par la suite, CN Marine manifestait son intention de se raccorder à ce système.

En raison des progrès de plus en plus rapides de la technologie de l'informatique et des communications, ce secteur de la Compagnie continue de contribuer fortement à l'amélioration du service à la clientèle et de la productivité.

Diversification, filiales et participations

La nouvelle Loi d'Air Canada, entrée en vigueur le 28 février 1978, autorise la Société à diversifier ses activités par des acquisitions et de nouvelles initiatives.

Le programme de diversification et les activités des filiales et sociétés à participation ont donc fait l'objet d'une réflexion devant conduire à la mise en place de la structure et du personnel qui permettront à la Société d'atteindre ses objectifs dans ce domaine.

En cours d'année, Air Canada a fait l'acquisition des actions de Venturex, Airline Maintenance Buildings et MATAC Cargo détenues par les Immeubles Nationaux du Canada. La direction et les activités de Venturex, dorénavant filiale à part entière, ont été réorganisées de façon à mieux répondre aux besoins d'Air Canada, particulièrement en ce qui touche les services offerts à la clientèle en voyage au Canada, et notamment l'accueil. Airline Maintenance Buildings, qui exploite des installations à l'Aéroport international de Toronto, est également devenue filiale à part entière. MATAC Cargo demeure une affaire rentable, dans laquelle Air Canada détient une participation de 50%.

Quant à Air Jamaica, Air Canada y détient encore 26% des actions ordinaires en circulation. L'investissement global y est progressivement réduit conformément à la prévision. Air Canada continue toutefois de fournir, entre autres, des services d'informatique et de maintenance à cette compagnie.

En 1978, Air Canada a cherché à acquérir le contrôle de Nordair, ce qu'elle a fait à la suite de longues délibérations de la Commission canadienne des transports et de requêtes présentées au gouverneur en conseil qui, ni l'une ni l'autre, n'ont désapprouvé l'achat. Le 30 novembre 1978, l'offre ferme était faite à tous les actionnaires et, le 26 janvier 1979, Air Canada avait acheté toutes les actions déposées, soit 86.46% des actions en circulation.

Lorsqu'il a annoncé la décision du gouverneur en conseil de rejeter les requêtes d'intervenants à la suite des délibérations de la Commission canadienne des transports, le ministre des Transports a déclaré que le Cabinet désirait voir Air Canada transférer directement ces actions au gouvernement du Canada, qui remettrait Nordair au secteur privé dans un délai de douze mois. Afin même de réduire ce délai, le ministre des Transports incitait par la suite Air Canada à recevoir les offres directes d'acheteurs éventuels. Air Canada est déjà entrée en pourparlers avec les parties intéressées.

Agences

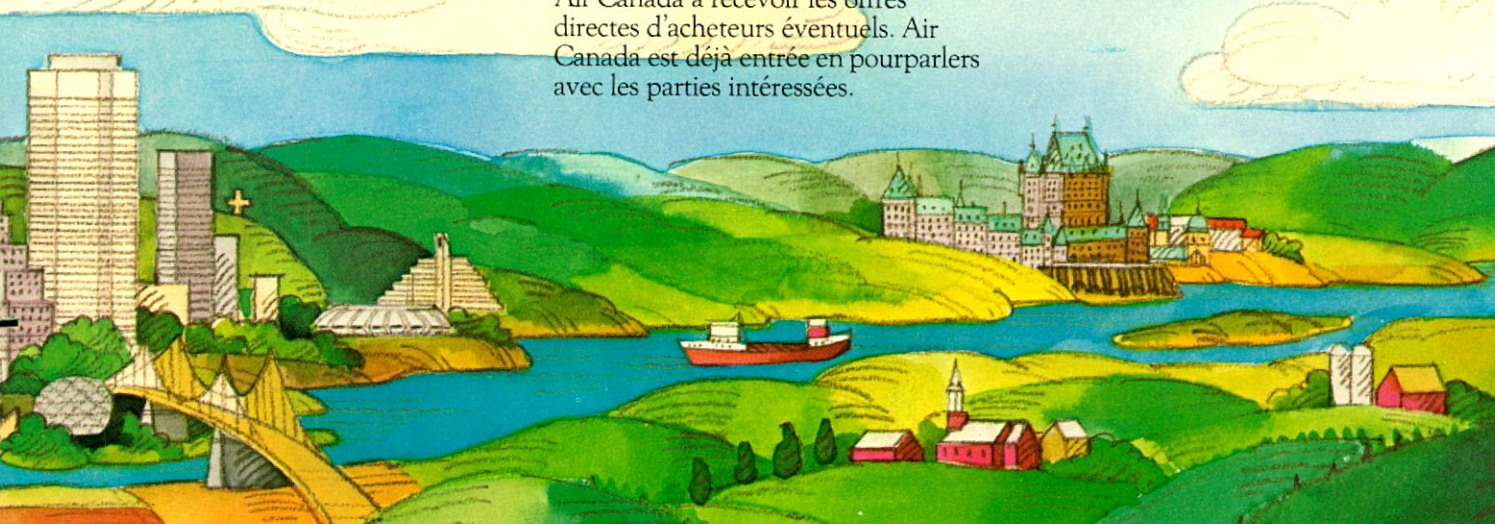
Selon les Directives sur les Pratiques commerciales des Sociétés de la Couronne, la Société doit révéler le nom de ses agents de vente et d'achat ainsi que la rémunération globale qui leur a été servée. Le réseau de vente des services de transport de la Compagnie touche plus de 28 000 agences. Le Conseil d'administration a autorisé que, par exception et ainsi que le lui permettent les Directives, chacun des noms ne soit pas divulgué.

Au cours de l'année, 6 639 de ces agences ont reçu des commissions au titre des ventes passages et 1 165 au titre du fret. Ces agences ont reçu globalement \$71 785 000, au millier de dollars près.

La rémunération globale versée aux autres agents de vente et d'achat s'est élevée à \$100 628. Il s'agit de H.G. Murray (vente d'emplacements publicitaires sur des imprimés et des brochures), American Used Computer Corporation (commission sur la vente de matériel d'informatique en surplus), Pacific Air Industries Inc. et Aviation Systems International Inc. (commission sur la vente de matériel aéronautique en excédent).

Pierre Taschereau
Pierre Taschereau

Claude I. Taylor
Claude I. Taylor

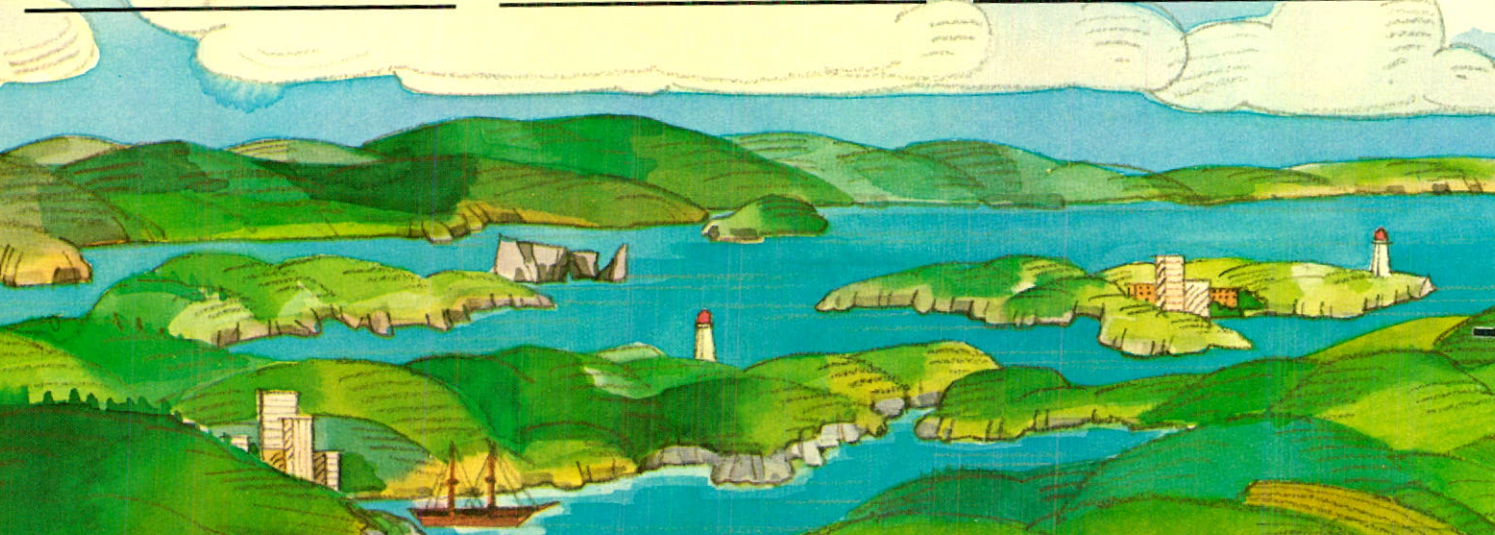
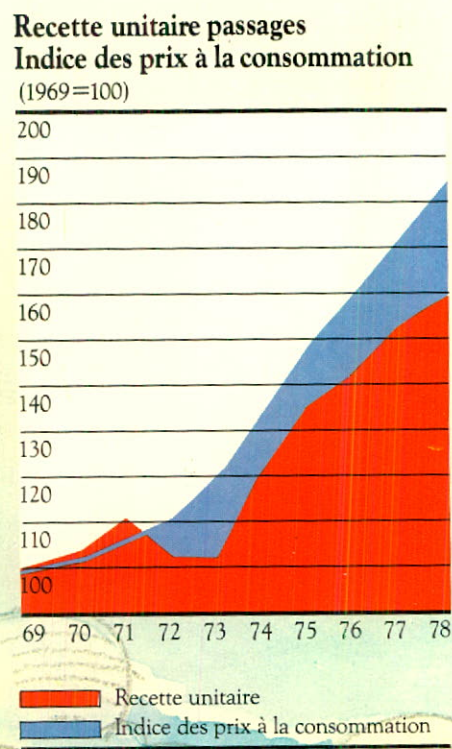
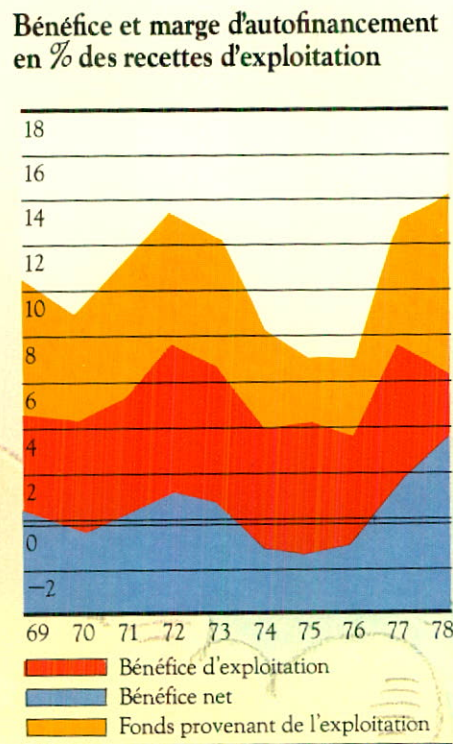
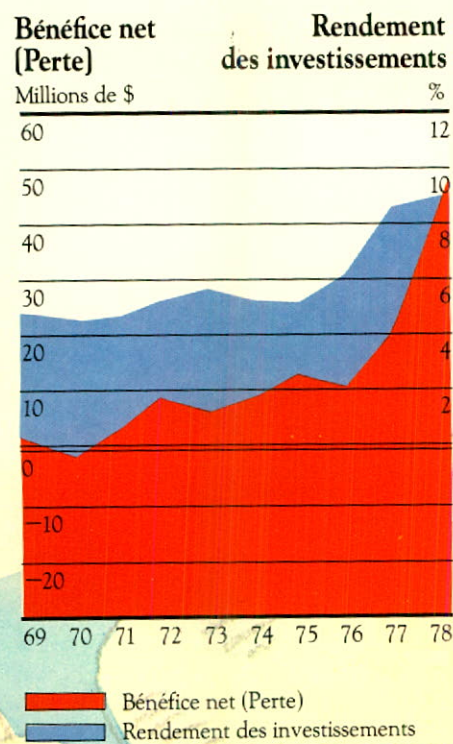


État des résultats et des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	1978	1977
Recettes d'exploitation		
Passages	\$1 105 030	\$ 998 835
Fret et messageries	121 235	102 662
Poste	27 200	26 315
Nolisements	31 150	25 509
Services divers—net	37 972	34 334
	<u>1 322 587</u>	<u>1 187 655</u>
Dépenses d'exploitation		
Frais de vol	361 929	325 685
Entretien	166 322	144 837
Service—passagers	139 017	119 214
Service—appareils et trafic	206 950	181 556
Vente et promotion	190 207	157 461
Frais généraux et administratifs	65 514	63 895
Dépréciation et désuétude	108 159	105 880
	<u>1 238 098</u>	<u>1 098 528</u>
Bénéfice d'exploitation (reporté)	<u>84 489</u>	<u>89 127</u>

	1978	1977
Bénéfice d'exploitation (report)	<u>84 489</u>	<u>89 127</u>
Dépenses hors exploitation (revenus)		
Intérêt sur la dette à long terme	45 634	62 800
Revenu d'intérêt	(24 394)	(9 774)
Profit sur aliénation d'immeubles et de matériel	(8 798)	(10 123)
(Profit) Perte sur opérations de change	(9 822)	6 409
Autres	(2 235)	(2 051)
	<u>385</u>	<u>47 261</u>
Bénéfice avant impôts sur le revenu	84 104	41 866
Provision pour impôts sur le revenu reportés	<u>36 619</u>	<u>21 860</u>
Bénéfice net	<u>47 485</u>	<u>20 006</u>
Bénéfices non répartis—		
Au début de l'exercice	38 722	18 916
Dividende	—	(200)
Bénéfices non répartis—		
En fin d'exercice	<u>\$ 86 207</u>	<u>\$ 38 722</u>



Bilan au 31 décembre
(en milliers de dollars)

	1978	1977
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme	\$ 333 059	\$ 217 674
Comptes à recevoir	143 714	134 373
Pièces de rechange, matériaux et fournitures	42 122	40 843
Frais payés d'avance	2 986	2 473
Impôts sur le revenu reportés	22 300	22 329
	<u>544 181</u>	<u>417 692</u>
Participations et avances — autres entreprises, montants à l'origine	4 429	5 480
Immeubles et matériel	783 842	818 666
Frais reportés	1 042	1 766
	<u>\$1 333 494</u>	<u>\$1 243 604</u>

Au nom du Conseil
d'administration,
Pierre Taschereau
Claude I. Taylor

	1978	1977
Passif		
Passif à court terme		
Dette bancaire	\$ 22 500	\$ 16 558
Comptes à payer et charges courues	136 126	127 985
Recettes passages perçues d'avance	86 167	89 203
Dette à long terme échéant à moins d'un an	29 828	43 454
	<u>274 701</u>	<u>277 200</u>
Dette à long terme	562 604	883 044
Crédits reportés		
Impôts sur le revenu	73 243	36 653
Autres	7 730	2 985
	<u>918 278</u>	<u>1 199 882</u>
Avoir des actionnaires		
Capital-actions		
Autorisé: \$750 000 000 en actions de \$1 000 chacune		
Émis et entièrement libéré:		
329 009 actions	329 009	5 000
Bénéfices non répartis	86 207	38 722
	<u>415 216</u>	<u>43 722</u>
	<u>\$1 333 494</u>	<u>\$1 243 604</u>

Rapport des vérificateurs

A Monsieur le Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)
et
au Conseil d'administration d'Air Canada

Nous avons vérifié le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1978 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1978 et les résultats de ses opérations ainsi que l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et que les présents états financiers sont conformes aux registres comptables.

Casper Glybrand

Comptables agréés
Montréal (Québec)
Le 14 février 1979



Evolution de la situation financière

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	1978	1977
Provenance des fonds		
Exploitation	\$ 188 768	\$ 153 640
Aliénation d'immeubles et de matériel	10 490	15 690
Diminution de la dette à long terme échéant à moins d'un an par suite de la refonte du capital	17 606	—
Additions à la dette à long terme	—	45 360
Diminution des participations et avances—autres entreprises	1 757	1 739
Autres	5 232	2 647
	<u>223 853</u>	<u>219 076</u>
Affectation des fonds		
Immeubles, matériel et versements	71 103	53 211
Réduction de la dette à long terme	22 828	44 058
Dividende	—	200
Autres	934	—
	<u>94 865</u>	<u>97 469</u>
Augmentation du fonds de roulement	128 988	121 607
Fonds de roulement— Au début de l'exercice	<u>140 492</u>	<u>18 885</u>
Fonds de roulement— En fin d'exercice	<u>\$ 269 480</u>	<u>\$ 140 492</u>

Notes explicatives

1. Principales méthodes comptables

a) Immeubles et matériel

La Société a adopté la méthode de l'amortissement à taux constant, appliquée selon les durées utiles suivantes:

Boeing 747	16 ans
Lockheed 1011	15 et 16 ans
Boeing 727	14 ans
DC-8	14 ans
DC-9	12 ans
Installations et matériel au sol	de 5 à 30 ans

La Société comptabilise le matériel volant loué comme si elle en était propriétaire. Les frais d'entretien et de réparations sont imputés à l'exploitation dès qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

b) Pièces de rechange

La provision pour désuétude des pièces de rechange des appareils incluses dans l'actif à court terme, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, est imputée aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils.

c) Frais reportés

Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement à taux constant sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial de ces appareils. Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode d'amortissement à taux constant sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passages et fret

Les ventes passages et fret deviennent des recettes acquises lorsque le transport est assuré. Les sommes perçues d'avance sont inscrites au passif à court terme.

e) Intérêts capitalisés

Les intérêts sur les versements effectués avant l'entrée en service normal des additions majeures aux immeubles et au matériel sont capitalisés et compris dans le prix.

f) Conversions des devises étrangères

L'actif et le passif (y compris la dette à long terme) sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'année, à l'exception des pièces de rechange et de l'actif à long terme, qui sont convertis aux taux en vigueur à la date d'acquisition. Les profits et pertes résultant des différences de change sont compris dans les revenus de l'exercice.

g) Impôts sur le revenu

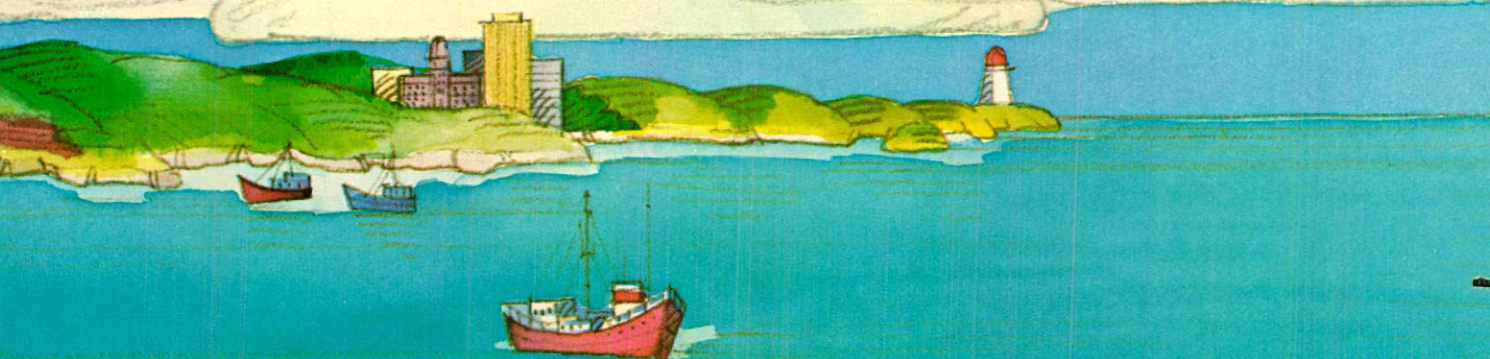
La Société utilise la méthode du report d'impôts, suivant laquelle les impôts sur le revenu sont calculés sur tous les éléments compris à l'état des résultats, indépendamment du moment où ces éléments seront considérés du point de vue fiscal. Ces écarts temporaires entraînent l'inscription d'impôts sur le revenu reportés à payer ou à recouvrer, selon le sens des écarts.

h) Régimes de retraite

Les versements faits aux régimes de retraite pour couvrir l'obligation de la Société à l'égard des employés en activité de service sont imputés aux dépenses d'exploitation. La dette actuarielle est pourvue par annuités imputées à l'exploitation sur les périodes recommandées par l'actuaire et conformément aux stipulations réglementaires.

2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1978	1977
	(\$000)	(\$000)
Pièces de rechange	66 094	61 944
Matériaux et fournitures	8 752	8 133
Prix coûtant	74 846	70 077
Désuétude	32 724	29 234
	<u>42 122</u>	<u>40 843</u>



3. Immeubles et matériel

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Matériel volant	1 135 902	1 125 676
Installations et matériel au sol	<u>358 713</u>	<u>345 560</u>
Prix coûtant	1 494 615	1 471 236
Amortissements accumulés	<u>764 109</u>	<u>674 431</u>
	730 506	796 805
Versements proportionnels	<u>53 336</u>	<u>21 861</u>
	<u>783 842</u>	<u>818 666</u>

4. Frais reportés

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Mise en service d'appareils Financement et autres frais reportés	<u>3 800</u>	<u>3 800</u>
	<u>1 644</u>	<u>1 526</u>
Coût	5 444	5 326
Amortissement	<u>4 402</u>	<u>3 560</u>
	<u>1 042</u>	<u>1 766</u>

5. Dette à long terme

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Billets et débentures du gouvernement du Canada et des Chemins de fer Nationaux du Canada portant intérêt à des taux allant de 3.5% à 8% et échéant de 1979 à 1989. (Convertis en dette à long terme et en capital-actions nouveaux en 1978: voir note 6.)		635 116
Gouvernement du Canada— Billet 7.2%, échéant en 1993, remboursable en versements semestriels	305 200	
Billets portant intérêt à des taux allant de 8.1% à 8.8%, échéant en 1981 (renouvelables pour une période de 20 ans, au choix de la Société)	<u>17 000</u>	<u>17 000</u>
	322 200	652 116
Billets 5½%, échéance 1982/84	14 930	15 591
Billets 6%, échéance 1983/84	58 961	55 523
Contrats de location d'ap- pareils 7.8%, échéant en 1991	187 931	194 652
Divers	<u>8 410</u>	<u>8 616</u>
	592 432	926 498
Échéance à moins d'un an	<u>29 828</u>	<u>43 454</u>
	<u>562 604</u>	<u>883 044</u>

Les remboursements pour les cinq prochains exercices sont de \$29 828 000 en 1979, \$40 324 000 en 1980, \$59 000 000 en 1981, \$44 056 000 en 1982 et \$44 446 000 en 1983.

La dette à long terme comprend \$100 090 000 remboursables en dollars des États-Unis et \$14 930 000 en livres sterling, sommes converties aux taux de change courants.

6. Refonte du capital

Au cours de l'exercice, la Société a procédé à la refonte de son capital-actions et de sa dette à long terme, conformément à la Loi d'Air Canada de 1977.

En vertu de cette Loi et du décret en conseil s'y rapportant, les obligations et le capital-actions suivants de la Société ont été annulés le 13 avril 1978:

	(\$000)
Dette à long terme envers le gouvernement du Canada	290 639
Dette à long terme envers les Chemins de fer Nationaux du Canada	344 477
50 000 actions d'Air Canada détenues par les Chemins de fer Nationaux du Canada	<u>5 000</u>
	<u>640 116</u>

Simultanément, les obligations et le capital-actions susmentionnés ont été remplacés par ce qui suit:

Billet à long terme remboursable au gouvernement du Canada	311 107
329 009 actions de \$1 000 chacune, à même les 750 000 actions nouvellement auto- risées, émises au gouvernement du Canada	<u>329 009</u>
	<u>640 116</u>

N'eût été la refonte du capital, les frais d'intérêt au titre de la dette à long terme se seraient élevés en 1978 à environ \$16 781 000 de plus.

7. Impôts sur le revenu

En 1978, la Société a révisé les déclarations de revenu de certains exercices antérieurs. La déduction de l'amortissement maximal du coût en capital a permis d'inscrire, à l'égard des impôts sur le revenu, des pertes qui pourront servir à réduire le revenu imposable des exercices futurs.

Au 31 décembre 1978, ces pertes à reporter à l'égard des impôts sur le revenu s'élevaient à environ \$191 011 000 et pourront être utilisées, à concurrence des montants suivants, au plus tard au cours des exercices se terminant aux dates indiquées.

	(\$000)
31 décembre 1979	46 557
31 décembre 1980	101 938
31 décembre 1981	<u>42 516</u>
	<u>191 011</u>

8. Nordair Limitée

Après avoir obtenu les autorisations gouvernementales requises et avoir retiré la condition d'acceptation à 90% de son offre au comptant aux détenteurs des actions ordinaires en circulation de classes A et B de Nordair Limitée, transporteur régional ayant son siège à Montréal, Air Canada avait, le 26 janvier 1979, acheté 764 447 actions ordinaires de classe A et 1 123 966 actions ordinaires de classe B au prix unitaire de \$12.61 pour une somme totale de \$23 812 888. Cette transaction lui assure une participation majoritaire, avec 86.46% des actions en circulation.

9. Engagements

Les engagements relatifs à l'acquisition d'un B-747, de dix-huit B-727 et d'un moteur de rechange de B-727 s'élevaient, déduction faite des versements proportionnels, à environ \$286 600 000 au 31 décembre 1978. La livraison du B-747 et de dix B-727 est prévue pour 1979 et celle des huit derniers B-727 pour 1980.

En janvier 1979, la Société a convenu de louer au lieu d'acheter le B-747 pour lequel l'engagement en cours portait sur environ \$35 000 000.

Les engagements relatifs aux installations et au matériel au sol étaient de \$9 800 000 au 31 décembre 1978. Les loyers payables en 1979 pour la location à terme d'installations s'élevaient, à la même date, à \$11 332 000, chiffre excluant le loyer des appareils, qui est compris dans la dette à long terme.

10. Régimes de retraite

La Société a des régimes de retraite pour la presque totalité de son personnel. À ce titre, la somme totale imputée à l'exploitation pour l'exercice s'est élevée à \$66 300 000 (\$29 200 000 en 1977).

Au 31 décembre 1978, la dette non pourvue contractée au titre des régimes de retraite de la Société était de \$195 190 000 (\$132 316 000 en 1977). Cette hausse survenue en cours d'exercice est attribuable à une majoration des prestations de retraite de \$37 840 000 et au déficit actuariel courant de \$41 700 000, moins les versements y afférent. Le déficit courant sera pourvu sur une période de trois ans jusqu'en 1980, tandis que la dette non pourvue l'est par annuités sur diverses périodes, jusqu'en 2003. La Société finance ses régimes de retraite conformément aux recommandations de l'actuaire et aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension.

La somme imputée à l'exploitation pour l'exercice comprend \$9 681 000, qui correspondent à la première de trois annuités égales servant à compenser la réduction de la valeur de l'actif de la caisse de retraite recommandée par l'actuaire et \$15 284 000 destinés à amortir le déficit actuariel courant.

11. Dividende

Le 30 janvier 1979, le Conseil d'administration a déclaré un dividende de \$13 200 000, payable au gouvernement du Canada le 30 mars 1979.

12. Éléments de comparaison

Certain chiffres de 1977 donnés à titre de comparaison ont été regroupés pour assurer la concordance avec la présentation adoptée en 1978.

Définitions

Rendement des investissements

Bénéfice net, après impôt sur le revenu et charge nette d'intérêts avant impôt sur le revenu, exprimé en pourcentage de la moyenne des investissements.

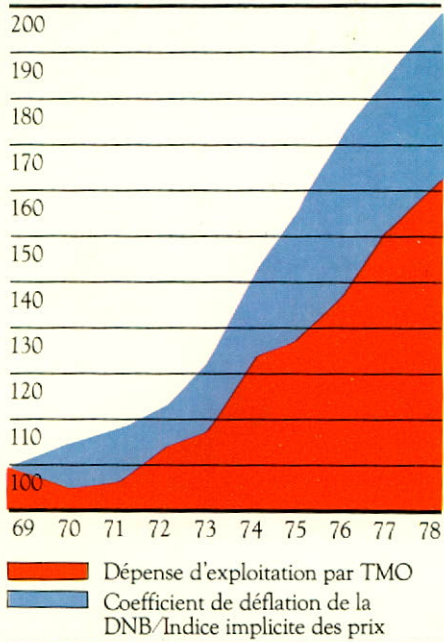
Les investissements sont la somme de la dette à long terme (y compris la portion exigible à court terme) et de l'avoir des actionnaires.

Marge d'exploitation

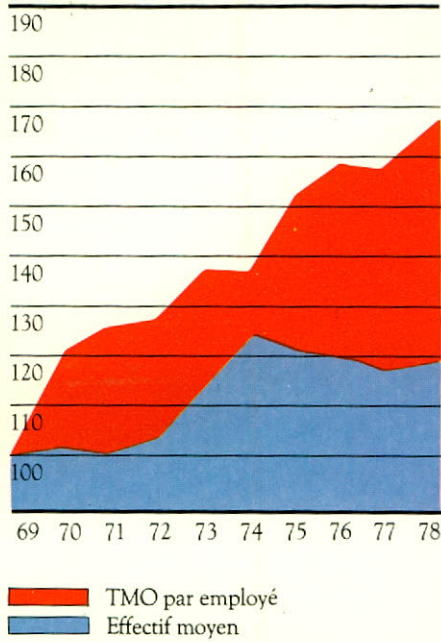
Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage des recettes d'exploitation.



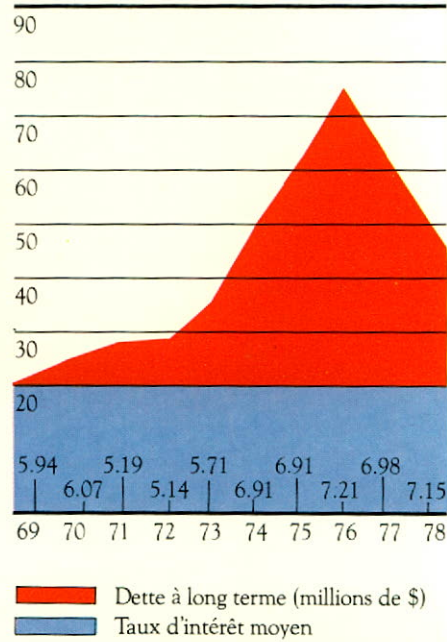
Progression des coûts unitaires Taux d'inflation (1969=100)



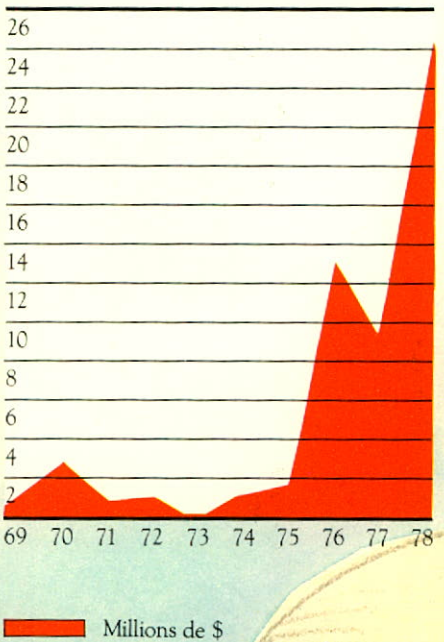
Productivité du personnel (1969=100)



Intérêt versé sur la dette à long terme



Revenu d'intérêt des placements à court terme



Dépenses d'exploitation 1978

	(\$000)	%
Carburants et lubrifiants	230 903	18.7
Dépréciation et désuétude	108 159	8.7
Loyers, services publics et communications	70 671	5.7
Matériaux, fournitures et services	61 352	5.0
Commissions sur les ventes	64 703	5.2
Droits d'atterrissage et redevances d'aéroports	36 181	2.9
Publicité et promotion	26 568	2.2
Traitements, salaires et charges sociales	496 597	40.1
Divers	142 964	11.5
Total	1 238 098	100.0



Principales statistiques des dix dernières années

	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970	1969
Données financières (millions de \$)										
Recettes passages	1 105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4	387.5	332.7
Recettes d'exploitation	1 322.6	1 187.7	1 057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.3	478.3	404.7
Dépenses d'exploitation	1 238.1	1 098.5	1 017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1	457.4	386.2
Bénéfice d'exploitation	84.5	89.1	39.8	39.3	33.8	46.4	45.5	28.3	20.9	18.5
Bénéfice net (perte)	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7	(1.1)	1.5
Dividende	—	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Intérêts	48.1	63.5	76.3	65.4	59.1	39.9	32.5	31.9	31.9	25.2
Avoir des actionnaires	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2	37.7	32.7
Dette à long terme	555.2	875.6	861.4	1 007.4	893.5	691.0	640.1	631.6	547.6	467.6
Actif total	1 333.5	1 243.6	1 149.1	1 302.9	1 167.9	995.9	834.3	800.0	707.9	594.9
Fonds de roulement	269.5	140.5 [†]	18.9 [†]	107.7 [†]	30.3 [†]	(61.0) [†]	28.0 [†]	23.6 [†]	(0.1) [†]	10.5
Marge d'exploitation	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%
Rendement des investissements	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%	4.6%	4.8%
Exploitation										
Passagers payants transportés (millions)	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4	7.5	6.6
PMP* (millions)	12 017	11 297	10 705	10 110	10 268	9 601	7 901	6 427	6 428	5 740
Étape moyenne par passager* (milles)	1 089	1 048	1 008	962	976	985	935	892	884	892
SMO* (millions)	19 243	17 873	17 686	17 419	16 127	14 399	12 169	11 706	11 207	10 058
Coefficient d'occupation*	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%	57%	57%
Recette par PMP*	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢
Recette par PMP* (en valeur constante)	9.20¢	9.43¢	9.34¢	9.74¢	9.56¢	9.47¢	10.44¢	11.69¢	11.39¢	11.46¢
Tonnes-milles de fret* (millions)	275	247	248	234	240	245	224	201	185	148
TMP totales (millions)	1 609	1 508	1 458	1 396	1 391	1 350	1 141	957	946	789
TMO totales (millions)	3 270	3 095	3 175	3 075	2 821	2 599	2 215	2 122	2 054	1 663
Coefficient de chargement	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%	46%	47%
Recette par TMP	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢
Dépense d'exploitation par TMP	76.96¢	72.83¢	69.79¢	65.74¢	58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢
Bénéfice d'exploitation par TMP	5.25¢	5.91¢	2.73¢	2.82¢	2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢
Dépense d'exploitation par TMO	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢
Dépense d'exploitation par TMO (en valeur constante)	37.87¢	37.88¢	36.57¢	37.36¢	40.01¢	40.03¢	42.32¢	41.39¢	42.06¢	45.89¢
Étape moyenne par appareil (milles)	665	637	623	613	578	569	553	546	543	514
Capacité moyenne par appareil (tonnes)	27.50	26.74	25.87	24.64	24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16
Utilisation quotidienne moyenne par appareil**	8h29	7h27	7h36	7h49	8h4	8h5	7h56	7h21	7h29	8h
TMO par employé (milliers)	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3	115.4	95.0
TMO par heure de vol commerciale** (milliers)	10.5	10.2	9.9	9.4	8.9	8.4	7.8	7.4	6.8	5.9
Effectifs en fin d'année (milliers)	21.0	20.5 [†]	20.7 [†]	20.8 [†]	21.5 [†]	21.0 [†]	18.6 [†]	17.4 [†]	17.6 [†]	17.3 [†]

*Services réguliers seulement

**De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

† Chiffre redressé

PMP: passagers-milles payants SMO: sièges-milles offerts TMP: tonnes-milles payantes TMO: tonnes-milles offertes

Imprimé au Canada. Ce rapport, de format métrique, est imprimé sur du papier fabriqué au Canada.

