

Air Canada Annual Report



Table of Contents

2. Board of Directors
3. Officers
4. Chief Executive Officer's Message
6. Financial Summary
7. Financial Condition
8. The Year in Review
17. Glossary of Terms
- 18, 19. Statement of Income
Statement of Retained Earnings
Balance Sheet
Auditors' Report
Statement of Changes in Financial Position
20. Notes to Financial Statements
23. The Effects of Inflation
24. Ten-Year Comparative Review

Year at a Glance

Financial	1979	1978	%Change
Operating Revenues (\$ Millions)	1,595.2	1,322.6	21
Operating Expenses (\$ Millions)	1,494.4	1,238.1	21
Operating Income (\$ Millions)	100.8	84.5	—
Net Income (\$ Millions)	55.4	47.5	—
Invested Capital at Year-End (\$ Millions)	1,070.7	999.2 ⁺	7
Return on Investment	9.2%	9.4%	—
Operations			
Revenue Passenger Miles* (millions)	14,414	12,017	20
Passenger Load Factor*	66%	62%	—
Yield per Revenue Passenger Mile*	9.38¢	9.20¢	2
Total Available Ton Miles (millions)	3,627	3,270	11
Operating Expense per Available Ton Mile	41.21¢	37.87¢	9
Average Number of Employees	22,217	20,747	7

*Scheduled Services Only
†Restated

Executive Committee

Jacques Bock
J.F. Cruickshank
Claude I. Taylor
Pierre Taschereau
(Chair)
L.C.L. Jolivet
G.F. Francolini

Board of Directors

Jacques Bock, President & General Manager,
Bock et Tétreau Ltée, Montreal, Que.

J.F. Cruickshank, President
& General Manager,
Sackville Downs Ltd., Halifax, N.S.

Geno F. Francolini, F.C.A.,
Vice Chairman & Chief Executive Officer,
Livingston Industries Ltd., Tillsonburg, Ont.

Milton E. Harris, Chairman & President,
Harris Steel Group, Ltd., Willowdale, Ont.

L.C.L. Jolivet, President,
Oakwood Holdings Ltd., Vancouver, B.C.

Lorna R. Marsden, Associate Dean,
School of Graduate Studies,
University of Toronto, Toronto, Ont.

W.T. Molloy, Barrister & Solicitor,
MacDermid & Company, Saskatoon, Sask.

Ross F. Phillips, Chairman
& Chief Executive Officer,
Home Oil Co. Ltd., Calgary, Alta.

J.W. McLoughlan, President,
McLoughlan Supplies Ltd., St. John's, Nfld.

Jean Perron, President,
Normick Perron, Inc., LaSarre, Quebec

Michael J. Murray, President,
Madawaska Investments, Ltd., Ottawa, Ont.

Pierre Taschereau, Q.C., Chairman of the Board,
Montreal, Quebec

Claude I. Taylor, President
& Chief Executive Officer,
Montreal, Quebec



Officers*

Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman of the Board

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

J.M. Callen
Senior Vice President, Ontario

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

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

Lyle M. Raverty
Senior Vice President,
Technical Operations

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

B.R. Aubin
Vice President,
Purchasing & Supply

A. Bodnarchuk
Vice President,
Computer & Systems Services

A.D. Bone
Vice President, Maintenance

G. Chiasson
Vice President, Passenger
Planning & Marketing

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

M.E. Fournier
Vice President, Public Affairs

B.A. Gillies
Vice President, Cargo

C.H. Glenn
Vice President,
Fleet Capacity Planning

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

R.W. Linder
Vice President, Personnel

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

W.J. Reid
Vice President, Finance

C.H. Simpson
Vice President,
Flight Operations

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

D. Bryce-Buchanan
Vice President,
European Region

G.G. Gauvreau
Vice President,
Eastern Region

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

H.D. Laing
Vice President,
Western Region

J.R. McMurtry
Vice President,
Central Region

J. Whitelaw
Vice President,
Atlantic Canada Region

W.J. Brooks
Controller

R.J. Lafrenière, Q.C.
Secretary

A.A. Saint-Denis
Treasurer

*At February 1, 1980

Executive Offices
1 Place Ville Marie
Montreal H3B 3P7
Quebec

Audit Committee

G.F. Francolini
(Chair)

W.T. Molloy

J.W. McLoughlan

McGILL LIBRARY

389-57 JAN 23 1980

GOV. DOCS. DEPT.



Chief Executive Officer's Message

It is gratifying to report that Air Canada earned \$55.4 million after taxes in 1979 while fulfilling its mandate of public service.

Although this record result is 17 per cent higher than that of last year, the Corporation fell short of its immediate 10 per cent target for return on investment. This goal must be seen as a prime measure of the airline's ability to reinvest in its future and to undertake its capital investment program in excess of \$4 billion over ten years. That investment is necessary to meet the airline's service commitments.

Air Canada made a major decision on its fleet plan for the next decade when it chose the Lockheed 1011-500 and Boeing 767 as future aircraft models. The decision ensures the company will continue to provide the safe, comfortable and convenient service its customers want. This decision will also allow Canada's national airline to adapt to changing travel patterns, and to take advantage of market opportunities with the greatest efficiency.

Financing such an investment, in turn, requires solid and consistent company earnings, not easily achieved in light of fuel shortages and soaring costs.

Whatever the future holds, the airline, with its dedicated, capable and skilled staff, will continue to do its utmost to fulfil its commitment to serve the public. Air Canada's success in meeting this goal is illustrated by its 1979 performance. Despite higher operating costs, the Corporation generated a record pre-tax profit of \$102.3 million and returned a \$13.2 million dividend to its shareholder. It carried 12.8 million passengers and 158,950 tons of cargo while maintaining high service standards. At the same time, it held price increases substantially below those of the deregulated industry in the United States.

Under the heavy pressure on costs, Canadian air fares did rise in two stages by approximately 10 per cent. In sharp contrast, there were five fare increases in the United States, which collectively compounded to about 32 per cent. At year end, Canadian air fares were generally substantially below comparable U.S. fares. This was true of both bargain fares and regular, economy fares.

One reason for Air Canada's price leadership is because the airline has developed one of the most fuel-efficient operations in the world.

In the past, fuel represented just 10 per cent of operating costs. As of last year, that figure had doubled and over the coming years is likely to double again. An airline which will pay 40 per cent of its operating costs for fuel is very different from the airline of the past.

The adaptation required to accommodate costs of this magnitude cannot be foreseen. But it is obviously going to be a formidable task. Air Canada, long committed to the provision of convenient and efficient air service, will face the challenge with one of the most modern fleets in the world.

These are competitive times. The company faces an unrestricted competitor on transcontinental routes and domestic charters may serve major Canadian centres on a scheduled basis in 1980. Regional carriers are seeking to extend their services on to trunk routes. Transborder competition is increasing as U.S. carriers face a

Management Resources & Compensation Committee

Jean Perron
L.C.L. Jolivet
(Chair)

Ross F. Phillips

Social Responsibility Committee

Dr. Lorna R. Marsden
(Chair)

Michael J. Murray
Jacques Bock



slower growing, very competitive and relatively unregulated domestic market. International routes face the same stiff competition.

There is no doubt the airline business will be deeply affected by market forces in the years ahead and that Air Canada can respond successfully and effectively. In any event, public demand will continue to mould and shape the company's product and its operation.

Efficient operation and price leadership attract customers, but Air Canada's front line people know that superior service brings repeat business. They know that the needs of passengers and shippers come first; they are prepared for the increasingly competitive environment in which the customers will make their choice on the basis of performance.

Meeting service goals, while keeping costs and therefore fares and rates down, will demand the utmost from everyone at Air Canada. The airline is prepared for the challenge. The decision on the fleet acquisition and expansion plan was an important step forward—Air Canada's most important decision of 1979—and a demonstration of unequivocal confidence.

Air Canada's market response is demonstrated by the seasonal seat sales the company pioneered. During 1979, nearly 400,000 passengers took advantage of these substantially discounted fares and helped fill a large number of seats which might otherwise have been unoccupied because of seasonal travel patterns.

Such seats can be sold at a substantial saving to consumers, and at a gain to Air Canada. The results have justified this innovative airline marketing concept.

As the industry moves into the mass transport mode, the airline can operate at higher load factors than were once thought possible while still providing customers with the convenience and efficiency they must have.

All of Air Canada's major labour contracts will be renewed in 1980. The company is optimistic that mature negotiations will enable it to provide uninterrupted service at the level the public is entitled to receive while realistically ensuring the future of the airline and all its people.

The company is now operating as a commercial entity, dependent on its ability to meet market needs for its success. While cash generated by operations did not quite meet expectations in 1979, the record of the last few years has enabled Air Canada to finance the largest airline capital investment program ever launched in Canada. The Corporation's owners, the Government of Canada, were not required to provide a guarantee. For the record, no Government subsidies have been received since 1962, while the dividends paid in the last two years have exceeded the subsidies paid to Trans-Canada Air Lines.

Pierre Taschereau, former Chairman of the Board of Directors, returned to the Chair in September when he succeeded the Hon. Bryce Mackasey.

The company has proven itself to be commercially successful, and there is every reason to believe that it will continue to succeed. Air Canada's family responded well to the 1979 challenge and the outlook is confidently based on their capacity to meet the continuing demands of the future.

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Investment Policy
Committee

Ross F. Phillips
(Chair)

J.F. Cruickshank
Milton E. Harris



1979 Financial Summary (Dollar amounts in millions)

Operating Revenues

Passenger	\$1,351.9	Increased 22% as traffic grew 20% (to 14,414 million RPM) and the average yield rose 2% to 9.4 cents per RPM.
Freight and express	155.6	Increased 28%. Freight was up 31% due to 15% growth in traffic volumes and a 13% yield improvement. Express rose 2% totally due to yield. The small package service (Expedair, Airvelop and Couriair) grew 76% in dollar volume and represents 7% of total freight and express revenues.
Mail	29.4	Increased 8% as volume rose 5% and yields 3%.
Charter	16.1	Decreased 48% as cargo experienced zero growth while the passenger sector declined.
Incidental services — net	42.2	Increased 11%. Revenues include the sale of maintenance, computer and training services, ground handling, other specialist activities, excess baggage and pool settlements.
Total Operating Revenues	<u>1,595.2</u>	Increased 21%. Total Revenue Ton Miles were up 16% while yield per RTM escalated 4%.

Operating Expenses

Salaries, wages and benefits	\$ 574.6	Increased 16%. Average number of employees was up 7%. Represents 38% of operating expenses compared to 40% in 1978.
Fuel & oil	302.2	Increased 31%. The average fuel price jumped 17% while volume rose 12%. Now constitutes 20% of operating costs.
Depreciation, amortization & obsolescence	113.5	Increased 5%. Reflects the major capital equipment program initiated this year.
Other	504.1	Increased 25%. Relates primarily to significantly increased traffic levels (20% for scheduled passenger operations) and enhanced service standards.
Total Operating Expenses	<u>1,494.4</u>	Increased 21%. The diminished value of the Canadian dollar significantly affected the price of foreign goods and services and compounded the effect of domestic inflationary pressures.
Operating Income	100.8	Increased 19%. The margin on operating revenue was 6.3%, a fractional change from the 6.4% recorded in 1978.

Non-Operating Income (Expense)

Interest on long-term debt + capital lease obligations	(45.6)	Decreased \$1.9 million from last year reflecting the residual effect of the April 1978 recapitalization offset by new debt, primarily the Japanese aircraft leases.
Interest income	37.5	Increased \$13.1 million over previous year as average investment level and interest rates significantly higher.
Interest capitalized	4.2	Increased \$2.2 million due to accelerating aircraft acquisition program.
Gain on asset disposal	1.5	Decreased \$7.3 million from 1978 level.
Gain on foreign exchange	0.2	Decreased \$9.6 million from last year.
Other	3.7	Increased \$1.5 million due primarily to appreciation in value of Nordair equity.
Total Non-Operating Income	<u>1.5</u>	A \$1.8 million improvement over 1978.
Income before taxes	102.3	Up from \$84.1 million last year.
Tax provision	46.9	Effective Rate of 45.9%.
Net income	<u>\$ 55.4</u>	\$168.29 per common share, \$23.96 more than in 1978. 4.2 times dividend declared in 1980.

1979 Financial Condition (Dollar amounts in millions)

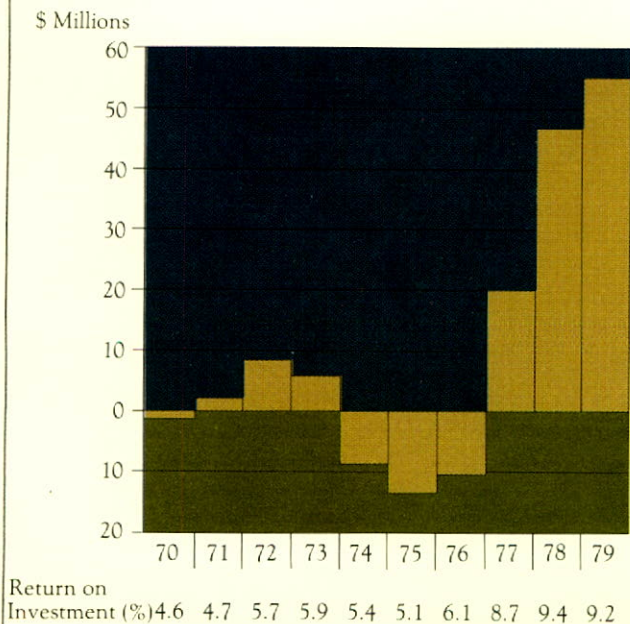
Net Assets

Short-term investments	\$ 321.7	Decreased \$8.5 million from 1978 year-end level as funds employed for fleet renewal and expansion program.
Other net current assets	<u>(100.2)</u>	Compared to \$(60.7) million in 1978.
Net working capital	221.5	Current ratio was 1.66:1 compared to 2.07:1 last year.
Investments in and advances to other companies	27.8	The total includes \$25.4 million for Nordair at equity, \$2.4 million in other companies at cost.
Net fixed assets	918.0	Increased 17% reflecting new aircraft acquisitions. Total is net of accumulated depreciation.
Deferred charges	<u>0.5</u>	Decreased \$0.5 million.
	<u><u>\$1,167.8</u></u>	Increased \$109 million from 1978.

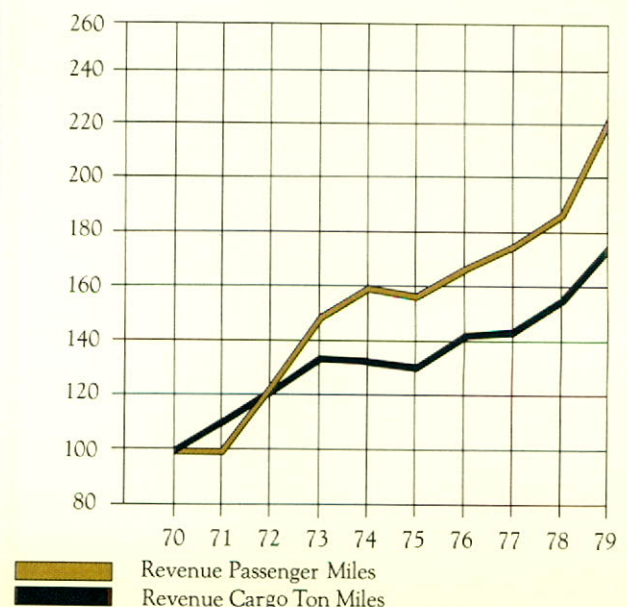
Capital Employed

Long-term debt and obligations under capital leases	\$ 566.7	Increased \$12.3 million over the year totally due on a net basis to the Japanese lease financing of two aircraft. The combined debt including the current portion represented 57% of total capitalization, down marginally from 1978.
Other long-term liabilities	10.7	Increased \$2.5 million.
Deferred taxes & credits	133.0	Principally due to timing differences between book and tax depreciation.
Share capital	329.0	All in common shares owned by the Government of Canada. Total equity (including retained earnings) represented 43% of total capitalization.
Retained earnings	<u>128.4</u>	Increased \$42.2 million due to net income earned less the dividend paid from 1978 profits. A further \$13.2 million dividend was declared in January 1980.
	<u><u>\$1,167.8</u></u>	The individual share value at year-end was \$1,390.19, up from \$1,262.02 a year ago.

Net Income (Loss)



Scheduled Passenger & Cargo Traffic Growth (1970 = 100)



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 1979.

Air Canada earned \$55.4 million, representing a 9.2 per cent return on investment. In 1978, profits after taxes were \$47.5 million and return on investment was 9.4 per cent.

Income before taxes totalled \$102.3 million compared with \$84.1 million in 1978.

A dividend of \$13.2 million was declared in January, 1980, payable to the sole shareholder, the Government of Canada. Other Federal government payments in 1979 amounted to \$117.7 million, including taxes, operating charges such as navigation, landing and terminal fees, debt interest and debt repayment. This is in addition to payments of \$24.8 million to provincial and municipal governments.

The operating margin was 6.3 per cent, down from 6.4 per cent last year, once again illustrating the difficulty of generating adequate profit from air transportation.

Nevertheless, faced with severe cost inflation, particularly in the areas of fuel and government user charges, considerable satisfaction can be derived from the company's improved earnings. This was achieved through strong traffic growth, higher utilization of available capacity, stringent cost control and improved productivity.

The proportion of seats occupied by passengers on scheduled flights increased the system load factor by a significant four points to 66 per cent. However, in the face of minimal yield improvement, the break-even load factor rose from 58 to 61 per cent.

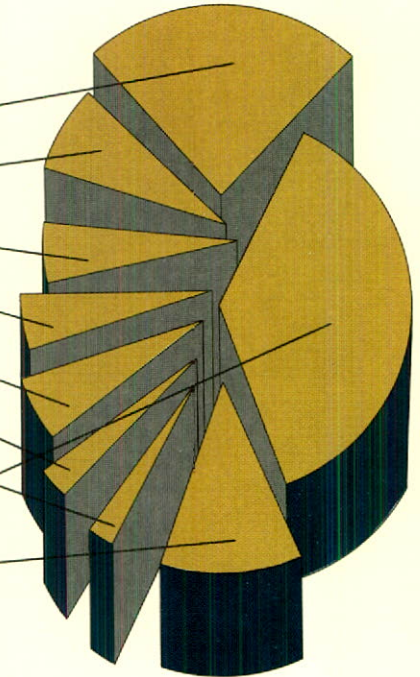
Operating revenues were up 21 per cent to a total of \$1,595 million and transportation revenues increased on the same scale to \$1,553 million.

Passenger revenues on scheduled services grew 22 per cent as a result of a 20 per cent growth in traffic. The average revenue yield per passenger mile increased only 2 per cent, reflecting Air Canada's response to public demand for air travel at the lowest possible cost. Discount fares and seat sales were prime factors in holding down the average price to customers in a year when the Canadian Consumer Price Index rose by 9.1 per cent.

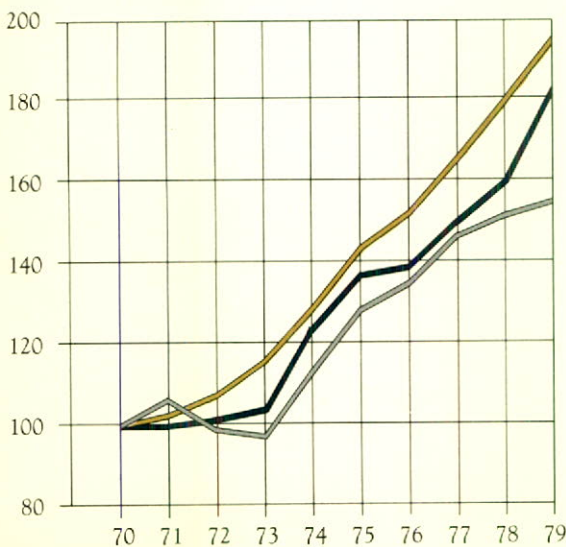
However, there is a limit to the measures that can be taken to mitigate rising costs, and while Air Canada will continue its efforts to hold down fare levels, the price of air transportation must inevitably rise in the face of on-going inflation.

1979 Operating Expenses

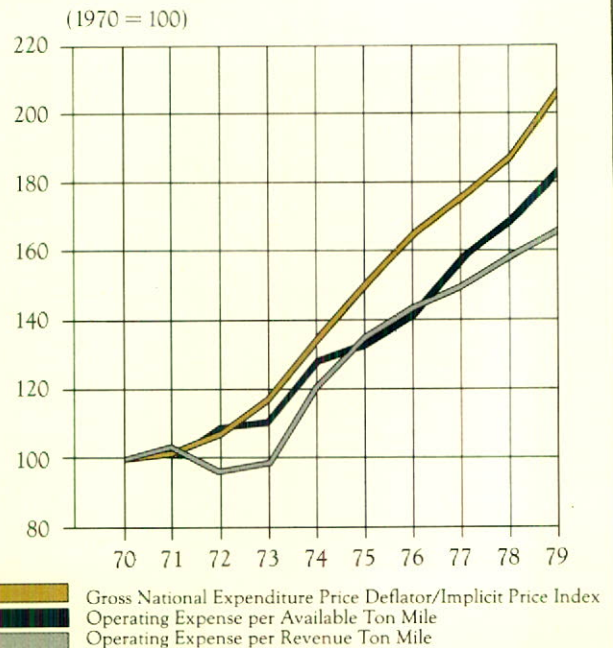
	\$000	%
Fuel and Oil	302,186	20.2
Depreciation and Obsolescence	113,478	7.6
Rent, Utilities and Communications	84,914	5.7
Materials, Supplies and Services	75,313	5.0
Sales Commissions and Charges	84,058	5.6
Landing Fees and Terminal Assessments	46,792	3.1
Advertising and Promotion	29,509	2.0
Salaries, Wages and Benefits	574,602	38.5
Other Operating Expenses	183,497	12.3
Total Operating Expenses	1,494,349	100.0



Passenger Yield, Freight Yield, Consumer Price Index (1970 = 100)



Unit Costs vs. Inflation (1970 = 100)



On Canadian routes, from which more than half of passenger revenues are derived, scheduled passenger traffic was up 18 per cent while average revenue yield actually declined by 2 per cent. Similarly on transborder routes, passenger traffic increased 34 per cent, but average yield was 1 per cent lower than last year. In both areas, discount fares designed to fill otherwise empty seats stimulated traffic growth but held down revenue yields.

On other routes, foreign fuel price escalations precluded the restraint of yield increases to the extent possible in North America. Scheduled passenger traffic nevertheless exhibited considerable buoyancy. On Atlantic routes, traffic and yield contributed about equally to a 35 per cent increase in scheduled passenger revenue. However, traffic volumes were inflated to some degree by the temporary grounding of other airlines' aircraft. On Southern services, a 15 per cent passenger revenue improvement resulted from an 11 per cent increase in traffic and a 3 per cent improvement in yield.

Cargo, too, saw substantial growth. Revenues on scheduled services grew by 25 per cent to \$185 million as a result of traffic growth of 13 per cent, and improved yields which were up by 8 per cent.

During the year, the sale of services and technology to other airlines expanded considerably, particularly in the areas of aircraft maintenance, ramp handling and computer technology. This was a major element in net incidental services earnings of \$42.2 million, up from \$38 million the previous year.

Operating expenses totalled \$1,494 million, up 21 per cent from 1978. Total capacity in terms of available ton miles increased 11 per cent, but operating cost per available ton mile, despite the weak Canadian dollar and global inflationary pressures, was held to a 9 per cent increase, 41.2¢ versus 37.9¢. As a result of higher load factors, however, operating cost per revenue ton mile increased only 4 per cent.

The airline's bill for salaries, wages and related employee benefits rose 16 per cent to \$575 million, as the average number of employees was up 7 per cent. Employee productivity increased 4 per cent in terms of available ton miles, 8 per cent in terms of revenue ton miles.

Once again in 1979, fuel price increases were a major cause for concern. Air Canada experienced a 17 per cent increase in its average fuel price over the previous year. The total fuel and oil expense was \$302 million, a rise of \$72 million or 31 per cent over 1978.

Net non-operating income increased by \$1.8 million. This improvement came principally from interest income which grew from \$24.4 million to \$37.5 million as the Corporation maintained a highly liquid position in anticipation of future capital expenditures, and profited from a sharp rise in interest rates. A high level of short-term investments was achieved in spite of large capital expenditures for aircraft.

A \$1.9 million reduction in interest expense to \$45.6 million reflected the net effect of a full year's benefit of the April 1978 recapitalization,

offset by new aircraft capital lease obligations. Gains on asset disposal and foreign exchange totalled \$1.5 million and \$0.2 million, respectively, \$7.3 million and \$9.6 million below 1978 levels. Non-operating income for the year included \$1.3 million of earnings derived from Air Canada's investment in Nordair.

Property and equipment expenditures, including capitalized leases, amounted to \$270 million. The delivery of 11 previously ordered aircraft marked the beginning of the multi-billion dollar program to equip Air Canada for the 1980's. Funds generated from 1979 operations amounted to \$209 million as compared to \$189 million last year.

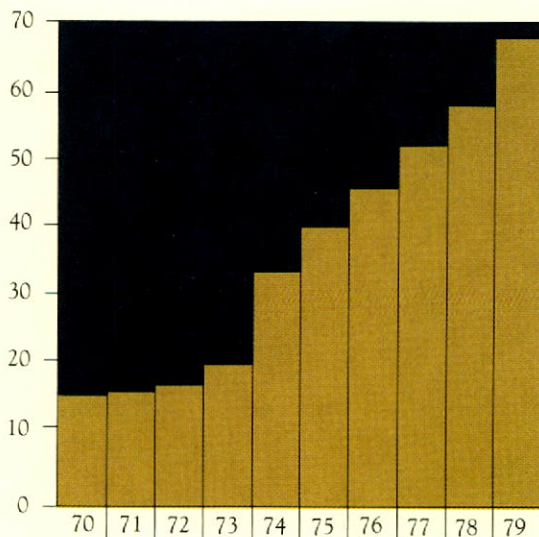
At year-end, property and equipment, including flight equipment under capital leases, totalled \$918 million after accumulated depreciation. Total corporate assets rose \$195 million to \$1,506 million.

In spite of the heavy capital expenditures, working capital over the year dropped only \$48 million to \$222 million. Long-term debt and obligations under capital leases, including the current portion, increased \$29 million, but declined marginally as a proportion of total capitalization.

Lease financing for two of the newly acquired aircraft was arranged with syndicates of Japanese companies. The ten-year leases bear an average interest rate of 8.4 per cent and provide for a nominal purchase option on termination. This low cost financing was made available to Air Canada under the Government of Japan's Emergency Import Program which terminated in March 1979.

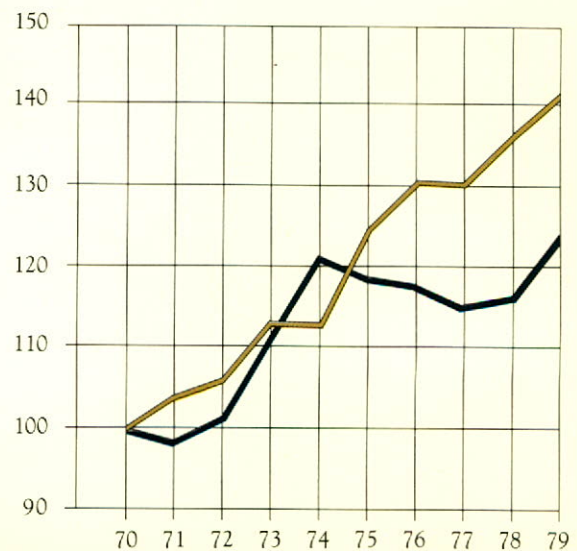
Fuel Price

(Cents per Imperial Gallon)



Employee Productivity

(1970 = 100)



Average No. of Employees
 Available Ton Miles per Employee

Financing commitments totalling \$1 billion in U.S. funds were arranged in 1979 to assist in firm funding of aircraft acquisitions from 1980 through 1986. These commitments were negotiated with export agencies, primarily Export-Import Bank of the United States, and bear terms of 10 to 12 years with very favourable interest rates ranging from 8 per cent to 8.7 per cent. It is noteworthy that these major financing commitments were negotiated on the Corporation's own credit, without the requirement of shareholder guarantees or security interest in the financed assets.

By transfer of assets from the Air Canada Pension Trust Funds, the company established in November separate pension funds in the United States and in the United Kingdom in order to satisfy local requirements. Those countries have large concentrations of non-Canadian employees and it was deemed desirable to establish such funds with local assets to meet local liabilities. The book value of all pension funds at the end of 1979 exceeded \$705 million.

Marketing the Product

Air Canada continued its thrust to meet the new, more competitive conditions in the national and international airline industry with further efforts to attract both business and leisure travellers. Business travellers were offered increased frequencies,

superior service and convenient flight departure and arrival times, while leisure travellers were attracted by vigorous efforts to market otherwise empty seats.

Transcontinental services, important to both groups of consumers, were improved with more wide-body service, better schedules and additional frequencies, notably three daily nonstops between Toronto and Vancouver, and one nonstop, daily except Saturday between Montreal and Calgary. Nonstop service at the right time of day is an important key to increased business traffic.

Atlantic service was improved. Beginning in October Air Canada and its pool partners offered daily service from Toronto to London, service six days a week between Toronto and Frankfurt, and daily service out of Montreal for London and Paris. Service to the United Kingdom from Atlantic Canada was improved with L-1011 flights out of St. John's.

Eastern Canada service to California and Texas was bolstered. Schedule revisions resulted in more convenient departures and better connections for those travelling beyond Air Canada destinations.

Notable service changes in 1979 included the introduction of three new routes: Edmonton/Winnipeg-Chicago; Montreal-Los Angeles and Toronto-San Francisco. Five of the airline's daily flights were transferred to New York's La Guardia Airport,

offering the convenience of its proximity to Manhattan, and the advantage of multiple eastern seaboard connections to the commuting business traveller. Air Canada continued to serve Kennedy International from Toronto and Montreal.

While 1979 inevitably saw fares rise primarily as a result of escalating global fuel prices, the cumulative percentage increase was kept to 9.7 on Canadian routes. Levels on Atlantic services were up some 30 per cent.

While heavy emphasis was placed on business travellers' needs, leisure passengers were also offered further travel incentives. In summer, Nighthawk capacity was doubled over the previous year and this low cost night coach travel concept was introduced between Vancouver and Winnipeg, Toronto and Regina and Toronto and Saskatoon. In total, 30 per cent of the airline's domestic capacity was designated for low fare Charter Class or Nighthawk travellers.

The Share Canada program was expanded to include "Cost Cutter Coupons" which proved to be the most successful aspect of all in this government-sponsored effort to encourage Canadians to travel within Canada.

Winter saw the Western Sun package program serving Florida and Caribbean destinations from Western Canadian points expanded, and a similar program introduced into Atlantic Canada. These programs together provide package holidays for more than 30,000 passengers at charter competitive rates.



Air Canada introduced the first ever airline seat sale in 1979, offering budget-conscious passengers discounts on regular economy fares ranging up to 65 per cent on surplus capacity. The experimental offer in the spring attracted more than 200,000 passengers and this reception by the travelling public encouraged the airline to hold a similar "inventory" sale in the fall. Both were profitable and greatly improved public understanding of Air Canada's concern for passenger needs. Load factors during the spring sale were the highest achieved outside traditional peak summer periods.

The company later applied this formula, which worked for passenger and airline alike, to a further domestic seat sale in the off-peak winter months and simultaneously announced the first such offering on services to the United Kingdom—both for travel early in 1980.

On October 1, scheduled passenger service from Toronto and Montreal to Shannon, Ireland was suspended. Declining traffic demand and escalating costs were responsible. Twice-weekly cargo flights were maintained.

Marketing effort during 1979 was also concerned with the future. Work commenced on the development of a multi-class seat allocation system to maximize the yield on mixed-fare flights. This system will be introduced in 1980. In line with future orientation, Marketing branch has undertaken a review of opportunities on present route networks. In addition, a project was

set up to identify new routes which may be compatible with Air Canada's network and fleet for future expansion considerations.

On the Ground- In the Air

The multiplicity of today's fare levels with their attendant travel conditions, the introduction of further innovative fares and associated industry influences contributed to a constant and heavy strain on reservations resources and ticketing outlets.

Throughout the year, emphasis was placed on ways and means of making it easier for the customer to do business with the airline. More information was made available, processes simplified, automated ticket printing facilities expanded, ticket delivery services implemented, new offices opened, and computerized reservations extended to many European and Caribbean communities.

Staff at ticket offices, check-in counters and in departure lounges, together with other ground personnel, were outfitted in new uniforms. These front line men and women are now distinctively garbed in a uniform they helped design. The classically styled, navy blue garment was designed by Canada's award-winning fashion expert Leo Chevalier after extensive consultation with those who wear them and their representatives.

Complementing this introduction is a distinctive new Air Canada design

which has been developed as a standard for airport check-in counters. The first units have been installed in Winnipeg and others will appear progressively throughout the system.

Customers will benefit substantially from new procedures for passengers with connecting flights. On check-in, they are now able to obtain boarding passes for onward travel.

Terminal improvements at Vancouver, Winnipeg, Montreal, Halifax and Miami enabled Air Canada to handle its growing passenger volume more efficiently while providing improved customer convenience. Edmonton now has customs pre-clearance facilities—an added benefit to passengers bound for U.S. destinations.

Rapidair facilities at both Toronto and Ottawa have been improved and the covered walkways and bridges introduced at Ottawa International airport were welcomed by customers.

New Maple Leaf lounges were opened in Halifax and Edmonton as membership in the enRoute Club continued to expand. There are now ten lounges in the system at which members can enjoy Club privileges.



Consultants were retained to begin design work on a new line maintenance hangar to be built in Toronto, which will provide additional capacity for wide-body aircraft.

Expansion of the automated reservations and general computer facilities in Toronto was provided for Air Canada's own needs as well as for its customers.

New city ticket offices were opened in Toronto and Hamilton, and a special facility for "future" ticketing was installed in Montreal's Dorval airport, to expedite ticket purchases at this busy outlet.

The in-flight experience can determine passenger preference, and whether this is favourable or not is most often the result of two factors: performance of the cabin crew, and meal and beverage service.

Passengers on selected flights are surveyed every three months as a means of monitoring customer reaction in this most visible area of airline performance. In the overall areas of attitude, attentiveness, in-flight announcements and grooming, a rating of good to excellent was achieved more than 90 per cent of the time during 1979.

Customer ratings comparing the attitude of Air Canada cabin personnel with other airlines continually improved throughout the year. In his "Guide to Great Britain and Ireland", Egon Ronay ranked the airline second in an assessment of 14 international carriers. His comment regarding cabin staff stated, "We came away in a good mood, feeling that we had been served by crews who worked as a team and took pride in their job and their country."

Late in the year, the company's first Awards of Excellence were presented to flight attendants, noting their consistent demonstration of superior performance.

The first Boeing 727 evacuation trainers were received during the past year. These advanced training units greatly enhance the company's existing emergency training programs.

Emphasis on meal and beverage service improvements extended in 1979 to long haul flights, to augment Air Canada's competitive position in the marketplace. A meal choice in economy class was introduced on certain key routes, allowing the airline to improve food standards on competitive routes. Passenger reaction to these changes was very positive, as evidenced by the ongoing surveys and letters of commendation.

Cargo

Two years after establishing the Cargo branch as a distinct business centre, substantial expansion and improvement of the cargo product continue to make this one of the most promising areas in which the company operates. The importance of this activity to the airline's future, coupled with Air Canada's continuing commitment to customer service and product development, was again emphasized in 1979 by the appointment of a Vice President, Cargo.

Revenues and profits once again exceeded expectations in most service categories with total revenues, including the charter component, increasing by 24 per cent over 1978, and profits contributing substantially to the corporate statement.

General freight, representing two thirds of total cargo revenues, showed a marked increase of 31 per cent over the previous year, due, in part, to increased international shipping volumes. Air Canada's transatlantic freight revenues reflect this by a 42 per cent growth.

Developing the small package business meant expanding Airvelop and Couriair services to more than 10,000 communities in Canada and the United States in partnership with Federal Express Corporation, the world's leading small package carrier.

Together with Expedair, revenues for all small package services went up by 76 per cent.

Express revenues, which rose by 2 per cent over 1978, contributed 11 per cent of total cargo revenues. Mail grew by 8 per cent, representing 16 per cent of the total, with cargo charter service contributing 2 per cent.

New cargo services included freighter service from Kingston, Jamaica to Toronto, and the reintroduction of scheduled service between Cleveland and Montreal and Toronto. Within Canada, the company introduced scheduled freighter service from Montreal to London, Ontario and Vancouver; and from Montreal to Winnipeg and Calgary. As well, the frequency of scheduled freight service was doubled between Montreal and Atlantic Canada.

Air Canada's cargo operation was able to provide an emergency airlift of 1.4 million pounds of sandbags from the United States for flood-stricken Winnipeg. Airline staff at Chicago and the Manitoba capital worked round the clock in the relief operation.



Cargo customers benefitted from improved terminals at London, England and Mirabel and will gain further when a \$5 million cargo terminal is completed at Edmonton in 1980.

Additional capacity was provided by B-727 freighter aircraft delivered in 1979 for small package and general cargo service. These will be joined in 1980 by a DC-8-63 aircraft, one of six to undergo conversion to the cargo mode within the next few years.

The Airline's People

Air Canada's men and women numbered 22,808 at year-end, a 9 per cent increase over 1978.

Productivity improved by 4 per cent in available ton miles per employee and by 8 per cent in terms of revenue ton miles. Extensive hiring of flight attendants and pilots continued throughout the year in order to fly the additional miles generated by the 11 new aircraft added to the fleet.

Employees continued to maintain high service standards in all areas of customer service, while handling a 16 per cent increase in traffic and the demands of new programs such as the very successful seat sales.

During the past year, the company initiated discussions with its five major employee groups on the establishment of a joint program to assist employees experiencing personal problems of a medical/social nature.

While charter flights to ferry Cambodian refugees to Canada, for example, focused the global spotlight on flight crew employees, Air Canada people across its system of 59 districts

continued their participation in community projects and programs. The airline has long had a program to recognize such employee activity.

Extensive training programs continued to be made available to all employee groups. More than 1400 management employees participated in one or more of 15 development courses during 1979.

Air Canada's pilots logged more than 357,000 hours, as a record number of passengers were carried and efforts to improve aircraft utilization continued.

A total of 225 new pilots were employed and trained in 1979. The airline now has 1,678 men and women working on the flight deck.

Initial training for the L-1011-500 aircraft will commence in the coming year, in preparation for the introduction of the first of this new airplane type in 1981.

Collective agreements with all 12 of the airline's unions expire in 1980. Negotiations on new contracts commenced in February.

The corporate labour relations training program, introduced in 1978, has been extremely successful. There were 26 courses conducted during the past year, attended by some 500 first-line supervisors.

A labour relations newsletter for management personnel was developed and published in 1979. It is planned to continue publication three to four times a year in order to improve communication and report on trends and significant labour developments.

During 1979, the company commenced a consultation program involving regular meetings between the executives of the various unions and senior airline management. This program will continue in 1980.

Fleet Planning

At the end of 1979, Air Canada had acquired 11 new aircraft, bringing the fleet to a total of 116, consisting of 7 Boeing 747s, 10 Lockheed L-1011s, 28 Douglas DC-8s, 25 Boeing 727s and 46 Douglas DC-9s. Two additional L-1011s are leased for the peak summer season, as has been the case for the past several years.

One Douglas DC-8-43, previously leased to another airline, was sold in 1979 while the airline acquired two Boeing 727-100 freighters, one Boeing 747 and eight Boeing 727s.

The major event of the past year was completion of studies on the selection of prime equipment for the 1980s and the subsequent decision to purchase a fleet of twelve Boeing 767 aircraft with options for 18 more for use on North American services, and six L-1011-500 with options for nine additional aircraft for long inter-continental routes.



The twin aisle, twin engine 767 is a 200 seat airplane with sufficient range to serve medium and long-range North American services. The Lockheed L-1011-500, a three engine airplane with approximately 240 seats, will complement 747 services and provide the proper capacity on routes where the 747 is too large. During 1980, the airline will determine its future requirements for an airplane type to serve its short-haul routes.

As the 767 will not be in operation for a few years, the company has found it necessary to modernize the interior of stretched DC-8s, the airplane it will replace. Plans were approved to modify eight additional aircraft. Four have already been converted for use on Rapidair.

No small size, long-range cargo aircraft is likely to become available in the coming decade so Air Canada plans to retire its six small DC-8 freighters and replace them with six stretched DC-8s. These aircraft will be converted at the Douglas plant in Tulsa.

Maintenance Activities

With forty-two years experience in advanced technology, Air Canada operates in the vanguard of Canadian industrial skills. Maintenance branch technicians applied their broad cumulative experience and skills to keeping sophisticated flight and ground support equipment operating to the highest airworthiness standards of safety, efficiency and passenger comfort.

To ensure that this hard won pre-eminence continues, Air Canada's maintenance staff was provided with 105,000 man-hours of classroom and on-the-job training in 1979, the equivalent of approximately 72 man-years. The training never ends.

During the year, four DC-8-63s were refurbished to give their interiors a more appealing wide-body look and these aircraft have now replaced the B-727 on Rapidair service where they provide additional capacity and passenger comfort.

Plans have been completed for similar conversion work, including passenger entertainment systems on eight additional long-bodied DC-8s. Installation will begin in mid-summer 1980 and be completed within 12 months.

Preliminary work began in 1979 in readiness for the introduction of the Boeing 767 and the Lockheed-1011-500.

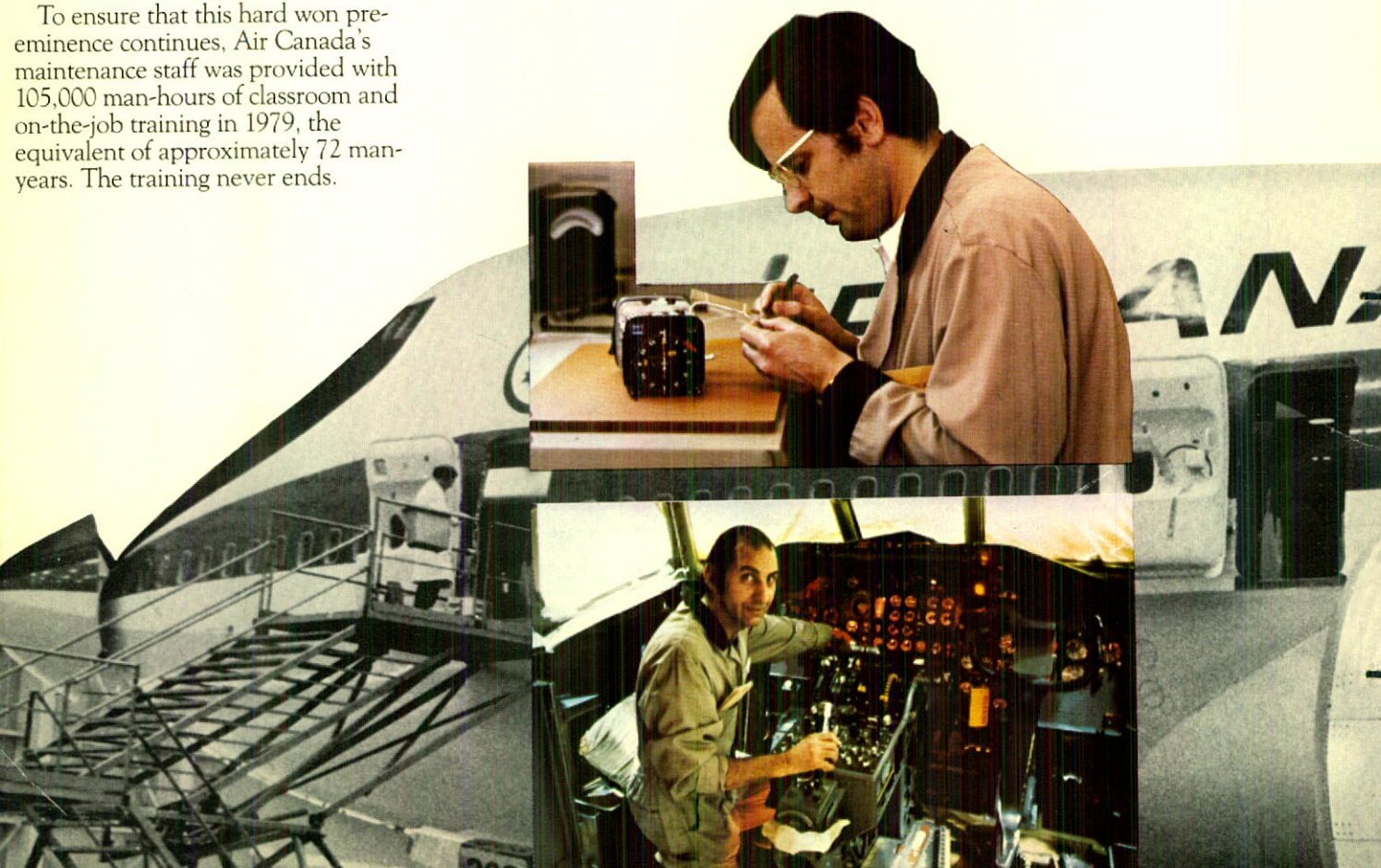
Processes and activities required for the new models have been defined and plans laid so that introduction into service will be orderly when deliveries are made.

The second phase of an energy conservation program was implemented during the year. At the Dorval base, capacitors were installed to improve electrical loads, an automated lighting control system was put into operation and a program to shut-down air conditioning during off-peak periods was completed. A solar energy system to heat water has been evaluated for potential future installation at the base.

Maintenance facilities in three major centres continued to carry out contract work for airlines and manufacturers of aircraft components. The company undertook 20 major contracts worth as much as \$32 million, and 30 minor ones. All its customers, which include regional carriers in Canada and airlines in the United States and South America, renewed their agreements—proof of customer satisfaction.

New contracts were concluded with Aero Peru for work on two L-1011 aircraft and staff was trained for work on two new L-1011-500s being acquired by TTIA (formerly BWIA). Work continued on the Air Jamaica fleet of 727s, DC-9s and DC-8s, two DC-8s for Nordair and Air Florida's DC-9s. New work was taken on for maintenance of two DC-9s owned by Ross Aviation, and with the Department of National Defence for heavy maintenance on a fleet of five Boeing 707s.

This latter contract, along with maintenance checks on Air Canada's own 727s, resulted in full utilization of the Winnipeg facility and the swelling of the maintenance workforce in that city to more than 300.



This pool of skilled labor is now in place to assume work on the 727 fleet as further checks come due in spring, 1980. Power plant and unit overhauls for this aircraft will continue to be done in Montreal.

The Dorval complex of shops, the systems of non-destructive component testing and processes such as electron beam welding and metallic heat treating permit the company to offer quality-assured work at substantial savings to any airline operating aircraft similar to those flown by Air Canada. In most cases, if it were not for the Dorval facilities, the work would have to be done outside of Canada.

In addition to this basic, high technology facility and the Winnipeg hangar, the airline has a major maintenance facility at Toronto where work on the wide-body 747 and L-1011 airframes and normal line maintenance on these and other models can be performed.

Work for other airlines has contributed substantially to earnings in the year and will continue to contribute earnings to Canadians employed in the air transport industry.

Computer & Systems Services

The past year saw significant expansion in computer and communication activity.

Toronto's centre was upgraded to accommodate the growth of the communications network controller as well as new computers to run the VIA Rail reservation system. This added 6,500 square feet to the computer room as well as 3,000 square feet for programming and support staff. A complicated and delicate task, it was completed without disrupting the operation of existing equipment. Activities included the installation of new turbines for power backup purposes, expansion of the environmental control systems and the fire protection system.

All computer centres experienced a marked growth of workload with Toronto handling 185,000 transactions in a peak hour, a 25 per cent growth over 1978. An additional 500 CRT terminals were installed over the network to accommodate Air Canada's internal requirements as well as its sale of services to external customers.

New systems development is a significant continuing area of activity, and several new systems were implemented in 1979. A human resources information system was implemented, enabling direct CRT access to update personnel information. This has meant a much reduced lead time for the handling of employee record changes.

On the maintenance, purchasing and supplies side of the airline, a new inventory process was implemented. Streamlining of the process is expected to produce improvement in the delivery time of materials.

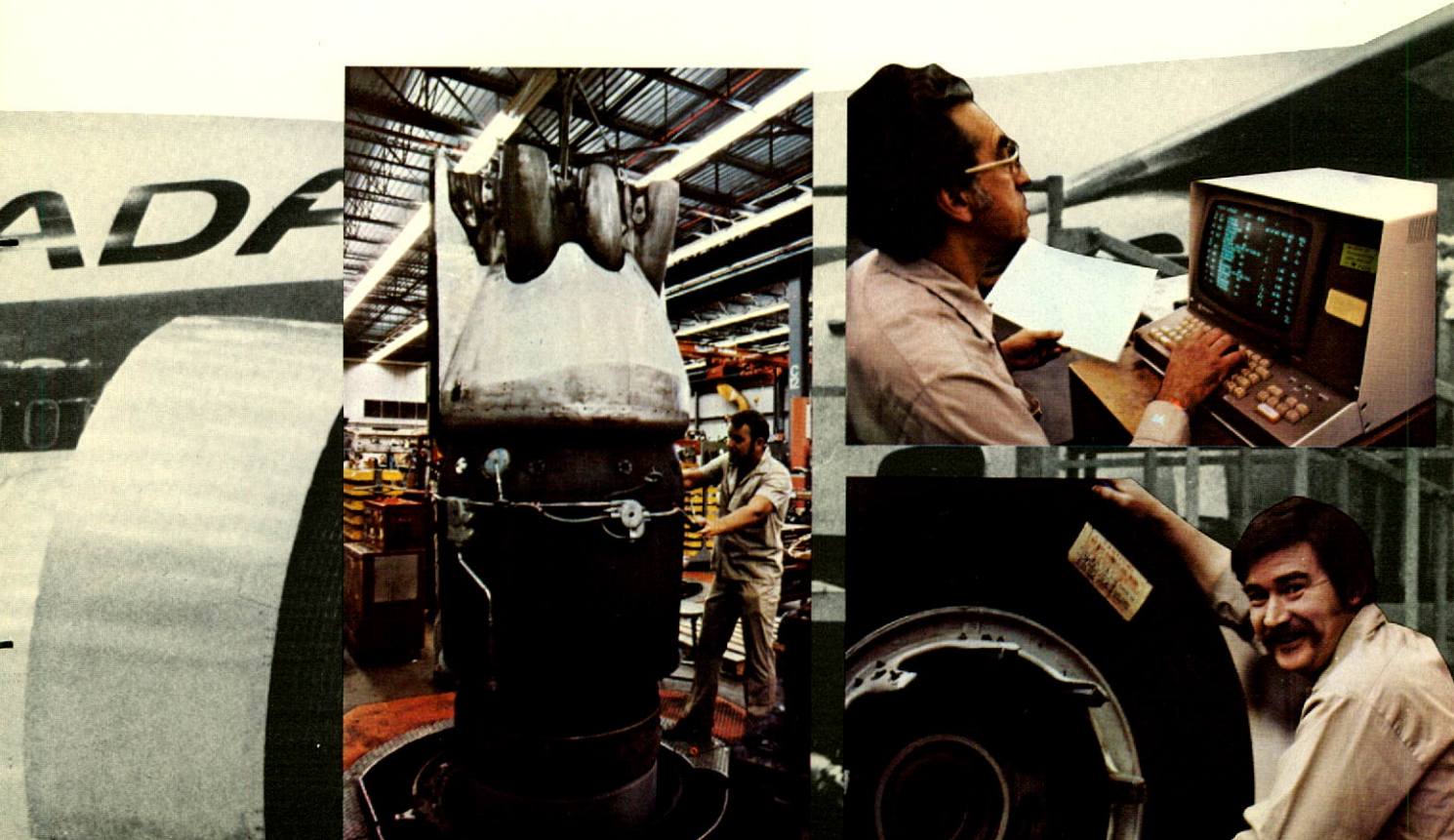
As the seventies drew to a close, automation's role in the operation of the airline continued to expand. In support of this expanded role, a long-range plan for the eighties and beyond has been developed. It identifies new directions, strategies and the automation programs required for the company to remain competitive and efficient in the coming decade.

For the immediate future, the branch began operating as a business centre in January 1980. The organization has been re-aligned accordingly, to include divisions which will be responsible for doing business with all airline branch customers.

Diversification

In support of its main passenger and cargo business objectives, the Corporation established a new branch called Subsidiary and Associated Companies. It has the organization, management structure, policy and guidelines necessary to carry out profitable diversification activities.

In January 1979, through the purchase of 86.46% of the outstanding shares, the Corporation acquired Nordair Ltd., a regional carrier operating scheduled services from Montreal to communities in Quebec,



Ontario, the Northwest Territories and Pittsburgh, U.S.A. as well as domestic, transborder and international charters and tour operations.

During the year, management and employees successfully introduced major route expansions between Montreal and Toronto, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Dryden, and Winnipeg. Nordair's gross revenues for 1979 were \$118.2 million and after tax profits were \$2.1 million.

Because the continued ownership of Nordair Ltd. is subject to further Government review, the Corporation has not consolidated the accounts of Nordair Ltd., but has recorded the investment using the equity method of accounting. As a result, the Corporation's earnings include \$1.3 million, representing its adjusted share of Nordair's 1979 profits.

The enRoute credit card operation achieved net sales of \$114.1 million in 1979. The enRoute card is already the largest airline credit card in the world. It is honoured by major airlines in Canada, hotels, car rental firms and other vendors throughout Canada, the United States, the United Kingdom and Continental Europe.

The Corporation began incorporation of a subsidiary company dedicated to the sale of Air Canada's technical and consulting expertise and withdrew from its commercial agreements with

CANAC Consulting Ltd. This had up to then been the joint consulting arm of Air Canada and the Canadian National Railway.

During the year, Air Canada sold its remaining preference shareholdings in Air Jamaica to the Jamaican Government, as was contemplated at the time of Air Canada's original investment in 1969. Consistent with the desire of both shareholders that Air Jamaica be owned and managed by Jamaicans, the Corporation also agreed to sell on January 1, 1980, the number of common shares which would reduce the Corporation's holdings from 26% to just under 5%. That agreement also provided for the Government of Jamaica to acquire the balance of common shares by December 31, 1984.

Businesses represented by other subsidiary company investments, including Venturex Ltd., Airline Maintenance Buildings Limited, and by minority investments such as MATAC Cargo Limited, achieved satisfactory 1979 results.

Language Development

The annual progress report on official languages, which was submitted to the Minister of Transport and made public in mid-year, showed the airline's bilingual capability has improved steadily.

The report's preamble says: "Air Canada considers bilingualism as one of the top priorities of the Corporation. As a Canadian airline, owned by the people of Canada, Air Canada realizes its obligations to serve Canadians and to conceive and implement linguistic policies which will ensure that customers and employees of both official language groups receive fair and equitable treatment."

It was pointed out in the document that the airline's continuing customer reaction surveys indicated that less than one per cent of its passengers said they had been unable to receive service in the language of their choice. The survey is taken continuously throughout the airline's entire route network.

Air Canada now offers its basic training and management development courses in both official languages. The majority of company manuals have been translated on schedule, with priority given to those having an overall application to personnel. Since a massive quantity of printed material is involved, however, translation has to be spread over a considerable period of time and it is the Corporation's objective to complete the work by 1983.



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 29,600 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 this report for practical reasons.

In 1979, 7,939 of these agents received commissions in connection with passenger sales and 1,759 in connection with cargo. The aggregate remuneration paid to these agents in the year was \$80,142,000 (to the nearest \$1,000).

Aggregate remuneration paid to other sales and procurement agents in the year was \$81,234. The agents' names were: H. G. Murray (sale of advertising space on forms and brochures); Pacific Air Industries Inc. and Aviation Systems International Inc. (commission on sale of redundant aircraft material).

Pierre Taschereau

Pierre Taschereau
Chairman of the Board

Claude I. Taylor

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Glossary of Terms

All-Up Load Factor

A measure of overall aircraft capacity utilization calculated as follows:

$$\% = \frac{\text{Revenue Ton Miles}}{\text{Available Ton Miles}} \times 100$$

Debt/Equity Ratio

An expression of borrowed funds compared to ownership funds. Debt is all long-term debt and capital lease obligations including the current portion. Equity is share capital plus retained earnings.

Funds Generation Margin

An expression of funds provided from operations as a percent of total operating revenues.

Passenger Load Factor—Actual (PLF)

A measure of passenger capacity utilization calculated as follows:

$$\% = \frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$$

Passenger Load Factor—Breakeven (BEPLF)

An indication of the scheduled passenger load factor required to achieve a nil operating income. It is calculated as follows:

$$(1) \text{ Breakeven RPM} = \frac{\text{Scheduled Passenger Revenues} - \text{Operating Income}}{\text{Scheduled Passenger Yield}}$$

$$(2) \text{ Breakeven PLF}$$

$$= \% = \frac{\text{Breakeven Revenue Passenger Miles}}{\text{Scheduled Available Seat Miles}} \times 100$$

Operating Margin

An expression of operating income as a percentage of total operating revenues.

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment, which is an average of the opening or previous year-end investment and the investment at the end of each of the four quarters in the current year. Investment is the sum of long-term debt and capital lease obligations (including current portion), share capital and retained earnings.

Working Capital

The difference between current assets and current liabilities.

Yield

Average revenue per passenger mile or revenue ton mile.



Statement of Income

Year ended December 31 (in thousands of dollars)

	1979	1978
Operating Revenues		
Passenger	\$1 351 875	\$1 105 030
Freight and express	155 555	121 235
Mail	29 433	27 200
Charter	16 102	31 150
Incidental services—net	42 207	37 972
	<u>1 595 172</u>	<u>1 322 587</u>
Operating Expenses		
Flying operations	471 508	361 929
Maintenance	187 851	166 322
Passenger service	179 496	139 017
Aircraft and traffic servicing	242 675	206 950
Sales and promotion	223 377	190 207
General and administrative	75 964	65 514
Depreciation, amortization and obsolescence	113 478	108 159
	<u>1 494 349</u>	<u>1 238 098</u>
Operating Income	<u>100 823</u>	<u>84 489</u>

Non-Operating Income (Expense)

Interest on long-term debt and capital lease obligations	(45 643)	(47 574)
Interest income	37 498	24 394
Interest capitalized	4 159	2 013
Gain on disposal of property and equipment	1 541	8 798
Gain on foreign exchange	198	9 822
Other	3 703	2 162
	<u>1 456</u>	<u>(385)</u>
Income before income taxes	102 279	84 104
Provision for deferred income taxes	46 910	36 619
Net income for the year	<u>\$ 55 369</u>	<u>\$ 47 485</u>

See accompanying notes.

Statement of Retained Earnings

Year Ended December 31 (in thousands of dollars)

	1979	1978
Balance at beginning of year	\$ 86 207	\$ 38 722
Dividend	13 200	—
	<u>73 007</u>	<u>38 722</u>
Net income for the year	55 369	47 485
Balance at end of year	<u>\$ 128 376</u>	<u>\$ 86 207</u>

See accompanying notes.

Balance Sheet

December 31 (in thousands of dollars)

	1979	1978
Assets		
Current		
Cash and short-term investments (note 2)	\$ 291 107	\$ 310 479
Accounts receivable	185 676	143 714
Spare parts, materials and supplies (note 3)	54 839	42 122
Prepaid expenses	2 631	2 986
Deferred income taxes	25 260	22 300
	<u>559 513</u>	<u>521 601</u>
Property and equipment (note 4)	713 276	629 223
Flight equipment under capital leases (note 5)	204 714	154 619
Investment in and advances to: Nordair Ltd.—at equity (note 6)	25 420	—
Other companies—at cost	2 370	4 429
Deferred charges	531	1 042
	<u>\$1 505 824</u>	<u>\$1 310 914</u>

On behalf of the Board:

Pierre Taschereau
Chairman of the Board

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable
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, 1979 and the statements of income, 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.

	1979	1978
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 178 578	\$ 136 378
Advance ticket sales	112 796	86 167
Current portion of long-term debt and capital lease obligations (notes 7 & 8)	<u>46 608</u>	<u>29 576</u>
	337 982	252 121
Long-term debt (note 7)	345 680	377 320
Long-term obligations under capital leases (note 8)	221 022	177 126
Other long-term liabilities	10 690	8 158
Deferred credits:		
Income taxes	123 113	73 243
Other	<u>9 952</u>	<u>7 730</u>
	<u>1 048 439</u>	<u>895 698</u>
Shareholder's Equity		
Share capital		
Authorized: \$750 million divided into shares of one thousand dollars each		
Issued and fully paid: 329 009 shares	329 009	329 009
Retained earnings	<u>128 376</u>	<u>86 207</u>
	<u>457 385</u>	<u>415 216</u>
	<u>\$1 505 824</u>	<u>\$1 310 914</u>

See accompanying notes.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1979 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.

The financial statements for the preceding year were examined by other Chartered Accountants.

Clarkson Gordon

Chartered Accountants.

Montreal, Quebec,
February, 14, 1980

Statement of Changes in Financial Position

Year ended December 31 (in thousands of dollars)

	1979	1978
Source of Funds:		
Net income	\$ 55 369	\$ 47 485
Depreciation and amortization	109 235	103 715
Deferred income taxes	49 870	36 590
Gain on disposal of assets	(1 541)	(8 798)
Other	<u>(3 502)</u>	<u>9 776</u>
Total provided from operations	209 431	188 768
Proceeds from disposal of property and equipment	2 680	10 490
Increase in long-term obligations under capital leases	66 792	—
Return of progress payments upon lease of aircraft	24 746	—
Decrease in current portion of long-term debt resulting from recapitalization	—	17 606
Decrease in investment in and advances to other companies	2 143	1 757
Other	<u>7 386</u>	<u>5 232</u>
	<u>313 178</u>	<u>223 853</u>
Use of Funds:		
Property and equipment and progress payments	203 119	71 103
Flight equipment under capital leases	66 792	—
Decrease in long-term debt	31 594	11 991
Decrease in long-term obligations under capital leases	21 695	10 609
Investment in Nordair Ltd.	24 090	—
Dividend	13 200	—
Other	<u>637</u>	<u>1 162</u>
	<u>361 127</u>	<u>94 865</u>
Increase (decrease) in working capital	(47 949)	128 988
Working capital, beginning of year	<u>269 480</u>	<u>140 492</u>
Working capital, end of year	<u>\$221 531</u>	<u>\$269 480</u>

See accompanying notes.

Notes to Financial Statements

1. Summary of significant accounting policies

(a) Property and equipment and flight equipment under capital leases

Depreciation and amortization is provided by the straight line method based on the following periods.

Asset	Number of Aircraft	Depreciation Period
Boeing 747	7	16 years
Lockheed 1011	10	15 and 16 years
Boeing 727	25	14 years
DC-8	28	14 years
DC-9	46	12 years
Ground equipment and facilities		5 to 30 years

Air Canada leases 18 of the above aircraft. For accounting purposes, these aircraft are treated as though they are owned.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

Gains or losses realized on the disposal of major property and equipment are reflected in income in the year of disposition.

(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 the first aircraft of 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.

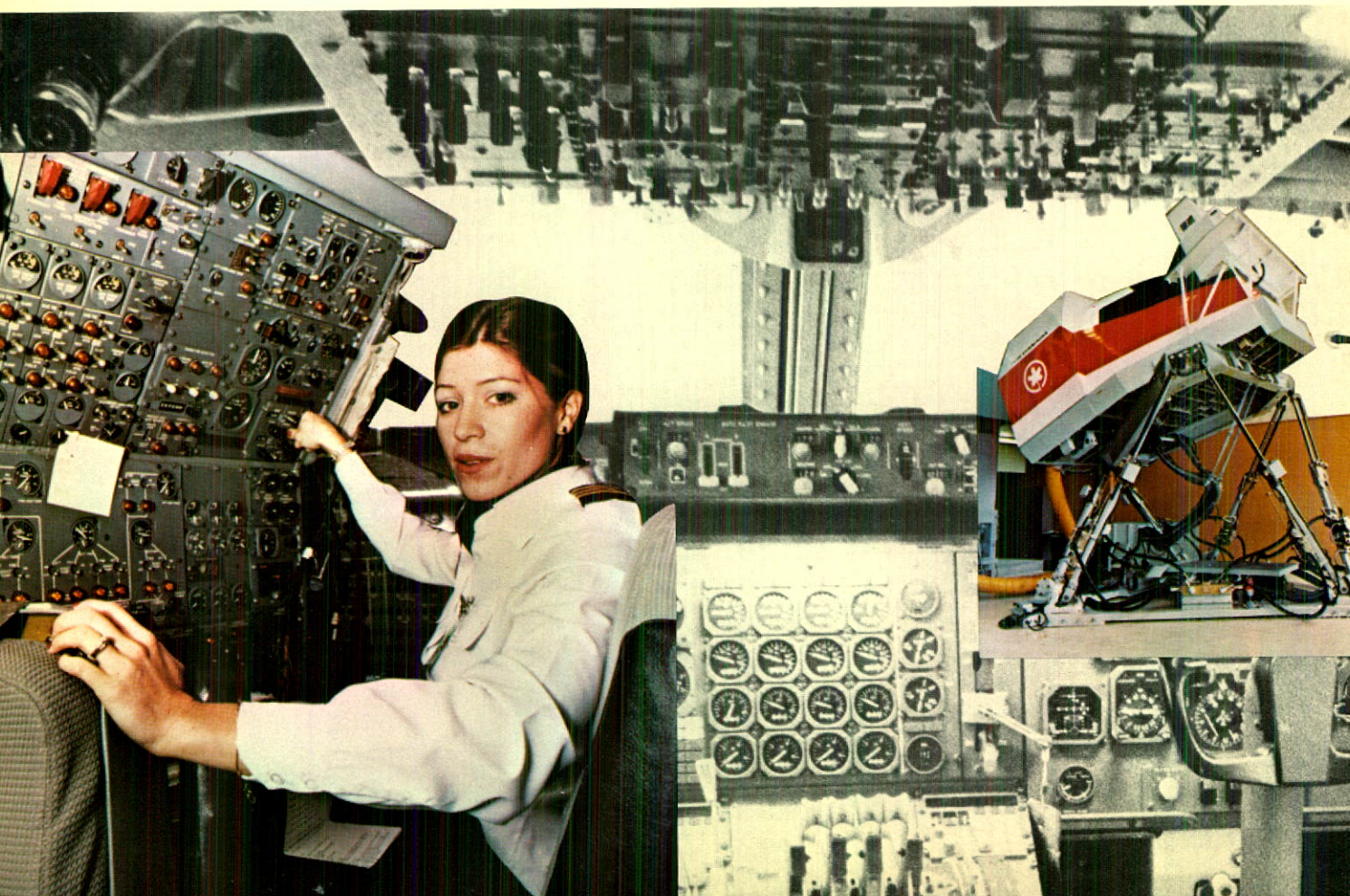
(f) Translation of foreign currencies

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. Cash and short-term investments

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Working funds and cash on deposit	1 108	2 908
Short-term investments	321 687	330 151
	<u>322 795</u>	<u>333 059</u>
Outstanding cheques less bank balances	(31 688)	(22 580)
	<u>291 107</u>	<u>310 479</u>

Short-term investments include \$148.7 million in U.S. funds and \$10.8 million in Pounds Sterling.

3. Spare parts, materials and supplies

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Spare parts	78 556	66 094
Materials and supplies	13 307	8 752
Cost	91 863	74 846
Accumulated obsolescence	37 024	32 724
	<u>54 839</u>	<u>42 122</u>

4. Property and equipment

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Flight equipment	1 018 253	902 025
Ground equipment and facilities	369 114	358 713
Cost	1 387 367	1 260 738
Accumulated depreciation and amortization	760 518	684 851
	<u>626 849</u>	<u>575 887</u>
Progress payments	86 427	53 336
	<u>713 276</u>	<u>629 223</u>

5. Flight equipment under capital leases

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Value of capitalized leases	302 414	233 877
Accumulated depreciation	97 700	79 258
	<u>204 714</u>	<u>154 619</u>

6. Nordair Ltd.

In January 1979, Air Canada completed the purchase of 86.46% of Nordair Ltd.'s common shares for a total of \$24.1 million.

Because the continued ownership of Nordair Ltd. is subject to further government review, the Corporation has excluded Nordair Ltd. from consolidation and has recorded the investment using the equity method of accounting.



The cost of the shares purchased exceeded the underlying net book value of Nordair Ltd.'s assets by \$5.0 million at the date of purchase, which excess is attributed to aircraft and is being amortized over the remaining lives of the aircraft.

The Corporation's adjusted proportionate share of Nordair Ltd.'s net income for the year ended December 31, 1979 is \$1.3 million.

7. Long-term debt

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Government of Canada		
7.2% note, payable semi-annually, maturing in 1993	292 736	305 200
8.1% to 8.8% notes maturing in 1981 (subject to 20-year renewal at the Corporation's option)	13 800	17 000
	<u>306 536</u>	<u>322 200</u>
5.5% notes due 1982/84	12 695	14 930
6.0% notes due 1983/84	54 876	58 961
	<u>374 107</u>	<u>396 091</u>
Current portion	28 427	18 771
	<u>345 680</u>	<u>377 320</u>

Repayment requirements over the next five years amount to \$28.4 million in 1980, \$43.2 million in 1981, \$30.5 million in 1982, \$30.0 million in 1983, and \$26.8 million in 1984. Long-term debt includes \$54.9 million payable in U.S. funds and \$12.7 million payable in Pounds Sterling.

8. Lease obligations

Capital leases:

The assets and related obligations for capital leases are recorded at an amount equal to the present value of future lease payments using the interest rates implicit in the leases. The weighted average interest rate of these obligations is 8.1% and their expiry dates are from 1986 to 1991.

At December 31, 1979, future lease payments under capital leases were:

	(\$000)
1980	37 222
1981	36 427
1982	35 875
1983	35 322
1984	34 773
Remaining years	<u>181 147</u>
Total lease payments	360 766
Less amount representing interest	<u>121 563</u>
Present value of obligations under capital leases	239 203
Less current portion of obligations under capital leases	<u>18 181</u>
Long-term obligations under capital leases	<u>221 022</u>

Operating leases:

At December 31, 1979, the future minimum lease payments required under operating leases having initial or remaining lease terms of more than one year are as follows:

	(\$000)
1980	15 377
1981	14 738
1982	13 049
1983	8 900
1984	6 746
Remaining years	<u>40 741</u>
Total minimum payments	<u>99 551</u>

9. Income taxes

As at December 31, 1979, the Corporation had available \$13.2 million of investment tax credits that may be applied as a reduction to future federal income taxes payable. These investment tax credits are available for use until 1984.

10. Commitments

Contracts for the acquisition of aircraft and spare engines, after deducting progress payments, amounted to approximately \$443.3 million U.S. Aircraft deliveries are scheduled as follows:



	1980	1981	Total
B-727	8	6	14
L-1011-500	—	6	6

Commitments for ground facilities and equipment amounted to \$14.0 million Canadian as at December 31, 1979.

11. Pension plans

The Corporation maintains pension plans for virtually all its employees. The total charge against operations for these plans for the year was \$65.9 million (1978—\$66.3 million). As at December 31, 1979, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to \$208.3 million (1978—\$195.2 million) and is being retired by annual payments over various periods ending 2003. At December 31, 1979, the market value of the pension funds' assets exceeded vested benefits.

12. Subsequent events

On January 30, 1980, the Board of Directors declared a dividend of \$13.2 million payable to the Government of Canada on or before March 31, 1980.

Also in January, contracts for \$509.1 million U.S. were made for twelve B-767 aircraft and spare aircraft engines. Two aircraft are scheduled for delivery in 1982, four in 1983 and six in 1984.

13. Contingencies

Various lawsuits and claims are pending by and against the Corporation. It is the opinion of management that final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the Corporation.

14. Comparative figures

Certain of the 1978 comparative figures have been reclassified to conform to the presentation adopted in 1979.

The Effects of Inflation

All the financial statements in this report are based on historical dollar values. It is imperative of course that this basis be maintained, in order to properly and unambiguously present the financial condition of the Corporation.

However, over the last few years, inflation and devaluation have seriously undermined the purchasing power of the Canadian dollar. While this erosion cannot be reflected in the audited financial statements, it is useful to have some understanding of the effects of inflation on the Corporation.

One way of doing this is to estimate the replacement cost of the Corporation's assets, the resultant depreciation expense, and the impact on income. This of course is a totally hypothetical exercise, but it does recognize in an approximate manner, and in a way that historical costs do not, the severe effects of inflation.

The table below provides such an illustration:

	— \$ Millions —	
	Historical	Replacement Cost Data
Equipment & Facilities at Cost	1663.8	2925.4
Depreciation Expense	106.6	183.0
Income Before Tax	102.3	25.9

On the other hand, however, because financial statements reflect historical costs, the current market value of assets owned is not properly recognized. For example, the market value of the aircraft fleet at year-end was in the order of \$1,472.2 million, compared with a book value of \$611.0 million. Clearly, the net worth of the Corporation is significantly greater than an examination of the financial statements would suggest.



Ten Year Comparative Review

Financial Summary (\$ millions)	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
Operating Revenues:										
Passenger	1,351.9	1,105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4	387.5
Freight and Express	155.6	121.2	102.6	93.8	90.4	76.9	69.1	59.6	53.4	52.5
Mail	29.4	27.2	26.3	25.0	19.9	20.4	17.9	16.2	16.7	16.2
Charter	16.1	31.2	25.5	29.1	36.8	23.4	25.8	22.2	19.6	15.7
Incidental Services—net	42.2	38.0	34.4	33.3	23.7	19.6	16.4	11.9	8.3	6.4
Total Operating Revenues	1,595.2	1,322.6	1,187.6	1,057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.4	478.3
Operating Expenses:										
Salaries, Wages and Benefits	574.6	496.6	448.9	413.2	371.2	326.5	272.8	230.8	184.3	176.1
Fuel and Oil	302.2	230.5	208.6	189.6	169.7	138.3	76.3	57.9	50.5	48.2
Depreciation, Amortization and Obsolescence	113.5	108.2	105.9	107.4	101.2	93.9	76.2	64.0	58.8	47.2
Other	504.1	402.8	335.1	307.5	275.8	256.0	226.4	185.1	186.5	185.9
Total Operating Expenses	1,494.4	1,238.1	1,098.5	1,017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1	457.4
Operating Income	100.8	84.5	89.1	39.8	39.3	33.9	46.4	45.5	28.3	20.9
Non-Operating Income (Expense):										
Interest on Long-Term										
Debt + Capital Leases	(45.6)	(47.6)	(63.3)	(76.1)	(63.9)	(58.9)	(38.8)	(32.5)	(31.7)	(31.9)
Interest Income	37.5	24.4	9.8	13.4	.7	1.8	.7	1.7	1.8	3.5
Interest Capitalized	4.2	2.0	.5	.2	2.0	3.6	3.6	2.7	3.9	5.7
Gain (Loss) on Asset Disposal	1.5	8.8	10.1	1.8	.5	(.2)	(.5)	(1.0)	.5	.1
Gain (Loss) on Foreign Exchange	.2	9.8	(6.4)	(2.9)	(4.7)	1.7	1.2	(.2)	(.4)	(1.1)
Other	3.7	2.2	2.1	1.6	1.2	(.5)	(.6)	1.0	.5	.7
Total Non-Operating Income (Expense)	1.5	(.4)	(47.2)	(62.0)	(64.2)	(52.5)	(34.4)	(28.3)	(25.4)	(23.0)
Income Before Taxes	102.3	84.1	41.9	(22.2)	(24.9)	(18.6)	12.0	17.2	2.9	(2.1)
Tax Provision	46.9	36.6	21.9	(11.7)	(11.8)	(9.4)	5.9	8.6	1.2	(1.0)
Net Income (Loss)	55.4	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7	(1.1)
Dividends	13.2	—	.2	.2	.2	.2	.2	.2	.2	.2
Total Assets	1,505.8	1,310.9†	1,227.0†	1,132.1†	1,289.4†	1,157.0†	917.8†	834.3	800.0	707.9
Working Capital	221.5	269.5	140.5	18.9	107.7	30.3	(61.0)	28.0	23.6	(.1)
Deferred Income Taxes	123.1	73.2	36.7	13.8	22.9	29.6	34.5	28.5	20.2	19.1
Long-Term Debt + Capital Leases (excluding Current Portion)	566.7	554.4†	874.7†	860.3†	1,006.1†	891.8†	688.9†	640.1	631.6	547.6
Shareholder's Equity	457.4	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2	37.7
Financial Ratios										
Operating Margin	6.3%	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%
Return on Investment	9.2%	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%	4.6%
Funds Generation Margin	13.1%	14.3%	12.6%	7.8%	8.1%	8.9%	12.3%	13.7%	11.8%	9.2%
Debt/Equity Ratio	57/43	58/42	95/05	97/03	97/03	95/05	93/07	93/07	94/06	94/06
Operating Statistics										
<i>All Operations</i>										
Revenue Passengers Carried (millions)										
	12.8	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4	7.5
Revenue Ton Miles (millions)	1,860	1,609	1,508	1,458	1,396	1,391	1,350	1,141	957	946
Available Ton Miles (millions)	3,627	3,270	3,095	3,175	3,075	2,821	2,599	2,215	2,122	2,054
All-up Load Factor	51%	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%	46%
Yield per Revenue Ton Mile	85.75¢	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢
Operating Expense per Available Ton Mile										
—actual	41.21¢	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢
—current purchasing power*	41.21¢	41.60¢	41.50¢	40.08¢	40.95¢	43.88¢	43.91¢	46.41¢	45.40¢	46.13¢
Fuel Consumed (Imp. Gallons—millions)										
	440.1	392.4	388.8	406.3	421.1	407.5	390.7	344.6	326.1	320.8
Average Fuel Price per Gallon	68.49¢	58.59¢	52.94¢	46.55¢	40.20¢	33.87¢	19.47¢	16.72¢	15.40¢	14.91¢
Average Number of Employees (000)										
	22.2	20.7	20.6	21.0	21.2	21.6	19.9	18.1	17.6	17.8
Available Ton Miles per Employee (000)	163.2	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3	115.4
Revenue Ton Miles per Employee (000)	83.7	77.5	73.3	69.3	65.7	64.4	68.0	63.0	54.3	53.1
<i>Scheduled Operations</i>										
Available Seat Miles (millions)	21,924	19,243	17,873	17,686	17,419	16,127	14,399	12,169	11,706	11,207
Revenue Passenger Miles (millions)	14,414	12,017	11,297	10,705	10,110	10,268	9,601	7,901	6,427	6,428
Passenger Load Factor										
—actual	66%	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%	57%
—breakeven	61%	58%	58%	58%	55%	61%	61%	59%	51%	54%
Yield per Revenue Passenger Mile										
—actual	9.38¢	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢
—current purchasing power**	9.38¢	10.04¢	10.51¢	10.52¢	10.74¢	10.55¢	10.06¢	10.93¢	12.22¢	11.86¢
Freight Ton Miles (millions)	318	275	247	248	234	240	245	224	201	185
Average Aircraft Utilization/Day***	8:35	8:29	7:27	7:36	7:49	8:04	8:05	7:56	7:21	7:29

†Restated

*Adjusted by GNE implicit price index.

**Adjusted by consumer price index.

***Revenue block hours.

Air 
Canada
Rapport annuel



Table des matières

2. Conseil d'administration
3. Direction
4. Message du président-directeur général
6. Aperçu financier
7. Situation financière
8. Revue de l'année
17. Définitions
- 18, 19. État des résultats
 - État des bénéfices non répartis
 - Bilan
 - Rapport des vérificateurs
 - État de l'évolution de la situation financière
20. Notes afférentes aux états financiers
23. Incidence de l'inflation
24. Données comparatives des dix dernières années

Coup d'œil sur l'exercice

Résultats financiers	1979	1978	Écart en %
Recettes d'exploitation (millions de \$)	1 595.2	1 322.6	21
Dépenses d'exploitation (millions de \$)	1 494.4	1 238.1	21
Bénéfice d'exploitation (millions de \$)	100.8	84.5	—
Bénéfice net (millions de \$)	55.4	47.5	—
Investissements en fin d'exercice (millions de \$)	1 070.7	999.2 [†]	7
Rendement des investissements	9.2%	9.4%	—
Exploitation			
Passagers-milles payants* (millions)	14 414	12 017	20
Coefficient d'occupation passagers*	66%	62%	—
Recette par passager-mille payant*	9.38¢	9.20¢	2
Tonnes-milles offertes totales (millions)	3 627	3 270	11
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte	41.21¢	37.87¢	9
Effectifs moyens	22 217	20 747	7

*Services réguliers seulement

†Chiffre redressé

Conseil d'administration

Jacques Bock, *Président et directeur général*,
Bock et Tétreau Ltée, Montréal, Québec

J.F. Cruickshank, *Président et directeur général*,
Sackville Downs Ltd., Halifax, N.-É.

Geno F. Francolini, F.C.A., *Vice-président du Conseil et directeur général*,
Livingston Industries Ltd., Tillsonburg, Ont.

Milton E. Harris, *Président du Conseil et président*,
Harris Steel Group, Ltd., Willowdale, Ont.

L.C.L. Jolivet, *Président*,
Oakwood Holdings Ltd., Vancouver, C.-B.

Lorna R. Marsden, *Vice-doyen*,
School of Graduate Studies,
Université de Toronto, Toronto, Ont.

W.T. Molloy, *Avocat*,
MacDermid & Company, Saskatoon, Sask.

Ross F. Phillips, *Président du Conseil et directeur général*,
Home Oil Co. Ltd., Calgary, Alb.

J.W. McLoughlan, *Président*,
McLoughlan Supplies Ltd., Saint-Jean, T.-N.

Jean Perron, *Président*,
Normick Perron, Inc., LaSarre, Québec

Michael J. Murray, *Président*,
Madawaska Investments, Ltd., Ottawa, Ont.

Pierre Taschereau, c.r.,
Président du Conseil,
Montréal, Québec

Claude I. Taylor,
Président-directeur général,
Montréal, Québec

Bureau
Jacques Bock
J.F. Cruickshank
Claude I. Taylor
Pierre Taschereau
(Président)
L.C.L. Jolivet
G.F. Francolini



Direction*

Pierre Taschereau, c.r.
Président du Conseil

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

B.R. Aubin
Vice-président,
Achats et Fourniture

A. Bodnarchuk
Vice-président,
Informatique

A.D. Bone
Vice-président,
Maintenance

G. Chiasson
Vice-président,
Planification et Marketing passages

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

M.E. Fournier
Vice-président,
Affaires publiques

B.A. Gillies
Vice-président,
Fret

C.H. Glenn
Vice-président,
Planification des capacités – Flotte

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

R.W. Linder
Vice-président,
Personnel

I.E. McPherson, c.r.
Vice-président,
Affaires juridiques

W.J. Reid
Vice-président,
Finances

C.H. Simpson
Vice-président,
Opérations aériennes

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

D. Bryce-Buchanan
Vice-président,
Région Europe

G.G. Gauvreau
Vice-président,
Région Est

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

H.D. Laing
Vice-président,
Région Ouest

J.R. McMurtry
Vice-président,
Région Centre

J. Whitelaw
Vice-président,
Région Canada - Atlantique

W.J. Brooks
Contrôleur financier

R.J. Lafrenière, c.r.
Secrétaire général

A.A. Saint-Denis
Trésorier

*Au 1^{er} février 1980

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

Comité de vérification

G.F. Francolini
(Président)

W.T. Molloy
J.W. McLoughlan



Message du président- directeur général

C'est avec satisfaction qu'Air Canada fait état, pour 1979, d'un bénéfice net de \$55.4 millions, qu'elle a réalisé tout en remplissant sa mission de service public.

Si ce résultat record marque une progression de 17 pour cent par rapport à l'exercice précédent, la Société n'a cependant pas atteint les dix pour cent de rendement des investissements qu'elle s'était fixés comme objectif immédiat. Or, cet objectif de rentabilité est une bonne mesure de la capacité de la Société à financer son avenir et à concrétiser le programme d'immobilisations de plus de \$4 milliards en dix ans sans lequel elle ne pourrait faire face à ses engagements en matière de service.

Par ailleurs, Air Canada a pris une décision capitale pour l'évolution de sa flotte en choisissant deux nouveaux types d'appareil: le Lockheed 1011-500 et le Boeing 767. Ces choix garantissent le maintien du service sûr, pratique et confortable que recherche la clientèle. Ils permettront en outre à la compagnie nationale de s'adapter à l'évolution du marché des voyages, dont elle sera à même de tirer le meilleur parti.

Pour financer de tels investissements, Air Canada doit pouvoir dégager des bénéfices importants et réguliers, ce qui n'est pas facile si l'on considère la rareté et le renchérissement des carburants.

Quoi que lui réserve l'avenir, la Société, forte du dévouement et de la compétence de son personnel, continuera d'honorer au mieux ses engagements envers le public; les résultats de l'exercice 1979 illustrent bien cette volonté. En effet, malgré la hausse des frais d'exploitation, Air Canada a réalisé un bénéfice sans précédent de \$102.3 millions avant impôts et versé un dividende de \$13.2 millions à son actionnaire. Elle a transporté 12.8 millions de passagers et 158 950 tonnes de fret tout en préservant la qualité du service. Dans le même temps, ses hausses tarifaires sont restées nettement inférieures à celles que l'industrie déréglementée des États-Unis a appliquées.

Répondant à la forte poussée des prix de revient, les tarifs aériens ont augmenté à deux reprises au Canada, pour un relèvement total d'environ 10 pour cent. Par opposition, les États-Unis ont connu cinq rajustements qui, combinés, se sont traduits par une hausse de l'ordre de 32 pour cent. Dans l'ensemble, les tarifs pratiqués

en fin d'année au Canada étaient sensiblement inférieurs à ceux des États-Unis, qu'il s'agisse des tarifs promotionnels ou des pleins tarifs de la classe économique.

La compétitivité de ses tarifs tient notamment au fait qu'Air Canada est une des compagnies aériennes du monde les plus économes en carburant.

Naguère, le carburant ne représentait que 10 pour cent des frais d'exploitation. Ce pourcentage avait doublé l'an dernier et il va sans doute quadrupler dans les prochaines années. Or, une compagnie aérienne qui consacra 40 pour cent de ses dépenses d'exploitation au carburant sera nécessairement transformée.

Si nul ne saurait dire avec précision en quoi consistera l'adaptation imposée par une hausse d'une telle ampleur, il est clair que la tâche sera gigantesque. Air Canada, outre sa longue tradition de compétence et d'efficacité, pourra compter sur une des flottes les plus modernes du monde pour relever le défi.

L'heure est à la concurrence. Sur le marché transcontinental, la Compagnie fait face à un concurrent libre de toute entrave, et il se peut que des vols nolisés intérieurs desservent régulièrement les principales villes du Canada en 1980. De plus, les transporteurs

Comité de la rémunération
et de la gestion des ressources
en personnel de direction

Jean Perron

L.C.L. Jolivet
(Président)

Ross F. Phillips

Comité des questions
sociales

Lorna R. Marsden
(Président)

Michael J. Murray
Jacques Bock



régionaux cherchent à étendre leur réseau aux grandes lignes. Sur les États-Unis, la concurrence s'aigüise avec les transporteurs américains, eux-mêmes aux prises avec un marché intérieur à la croissance ralentie, très concurrentiel et relativement dérèglementé. Enfin, la lutte est également vive sur les autres lignes internationales.

De toute évidence, les forces du marché agiront en profondeur sur l'industrie du transport aérien dans les années à venir, et Air Canada est en mesure de faire front. Quoiqu'il advienne, la demande du public continuera de façonner le produit et d'en orienter l'exploitation.

L'efficacité des opérations et la compétitivité des tarifs attirent certes la clientèle, mais ceux qui, à Air Canada, sont en contact direct avec le public savent que la satisfaction du client est le gage de sa fidélité.

Pour eux, les besoins des passagers et des expéditeurs passent donc en priorité; ils sont prêts à œuvrer dans un climat de concurrence grandissante où c'est la qualité des prestations offertes qui déterminera le choix du client.

Pour assurer cette qualité tout en contenant les prix de revient — et partant les tarifs — chacun, à Air Canada, devra donner sa pleine mesure. La Société s'est préparée. La décision sur le renouvellement et l'extension de sa flotte constitue à cet égard un important pas en avant; c'est là, à coup sûr, sa principale décision de 1979 et une preuve de confiance sans équivoque.

Les soldes de places saisonniers — avec lesquels Air Canada a fait œuvre de pionnière — illustrent bien sa réaction face aux réalités du marché. En 1979, près de 400 000 passagers ont ainsi bénéficié de tarifs sensiblement réduits pour des places que la saisonnalité du trafic aurait vraisemblablement laissées inoccupées.

Les soldes de places représentent une économie appréciable pour le client tout en optimisant les recettes. Les résultats ont prouvé la justesse de cette formule novatrice de commercialisation.

Maintenant que l'industrie entre dans l'ère du transport de masse, Air Canada peut atteindre des coefficients d'occupation autrefois jugés impossibles, sans pour autant sacrifier la commodité et l'efficacité dont la clientèle doit bénéficier.

L'année 1980 sera marquée par le renouvellement des principales conventions collectives. La Société escompte que les négociations se dérouleront sous le signe de la maturité et permettront tout à la fois d'éviter l'interruption ou la réduction des services auxquels le public a droit et d'assurer de façon réaliste son propre avenir et celui de tout son personnel.

Air Canada fonctionne désormais comme une entité commerciale dont le succès repose sur sa capacité à satisfaire les besoins du marché. Même si les fonds dégagés par l'exploitation n'ont pas été tout à fait, en 1979, ce que l'on espérait, les résultats des dernières années ont permis à la Société de financer le plus vaste programme d'immobilisations jamais lancé par une compagnie aérienne au Canada. Le gouvernement fédéral, actionnaire unique, n'a même pas eu à fournir de garantie. Il convient de signaler pour mémoire que la Société n'a plus reçu de subvention gouvernementale depuis 1962, et que les dividendes des deux derniers exercices excèdent le total des subventions accordées aux Lignes aériennes Trans-Canada.

Pierre Taschereau, ancien président du Conseil d'administration, est retourné à la présidence en septembre, en remplacement de Bryce Mackasey.

La Société a fait la preuve de sa viabilité commerciale, et il y a tout lieu de croire qu'elle continuera d'avancer sur la voie du succès. La grande famille d'Air Canada a franchi correctement l'année 1979; sa capacité à surmonter les obstacles, qui ne manqueront pas, inspire confiance en l'avenir.

Comité de la politique de placements

Ross F. Phillips
(Président)

J.F. Cruickshank
Milton E. Harris

Le président-directeur général,
Claude I. Taylor



Aperçu financier 1979 (en millions de dollars)

Recettes d'exploitation

Passages	\$1 351.9	Hausse de 22% se décomposant en 20% pour le trafic (14 414 millions de PMP) et 2% pour la recette unitaire (9.4 cents par PMP).
Fret ordinaire et messageries	155.6	Hausse de 28%. Fret ordinaire en avance de 31% (trafic +15%, recette unitaire +13%). Progrès de 2% des messageries, dû en totalité à la recette unitaire. Les recettes des petites expéditions (Expédair, Airvelop et Couriair), en hausse de 76%, représentent 7% du total fret ordinaire et messageries.
Poste	29.4	Hausse de 8% (volume +5%, recette unitaire +3%).
Nolisements	16.1	Baisse de 48%: stagnation du fret et recul du secteur passages.
Services divers — net	42.2	Hausse de 11%. Ces recettes proviennent de la vente de divers services spécialisés, notamment de maintenance, de formation, d'informatique et d'assistance au sol, ainsi que des excédents de bagages et des règlements de pool.
Total des recettes d'exploitation	<u>1 595.2</u>	Hausse de 21%: tonnes-milles payantes en progrès de 16% et recette par TMP de 4%.

Dépenses d'exploitation

Traitements, salaires et charges sociales	574.6	Hausse de 16%. Les effectifs moyens augmentent de 7%. Ce poste constitue 38% des dépenses d'exploitation, contre 40% en 1978.
Carburants et lubrifiants	302.2	Hausse de 31%. Le prix moyen des carburants bondit de 17% alors que le volume s'accroît de 12%. Ce poste constitue maintenant 20% des frais d'exploitation.
Amortissement et désuétude	113.5	Hausse de 5%. Ce résultat traduit le commencement en cours d'année d'un vaste programme de dépenses d'immobilisations.
Autres	504.1	Hausse de 25%, surtout attribuable au progrès marqué du trafic (20% sur les services réguliers passagers) et au rehaussement des normes de service.
Total des dépenses d'exploitation	<u>1 494.4</u>	Hausse de 21%. La dépréciation du dollar canadien s'est répercutée sur le coût des biens et des services achetés à l'étranger et s'est ajoutée aux effets de l'inflation au Canada.
Bénéfice d'exploitation	100.8	Hausse de 19%. Marge d'exploitation de 6.3%, légèrement inférieure aux 6.4% de 1978.

Revenus hors exploitation (dépenses)

Intérêts sur la dette à long terme + engagements de location-acquisition	(45.6)	Baisse de \$1.9 million, par suite de l'effet résiduel de la refonte du capital d'avril 1978 toutefois en partie compensé par de nouvelles dettes, particulièrement au titre des marchés de location-acquisition d'avions conclus avec le Japon.
Intérêts acquis	37.5	Hausse de \$13.1 millions due au volume moyen plus grand des placements et aux taux d'intérêt plus élevés.
Intérêts capitalisés	4.2	Hausse de \$2.2 millions attribuable à l'accélération du programme d'acquisition d'appareils.
Profit sur aliénation d'éléments d'actif	1.5	Baisse de \$7.3 millions.
Profit sur change	0.2	Baisse de \$9.6 millions.
Divers	3.7	Hausse de \$1.5 million, due surtout à l'accroissement de la valeur de l'avoir dans Nordair.
Total des revenus hors exploitation	<u>1.5</u>	Progrès de \$1.8 million par rapport à 1978.
Bénéfice avant impôts	102.3	Contre \$84.1 millions en 1978.
Provision pour impôts	46.9	Taux effectif de 45.9%.
Bénéfice net	<u>\$ 55.4</u>	Soit \$168.29 par action ordinaire, \$23.96 de plus qu'en 1978. Résultat égal à 4.2 fois le dividende déclaré en 1980.

Situation financière 1979 (en millions de dollars)

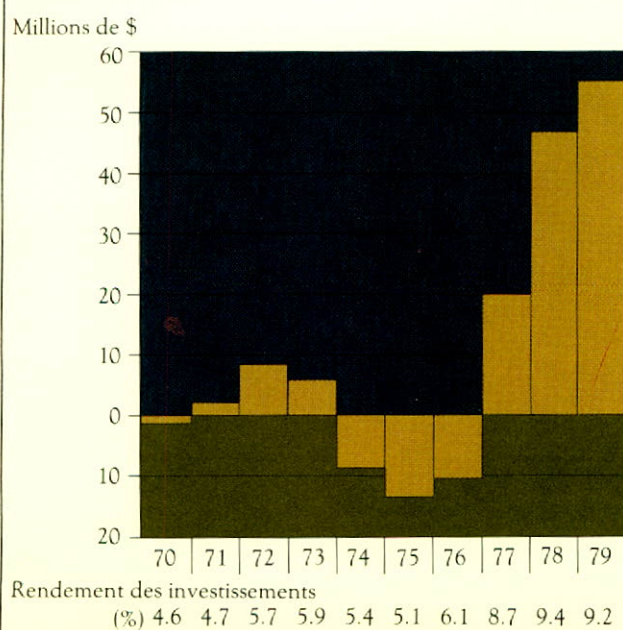
Actif net

Placements à court terme	\$ 321.7	Baisse de \$8.5 millions, due à l'affectation de fonds au renouvellement et à l'expansion de la flotte.
Autres éléments d'actif net à court terme	(100.2)	Contre (\$60.7) millions en 1978.
Fonds de roulement net	221.5	Rapport de 1.66 à 1 contre 2.07 à 1 en 1978.
Participations et avances — Autres entreprises	27.8	Ce total se décompose en \$25.4 millions pour Nordair (valeur de consolidation) et \$2.4 millions pour les autres entreprises (prix coûtant).
Immobilisations nettes	918.0	Hausse de 17%, reflet de nouvelles acquisitions d'avions. Montant après déduction de l'amortissement accumulé.
Frais reportés	0.5	Baisse de \$0.5 million.
	<u>\$1 167.8</u>	Hausse de \$109 millions.

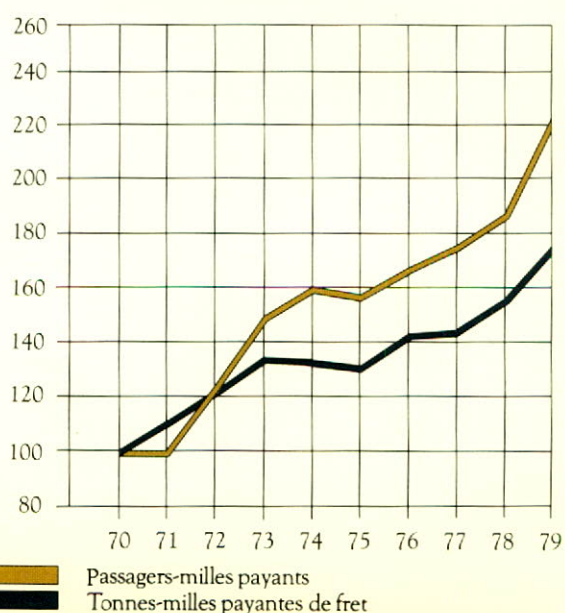
Capital employé

Dette à long terme et engagements de location-acquisition	\$ 566.7	Hausse de \$12.3 millions entièrement imputable, sur la base d'une valeur nette, au financement de deux avions en vertu de marchés de location-acquisition conclus avec le Japon. La dette à long terme totale, y compris l'échéance à moins d'un an, entre pour 57% dans la composition du capital global, pourcentage légèrement inférieur à celui de 1978.
Autres éléments du passif à long terme	10.7	Hausse de \$2.5 millions.
Impôts et crédits reportés	133.0	Principalement attribuables aux écarts de synchronisation de l'amortissement des points de vue comptable et fiscal.
Capital-actions	329.0	Entièrement composé d'actions ordinaires que détient le gouvernement du Canada. L'avoire de l'actionnaire (qui comprend les bénéfices non répartis) entre pour 43% dans la composition du capital global.
Bénéfices non répartis	128.4	Hausse de \$42.2 millions, égale à la différence entre le bénéfice net de 1979 et le dividende versé au titre de l'exercice 1978. Par ailleurs, un nouveau dividende de \$13.2 millions a été déclaré en janvier 1980. À la fin de l'exercice, la valeur de l'action ordinaire s'établissait à \$1 390.19 contre \$1 262.02 un an plus tôt.
	<u>\$1 167.8</u>	

Bénéfice net (perte)



Croissance des trafics passagers et fret en service régulier (1970 = 100)



Revue de l'année

Monsieur
le Ministre des Transports,
Ottawa

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration a l'honneur
de vous présenter son rapport pour
l'exercice 1979.

Le bénéfice net s'élève à \$55.4 millions,
soit un rendement des investissements
de 9.2 pour cent, contre \$47.5 millions et
9.4 pour cent respectivement en 1978.

Le bénéfice avant impôts sur le revenu
s'établit à \$102.3 millions contre \$84.1
millions au terme de l'exercice précédent.

En janvier 1980 a été déclaré un divi-
dende de \$13.2 millions, payable à
l'unique actionnaire de la Société, le
gouvernement du Canada. En outre, le
gouvernement fédéral s'est vu remettre,
en 1979, \$117.7 millions au titre des
impôts et taxes, des frais d'aide à la navi-
gation, des droits d'atterrissage, des rede-
vances d'aéroport et des remboursements
d'emprunts. À cela s'ajoutent les \$24.8
millions versés aux provinces et aux
municipalités.

La marge d'exploitation, de 6.4 pour
cent en 1978, est revenue à 6.3 pour cent,
ce qui illustre une fois de plus la diffi-
culté de dégager des bénéfices adéquats
dans le transport aérien.

Compte tenu de la hausse accélérée
des coûts, particulièrement du carburant
et des redevances d'usage gouvernemen-
tales, le bénéfice net accru constitue
néanmoins une source de vive satisfaction.

Ce résultat est le fruit d'une forte crois-
sance du trafic, d'une plus grande utiliza-
tion de la capacité offerte, d'une gestion
rigoureuse des coûts et d'une productivité
supérieure.

Le coefficient d'occupation des vols
réguliers fait un bond de 4 points, à 66
pour cent. Dans le même temps, en raison
de l'avance minime de la recette unitaire,
le coefficient d'occupation correspondant
au seuil de rentabilité passe de 58 à
61 pour cent.

À \$1 595 millions, les recettes d'ex-
ploitation progressent de 21 pour cent,
taux comparable à celui des recettes de
transport, qui atteignent \$1 553 millions.

Les recettes passages des services
réguliers augmentent de 22 pour cent,
par suite de la croissance de 20 pour cent

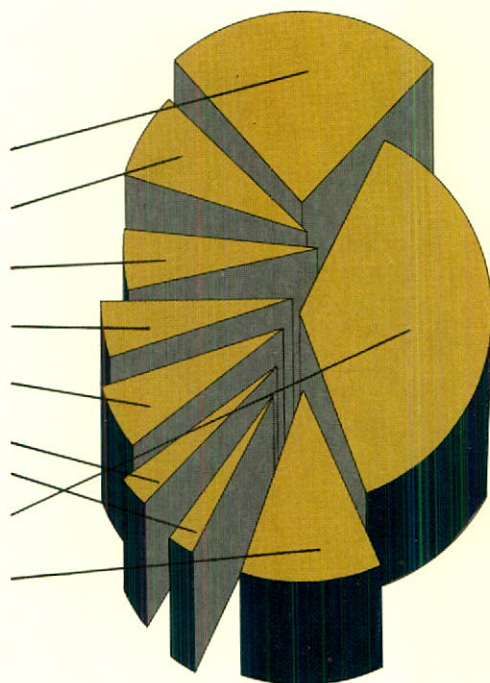
du trafic. La recette moyenne par passager-
mille n'a en effet progressé que de 2 pour
cent, reflet de la réponse d'Air Canada à
la demande du public pour des prix aussi
bas que possible. Les tarifs réduits et les
soldes de places expliquent en grande
partie la quasi-stabilité du tarif moyen
offert à la clientèle en une année où
l'indice canadien des prix à la consom-
mation a augmenté de 9.1 pour cent.

Cependant, les interventions visant à
atténuer l'incidence de la hausse des coûts
sur les tarifs ont leurs limites et, en dépit
des efforts qu'Air Canada continuera de
déployer dans ce sens, la majoration du
prix du transport aérien apparaît inévi-
table face à l'inflation qui se poursuit.

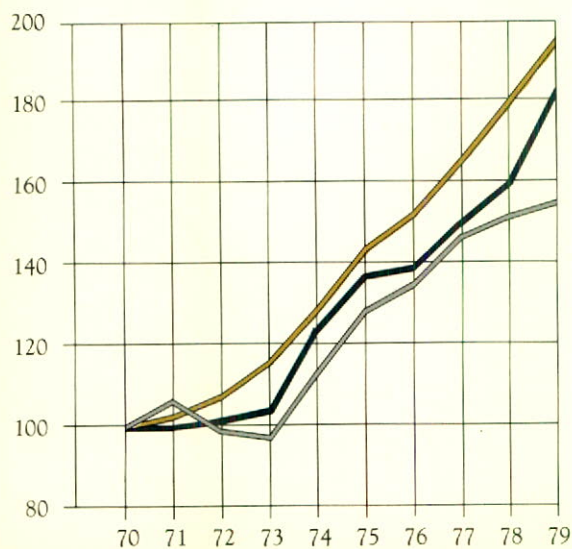
Le réseau intérieur, source de plus de la
moitié des recettes passages, a enregistré
une avance de 18 pour cent du trafic

Dépenses d'exploitation 1979

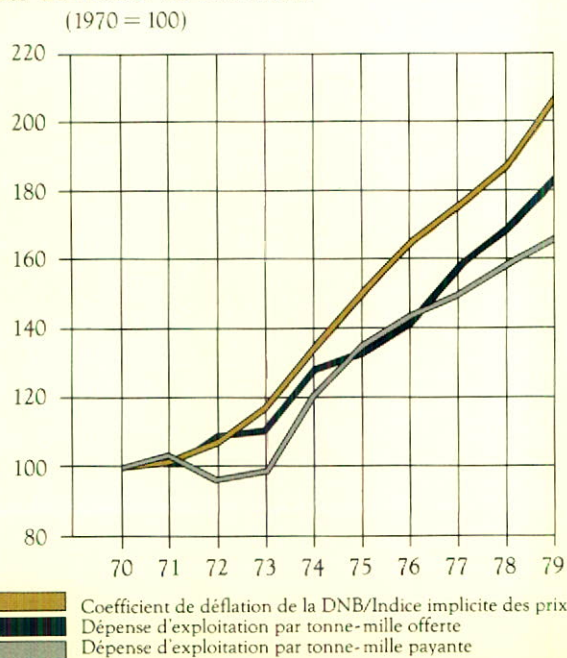
	\$000	%
Carburants et lubrifiants	302 186	20.2
Amortissement et désuétude	113 478	7.6
Loyers, services publics et communications	84 914	5.7
Matériaux, fournitures et services	75 313	5.0
Commissions et frais de vente	84 058	5.6
Droits d'atterrissage et redevances d'aéroport	46 792	3.1
Publicité et promotion	29 509	2.0
Traitements, salaires et charges sociales	574 602	38.5
Autres dépenses d'exploitation	183 497	12.3
Total des dépenses d'exploitation	1 494 349	100.0



Recettes unitaires passages et fret ordinaire, indice des prix à la consommation (1970 = 100)



Coûts unitaires et inflation (1970 = 100)



passagers en service régulier, qui s'accompagne cependant d'un recul de 2 pour cent de la recette unitaire. Sur le réseau États-Unis, on note le progrès de 34 pour cent du trafic passagers et le retrait de 1 pour cent de la recette unitaire. Dans les deux cas, l'application de tarifs réduits à des places qui autrement seraient restées invendues a eu pour double effet de stimuler la croissance du trafic et d'affaiblir la recette unitaire.

L'escalade des prix du carburant dans le reste du réseau a fait que la recette unitaire n'y a pas été contenue comme en Amérique du Nord. Le trafic passagers des services réguliers s'est pourtant développé avec vigueur. Sur l'Atlantique, le trafic et la recette unitaire ont contribué à parts à peu près égales à l'augmentation de 35 pour cent des recettes des services réguliers. Toutefois, le trafic a été gonflé dans une certaine mesure par l'immobilisation temporaire d'appareils d'autres compagnies. Quant au réseau Sud, le mieux de 15 pour cent des recettes passages résulte des hausses respectives de 11 et de 3 pour cent du trafic et de la recette unitaire.

Les recettes fret ont aussi connu une croissance sensible. Sur les services réguliers, elles ont progressé de 25 pour cent, à \$185 millions, par suite de l'avance de 13 pour cent du trafic et de celle de 8 pour cent de la recette unitaire.

En 1979, Air Canada a enregistré des recettes nettes de \$42.2 millions au titre des services divers, contre \$38 millions l'année précédente. L'élément majeur de ce poste demeure la vente de services et de technologie à d'autres compagnies aériennes, qui a pris de l'ampleur dans les domaines de la maintenance avions, de l'assistance au sol et de l'informatique particulièrement.

Les dépenses d'exploitation, à \$1 494 millions, sont en hausse de 21 pour cent, pour une capacité totale, exprimée en tonnes-milles offertes, augmentée de 11 pour cent. En dépit de la faiblesse du dollar canadien et de l'inflation générale, l'accroissement de la dépense d'exploitation par tonne-mille offerte a donc été limité à 9 pour cent, celle-ci passant de 37.9¢ à 41.2¢. Dans le même sens, la dépense d'exploitation par tonne-mille payante transportée n'a crû que de 4 pour cent grâce au coefficient de chargement plus élevé.

Les salaires et avantages sociaux atteignent \$575 millions, soit 16 pour cent de plus qu'en 1978, pour des effectifs moyens supérieurs de 7 pour cent. Quant aux tonnes-milles offertes et aux tonnes-milles payantes par employé, mesures de la productivité, elles progressent de 4 pour cent et de 8 pour cent respectivement.

En 1979, les hausses du carburant ont constitué une fois encore une grande source de préoccupation, le prix moyen payé par Air Canada ayant grimpé de 17 pour cent. La facture pétrolière totale se chiffre à \$302 millions, soit \$72 millions ou 31 pour cent de plus qu'en 1978.

Le compte hors exploitation, positif, est en avance de \$1.8 million sur le résultat de 1978. Ce redressement est surtout le fait des intérêts acquis, qui sont passés de \$24.4 millions à \$37.5 millions et dont la progression est attribuable d'une part aux importantes liquidités conservées par la Société en prévision de prochaines dépenses d'immobilisations et, d'autre part, à la forte hausse des taux d'intérêt. En dépit des sommes considérables consacrées en 1979 au rééquipement de la flotte, le niveau des placements à court terme est resté élevé.

La réduction de \$1.9 million des intérêts versés, à \$45.6 millions, est due à la prise en compte, pour la première fois en

année pleine, de la refonte du capital d'avril 1978. Elle aurait pu être plus importante encore n'eût été de nouveaux marchés de location-acquisition d'avions. L'aliénation d'éléments d'actif et les différences de change représentent un apport de \$1.5 million et de \$0.2 million respectivement, en retrait de \$7.3 millions et de \$9.6 millions sur l'exercice précédent. Le compte hors exploitation comprend en outre \$1.3 million résultant du placement d'Air Canada dans Nordair.

Les dépenses engagées au titre des immeubles et du matériel, y compris les loyers capitalisés, atteignent \$270 millions. La livraison de 11 avions a marqué le début du programme de rééquipement d'Air Canada pour les années 1980, programme évalué à plusieurs milliards. En 1979, la marge d'autofinancement s'établit à \$209 millions, contre \$189 millions en 1978.

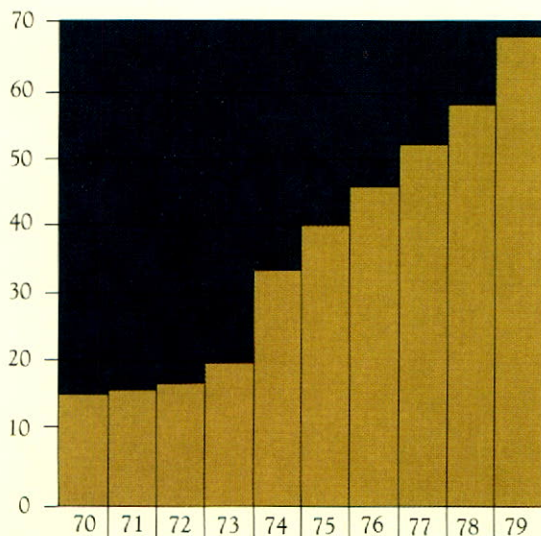
En fin d'exercice, les immeubles et le matériel, y compris le matériel volant en location-acquisition, se chiffraient après déduction de l'amortissement à \$918 millions. L'actif total de la Société s'est accru de \$195 millions, passant à \$1 506 millions.

En dépit de fortes dépenses d'immobilisations, le fonds de roulement, à \$222 millions, n'a régressé que de \$48 millions. La dette et les engagements de location-acquisition à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an, ont augmenté de \$29 millions, mais leur importance à titre d'élément du capital total a diminué légèrement.

Des marchés de location-acquisition portant sur deux appareils nouvellement acquis ont été conclus avec des syndicats financiers japonais. D'une durée de dix ans et assortis d'un taux d'intérêt moyen de 8.4 pour cent, les baux comportent, à échéance, une option d'achat à prix modique. Air Canada a pu bénéficier

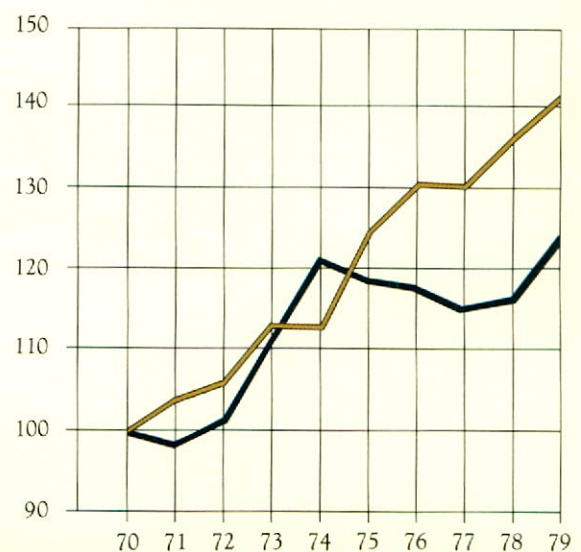
Prix du carburant

(Cents par gallon impérial)



Productivité du personnel

(1970 = 100)



■ Effectifs moyens
■ Tonnes-milles offertes par employé

de ce taux avantageux en vertu du programme d'aide à l'importation mis sur pied par le gouvernement du Japon et qui s'est terminé en mars 1979.

Des accords totalisant \$US 1 milliard ont été conclus en cours d'exercice à l'appui du financement ferme des acquisitions d'avions pour la période de 1980 à 1986. Ces accords financiers avec des organismes d'aide à l'exportation, et plus particulièrement avec l'Export-Import Bank des États-Unis, portent sur 10 à 12 ans et prévoient des taux d'intérêt très favorables allant de 8 à 8.7 pour cent. Il est à noter que la conclusion de ces accords repose sur la seule solvabilité de la Société et n'a pas nécessité le cautionnement de l'actionnaire ni l'engagement des biens financés en garantie.

En novembre, la Société a établi, par transfert d'une partie de l'actif de la Caisse fiduciaire de retraite d'Air Canada, des caisses de retraite distinctes aux États-Unis et au Royaume-Uni. Compte tenu du grand nombre d'employés dans ces pays, il a en effet été jugé souhaitable d'y constituer des caisses disposant de fonds recueillis sur place et répondant aux besoins locaux. À la fin de 1979, la valeur comptable de toutes les caisses de retraite dépassait \$705 millions.

Commercialisation du produit

Air Canada a poursuivi son offensive face à la montée de la concurrence tant au

Canada qu'à l'étranger, en plus de doubler d'efforts pour attirer à la fois les voyageurs d'affaires et d'agrément. Les premiers se sont vu offrir de plus grandes fréquences, un service de qualité supérieure et des heures de départ et d'arrivée plus pratiques alors que les seconds ont bénéficié de la commercialisation énergique des places excédentaires.

Les liaisons transcontinentales, importantes pour ces deux groupes de consommateurs, ont été améliorées par le recours accru aux gros-porteurs, des horaires mieux adaptés et des fréquences plus élevées, notamment trois vols quotidiens sans escale entre Toronto et Vancouver et un autre, sauf le samedi, entre Montréal et Calgary. Les vols sans escale judicieusement placés dans la journée sont en effet un élément-clé de la progression du trafic d'affaires.

Les liaisons transatlantiques ont aussi été améliorées. À l'horaire d'octobre, Air Canada et ses partenaires de pool offraient un service quotidien entre Toronto et Londres, un vol six jours sur sept entre Toronto et Francfort et des liaisons quotidiennes entre Montréal d'une part et, d'autre part, Londres et Paris. Par ailleurs, les provinces de l'Atlantique ont bénéficié d'une desserte du Royaume-Uni par L-1011 à partir de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Les services entre, d'une part, l'Est du Canada et, d'autre part, la Californie et le Texas ont reçu une attention particulière. Les modifications apportées à l'horaire ont permis d'offrir des heures de départ plus pratiques et de faciliter les correspondances à ceux qui voyagent au-delà des destinations d'Air Canada.

Au nombre des changements importants survenus en 1979, il est à remarquer l'introduction de trois nouvelles lignes: Edmonton/Winnipeg—Chicago, Montréal—Los Angeles et Toronto—San Francisco. Air Canada a en outre transféré cinq vols quotidiens à l'aéroport La Guardia de New York, qui présente le double avantage, précieux pour les voyageurs d'affaires, de sa proximité de Manhattan et de ses nombreuses correspondances vers les localités de la côte est des États-Unis. Des vols continuent toutefois de relier Toronto et Montréal à l'aéroport international Kennedy.

Même si 1979 a connu des augmentations de tarifs, dues surtout à l'escalade des prix du carburant, les hausses cumulées ont été plafonnées à 9.7 pour cent sur le réseau intérieur. Sur l'Atlantique, elles ont par contre atteint 30 pour cent environ.

Concentrée sur les besoins des voyageurs d'affaires, Air Canada n'en a pas moins pris de nouvelles initiatives pour favoriser les voyages d'agrément. À l'été, la capacité offerte au titre des tarifs Chouette se trouvait doublée par rapport à l'année précédente, et cette formule de voyage la nuit était étendue aux liaisons Vancouver—Winnipeg, Toronto—Regina et Toronto—Saskatoon. Au total, la Compagnie a consacré 30 pour cent de la capacité offerte sur son réseau intérieur à la clientèle des tarifs réduits Chouette et Nolinprix.

Le programme Canada illimité, initiative gouvernementale visant à inciter les Canadiens à voyager chez eux, a été élargie par l'introduction de bons de réduction sur certaines prestations terrestres, lesquels ont connu un vif succès.



En hiver, le programme de voyages à forfait en Floride et aux Antilles au départ de l'Ouest canadien a été étendu et un programme similaire instauré dans la région Canada-Atlantique. Ces programmes ont porté au total sur plus de 30 000 forfaits vacances à des tarifs compétitifs avec ceux des nolisements.

Au printemps 1979, Air Canada est devenue la première compagnie aérienne de l'histoire à tenir un solde de places, accordant, sur les places excédentaires de classe économique, des réductions allant jusqu'à 65 pour cent du plein tarif. Cette offre a attiré plus de 200 000 passagers soucieux d'économie, réponse favorable qui a justifié de renouveler l'expérience à l'automne. Outre leur rentabilité, ces deux soldes ont grandement contribué à rendre le public plus conscient de l'attention que porte Air Canada aux besoins des passagers. Les coefficients d'occupation atteints lors du solde de places du printemps constituent un record en dehors de la période de pointe traditionnelle de l'été.

La formule, avantageuse à la fois pour les passagers et pour la Compagnie, était reprise de nouveau sur le réseau intérieur pour les mois creux d'hiver; simultanément, on annonçait qu'elle serait étendue aux liaisons avec le Royaume-Uni, ce qui constituait une nouvelle première. Dans les deux cas, les voyages devaient être effectués au début de 1980.

Le 1^{er} octobre, Air Canada suspendait son service passagers sur Shannon au départ de Toronto et de Montréal. Cette décision était imposée par le déclin de la demande et par l'escalade des coûts.

Cependant, le service fret bihebdomadaire a été maintenu.

En 1979, les efforts de la direction du Marketing se sont aussi orientés vers l'avenir. Ainsi s'est amorcée la mise au point d'un système de répartition des places entre les diverses classes, destiné à optimiser la recette unitaire des vols à tarifs mixtes; ce système entrera en application en 1980. Dans la même perspective a été entrepris un réexamen des possibilités offertes par les réseaux actuels, auquel s'est ajouté un projet d'étude de nouvelles lignes susceptibles de se greffer au réseau tout en convenant à la flotte.

Au sol et à bord

La multiplicité des tarifs et des conditions correspondantes, qui va en s'amplifiant, ainsi que des contraintes extérieures diverses ont contribué à imposer un surcroît de travail permanent aux bureaux de réservations et aux billetteries.

C'est pourquoi la Compagnie s'est employée à faciliter les opérations à sa clientèle: information accrue, simplification des formalités, développement du réseau d'imprimantes à billets, création d'un service de livraison des billets, ouverture de nouvelles agences et extension du système électronique de réservations en Europe et aux Antilles.

D'autre part, le personnel préposé aux billetteries, aux comptoirs d'enregistrement et aux salles de départ notamment a été doté d'un nouvel uniforme. Les agents, qui œuvrent dorénavant auprès du public, portent dorénavant une tenue distinctive conçue avec leur collaboration.

De style classique, le nouvel uniforme bleu marine a été créé par le grand couturier canadien Léo Chevalier à la suite d'une vaste consultation auprès des agents et de leurs représentants.

En complément de cette initiative, Air Canada a adopté une nouvelle présentation visuelle pour les comptoirs d'enregistrement de tous les aéroports. Les premiers éléments d'identification visuelle ont été installés à Winnipeg et les autres le seront graduellement dans le reste du réseau.

Par ailleurs, progrès appréciable pour les passagers devant effectuer des correspondances, les cartes d'embarquement des vols subséquents peuvent dorénavant leur être remises dès l'enregistrement.

Des perfectionnements apportés aux aéroports de Vancouver, de Winnipeg, de Montréal, de Halifax et de Miami ont permis à Air Canada de mieux y servir sa clientèle grandissante. L'aéroport d'Edmonton est maintenant doté d'un service de dédouanement anticipé, commodité supplémentaire pour les passagers qui se rendent aux États-Unis.

Outre l'amélioration des installations du service Rapidaire à Toronto et à Ottawa, les passerelles d'embarquement couvertes mises en place à cette dernière escale ont été bien accueillies du public.



Le succès du club enRoute se confirme, des salons Feuille d'érable ont été ouverts à Halifax et à Edmonton. Le réseau comprend maintenant dix salons, auxquels l'appartenance au club donne accès.

Dans un autre domaine, des consultants ont été appelés à tracer la première esquisse d'un hangar de maintenance en ligne qui sera érigé à Toronto afin d'augmenter les possibilités d'accueil de gros-porteurs.

Également à Toronto, les installations d'informatique servant au système électronique de réservations ainsi qu'à l'usage général ont été étendues pour répondre aux besoins à la fois d'Air Canada et de sa clientèle.

Pendant l'année, de nouvelles agences urbaines ont ouvert leurs portes à Toronto et à Halifax, tandis que l'aéroport de Dorval se voyait doter de comptoirs pour l'achat de billets à l'avance, qui accélèrent les opérations de ce point de vente achalandé.

Le choix d'un transporteur est souvent motivé par l'impression que ressentent les passagers à bord, et cette impression dépend le plus souvent de deux facteurs: le personnel de cabine et le service de restauration.

Tous les trois mois, un sondage est effectué auprès des passagers d'un certain nombre de vols pour déterminer comment la clientèle perçoit cet aspect le plus visible du service d'Air Canada. En 1979, l'attitude, la prévenance et la tenue du personnel ainsi que les annonces ont été jugées de bonnes à excellentes dans plus de 90 pour cent des cas.

La comparaison avec les autres compagnies aériennes sur l'attitude du personnel de cabine a d'ailleurs été de plus en plus favorable à Air Canada pendant l'année. Dans son *Guide to Great Britain and Ireland*, Egon Ronay, chroniqueur touristique renommé, classe Air Canada

deuxième sur 14 transporteurs internationaux. Voici ce qu'il écrit de notre personnel de cabine: «Nous sommes arrivés à destination de bonne humeur, contents d'avoir été servis par un personnel travaillant en équipe et fier de son travail et de son pays.»

En fin d'année, la Compagnie a pour la première fois décerné un Prix d'excellence à certains de ses agents de bord, en reconnaissance de la constante qualité de leurs services.

L'année 1979 a marqué la première livraison de simulateurs-cabines de Boeing 727, destinés à la formation du personnel aux méthodes d'évacuation. Cet équipement d'avant-garde valorise les programmes de formation aux situations d'urgence.

Par ailleurs, les efforts pour améliorer le service de restauration ont été concentrés sur les vols long-courriers afin d'y accentuer la compétitivité d'Air Canada. Dans cette perspective, un choix de repas a été proposé en classe économique sur certaines lignes à forte concurrence. Cette initiative a reçu un accueil très favorable du public, comme en témoignent les sondages et de nombreuses lettres d'éloges.

Le fret

Deux ans après sa transformation en centre autonome de gestion, l'activité fret, dont le produit a été développé et amélioré, reste une des plus prometteuses. L'importance considérable de cette activité pour l'avenir de la Compagnie et la volonté constante d'Air Canada de perfectionner ses services ont de nouveau été mises en évidence en 1979 par la création du poste de vice-président—Fret.

Les recettes et les bénéfices de la plupart des services sont une fois de plus supérieurs à la prévision, les recettes totales, y compris celles des nolisements,

s'accroissant de 24 pour cent. Le fret fait ainsi un apport substantiel au bénéfice d'ensemble de la Société.

Les recettes du fret ordinaire, qui comptent pour les deux tiers des recettes fret totales, enregistrent une avance considérable de 31 pour cent, attribuable en partie à la progression des expéditions internationales. Celle-ci est elle-même illustrée par la hausse de 42 pour cent des recettes de fret ordinaire du secteur transatlantique.

Au chapitre des petites expéditions, Air Canada a étendu les services Airvelop et Couriair à plus de 10 000 localités du Canada et des États-Unis, grâce principalement à son association avec la Federal Express Corporation, chef de file mondial dans ce domaine.

Les recettes totales des services de petites expéditions, y compris Expédair, ont progressé de 76 pour cent.

Les recettes des messageries, supérieures de 2 pour cent au chiffre de 1978, représentent 11 pour cent de l'ensemble des recettes fret. Quant aux recettes de la poste, en hausse de 8 pour cent, leur part est de 16 pour cent du total, alors que celle des nolisements est de 2 pour cent.

Au nombre des nouveautés dans le domaine du fret, on note la liaison par avion-cargo entre Kingston, à la Jamaïque, et Toronto et le retour à un service régulier entre, d'une part, Cleveland et, d'autre part, Montréal et Toronto. Au Canada, outre les avions-cargos qui relient désormais régulièrement Montréal à London et Vancouver ainsi qu'à Winnipeg et Calgary, la fréquence du service régulier entre Montréal et la région Canada-Atlantique a été doublée.

Les services du fret d'Air Canada ont su mettre en œuvre rapidement un pont aérien sur Winnipeg, frappée par les inondations, et y acheminer ainsi à partir



des États-Unis des sacs de sable d'un poids total de 1.4 million de livres. Le personnel de la Compagnie en poste à Chicago et dans la capitale manitobaine s'est employé 24 heures sur 24 à cette opération de secours.

Par ailleurs, la clientèle a bénéficié d'améliorations aux aéroports de Londres et de Mirabel et elle profitera, en 1980, d'une nouvelle aérogare de fret de \$5 millions à Edmonton.

En 1979, la capacité de transport s'est accrue par suite de la livraison de deux cargos B-727 destinés aux petites expéditions ainsi qu'au fret général. À ces appareils s'ajoutera, en 1980, un des six DC-8-63 qui seront convertis en tout-cargo d'ici quelques années.

Le personnel

En fin d'année, les effectifs d'Air Canada s'élevaient à 22 808 personnes, 9 pour cent de plus qu'en 1978.

Les tonnes-milles offertes et les tonnes-milles payantes par employé, mesures de la productivité, ont progressé de 4 et de 8 pour cent respectivement. Le recrutement intensif d'agents de bord et de pilotes s'est poursuivi pour assurer l'exploitation des onze appareils ajoutés à la flotte.

Tout en continuant de fournir un service de grande qualité, le personnel a su faire face à une hausse du trafic de 16 pour cent et à la forte demande suscitée par de nouveaux programmes, tels les soldes de places.

Au cours de l'année, la Compagnie a établi un dialogue avec ses cinq principaux groupes d'employés afin d'instaurer un programme conjoint d'aide aux employés aux prises avec des problèmes personnels d'ordre médical et social.

Si les vols nolisés pour le transport des réfugiés cambodgiens au Canada ont mis les navigants davantage en évidence, il y a lieu de souligner la participation active de nombreux membres du personnel à la vie de la collectivité dans les 59 districts d'Air Canada. La Société a d'ailleurs depuis longtemps pour politique d'encourager ces initiatives.

De nouveau, de nombreux programmes de formation ont été mis à la disposition du personnel. En 1979, plus de 1 400 cadres ont participé à l'un au moins des 15 cours de perfectionnement proposés.

Quant aux pilotes de la Compagnie, ils ont assuré plus de 357 000 heures de vol, prenant en charge un nombre record de passagers et concrétisant la poursuite de l'optimisation de l'utilisation des appareils.

L'année a vu 225 nouveaux pilotes formés et affectés au service. Le personnel navigant technique se compose aujourd'hui de 1 678 hommes et femmes.

En prévision de la mise en service d'un premier L-1011-500 en 1981, la formation à ce nouveau type d'appareil commencera prochainement.

Les conventions collectives des 12 syndicats de la Compagnie échoient en 1980. Les négociations en vue de leur renouvellement se sont donc amorcées en février.

Le programme de formation aux relations du travail institué en 1978 a connu un franc succès. Environ 500 responsables de premier niveau ont participé aux 26 cours donnés pendant l'année.

Un nouveau bulletin consacré aux relations du travail a été publié à l'intention des cadres en 1979. La publication doit se poursuivre au rythme de trois ou quatre numéros par an afin d'améliorer

la diffusion de l'information sur l'évolution de ce domaine.

La Compagnie a par ailleurs instauré un programme de concertation avec les syndicats, qui comporte des réunions régulières entre les dirigeants syndicaux et des cadres supérieurs d'Air Canada. Ce programme continuera en 1980.

Planification de la flotte

En fin d'année, la flotte d'Air Canada comprenait 116 appareils, au nombre desquels 11 nouvelles acquisitions. Elle se composait de 7 Boeing 747, de 10 Lockheed 1011, de 28 Douglas DC-8, de 25 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.

Les changements intervenus en 1979 ont été la vente d'un DC-8-43 auparavant loué et l'acquisition de deux avions-cargo Boeing 727-100, d'un Boeing 747 et de huit Boeing 727 en version passagers.

L'événement marquant de l'exercice a été la conclusion des études sur le choix d'un nouveau matériel pour les années 1980 et la décision subséquente de passer commande de douze Boeing 767 pour affectation au réseau nord-américain et de six L-1011-500 pour mise en service sur les lignes intercontinentales. Ces



commandes sont respectivement assorties de dix-huit et de neuf options.

Le B-767 est un biréacteur de 200 places à deux couloirs, dont le rayon d'action permettra l'affectation aux liaisons nord-américaines moyennes et longues. Quant au L-1011-500, triréacteur d'environ 240 places, il servira de complément au B-747, notamment sur les lignes où la capacité de ce dernier est trop grande. En 1980, la Compagnie prendra une décision quant au type d'appareil apte à assurer à l'avenir ses services court-courriers.

L'entrée en exploitation du B-767 ne devant intervenir que dans quelques années, la Compagnie a jugé opportun de moderniser l'intérieur des DC-8 longs qu'il est appelé à remplacer. Le réaménagement de huit autres appareils de ce type a ainsi été autorisé, quatre ayant déjà été modifiés pour le service Rapidair.

La sortie d'un avion-cargo long-courrier de petite taille au cours de la prochaine décennie est peu probable. C'est pourquoi Air Canada prévoit de retirer ses six cargos DC-8 courts et de les remplacer par un nombre égal de DC-8 longs qui seront transformés à l'usine de Douglas, à Tulsa.

Maintenance

Forte d'une expérience de quarante-deux ans dans les techniques de pointe, Air Canada se trouve aujourd'hui à l'avant-garde de l'industrie canadienne. L'expérience et les connaissances considérables accumulées par les techniciens de la direction de la Maintenance ont permis à la Compagnie d'exploiter un matériel volant et de servitude complexe en respectant les normes les plus élevées de sécurité, d'efficacité et de confort.

Afin de conserver cette prééminence durement acquise, le personnel de maintenance a reçu, en classe ou au travail, l'équivalent de 105 000 heures, ou 72 années, de formation. L'activité de formation est d'ailleurs une activité permanente.

Par ailleurs, quatre DC-8-63 ont été réaménagés en style gros-porteur pour les rendre plus attrayants; ils remplacent désormais les B-727 pour le service Rapidair, offrant une capacité et un confort accrus aux passagers.

Les préparatifs sont terminés pour une transformation similaire, avec système de divertissement toutefois, de huit DC-8 longs supplémentaires. Les travaux commenceront vers le milieu de l'année et s'étaleront sur 12 mois.

Le travail préparatoire à l'introduction du Boeing 767 et du Lockheed 1011-500 s'est amorcé.

La définition des méthodes et des activités propres à ces nouveaux appareils est chose faite, et les dispositions sont prises pour que la mise en exploitation se fasse de façon ordonnée à mesure des livraisons.

L'année a vu le démarrage de la deuxième phase du programme d'économie d'énergie. À la base de Dorval, les réalisations ont porté sur l'installation de condensateurs pour régulariser la charge du réseau, sur la mise en service d'un dispositif de commande automatique de l'éclairage et sur l'achèvement d'un programme d'interruption de la climatisation en période creuse. En outre, un système de chauffage de l'eau par l'énergie solaire a été étudié en vue de son utilisation éventuelle à cette base.

Dans les trois villes où Air Canada dispose d'installations de maintenance importantes ont continué de s'effectuer des travaux pour le compte d'autres compagnies aériennes et de fabricants de pièces d'avions. Vingt contrats d'envergure, d'une valeur globale de \$32 millions, et 30 autres de moindre importance ont été signés. Qu'il s'agisse de transporteurs régionaux canadiens ou de compagnies des États-Unis ou d'Amérique du Sud, tous les clients ont renouvelé leurs ententes avec Air Canada, preuve de leur satisfaction.

Les nouveaux marchés ont porté notamment sur deux L-1011 d'Aero Peru ainsi que sur deux L-1011-500 commandés par TTIA (auparavant BWIA) pour lesquels le personnel a été formé. Les travaux se sont poursuivis sur les B-727, DC-9 et DC-8 d'Air Jamaica, sur deux DC-8 de Nordair et sur les DC-9 d'Air Florida. Air Canada s'est par ailleurs vue confier la maintenance de deux DC-9 propriété de Ross Aviation et des travaux majeurs de maintenance sur cinq Boeing 707 du ministère de la Défense nationale.

Conjugué au programme d'entretien des B-727 d'Air Canada, ce dernier marché s'est traduit par la pleine utilisation des installations de Winnipeg et par l'accroissement des effectifs de maintenance dans cette ville, portés à plus de 300 personnes. Cette équipe hautement qualifiée est dorénavant prête



à entreprendre le programme d'entretien de la flotte de B-727, et plus particulièrement les visites programmées pour le printemps 1980. La révision des groupes moteurs et des équipements de ces appareils continuera toutefois d'être assurée à Montréal.

Au complexe d'ateliers de Dorval, ses méthodes d'essais non destructifs et ses procédés tels le soudage par faisceau d'électrons et le traitement thermique des métaux permettent à Air Canada d'offrir à toute compagnie exploitant des appareils similaires aux siens des prestations d'une qualité assurée doublée d'économies appréciables. Dans bien des cas, si ce n'était des installations de Dorval, siège de la direction générale de la Maintenance, il faudrait s'adresser à l'extérieur du Canada.

Outre Montréal et Winnipeg, Air Canada dispose également à Toronto d'une importante installation où peuvent être exécutés des travaux sur la cellule des B-747 et des L-1011 ainsi que la maintenance en ligne de ces deux types d'appareil notamment.

La prestation de services aux tiers a contribué de façon non négligeable au bénéfice de l'exercice, et elle continuera de profiter aux Canadiens employés dans l'industrie du transport aérien.

Informatique

L'année 1979 a été témoin de progrès importants dans le domaine de l'informatique et des communications à Air Canada.

À Toronto, le réaménagement du centre d'informatique a permis l'expansion du contrôleur de transmission réseau et l'accueil de nouveaux ordinateurs pour le traitement des réservations de VIA Rail. Ainsi, 6 500 pieds carrés ont été ajoutés à la salle des ordinateurs et 3 000 pieds carrés à l'aire de travail du personnel de programmation et de soutien. À la fois complexe et délicate, l'exécution des travaux, tels l'installation de nouvelles turbines pour fournir une alimentation électrique de secours et l'extension des systèmes de climatisation et de protection contre l'incendie, s'est faite sans perturber les activités courantes.

Tous les centres d'informatique ont connu une forte augmentation du volume de travail, le centre de Toronto, pour sa part, effectuant 185 000 transactions à l'heure en période de pointe, soit 25 pour cent de plus qu'en 1978. Cinq cents terminaux à écran cathodique sont venus s'ajouter au réseau pour à la fois répondre aux besoins propres d'Air Canada et appuyer la prestation de services aux tiers.

L'élaboration de nouveaux systèmes, activité importante qui se poursuit sans cesse, a donné lieu à plusieurs applications en 1979. Parmi celles-ci, un système d'information sur les ressources humaines qui, permettant l'accès direct aux fichiers du personnel au moyen de postes à écran cathodique, a considérablement réduit le délai de mise à jour des dossiers individuels.

Dans les domaines de la maintenance et des achats et fournitures, un nouveau système de gestion des stocks a été instauré. L'efficacité de ce système devrait permettre de réduire les délais de mise à disposition.

La fin des années soixante-dix a vu l'informatisation des activités de la Compagnie se poursuivre. Dans cette optique, un plan a été élaboré pour les années quatre-vingts et au-delà. Y sont définis les orientations, les stratégies et les programmes nécessaires pour qu'Air Canada demeure à la fois concurrentielle et efficace au cours de la décennie qui commence.

Pour l'immédiat, la direction de l'Informatique constitue depuis janvier 1980 un centre autonome de gestion. Sa structure a été réorganisée en conséquence et comprend désormais des divisions chargées des relations avec la clientèle des diverses directions de la Compagnie.

Diversification

À l'appui de ses objectifs en matière de passages et de fret, ses deux fonctions principales, la Société a établi une direction Filiales et Participations et l'a dotée d'une organisation et d'une structure de gestion ainsi que d'une ligne de conduite et de principes directeurs lui permettant de mener des activités de diversification rentables.

En janvier 1979, la Société s'est portée acquéreur de 86.46 pour cent des actions en circulation du transporteur régional Nordair Ltée; outre des services réguliers d'une part entre Montréal et des villes du Québec, de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest et, d'autre part, entre



Montréal et Pittsburgh, Nordair exploite des vols nolisés intérieurs et internationaux et s'occupe de voyages à forfait.

Au cours de l'année, la direction et le personnel ont collaboré avec succès à la création de services entre Montréal et Toronto, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg. En 1979, Nordair a enregistré des recettes brutes de \$118.2 millions et un bénéfice net de \$2.1 millions.

Comme la question de la propriété permanente de Nordair Ltée doit faire l'objet d'un réexamen de la part du gouvernement, la Société n'a pas regroupé les comptes de cette dernière avec les siens, comptabilisant sa participation à la valeur de consolidation. Les résultats de la Société comprennent donc une somme de \$1.3 million qui représente sa quote-part révisée du bénéfice net de Nordair pour 1979.

Par ailleurs, les ventes nettes au titre de la carte de crédit enRoute ont atteint \$114.1 millions; déjà première carte de compagnie aérienne du monde, la carte enRoute est honorée par les principaux transporteurs aériens canadiens ainsi que par les hôtels, entreprises de location de voitures et commerces divers au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Europe continentale.

En 1979, Air Canada a amorcé des démarches en vue de la constitution en société d'une filiale ayant pour objet de commercialiser son acquis technique et ses services d'experts-conseils, d'où son retrait des accords commerciaux avec CANAC Consultants Ltée, jusqu'à lors organisme de consultation conjoint de la Société et des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Au cours de l'exercice, Air Canada a vendu ses dernières actions privilégiées d'Air Jamaica au gouvernement de la Jamaïque, opération déjà envisagée lors de la prise de participation en 1969. Conformément aux vœux exprimés par les deux actionnaires de voir la propriété et la gestion d'Air Jamaica revenir aux Jamaïcains, la Société a en outre convenu de vendre le 1^{er} janvier 1980 un nombre d'actions ordinaires lui permettant de ramener sa participation de 26 pour cent à un peu moins de 5 pour cent. L'entente prévoit également que le gouvernement de la Jamaïque rachètera le reste des actions ordinaires d'ici au 31 décembre 1984.

Quant aux autres entreprises, à savoir les filiales Venturex Ltée et Les immeubles d'entretien aéronautique Ltée notamment ainsi que, au nombre des participations minoritaires, MATAC Cargo Ltée, leurs résultats de 1979 sont satisfaisants.

Langues officielles

Le rapport annuel d'Air Canada sur les langues officielles, présenté au gouvernement et rendu public à la mi-année, témoigne du progrès soutenu du bilinguisme au sein de la Compagnie.

Dans l'introduction, Air Canada dit considérer le bilinguisme comme une de ses grandes priorités. «En sa qualité de compagnie aérienne nationale appartenant au peuple canadien, Air Canada est consciente de son devoir de servir les Canadiens et de mettre en application une politique linguistique qui garantisse à sa clientèle et à son personnel des deux groupes linguistiques officiels un traitement juste et équitable.»

Le rapport révèle que, dans le cadre des sondages sur la réaction des passagers au service d'Air Canada, moins de 10 pour cent des passagers ont déclaré n'avoir pu être servis dans la langue de leur choix. Ces sondages sont effectués de façon continue dans tout le réseau de la Compagnie.

Air Canada offre maintenant ses cours de formation de base et de perfectionnement des cadres dans les deux langues officielles. Par ailleurs, la plupart des manuels de la Compagnie ont été traduits dans les délais prévus, à commencer par ceux qui touchent l'ensemble du personnel. En raison de l'énorme quantité de documents à traduire, le travail doit toutefois être étalé sur plusieurs années; Air Canada a pour objectif de le terminer d'ici 1983.



État des résultats

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	1979	1978
Recettes d'exploitation		
Passages	\$1 351 875	\$1 105 030
Fret ordinaire et messageries	155 555	121 235
Poste	29 433	27 200
Nolisements	16 102	31 150
Services divers — net	42 207	37 972
	<u>1 595 172</u>	<u>1 322 587</u>
Dépenses d'exploitation		
Frais de vol	471 508	361 929
Entretien	187 851	166 322
Service — passagers	179 496	139 017
Service — appareils et trafic	242 675	206 950
Vente et promotion	223 377	190 207
Frais généraux et administratifs	75 964	65 514
Amortissement et désuétude	113 478	108 159
	<u>1 494 349</u>	<u>1 238 098</u>
Bénéfice d'exploitation	<u>100 823</u>	<u>84 489</u>
Revenus hors exploitation (dépenses)		
Intérêts sur la dette et les engagements de location-acquisition à long terme	(45 643)	(47 574)
Intérêts acquis	37 498	24 394
Intérêts capitalisés	4 159	2 013
Profit sur aliénation d'immeubles et de matériel	1 541	8 798
Profit sur change	198	9 822
Autres	3 703	2 162
	<u>1 456</u>	<u>(385)</u>
Bénéfice avant impôts sur le revenu	102 279	84 104
Provision pour impôts sur le revenu reportés	46 910	36 619
Bénéfice net de l'exercice	<u>\$ 55 369</u>	<u>\$ 47 485</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	1979	1978
Solde au début de l'exercice	\$ 86 207	\$ 38 722
Dividende	13 200	—
	<u>73 007</u>	<u>38 722</u>
Bénéfice net de l'exercice	55 369	47 485
Solde à la fin de l'exercice	<u>\$ 128 376</u>	<u>\$ 86 207</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Bilan

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	1979	1978
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 2)	\$ 291 107	\$ 310 479
Débiteurs	185 676	143 714
Pièces de rechange, matériaux et fournitures (note 3)	54 839	42 122
Frais payés d'avance	2 631	2 986
Impôts sur le revenu reportés	25 260	22 300
	<u>559 513</u>	<u>521 601</u>
Immeubles et matériel (note 4)	713 276	629 223
Matériel volant en location-acquisition (note 5)	204 714	154 619
Participations et avances: Nordair Ltée — valeur de consolidation (note 6)	25 420	—
Autres entreprises — prix coûtant	2 370	4 429
Frais reportés	531	1 042
	<u>\$1 505 824</u>	<u>\$1 310 914</u>

Au nom du Conseil d'administration,
Pierre Taschereau
Président du Conseil

Claude I. Taylor
Président-directeur général

Rapport des vérificateurs

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

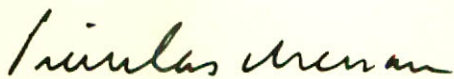
Nous avons vérifié le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1979 ainsi que l'état des résultats, l'état des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

Agences

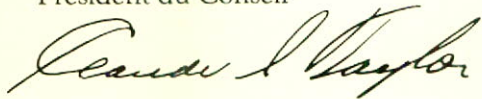
Selon les Directives sur les Pratiques commerciales des Sociétés de la Couronne, la Société doit révéler le nom de ses agents de vente et d'achat ainsi que la rémunération globale qui leur est versée. Le réseau de vente des services de transport de la Compagnie touche plus de 29 600 agences. Pour des motifs d'ordre pratique, le Conseil d'administration a autorisé que, par exception et ainsi que le lui permettent les Directives, chacun des noms ne soit pas divulgué dans ce rapport.

Au cours de l'année, 7 939 de ces agences ont reçu des commissions au titre des ventes passages et 1 759 au titre du fret. Ces agences ont reçu globalement \$80 142 000, au millier de dollars près.

La rémunération globale versée aux autres agents de vente et d'achat s'est élevée à \$81 234. Il s'agit de H.G. Murray (vente d'emplacements publicitaires sur des imprimés et des brochures), Pacific Air Industries Inc. et Aviation Systems International Inc. (commission sur la vente de matériel volant en surplus).



Pierre Taschereau
Président du Conseil



Claude I. Taylor
Président-directeur général

Définitions

Coefficient de chargement

Mesure, en pourcentage, de l'utilisation de la capacité offerte totale; se calcule comme suit:

$$\frac{\text{Tonnes-milles payantes}}{\text{Tonnes-milles offertes}} \times 100$$

Coefficient d'occupation (réel)

Mesure, en pourcentage, de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers; se calcule comme suit:

$$\frac{\text{Passagers-milles payants}}{\text{Sièges-milles offerts}} \times 100$$

Coefficient d'occupation — seuil de rentabilité

Coefficient d'occupation des services réguliers correspondant à un bénéfice d'exploitation nul; se calcule comme suit:

$$1) \text{ Seuil de rentabilité en PMP} = \frac{\text{Recettes passages moins bénéfice d'exploitation}}{\text{Recette unitaire passages}}$$
$$2) \text{ Coeff. d'occ. — seuil de rentabilité} = \frac{\text{Seuil de rentabilité en PMP}}{\text{Sièges-milles offerts}} \times 100$$

Fonds de roulement

Excédent de l'actif à court terme sur le passif à court terme.

Marge d'autofinancement

Fonds provenant de l'exploitation exprimés en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Marge d'exploitation

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

Rapport dette/avoir de l'actionnaire

Emprunts exprimés en fonction des fonds propres. La dette comprend les emprunts et les engagements de location-acquisition à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an. L'avoir de l'actionnaire se compose du capital-actions et des bénéfices non répartis.

Recette unitaire

Recette moyenne par passager-mille payant ou par tonne-mille payante.

Rendement des investissements

Bénéfice net après impôts sur le revenu plus charge nette d'intérêts avant impôts sur le revenu, exprimés en pourcentage de la moyenne des investissements; cette dernière correspond à la moyenne des investissements au début de l'exercice (ou à la clôture de l'exercice précédent) et des investissements à la fin de chacun des quatre trimestres de l'exercice considéré. Les investissements sont la somme de la dette et des engagements de location-acquisition à long terme (y compris l'échéance à moins d'un an), du capital-actions et des bénéfices non répartis.



	1979	1978
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et dépenses courues	\$ 178 578	\$ 136 378
Recettes passages perçues d'avance	112 796	86 167
Échéance à moins d'un an de la dette et des engagements de location-acquisition à long-terme (notes 7 et 8)	<u>46 608</u>	<u>29 576</u>
	337 982	252 121
Dette à long terme (note 7)	345 680	377 320
Engagements à long terme de location-acquisition (note 8)	221 022	177 126
Autres éléments du passif à long terme	10 690	8 158
Crédits reportés:		
Impôts sur le revenu	123 113	73 243
Autres	<u>9 952</u>	<u>7 730</u>
	<u>1 048 439</u>	<u>895 698</u>
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Autorisé: \$750 millions en actions de \$1 000 chacune		
Émis et entièrement libéré:		
329 009 actions	329 009	329 009
Bénéfices non répartis	<u>128 376</u>	<u>86 207</u>
	<u>457 385</u>	<u>415 216</u>
	<u>\$1 505 824</u>	<u>\$1 310 914</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1979 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos 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 états financiers ci-joints y sont conformes.

Les états financiers de l'exercice précédent ont été vérifiés par d'autres comptables agréés.

Clarkson Gordon

Comptables agréés

Montréal (Québec)
Le 14 février 1980

État de l'évolution de la situation financière

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	1979	1978
Provenance des fonds:		
Bénéfice net	\$ 55 369	\$ 47 485
Amortissement	109 235	103 715
Impôts sur le revenu reportés	49 870	36 590
Profit sur aliénation d'éléments d'actif	(1 541)	(8 798)
Autres	<u>(3 502)</u>	<u>9 776</u>
Total des fonds provenant de l'exploitation	209 431	188 768
Produit de l'aliénation d'immeubles et de matériel	2 680	10 490
Augmentation des engagements à long terme de location-acquisition	66 792	—
Remboursement de versements proportionnels par suite de la location d'appareils	24 746	—
Diminution de la dette à long terme échéant à moins d'un an par suite de la refonte du capital	—	17 606
Diminution des participations et avances—autres entreprises	2 143	1 757
Autres	<u>7 386</u>	<u>5 232</u>
	<u>313 178</u>	<u>223 853</u>
Affectation des fonds:		
Immeubles, matériel et versements proportionnels	203 119	71 103
Matériel volant en location-acquisition	66 792	—
Diminution de la dette à long terme	31 594	11 991
Diminution des engagements à long terme de location-acquisition	21 695	10 609
Placement—Nordair Ltée	24 090	—
Dividende	13 200	—
Autres	<u>637</u>	<u>1 162</u>
	<u>361 127</u>	<u>94 865</u>
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(47 949)	128 988
Fonds de roulement au début de l'exercice	<u>269 480</u>	<u>140 492</u>
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	<u>\$221 531</u>	<u>\$269 480</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Notes afférentes aux états financiers

1. Sommaire des principales méthodes comptables

a) Immeubles et matériel, y compris matériel volant en location-acquisition

La Société suit la méthode de l'amortissement à taux constant, appliquée selon les périodes suivantes:

<u>Immobilisations</u>	<u>Nombre d'appareils</u>	<u>Période d'amortissement</u>
Boeing 747	7	16 ans
Lockheed 1011	10	15 et 16 ans
Boeing 727	25	14 ans
DC-8	28	14 ans
DC-9	46	12 ans
Installations et matériel au sol		de 5 à 30 ans

Air Canada loue 18 des appareils susmentionnés. Ces 18 appareils sont comptabilisés comme si elle en était propriétaire. Les frais d'entretien et de réparation sont imputés à l'exploitation dès qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

Les profits et pertes sur l'aliénation d'immeubles et de matériel d'importance sont compris dans les résultats de l'exercice correspondant.

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 correspondants.

c) Frais reportés

Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareil sont reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement à taux constant sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial du premier appareil de chaque type.

Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode de l'amortissement à taux constant sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passages et fret

Les recettes passages et fret deviennent 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 coûtant.

f) Conversion des devises étrangères

L'actif et le passif (y compris le passif à long terme) sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'exercice, à l'exception des pièces de rechange et de l'actif à moyen et à long terme, qui sont convertis aux taux en vigueur à la date d'acquisition.

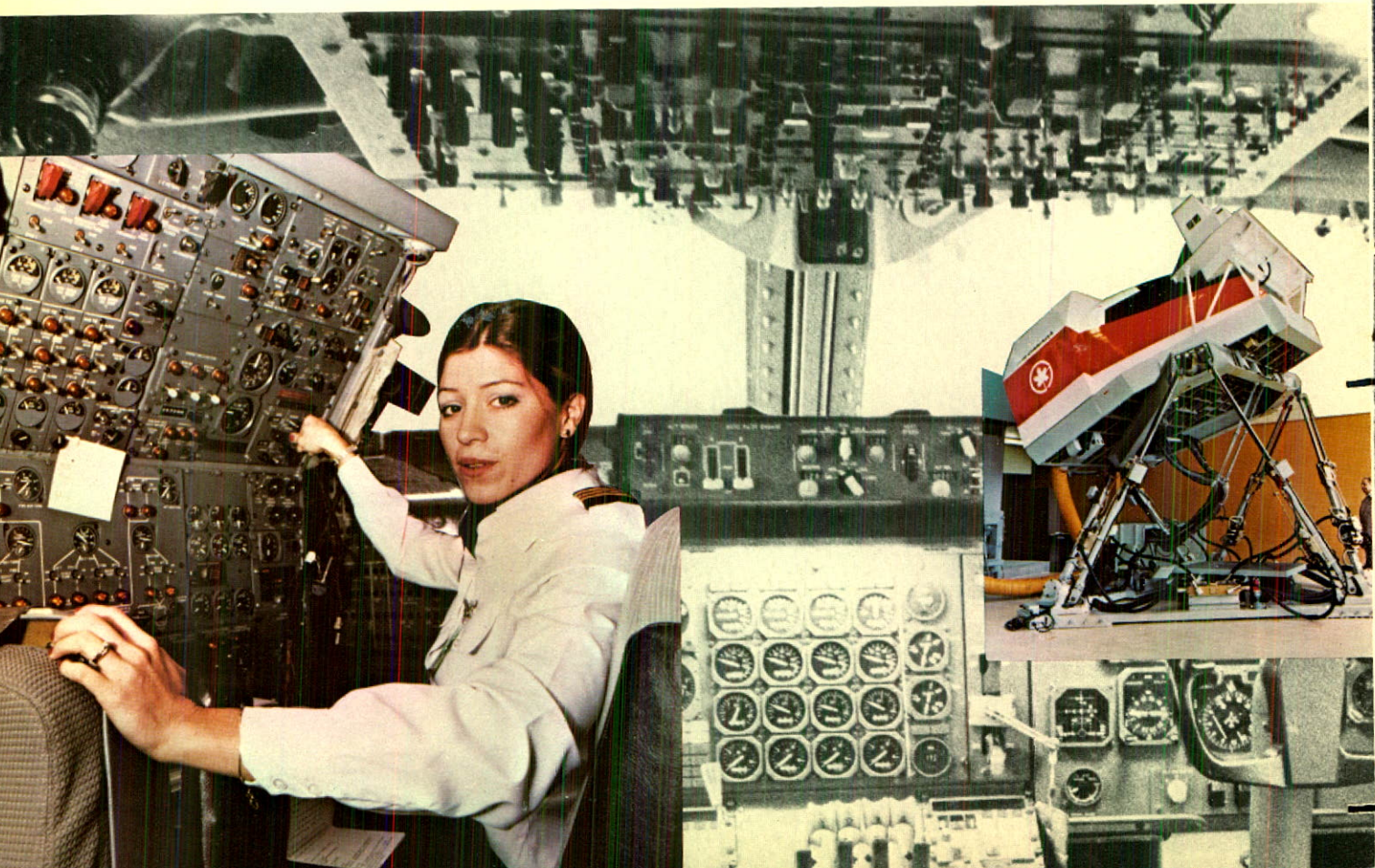
Les profits et pertes résultant des différences de change sont compris dans les résultats de l'exercice.

g) Impôts sur le revenu

La Société utilise la méthode du report d'impôt, 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 pris en compte 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 du personnel 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 les actuaires et conformément aux stipulations réglementaires.



2. Encaisse et placements à court terme

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Encaisse	1 108	2 908
Placements à court terme	321 687	330 151
	<u>322 795</u>	<u>333 059</u>
Chèques en circulation, moins soldes bancaires	(31 688)	(22 580)
	<u>291 107</u>	<u>310 479</u>

Les placements à court terme comprennent \$148.7 millions en dollars des États-Unis et \$10.8 millions en livres sterling.

3. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Pièces de rechange	78 556	66 094
Matériaux et fournitures	13 307	8 752
Prix coûtant	91 863	74 846
Désuétude accumulée	37 024	32 724
	<u>54 839</u>	<u>42 122</u>

4. Immeubles et matériel

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Matériel volant	1 018 253	902 025
Installations et matériel au sol	369 114	358 713
Prix coûtant	1 387 367	1 260 738
Amortissement accumulé	760 518	684 851
	<u>626 849</u>	<u>575 887</u>
Versements proportionnels	86 427	53 336
	<u>713 276</u>	<u>629 223</u>

5. Matériel volant en location-acquisition

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Valeur des loyers capitalisés	302 414	233 877
Amortissement accumulé	97 700	79 258
	<u>204 714</u>	<u>154 619</u>

6. Nordair Ltée

En janvier 1979, Air Canada a achevé l'acquisition de 86.46% des actions ordinaires de Nordair Ltée pour une somme totale de \$24.1 millions.

Comme la question de la propriété permanente de Nordair Ltée doit faire l'objet d'un réexamen de la part du gouvernement, la Société n'a pas regroupé les comptes de cette dernière avec les siens, comptabilisant sa participation à la valeur de consolidation.

Le prix d'achat global des actions excédait de \$5 millions la valeur comptable nette intrinsèque de l'actif de Nordair Ltée à la date d'acquisition, excédent attribuable aux avions qui est amorti sur la durée utile restante de ces derniers. La quote-part révisée du bénéfice net de Nordair Ltée qui revient à la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 1979 s'élève à \$1.3 million.



7. Dette à long terme

	1979 (\$000)	1978 (\$000)
Gouvernement du Canada		
Billet 7.2%, échéant en 1993, remboursable en versements semestriels	292 736	305 200
Billets portant intérêt à des taux allant de 8.1% à 8.8%, échéant en 1981 (avec option de renouvel- lement pour 20 ans, au choix de la Société)	13 800	17 000
	<u>306 536</u>	<u>322 200</u>
Billets 5.5%, échéance 1982/84	12 695	14 930
Billets 6%, échéance 1983/84	54 876	58 961
	<u>374 107</u>	<u>396 091</u>
Échéance à moins d'un an	28 427	18 771
	<u>345 680</u>	<u>377 320</u>

Les remboursements pour les cinq prochains exercices sont de \$28.4 millions en 1980, de \$43.2 millions en 1981, de \$30.5 millions en 1982, de \$30 millions en 1983 et de \$26.8 millions en 1984.

La dette à long terme comprend \$54.9 millions remboursables en dollars des États-Unis et \$12.7 millions en livres sterling.

8. Engagements de location

Marchés de location-acquisition:

Les éléments d'actif et les engagements y afférents au titre de marchés de location-acquisition sont comptabilisés à la valeur actuelle des loyers futurs, selon les taux d'intérêt implicites de ces marchés. Le taux d'intérêt moyen pondéré s'appliquant à ces engagements est de 8.1%, avec échéance allant de 1986 à 1991.

Au 31 décembre 1979, ces loyers futurs étaient les suivants:

	(\$000)
1980	37 222
1981	36 427
1982	35 875
1983	35 322
1984	34 773
au-delà	181 147
Total des loyers	360 766
Moins somme représentant l'intérêt	121 563
Valeur actuelle des engagements de location-acquisition	239 203
Moins échéance à moins d'un an	18 181
Engagements à long terme de location-acquisition	<u>221 022</u>

Marchés de location-exploitation:

Au 31 décembre 1979, les loyers minimaux futurs au titre des marchés de location-exploitation dont les baux se terminaient dans plus d'un an étaient les suivants:

	(\$000)
1980	15 377
1981	14 738
1982	13 049
1983	8 900
1984	6 746
au-delà	40 741
Total des loyers minimaux	<u>99 551</u>

9. Impôts sur le revenu

Au 31 décembre 1979, la Société disposait de crédits d'impôt à l'investissement de \$13.2 millions, qui pourront servir à réduire l'impôt fédéral sur le revenu des exercices futurs, jusqu'à 1984.

10. Engagements

Les marchés relatifs à l'acquisition d'avions et de moteurs de rechange s'élevaient, déduction faite des versements proportionnels, à environ \$US 443.3 millions au 31 décembre 1979. Le calendrier de livraison prévu est le suivant:



	1980	1981	Total
B-727	8	6	14
L-1011-500	—	6	6

Les engagements relatifs aux installations et au matériel au sol s'élevaient à \$CAN 14 millions au 31 décembre 1979.

11. Régimes de retraite

La Société a des régimes de retraite pour la presque totalité de son personnel. A ce titre, la somme totale imputée à l'exploitation pour l'exercice s'est élevée à \$65.9 millions (\$66.3 millions en 1978).

Au 31 décembre 1979, la dette non capitalisée contractée au titre des régimes de retraite de la Société était de \$208.3 millions (\$195.2 millions en 1978), dette qui est capitalisée par annuités sur diverses périodes, jusqu'en 2003.

Au 31 décembre 1979, la valeur marchande de l'actif des caisses de retraite dépassait la valeur des avantages acquis.

12. Événements postérieurs à l'exercice

Le 30 janvier 1980, le Conseil d'administration a déclaré un dividende de \$13.2 millions, payable au gouvernement du Canada au plus tard le 31 mars 1980.

Également en janvier ont été conclus des marchés de \$US 509.1 millions relatifs à l'acquisition de douze B-767 et de moteurs de rechange correspondants. Le calendrier de livraison est le suivant: deux appareils en 1982, quatre en 1983 et six en 1984.

13. Affaires pendantes

Diverses affaires judiciaires ou extra judiciaires entamées par ou contre la Société sont actuellement en cours. De l'avis de la direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière et les résultats de la Société.

14. Éléments de comparaison

Certains chiffres de 1978 donnés à titre de comparaison ont été regroupés pour assurer la concordance avec la présentation adoptée en 1979.

Incidence de l'inflation

Les états financiers du rapport sont exprimés en dollars de l'exercice considéré et, naturellement, il est essentiel qu'il en soit toujours ainsi de sorte que la présentation de la situation financière de la Société soit adéquate et exempte de toute ambiguïté.

Depuis quelques années cependant, l'inflation et la dévaluation de la monnaie canadienne affaiblissent considérablement son pouvoir d'achat. Or, si l'érosion du dollar ne peut pas être traduite dans les documents comptables, il est bon d'avoir une idée de son incidence sur la Société.

Pour ce faire, on peut évaluer le coût de remplacement des biens propres, les frais d'amortissement correspondants et le bénéfice qui en résulterait. Bien qu'il soit hypothétique, cet exercice permet la prise en compte, même approximative, de l'incidence considérable de l'inflation, que ne révèlent pas les seuls coûts d'origine. Voici ce que donne une telle méthode:

	— Millions de \$ —	
	Coût d'origine	Coût de remplacement
Installations et matériel	1 663.8	2 925.4
Frais d'amortissement	106.6	183
Bénéfice avant impôts	102.3	25.9

Par contre, les états financiers étant fondés sur les coûts d'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 \$1 472.2 millions en fin d'année, contre une valeur comptable de \$611 millions. C'est donc dire que l'avoir de la Société est bien supérieur à ce que laisse croire l'examen des états financiers.



Données comparatives des dix dernières années

Aperçu financier (en millions de \$)	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970
Recettes d'exploitation:										
Passages	1 351.9	1 105	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4	387.5
Fret ordinaire et messageries	155.6	121.2	102.6	93.8	90.4	76.9	69.1	59.6	53.4	52.5
Poste	29.4	27.2	26.3	25	19.9	20.4	17.9	16.2	16.7	16.2
Nolisements	16.1	31.2	25.5	29.1	36.8	23.4	25.8	22.2	19.6	15.7
Services divers - net	42.2	38	34.4	33.3	23.7	19.6	16.4	11.9	8.3	6.4
Total des recettes d'exploitation	1 595.2	1 322.6	1 187.6	1 057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.4	478.3
Dépenses d'exploitation:										
Traitements, salaires et charges sociales	574.6	496.6	448.9	413.2	371.2	326.5	272.8	230.8	184.3	176.1
Carburants et lubrifiants	302.2	230.5	208.6	189.6	169.7	138.3	76.3	57.9	50.5	48.2
Amortissement et désuétude	113.5	108.2	105.9	107.4	101.2	93.9	76.2	64	58.8	47.2
Divers	504.1	402.8	335.1	307.5	275.8	256	226.4	185.1	186.5	185.9
Total des dépenses d'exploitation	1 494.4	1 238.1	1 098.5	1 017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1	457.4
Bénéfice d'exploitation	100.8	84.5	89.1	39.8	39.3	33.9	46.4	45.5	28.3	20.9
Revenus hors exploitation (dépenses):										
Intérêts sur dette + engagements de location-acquisition à long terme	(45.6)	(47.6)	(63.3)	(76.1)	(63.9)	(58.9)	(38.8)	(32.5)	(31.7)	(31.9)
Intérêts acquis	37.5	24.4	9.8	13.4	0.7	1.8	0.7	1.7	1.8	3.5
Intérêts capitalisés	4.2	2	0.5	0.2	2	3.6	3.6	2.7	3.9	5.7
Profit (perte) sur aliénation d'éléments d'actif	1.5	8.8	10.1	1.8	0.5	(0.2)	(0.5)	(1)	0.5	0.1
Profit (perte) sur change	0.2	9.8	(6.4)	(2.9)	(4.7)	1.7	1.2	(0.2)	(0.4)	(1.1)
Divers	3.7	2.2	2.1	1.6	1.2	(0.5)	(0.6)	1	0.5	0.7
Total des revenus (dépenses) hors exploitation	1.5	(0.4)	(47.2)	(62)	(64.2)	(52.5)	(34.4)	(28.3)	(25.4)	(23)
Bénéfice avant impôts	102.3	84.1	41.9	(22.2)	(24.9)	(18.6)	12	17.2	2.9	(2.1)
Provision pour impôts	46.9	36.6	21.9	(11.7)	(11.8)	(9.4)	5.9	8.6	1.2	(1)
Bénéfice net (perte)	55.4	47.5	20	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7	(1.1)
Dividendes	13.2	-	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Actif total	1 505.8	1 310.9†	1 227 †	1 132.1†	1 289.4†	1 157 †	917.8†	834.3	800	707.9
Fonds de roulement	221.5	269.5	140.5	18.9	107.7	30.3	(61)	28	23.6	(0.1)
Impôts sur le revenu reportés	123.1	73.2	36.7	13.8	22.9	29.6	34.5	28.5	20.2	19.1
Dette + engagements de location-acquisition à long terme (moins échéance à moins d'un an)	566.7	554.4†	874.7†	860.3†	1 006.1†	891.8†	688.9†	640.1	631.6	547.6
Avoir de l'actionnaire	457.4	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2	37.7
Mesures financières										
Marge d'exploitation	6.3%	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%
Rendement des investissements	9.2%	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%	4.6%
Marge d'autofinancement	13.1%	14.3%	12.6%	7.8%	8.1%	8.9%	12.3%	13.7%	11.8%	9.2%
Rapport dette/avoir de l'actionnaire	57/43	58/42	95/5	97/3	97/3	95/5	93/7	93/7	94/6	94/6
Statistiques d'exploitation										
<i>Tous services</i>										
Passagers payants transportés (millions)	12.8	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4	7.5
Tonnes-milles payantes (millions)	1 860	1 609	1 508	1 458	1 396	1 391	1 350	1 141	957	946
Tonnes-milles offertes (millions)	3 627	3 270	3 095	3 175	3 075	2 821	2 599	2 215	2 122	2 054
Coefficient de chargement	51%	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%	46%
Recette par tonne-mille payante	85.75¢	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte										
- réelle	41.21¢	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢
-pouvoir d'achat courant*	41.21¢	41.60¢	41.50¢	40.08¢	40.95¢	43.88¢	43.91¢	46.41¢	45.40¢	46.13¢
Consommation de carburant (millions de gallons imp.)	440.1	392.4	388.8	406.3	421.1	407.5	390.7	344.6	326.1	320.8
Prix moyen du gallon de carburant	68.49¢	58.59¢	52.94¢	46.55¢	40.20¢	33.87¢	19.47¢	16.72¢	15.40¢	14.91¢
Effectifs moyens (000)	22.2	20.7	20.6	21	21.2	21.6	19.9	18.1	17.6	17.8
Tonnes-milles offertes par employé (000)	163.2	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3	115.4
Tonnes-milles payantes par employé (000)	83.7	77.5	73.3	69.3	65.7	64.4	68	63	54.3	53.1
<i>Services réguliers</i>										
Sièges-milles offerts (millions)	21 924	19 243	17 873	17 686	17 419	16 127	14 399	12 169	11 706	11 207
Passagers-milles payants (millions)	14 414	12 017	11 297	10 705	10 110	10 268	9 601	7 901	6 427	6 428
Coefficient d'occupation										
- réel	66%	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%	57%
-seuil de rentabilité	61%	58%	58%	58%	55%	61%	61%	59%	51%	54%
Recette par passager-mille payant										
- réelle	9.38¢	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢
-pouvoir d'achat courant**	9.38¢	10.04¢	10.51¢	10.52¢	10.74¢	10.55¢	10.06¢	10.93¢	12.22¢	11.86¢
Tonnes-milles de fret ordinaire (millions)	318	275	247	248	234	240	245	224	201	185
Utilisation quotidienne moyenne par appareil ***	8h35	8h29	7h27	7h36	7h49	8h4	8h5	7h56	7h21	7h29

†Chiffre redressé

*Chiffre corrigé en fonction de l'indice implicite des prix de la DNB

**Chiffre corrigé en fonction de l'indice des prix à la consommation

***Heures de vol commerciales cale à cale