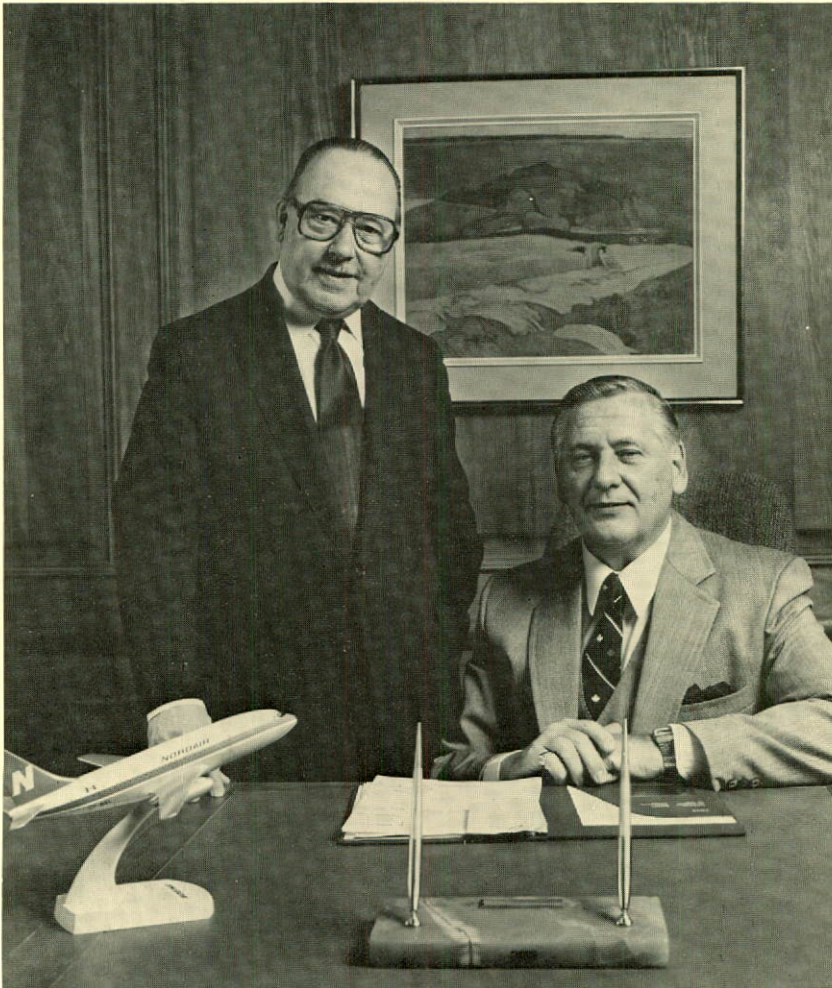






## Report to the shareholders



Roland G. Lefrançois

André F. Lizotte

Nordair achieved its net income objective for 1980, resulting in an increase per share from 94 cents in 1979 to \$1.26 in 1980. A comparison of our performance in 1980 with that of 1979, appears on the right.

It will be noted that while net income increased by 34 per cent in 1980 revenue growth was only 5.8 per cent. This was mainly due to the termination of our DC-8 operation at the end of April 1980, because it had proved to be a negative profit centre.

Operating income increased by 53 per cent due to improved efficiency in aircraft utilization and profit improvement tactics applied to those expenses over which we had control. It has been difficult to cope with uncontrollable operating expenses such as the increased cost of fuel, aircraft parts, customer services and higher airport charges.

We added two B-737 aircraft to our fleet during the year to meet needs which were foreseen in our long term plan. This increase in equipment has cost your company an additional, \$2.4 million in interest on long term debt. However, we were able to achieve a debt to equity ratio of 56/44 by the end of the year, which is considered to be satisfactory in the airline industry.

The dedication of our executives and employees has been a key factor in achieving our goals in the past year. A climate of uncertainty regarding our future has had a serious effect on all levels of the labour force, however, the maturity and perseverance of individuals, groups and unions made possible continued satisfactory performance through the year and we thank all concerned.

Our profit plan for 1981 for a net income increase of 15 per cent over 1980 will be difficult to achieve in view of negative market conditions, serious increases in operating costs and a possible drop in the charter business. However, we are optimistic and look forward to another satisfactory year.

President and Chief Executive Officer  
Le Président - directeur général  
André F. Lizotte



## Rapport aux actionnaires

Nordair a atteint son objectif pour 1980, son bénéfice net de \$0.94 par action en 1979 atteignant \$1.26 en 1980. Une comparaison entre notre rendement pour l'année 1980 et celui de 1979 figure à droite du présent rapport.

Il est à noter que le bénéfice net a augmenté de 34 pour cent en 1980, alors que la croissance des revenus n'a été que de 5,8 pour cent. Ceci est essentiellement dû à la cessation de notre exploitation de DC-8 en fin d'avril 1980, qui s'était révélée un poste déficitaire.

Le bénéfice d'exploitation a augmenté de 53 pour cent grâce à une utilisation plus efficace des avions et à une méthode d'amélioration du profit que nous avons appliquée aux dépenses compressibles. Il a été difficile de faire face aux dépenses d'exploitation incompressibles, telles que les coûts en carburant, pièces d'avions, service à la clientèle en frais d'aéroports dont l'augmentation ne peut être contrôlée.

Afin de répondre aux besoins qui avaient été prévus dans notre plan à long terme, nous avons augmenté notre flotte de deux autres appareils B-737. Cet équipement supplémentaire a coûté à votre société \$2,4 millions en intérêts additionnels sur dette à long terme. Cependant, nous avons pu maintenir en fin d'année, un rapport de 56/44 entre la dette à long terme et l'avoir des actionnaires, ce qui est considéré comme satisfaisant dans l'industrie aérienne.

Le dévouement de nos cadres et employés a été un facteur clé dans la réalisation de nos objectifs pour l'année écoulée. Un climat d'incertitude vis-à-vis de l'avenir de la société a eu une influence sensible sur notre personnel, à tous les niveaux; cependant, la maturité et la persévérance de nos employés, individuellement ou en groupes et des syndicats, ont rendu possible un rendement satisfaisant et continu, durant toute l'année. Nous tenons à en remercier tous les intéressés.

Il sera difficile de réaliser en 1981 une augmentation de 15 pour cent du bénéfice net par rapport à l'année 1980, tel que prévu dans notre plan de profit pour cette année, et ce en raison des conditions de marché défavorables, des importantes augmentations des frais d'exploitation et d'une chute possible dans l'activité de affrètements. Cependant, nous sommes optimistes et espérons une autre année satisfaisante.

| (Dollars in thousands except where indicated by*) | 1980      | 1979      | (En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par*) |
|---------------------------------------------------|-----------|-----------|----------------------------------------------------------|
| Operating revenue                                 | \$125,088 | \$118,195 | Revenus d'exploitation                                   |
| Operating income                                  | \$7,606   | \$4,960   | Bénéfice d'exploitation                                  |
| Non-operating expenses                            | \$1,650   | \$383     | Autres dépenses                                          |
| Net income                                        | \$2,742   | \$2,053   | Bénéfice net                                             |
| Earnings per share*                               | \$1.26    | \$0.94    | Bénéfice par action*                                     |
| Working capital deficiency                        | \$8,272   | \$7,057   | Fonds de roulement déficitaire                           |
| Number of shares outstanding*                     | 2,184,161 | 2,184,161 | Nombre d'actions en circulation*                         |
| Book value per share*                             | \$11.74   | \$10.48   | Valeur aux livres par action*                            |
| Total assets                                      | \$104,365 | \$96,533  | Actif total                                              |
| Long-term debt                                    | \$32,072  | \$28,777  | Dette à long terme                                       |
| Number of employees*                              | 1,305     | 1,222     | Nombre d'employés*                                       |
| <b>Aircraft fleet*</b>                            |           |           | <b>Flotte d'avions*</b>                                  |
| DC-8                                              | 2         | 2         | DC-8                                                     |
| Boeing 737                                        | 11        | 10        | Boeing 737                                               |
| Lockheed Electra                                  | 2         | 2         | Lockheed Electra                                         |
| Fairchild 227                                     | 3         | 3         | Fairchild 227                                            |

Chairman of the Board  
Le Président du conseil d'administration  
Roland G. Lefrançois



Nordair Ltd.  
**Consolidated Statement of Changes  
in Financial Position**  
Year ended December 31, 1980

Nordair Ltée  
**État consolidé de l'évolution  
de la situation financière de  
l'exercice terminé le 31 décembre 1980**

|                                                            | <u>1980</u>         | <u>1979</u>         |                                                                              |
|------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Working Capital Derived from</b>                        |                     |                     | <b>Provenance du fonds de roulement</b>                                      |
| Operations                                                 |                     |                     | Exploitation                                                                 |
| Net income                                                 | \$ 2,742,000        | \$ 2,053,000        | Bénéfice net                                                                 |
|                                                            |                     |                     | Postes n'affectant pas le fonds<br>de roulement                              |
| Items not affecting working capital                        |                     |                     | Dépense d'amortissement                                                      |
| Depreciation and amortization expense                      | 7,470,000           | 5,699,000           | Impôts sur le revenu reportés                                                |
| Deferred income taxes                                      | 3,246,000           | 4,347,000           | Amortissement du gain sur<br>contrats de cession-bail                        |
| Amortization of gain on sales and<br>leasebacks            | (288,000)           | (288,000)           | Perte sur disposition de propriétés<br>et d'équipement                       |
| Loss on disposal of property<br>and equipment's            | 60,000              | 69,000              | Perte sur change étranger<br>non matérialisée                                |
| Unrealized loss on<br>foreign exchange                     | 249,000             |                     |                                                                              |
|                                                            | <u>13,479,000</u>   | <u>11,880,000</u>   |                                                                              |
| Long term debt                                             | 6,994,000           | 22,698,000          | Dette à long terme                                                           |
| Proceeds from disposal of property<br>and equipment        | 15,000              | 12,000              | Produit de disposition de propriétés<br>et d'équipement                      |
|                                                            | <u>20,488,000</u>   | <u>34,590,000</u>   |                                                                              |
| <b>Working Capital Applied to</b>                          |                     |                     | <b>Affectation du fonds de roulement</b>                                     |
| Purchase of property and equipment                         | 15,884,000          | 30,722,000          | Achat de propriétés et d'équipement                                          |
| Reduction of long term debt                                | 4,000,000           | 2,500,000           | Diminution de la dette à long terme                                          |
| Increase in deferred charges                               | 808,000             | 1,927,000           | Augmentation des frais reportés                                              |
| Reduction of obligations under<br>capital leases           | 1,011,000           | 939,000             | Réduction des obligations aux termes<br>des contrats de location-acquisition |
|                                                            | <u>21,703,000</u>   | <u>36,088,000</u>   |                                                                              |
| <b>Increase in Working Capital Deficiency</b>              | 1,215,000           | 1,498,000           | <b>Augmentation du fonds<br/>de roulement déficitaire</b>                    |
| <b>Working Capital Deficiency at<br/>Beginning of Year</b> | <u>7,057,000</u>    | <u>5,559,000</u>    | <b>Fonds de roulement déficitaire<br/>au début de l'exercice</b>             |
| <b>Working Capital Deficiency at<br/>End of Year</b>       | <u>\$ 8,272,000</u> | <u>\$ 7,057,000</u> | <b>Fonds de roulement déficitaire<br/>à la fin de l'exercice</b>             |

**Auditors' Report**

To the Shareholders of  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of Nordair Ltée — Nordair Ltd. as at December 31, 1980 and the consolidated statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the corporation as at December 31, 1980 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.

Thorne Riddell  
Chartered Accountants

Montreal, Canada  
January 30, 1981

**Rapport des vérificateurs**

Aux actionnaires de  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

Nous avons vérifié le bilan consolidé de Nordair Ltée — Nordair Ltd. au 31 décembre 1980 ainsi que l'état consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la société au 31 décembre 1980 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Thorne Riddell  
Comptables agréés

Montréal, Canada  
Le 30 janvier 1981



Nordair Ltd.  
**Consolidated Statement of Income  
and Retained Earnings**  
Year ended December 31, 1980

Nordair Ltée  
**État consolidé des bénéfices  
et des bénéfices non répartis de  
l'exercice terminé le 31 décembre 1980**

|                                                   | 1980                 | 1979          |                                                                                            |
|---------------------------------------------------|----------------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Operating revenue</b>                          | <b>\$125,088,000</b> | \$118,195,000 | <b>Revenus d'exploitation</b>                                                              |
| <b>Operating expenses</b>                         |                      |               | <b>Dépenses d'exploitation</b>                                                             |
| Flying operations and maintenance                 | 60,015,000           | 53,286,000    | Frais de vol et d'entretien                                                                |
| Aircraft and traffic servicing                    | 28,327,000           | 24,441,000    | Service — appareils et trafic                                                              |
| Cost of tour operations                           | 9,118,000            | 17,342,000    | Coût de voyages organisés                                                                  |
| Other                                             | 12,616,000           | 12,623,000    | Autres                                                                                     |
| Depreciation of property<br>and equipment         | 5,865,000            | 4,197,000     | Amortissement des propriétés et de<br>l'équipement                                         |
| Amortization of equipment under<br>capital leases | 795,000              | 795,000       | Amortissement de l'équipement acquis<br>aux termes des contrats de<br>location-acquisition |
| Amortization of deferred charges                  | 746,000              | 551,000       | Amortissement des frais reportés                                                           |
|                                                   | <b>117,482,000</b>   | 113,235,000   |                                                                                            |
| <b>Operating income</b>                           | <b>7,606,000</b>     | 4,960,000     | <b>Bénéfice d'exploitation</b>                                                             |
| Non-operating expenses (income)                   |                      |               | Dépenses (revenus) autres que d'exploitation                                               |
| Interest on long term debt                        | 3,063,000            | 709,000       | Intérêts sur dette à long terme                                                            |
| Interest on obligations under<br>capital leases   | 495,000              | 563,000       | Intérêts sur obligations aux termes des<br>contrats de location-acquisition                |
| Interest income                                   | (1,733,000)          | (910,000)     | Revenu d'intérêts                                                                          |
| Amortization of gain on sales<br>and leasebacks   | (288,000)            | (288,000)     | Amortissement - gain sur contrats<br>de cession-bail                                       |
| Unrealized loss on<br>foreign exchange            | 243,000              |               | Perte sur change étranger<br>non matérialisée                                              |
| Loss on disposal of fixed assets                  | 60,000               | 69,000        | Perte sur disposition d'immobilisations                                                    |
| Other                                             | (190,000)            | 240,000       | Autres                                                                                     |
|                                                   | <b>1,650,000</b>     | 383,000       |                                                                                            |
| <b>Income before income taxes</b>                 | <b>5,956,000</b>     | 4,577,000     | <b>Bénéfice avant impôts sur le revenu</b>                                                 |
| <b>Income taxes</b>                               |                      |               | <b>Impôts sur le revenu</b>                                                                |
| Current (recovery)                                |                      | (1,823,000)   | Courants (recouvrement)                                                                    |
| Deferred                                          | 3,214,000            | 4,347,000     | Reportés                                                                                   |
|                                                   | <b>3,214,000</b>     | 2,524,000     |                                                                                            |
| <b>Net Income</b>                                 | <b>2,742,000</b>     | 2,053,000     | <b>Bénéfice net</b>                                                                        |
| <b>Retained Earnings at Beginning of Year</b>     | <b>17,279,000</b>    | 15,226,000    | <b>Bénéfices non répartis au début<br/>de l'exercice</b>                                   |
| <b>Retained Earnings at End of Year</b>           | <b>\$ 20,021,000</b> | \$ 17,279,000 | <b>Bénéfices non répartis à la fin<br/>de l'exercice</b>                                   |
| <b>Earnings per share</b>                         | <b>\$ 1.26</b>       | \$ .94        | <b>Bénéfice par action</b>                                                                 |



Nordair Ltd.  
(Incorporated under the laws of Canada)  
**Consolidated Balance Sheet**  
as at December 31, 1980

| <b>Assets</b>                          |                             |                      | <b>Actif</b>                             |
|----------------------------------------|-----------------------------|----------------------|------------------------------------------|
|                                        | <u>1980</u>                 | <u>1979</u>          |                                          |
| <b>Current Assets</b>                  |                             |                      | <b>Actif à court terme</b>               |
| Cash and short term deposits           | <b>\$ 3,678,000</b>         | \$ 1,315,000         | Encaisse et dépôts à court terme         |
| Accounts receivable                    | <b>13,139,000</b>           | 14,706,000           | Comptes à recevoir                       |
| Income taxes recoverable               | <b>346,000</b>              | 2,018,000            | Impôts sur le revenu recouvrables        |
| Inventory                              | <b>3,246,000</b>            | 2,608,000            | Stocks                                   |
| Prepaid expenses                       | <b>862,000</b>              | 1,938,000            | Frais payés d'avance                     |
|                                        | <b><u>21,271,000</u></b>    | <u>22,585,000</u>    |                                          |
| <b>Property and Equipment (note 2)</b> | <b><u>80,801,000</u></b>    | <u>71,653,000</u>    | <b>Propriétés et équipement (note 2)</b> |
| <b>Deferred Charges (note 3)</b>       | <b><u>2,293,000</u></b>     | <u>2,295,000</u>     | <b>Frais reportés (note 3)</b>           |
|                                        | <b><u>\$104,365,000</u></b> | <u>\$ 96,533,000</u> |                                          |

Approved by the board:  
Approuvé au nom du conseil d'administration:



Roland G. Lefrançois, Director/Administrateur



André F. Lizotte, Director/Administrateur



**Nordair Ltée**  
 (Constituée en vertu des lois du Canada)  
**Bilan consolidé**  
**au 31 décembre 1980**

**Liabilities**

**Passif**

|                                                                | 1980                 | 1979          |                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Current Liabilities</b>                                     |                      |               | <b>Passif à court terme</b>                                                                  |
| Accounts payable and accrued charges                           | \$ 21,256,000        | \$ 18,577,000 | Comptes à payer et frais courus                                                              |
| Contract deposits and unearned revenue                         | 4,200,000            | 8,041,000     | Dépôts sur contrats et revenu non gagné                                                      |
| Current portion of long term debt                              | 3,000,000            | 2,000,000     | Tranche de la dette à long terme<br>échéant en moins d'un an                                 |
| Current portion of obligations under<br>capital leases         | 1,087,000            | 1,024,000     | Versements exigibles des obligations<br>aux termes des contrats de<br>location-acquisition   |
|                                                                | <b>29,543,000</b>    | 29,642,000    |                                                                                              |
| <b>Long Term Debt (note 4)</b>                                 | <b>23,441,000</b>    | 20,198,000    | <b>Dette à long terme (note 4)</b>                                                           |
| <b>Long Term Obligations Under Capital<br/>Leases (note 5)</b> | <b>4,544,000</b>     | 5,555,000     | <b>Obligations à long terme aux termes des<br/>contrats de location-acquisition (note 5)</b> |
| <b>Deferred Gain on Sales and<br/>Leasebacks</b>               | <b>1,421,000</b>     | 1,710,000     | <b>Gain reporté sur contrats de<br/>cession-bail</b>                                         |
| <b>Deferred Income Taxes</b>                                   | <b>19,779,000</b>    | 16,533,000    | <b>Impôts sur le revenu reportés</b>                                                         |
|                                                                | <b>78,728,000</b>    | 73,638,000    |                                                                                              |
| <b>Shareholders' Equity</b>                                    |                      |               | <b>Avoir des actionnaires</b>                                                                |
| <b>Capital Stock</b>                                           |                      |               | <b>Capital-actions</b>                                                                       |
| 2,184,161 Class A and Class B<br>common shares                 | 5,616,000            | 5,616,000     | 2,184,161 actions ordinaires,<br>catégories A et B                                           |
| <b>Retained Earnings (note 4)</b>                              | <b>20,021,000</b>    | 17,279,000    | <b>Bénéfices non répartis (note 4)</b>                                                       |
|                                                                | <b>25,637,000</b>    | 22,895,000    |                                                                                              |
|                                                                | <b>\$104,365,000</b> | \$ 96,533,000 |                                                                                              |



## 1. Accounting Policies

- a) Consolidation  
The consolidated financial statements include the accounts of the corporation and all its subsidiary corporations.
- b) Inventory  
Inventory comprises spare parts and fuel and is valued at the lower of cost and replacement cost.
- c) Property and equipment  
Jet and turbo prop flight equipment including those under capital leases, are depreciated to a 15% residual value, based on hours flown, over approximately a 14 year period for jet equipment and 8-12 year periods for turbo prop equipment. Ground equipment and facilities are depreciated by the diminishing balance method at the following rates: building — 10%; equipment — 20% — 25%; automotive — 30%.  
Engine and airframe overhaul costs and other maintenance and repairs are charged to expense for the year. When property and equipment are sold or otherwise disposed of, the difference between the net carrying value in the accounts and the net proceeds is included in income.
- d) Pre-operating expenses  
Training and other costs for the introduction of new services and/or new types of aircraft are amortized on a straight line basis over a period of three years commencing with the date of introduction into revenue service.
- e) Translation of foreign currency  
Current assets (except inventory), current liabilities and long term debt are translated into Canadian dollars at exchange rates in effect at the balance sheet date. Inventory and property and equipment are translated at exchange rates prevailing at the dates of acquisition. Revenue and expenses other than depreciation are translated at average exchange rates prevailing during the year; depreciation is translated at historical exchange rates. Gains and losses resulting from foreign exchange translation are included in income for the year.
- f) Leases  
Leases meeting certain criteria are considered capital leases and the related asset and lease obligations are recorded at their present value in the financial statements. Other leases not meeting such criteria are operating leases and the related rentals are charged to expense as incurred.  
Gains or losses resulting from sale-leaseback transactions are deferred and amortized in proportion to the amortization of the leased assets.

## 1. Conventions comptables

- a) Consolidation  
Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la société et de toutes ses filiales.
- b) Stocks  
Les stocks comprennent des pièces de rechange et du carburant, et sont évalués au moindre du coût et du coût de remplacement.
- c) Propriétés et équipement  
L'équipement aéronautique des avions à réaction et à turbopropulseurs, ainsi que celui loué aux termes de contrats de location-acquisition sont amortis à 15% de la valeur résiduelle, selon les heures de vol effectué, sur une période d'environ quatorze ans pour l'équipement des réactés, et sur des périodes de huit à douze ans pour l'équipement des avions à turbopropulseurs. L'équipement au sol et les installations sont amortis selon la méthode dégressive aux taux suivants: bâtiment — 10%; équipement — 20% — 25%; équipement motorisé — 30%.  
Les frais de vérification des cellules et des moteurs ainsi que d'autres frais d'entretien et de réparation sont passés comme dépenses de l'exercice. Lors de la vente ou de la disposition de propriétés et d'équipement, la différence entre la valeur comptable nette et le produit net est portée au bénéfice.
- d) Frais de démarrage  
La formation et autres frais afférents à l'introduction de nouveaux services ou de nouveaux types d'aéronefs sont amortis selon la méthode linéaire sur une période de trois ans à partir de la date où ils donnent lieu à un service qui rapporte un revenu.
- e) Conversion des devises étrangères  
L'actif à court terme (sauf les stocks), le passif à court terme et la dette à long terme sont convertis en dollars canadiens au cours du change en vigueur à la date du bilan. Les stocks, les propriétés et l'équipement sont convertis au cours du change en vigueur aux dates d'acquisition. Les revenus et les dépenses autres que l'amortissement sont convertis aux cours du change moyens en vigueur au cours de l'année; l'amortissement est converti aux cours du change d'origine. Les gains et les pertes résultant de la conversion des devises étrangères sont inclus dans le bénéfice de l'exercice.
- f) Baux  
Les baux qui répondent à certains critères sont traités comme des contrats de location-acquisition, et les biens loués aux termes de ceux-ci ainsi que les obligations qu'ils engendrent sont présentés dans les états financiers à leur valeur actualisée. Les baux qui ne répondent pas à ces critères sont des contrats de location-exploitation, et les loyers qui s'y rapportent sont passés à la dépense au fur et à mesure qu'ils sont dus.  
Les gains ou les pertes résultant d'une opération de cession-bail sont reportés et amortis en montants proportionnels à l'amortissement pris sur les biens loués.



g) Revenues

Airline and tour revenues are taken into earned income when the related service is provided. Amounts receivable from customers for future transportation and tours are included in accounts receivable. The unearned revenues for such services are included in current liabilities.

h) Deferred income taxes

Deferred income taxes are provided in recognition of differences between amounts claimed for income tax purposes and amounts recorded in the accounts.

i) Pension plans

Current service pension costs are accrued and funded in the current year. Unfunded liabilities for prior service resulting from pension plan amendments are determined by actuarial valuation, funded by periodic payments and charged to operations over periods recommended by the Actuaries.

j) Earnings per share

Earnings per share is calculated using a weighted average of shares outstanding during the year.

## 2. Property and equipment

|                                       | 1980                 |                          |                     | 1979         |
|---------------------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------|--------------|
|                                       | Cost                 | Accumulated Depreciation | Net                 | Net          |
| Flight equipment                      | \$ 96,885,000        | \$23,471,000             | \$73,414,000        | \$63,636,000 |
| Ground equipment and facilities       | 6,890,000            | 4,642,000                | 2,248,000           | 2,083,000    |
|                                       | <u>103,775,000</u>   | <u>28,113,000</u>        | <u>75,662,000</u>   | 65,719,000   |
| Flight equipment under capital leases | 10,200,000           | 5,061,000                | 5,139,000           | 5,934,000    |
|                                       | <u>\$113,975,000</u> | <u>\$33,174,000</u>      | <u>\$80,801,000</u> | \$71,653,000 |

g) Revenus

Les revenus tirés de l'exploitation aérienne et des voyages organisés sont inclus dans les revenus gagnés une fois le service rendu. Les montants à recevoir des clients devant se déplacer ou faire un voyage sont inclus dans les comptes à recevoir. Les revenus non gagnés pour ces services sont inclus dans le passif à court terme.

h) Impôts sur le revenu reportés

Les impôts sur le revenu reportés reflètent l'excédent de l'allocation du coût en capital sur l'amortissement comptable.

i) Régimes de retraite

Le coût des régimes de retraite pour services présents est couru et capitalisé dans l'exercice courant. La dette non capitalisée pour services passés provenant des modifications apportées au régime de retraite a été déterminée à la suite d'une évaluation actuarielle, capitalisée par paiements réguliers et imputée à l'exploitation sur des périodes recommandées par les actuaires.

j) Bénéfice par action

Le bénéfice par action est établi en utilisant une moyenne pondérée des actions en circulation au cours de l'exercice.

## 2. Propriétés et équipement

|                                                                        | 1980                 |                        |                     | 1979         |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------|---------------------|--------------|
|                                                                        | Coût                 | Amortissement accumulé | Net                 | Net          |
| Équipement aéronautique                                                | \$ 96,885,000        | \$23,471,000           | \$73,414,000        | \$63,636,000 |
| Équipement au sol et installations                                     | 6,890,000            | 4,642,000              | 2,248,000           | 2,083,000    |
|                                                                        | <u>103,775,000</u>   | <u>28,113,000</u>      | <u>75,662,000</u>   | 65,719,000   |
| Équipement aéronautique aux termes de contrats de location-acquisition | 10,200,000           | 5,061,000              | 5,139,000           | 5,934,000    |
|                                                                        | <u>\$113,975,000</u> | <u>\$33,174,000</u>    | <u>\$80,801,000</u> | \$71,653,000 |



### 3. Deferred Charges

|                                 | 1980                      | 1979               |
|---------------------------------|---------------------------|--------------------|
| Pension funding (note 7)        | <b>\$1,461,000</b>        | \$1,233,000        |
| Pre-operating expenses (note 1) | <b>832,000</b>            | 997,000            |
| Goodwill                        |                           | 65,000             |
|                                 | <b><u>\$2,293,000</u></b> | <u>\$2,295,000</u> |

### 4. Long-Term Debt

|                                                                                                                                                                                       | 1980                       | 1979                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Term bank loans at rates varying between prime plus ¼% and bankers' acceptance rate plus ¾%, payable in semi-annual installments of \$1,500,000; final installment due June 17, 1986. | <b>\$15,500,000</b>        | \$12,000,000        |
| Note payable (U.S. \$9,158,000, 1979 \$5,881,000) 8-3/8%, payable in semi-annual installments commencing June 15, 1986, with final installment due December 15, 1989                  | <b>10,941,000</b>          | 6,898,000           |
| Demand bridge bank loan at prime, pending issue of an equivalent amount of 8-3/8% notes.                                                                                              |                            | 3,300,000           |
|                                                                                                                                                                                       | <b>26,441,000</b>          | 22,198,000          |
| Current portion included in current liabilities                                                                                                                                       | <b>3,000,000</b>           | 2,000,000           |
|                                                                                                                                                                                       | <b><u>\$23,441,000</u></b> | <u>\$20,198,000</u> |

Repayment requirement in each of the next five years amounts to \$3,000,000. The corporation has issued and pledged demand bonds of a total principal amount of \$32,000,000 securing individual bank loans by a fixed charge on specific aircraft. Under the terms of certain trust deeds securing the corporation's bonds, the corporation has covenanted that it will not, without the prior consent of the lender (i) pay any dividends in any fiscal year in excess of 25% of its after tax earnings for such fiscal year; (ii) redeem or reduce any class of capital stock; (iii) incur further indebtedness except in the ordinary course of business; (iv) incur liability as guarantor or endorser; (v) encumber the property of the corporation or of any subsidiary.

The commercial bank in whose favour the demand bonds are issued is guarantor of the 8-3/8% notes.

### 3. Frais reportés

|                                                       | 1980                       | 1979                |
|-------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Capitalisation du coût du régime de retraite (note 7) | <b>\$ 1,461,000</b>        | \$ 1,233,000        |
| Frais de démarrage (note 1)                           | <b>832,000</b>             | 997,000             |
| Achalandage                                           |                            | 65,000              |
|                                                       | <b><u>\$ 2,293,000</u></b> | <u>\$ 2,295,000</u> |

### 4. Dette à long terme

|                                                                                                                                                                                                                                             | 1980                       | 1979                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Emprunts bancaires à long terme à des taux variant entre le taux préférentiel plus ¼%, et le taux d'acceptation des banquiers plus ¾%, remboursables en versements semestriels de \$1,500,000, le dernier versement échéant le 17 juin 1986 | <b>\$15,500,000</b>        | \$12,000,000        |
| Billet à payer (\$9,158,000 US; 1979 — \$5,881,000 US), 8-3/8%, remboursable en versements semestriels à partir du 15 juin 1986, le dernier versement échéant le 15 décembre 1989                                                           | <b>10,941,000</b>          | 6,898,000           |
| Emprunt bancaire provisoire à demande, au taux préférentiel d'une somme équivalente en billets à 8-3/8%                                                                                                                                     |                            | 3,300,000           |
|                                                                                                                                                                                                                                             | <b>26,441,000</b>          | 22,198,000          |
| Tranche de la dette à long terme échéant en moins d'un an comprise dans le passif à court terme                                                                                                                                             | <b>3,000,000</b>           | 2,000,000           |
|                                                                                                                                                                                                                                             | <b><u>\$23,441,000</u></b> | <u>\$20,198,000</u> |

Les remboursements devant être faits au cours des cinq prochains exercices se chiffrent à \$3,000,000. La société a émis et nanti des obligations à demande d'un montant total en principal de \$32,000,000 garantissant chaque emprunt bancaire par une charge fixe sur un aéronef particulier. Aux termes de certains actes de fiducie garantissant les obligations de la société, la société a accepté que, sans le consentement préalable du prêteur, i) elle ne versera aucun dividende au cours d'un exercice financier quelconque en sus de 25% de ses bénéfices après impôt pour ce même exercice financier, ii) elle ne rachètera ni ne diminuera aucune des catégories d'actions du capital-actions, iii) elle ne contractera pas de dette autrement que dans le cours normal des affaires, iv) elle ne contractera pas de dette comme répondant ou endosseur et v) elle n'engagera pas la propriété de la société ou de ses filiales. La banque commerciale au nom de qui les obligations à demande sont émises est répondante des billets à 8-3/8%.



## 5. Lease Commitments

### a) Capital leases

The following is a schedule of future minimum lease payments under capital leases together with the present value of the net minimum lease payments as at December 31, 1980:

|                                                 |                    |
|-------------------------------------------------|--------------------|
| 1981                                            | \$1,443,000        |
| 1982                                            | 1,443,000          |
| 1983                                            | 1,962,000          |
| 1984                                            | 751,000            |
| 1985                                            | 1,251,000          |
| Total minimum lease payments                    | 6,850,000          |
| Less amount representing interest               | 1,219,000          |
| Present value of net minimum lease payments     | 5,631,000          |
| Current portion included in current liabilities | 1,087,000          |
| Long term obligations under capital leases      | <u>\$4,544,000</u> |

Amounts necessary to reduce the minimum lease payments to present value have been calculated at the rates implicit in the leases which vary from 6.2% to 9.2%.

### b) Operating leases

The corporation leases a Boeing 737 aircraft under an operating lease which expires March 31, 1982, the annual basic rental for which is \$1,692,000 (U.S. \$1,416,000).

## 6. Capital Stock

Class A and Class B common shares are inter-convertible at any time and rank equally in all respects. At December 31, 1980, 1,060,195 Class A and 1,123,966 Class B common shares were issued and outstanding.

## 7. Pension Plan

Amounts paid to fund liabilities created by improving employee pension benefits are included in the balance sheet as deferred charges and are being charged to income over a ten year period ending in 1990. Total pension expense in 1980 is \$992,000 (1979 — \$893,000).

## 5. Obligations aux termes des contrats de location-acquisition

### a) Contrats de location-acquisition

Le tableau suivant montre les paiements minimums futurs aux termes des contrats de location-acquisition ainsi que la valeur actualisée des paiements minimums nets au 31 décembre 1980:

|                                                                          |                    |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1981                                                                     | \$1,443,000        |
| 1982                                                                     | 1,443,000          |
| 1983                                                                     | 1,962,000          |
| 1984                                                                     | 751,000            |
| 1985                                                                     | 1,251,000          |
| Total des paiements minimums                                             | 6,850,000          |
| Moins somme représentant les intérêts                                    | 1,219,000          |
| Valeur actualisée des paiements minimums nets                            | 5,631,000          |
| Tranche échéant en moins d'un an, comprise dans le passif à court terme  | 1,087,000          |
| Obligations à long terme aux termes des contrats de location-acquisition | <u>\$4,544,000</u> |

Les montants nécessaires pour réduire les paiements minimums aux termes des baux à leur valeur actualisée ont été calculés aux taux implicites des baux, qui varient de 6,2 à 9,2%.

### b) Contrats de location-exploitation

Aux termes d'un contrat de location-exploitation qui expire le 31 mars 1982, la société loue un Boeing 737, dont le loyer annuel de base est \$1,692,000 (\$1,416,000 US).

## 6. Capital-actions

Les actions ordinaires de catégorie A sont convertibles en actions ordinaires de catégorie B, et vice versa, en tout temps et prennent rang égal à tout égard. Au 31 décembre 1980, 1,060,195 actions ordinaires de catégorie A et 1,123,966 actions ordinaires de catégorie B étaient émises et en circulation.

## 7. Régime de retraite

Les sommes versées pour capitaliser une dette amenée par l'amélioration des prestations du régime de retraite pour le personnel apparaissent au bilan sous le libellé Frais reportés, et sont imputés au revenu sur une période de dix ans se terminant en 1990. Le coût total du régime de retraite en 1980 se chiffre à \$992,000 (1979 — \$893,000).



## 8. Segmented Information

| Segment             | 1980                 |                    | 1979          |                   |
|---------------------|----------------------|--------------------|---------------|-------------------|
|                     | Revenue              | Net Income (Loss)  | Revenue       | Net Income (Loss) |
| Airline operations  | \$116,659,000        | \$3,393,000        | \$101,436,000 | \$2,687,000       |
| Tour operations     | 14,482,000           | (586,000)          | 23,625,000    | (479,000)         |
|                     | <b>131,141,000</b>   | <b>2,807,000</b>   | 125,061,000   | 2,208,000         |
| Inter-segment sales | (6,053,000)          |                    | (6,866,000)   |                   |
| Common costs        |                      | (65,000)           |               | (155,000)         |
|                     | <b>\$125,088,000</b> | <b>\$2,742,000</b> | \$118,195,000 | \$2,053,000       |

|                               | 1980               |                 | 1979               |                 |
|-------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
|                               | Airline Operations | Tour Operations | Airline Operations | Tour Operations |
| Identifiable assets           | \$100,379,000      | \$3,986,000     | \$ 90,996,000      | \$5,537,000     |
| Capital expenditure           | \$ 15,883,000      | \$ 1,000        | \$ 30,721,000      | \$ 1,000        |
| Depreciation and amortization | \$ 7,444,000       | \$ 26,000       | \$ 5,663,000       | \$ 36,000       |

Inter-segment sales are accounted for at prices comparable to open market prices for similar services.

## 9. Related Party Transactions

The corporation is directly controlled by Air Canada which is wholly owned by the Government of Canada. Transactions between the corporation and these two related parties have been recorded in the financial statements at fair value and include revenue of \$9,630,000 and aircraft maintenance expense of \$2,650,000.

At December 31, 1980 the amounts due from/to these related parties on the above mentioned transactions, including interline traffic are \$2,029,000 and \$1,807,000 respectively.

## 10. Comparative Figures

Certain comparative figures have been restated to conform with the accounting presentation adopted in 1980.

## 8. Information sectorielle

| Secteur                   | 1980                 |                      | 1979          |                      |
|---------------------------|----------------------|----------------------|---------------|----------------------|
|                           | Revenu               | Bénéfice net (Perte) | Revenu        | Bénéfice net (Perte) |
| Exploitation aérienne     | \$116,659,000        | \$3,393,000          | \$101,436,000 | \$2,687,000          |
| Voyages organisés         | 14,482,000           | (586,000)            | 23,625,000    | (479,000)            |
|                           | <b>131,141,000</b>   | <b>2,807,000</b>     | 125,061,000   | 2,208,000            |
| Ventes inter-sectorielles | (6,053,000)          |                      | (6,866,000)   |                      |
| Frais communs             |                      | (65,000)             |               | (155,000)            |
|                           | <b>\$125,088,000</b> | <b>\$2,742,000</b>   | \$118,195,000 | \$2,053,000          |

|                                | 1980                  |                   | 1979                  |                   |
|--------------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
|                                | Exploitation aérienne | Voyages organisés | Exploitation aérienne | Voyages organisés |
| Éléments d'actif identifiables | \$100,379,000         | \$3,986,000       | \$ 90,996,000         | \$5,537,000       |
| Dépense en immobilisations     | \$ 15,883,000         | \$ 1,000          | \$ 30,721,000         | \$ 1,000          |
| Amortissement                  | \$ 7,444,000          | \$ 26,000         | \$ 5,663,000          | \$ 36,000         |

Les ventes intersectorielles sont comptabilisées à des prix comparables aux prix du marché pour des services similaires.

## 9. Opérations conclues entre apparentés

La société est contrôlée directement par Air Canada, société en propriété exclusive du gouvernement du Canada. Les opérations conclues entre la société et ces deux tiers apparentés sont présentées dans les états financiers à leur juste valeur et incluent les revenus de \$9,630,000 et les frais d'entretien des aéronefs de \$2,650,000.

Au 31 décembre 1980, les sommes à recevoir de ces apparentés et les montants à payer à ces derniers en rapport avec les opérations mentionnées précédemment, incluant le trafic intercompagnies, se chiffrent respectivement à \$2,029,000 et \$1,807,000.

## 10. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été redressés pour les rendre conformes à la présentation qui a été adoptée en 1980.



## Five years in Review

## Rétrospective quinquennale

|                                                                                                                   | 1980                                                                                                          | 1979              | 1978             | 1977             | 1976             |                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                   | (Dollars in thousands except where indicated by*)<br>(En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par*) |                   |                  |                  |                  |                                                                                                                     |
| <b>Earnings</b>                                                                                                   |                                                                                                               |                   |                  |                  |                  | <b>Gains</b>                                                                                                        |
| Earnings for the year<br>Per share (based on weighted<br>average number of shares<br>outstanding during the year) | \$ 2,742                                                                                                      | \$ 2,053          | \$ 5,215         | \$ 3,316         | \$ 1,377         | Bénéfices pour l'année<br>Par action (basés sur la<br>moyenne pondérée d'actions<br>en circulation pendant l'année) |
| Earnings*                                                                                                         | 1.26                                                                                                          | .94               | 2.46             | 1.53             | .61              | Bénéfices*                                                                                                          |
| Cash generated from<br>operations*                                                                                | 6.17                                                                                                          | 5.44              | 3.72             | 4.93             | 2.92             | Fonds provenant de<br>l'exploitation*                                                                               |
| Gain (loss) on sale of fixed assets<br>included in earnings                                                       | (28)                                                                                                          | (35)              | 1,895            | 837              | 383              | Gain (perte) sur ventes d'immobili-<br>sations inclus dans les bénéfices                                            |
| <b>Revenue</b>                                                                                                    |                                                                                                               |                   |                  |                  |                  | <b>Revenus</b>                                                                                                      |
| Passengers and excess<br>baggage                                                                                  | 64,708                                                                                                        | 45,034            | 22,878           | 20,101           | 17,327           | Passagers et excédent de<br>bagages                                                                                 |
| Freight                                                                                                           | 11,612                                                                                                        | 9,849             | 8,429            | 8,036            | 6,991            | Fret                                                                                                                |
| Mail                                                                                                              | 2,715                                                                                                         | 2,386             | 2,182            | 2,159            | 2,152            | Courier                                                                                                             |
| Charter & Contract                                                                                                | 35,915                                                                                                        | 43,056            | 33,072           | 31,132           | 27,596           | Vols nolisés                                                                                                        |
| Tour operations                                                                                                   | 8,429                                                                                                         | 16,759            | 17,831           | 16,205           | 12,291           | Voyages organisés                                                                                                   |
| Other                                                                                                             | 1,709                                                                                                         | 1,111             | 1,344            | 531              | 423              | Autres                                                                                                              |
| <b>Total Revenue</b>                                                                                              | <b>\$ 125,088</b>                                                                                             | <b>\$ 118,195</b> | <b>\$ 85,736</b> | <b>\$ 78,164</b> | <b>\$ 66,780</b> | <b>Revenu total</b>                                                                                                 |
| Depreciation and Amortization                                                                                     | 7,118                                                                                                         | \$ 5,411          | \$ 3,332         | \$ 4,547         | \$ 4,534         | Amortissement                                                                                                       |
| Interest — Net                                                                                                    | 1,919                                                                                                         | 497               | (467)            | 883              | 2,006            | Intérêt — net                                                                                                       |
| <b>Financial Position</b>                                                                                         |                                                                                                               |                   |                  |                  |                  | <b>Situation financière</b>                                                                                         |
| Working capital (deficiency)                                                                                      | (8,272)                                                                                                       | (7,057)           | (5,559)          | 2,575            | (1,774)          | Fonds de roulement (déficiaire)                                                                                     |
| Fixed assets — at cost                                                                                            | 113,975                                                                                                       | 98,279            | 67,667           | 58,097           | 59,082           | Immobilisations — au prix coûtant                                                                                   |
| Accumulated depreciation                                                                                          | 33,174                                                                                                        | 26,626            | 21,663           | 20,545           | 16,619           | Amortissement accumulé                                                                                              |
| Fixed assets — book value                                                                                         | <b>\$ 80,801</b>                                                                                              | <b>\$ 71,653</b>  | <b>\$ 46,004</b> | <b>\$ 37,552</b> | <b>\$ 42,463</b> | Immobilisations — valeur aux livres                                                                                 |
| Long-term debt<br>(including obligations under<br>capital leases)                                                 | <b>\$ 32,072</b>                                                                                              | <b>\$ 28,777</b>  | <b>\$ 7,459</b>  | <b>\$ 14,140</b> | <b>\$ 21,042</b> | Dettes à long terme<br>(incluant obligations aux termes<br>des contrats de location-<br>acquisition)                |
| Deferred income taxes                                                                                             | 19,779                                                                                                        | 16,533            | 12,185           | 9,799            | 6,441            | Impôts sur le revenu reportés                                                                                       |
| Shareholders equity<br>Per share (based on<br>outstanding shares as<br>at December 31)*                           | 11.74                                                                                                         | 10.48             | 9.54             | 7.25             | 5.79             | Avoir des actionnaires<br>Par action (basé sur le<br>nombre d'actions en<br>circulation au 31 déc.)*                |
|                                                                                                                   | (Figures in units as indicated)<br>(Nombres tels que présentés)                                               |                   |                  |                  |                  |                                                                                                                     |
| <b>Other</b>                                                                                                      |                                                                                                               |                   |                  |                  |                  | <b>Autres</b>                                                                                                       |
| Number of Employees (as at<br>December 31)                                                                        | 1,305                                                                                                         | 1,222             | 976              | 854              | 871              | Nombre d'employés<br>(au 31 décembre)                                                                               |
| Number of Passengers                                                                                              | 1,233,488                                                                                                     | 1,060,696         | 613,388          | 590,171          | 547,862          | Nombre de passagers                                                                                                 |
| Number of Pounds of Cargo<br>(000's)                                                                              | 37,697                                                                                                        | 33,646            | 32,997           | 31,460           | 29,468           | Nombre de livres de fret<br>(000)                                                                                   |
| Passenger Miles flown<br>(000's)                                                                                  | 857,869                                                                                                       | 1,055,750         | 707,616          | 702,616          | 619,931          | Passagers — milles<br>parcourus (000)                                                                               |
| Cargo Ton Miles flown (000's)                                                                                     | 16,622                                                                                                        | 15,612            | 15,299           | 15,428           | 13,269           | Tonnes — milles de fret parc. (000)                                                                                 |
| Aircraft Miles flown (000's)                                                                                      | 13,941                                                                                                        | 14,648            | 10,710           | 10,465           | 10,585           | Avions — milles parc. (000)                                                                                         |



## Twenty-five years ago ... and the intervening years

## Il y a vingt-cinq ans ... et depuis

### The Year 1956

The Corporation's original name "Boreal Airways Ltd." was changed to "Nordair Ltée - Nordair Ltd." on November 27, 1956.

Earlier that year, Fort Chimo, in the Quebec Far North, was linked to Montreal through a combination of two Nordair airline services, one between Montreal, La Tuque, Roberval and Chibougamau, inaugurated during the summer, and the other, between Roberval and Fort Chimo, in operation since 1952 (originally by Mont-Laurier Aviation Co. Limitée, acquired in 1953).

This original Quebec network was the first phase in the opening up of the Eastern Corridor to the Arctic, the air route allowing Eastern Canada to participate in and contribute to the development of the Canadian North. It provided Nordair with the required operational structure and financial strength it needed to penetrate the Arctic and to eventually extend its airline services far above the Arctic Circle. This actually started during the summer of 1957 with the extension of the Montreal-Fort Chimo service to Frobisher Bay, on Baffin Island, in the Northwest Territories.

The corporation's main office and base of operations, originally located in the Lac Saint-Jean area, were transferred to Montreal over a two year period, beginning in 1956.

**The year 1956 also marked the beginning of Nordair's 25 year history of financial success. From 1956 to 1980 inclusive, with one exception, in 1962 when it had a loss of \$31,658, Nordair has realized a profit each year. This is unique in the airline industry in Canada and probably in all of North America.**

### Gross Revenue and Profit (loss) by year

| Year<br>Année | Revenue<br>Revenu | Net profit (loss)<br>after taxes<br>Profit net (perte)<br>après impôts |
|---------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 1956          | \$ 2,387,000      | \$ 5,000                                                               |
| 1957          | 2,390,000         | 80,000                                                                 |
| 1958          | 2,131,000         | 79,000                                                                 |
| 1959          | 2,820,000         | 283,000                                                                |
| 1960          | 5,328,000         | 233,000                                                                |
| 1961          | 6,013,000         | 146,000                                                                |
| 1962          | 4,660,000         | (32,000)                                                               |
| 1963          | 4,215,000         | 130,000                                                                |
| 1964          | 4,843,000         | 202,000                                                                |
| 1965          | 6,088,000         | 369,000                                                                |
| 1966          | 6,900,000         | 386,000                                                                |
| 1967          | 6,071,000         | 769,000                                                                |
| 1968          | 6,719,000         | 226,000                                                                |
| 1969          | 9,982,000         | 388,000                                                                |
| 1970          | 12,796,000        | 579,000                                                                |
| 1971          | 16,609,000        | 969,000                                                                |
| 1972          | 21,671,000        | 763,000                                                                |
| 1973          | 28,079,000        | 2,203,000                                                              |
| 1974          | 37,086,000        | 706,000                                                                |
| 1975          | 49,650,000        | 1,312,000                                                              |
| 1976          | 66,780,000        | 1,377,000                                                              |
| 1977          | 78,164,000        | 3,316,000                                                              |
| 1978          | 85,736,000        | 5,215,000                                                              |
| 1979          | 118,195,000       | 2,053,000                                                              |
| 1980          | 125,088,000       | 2,742,000                                                              |

### L'année 1956

Le nom original de la société: "Boreal Airways Ltd." fut changé en celui de "Nordair Ltée - Nordair Ltd." le 27 novembre 1956.

Au cours de l'été précédent, Nordair reliait à Montréal, Fort-Chimo, situé dans le Grand Nord du Québec, par suite de l'inauguration d'un nouveau service de ligne entre Montréal, La Tuque, Roberval et Chibougamau qui venait s'ajouter à son premier service entre Roberval et Fort-Chimo qui (originellement exploité par Mont-Laurier Aviation Co. Limitée, acquise en 1953), existait depuis 1952.

Ce premier réseau québécois constituait une première phase dans l'ouverture du Corridor de l'est vers l'Arctique, cette voie aérienne qui permet à l'est du Canada de participer et de contribuer au développement du Grand Nord canadien. Il fournit à Nordair la structure opérationnelle et la puissance financière dont elle avait besoin pour pénétrer dans l'Arctique et éventuellement étendre ses services profondément à l'intérieur du cercle polaire. Ceci commença réellement durant l'été de 1957 lors du prolongement du service Montréal-Fort-Chimo jusqu'à Frobisher Bay, sur la Terre de Baffin, dans les Territoires du Nord-Ouest.

C'est en 1956 que commença le déménagement à Montréal des principaux bureaux et de la base d'exploitation de la société qui jusque là se trouvaient dans la région du Lac Saint-Jean; ceci devait se compléter en dedans de deux ans.

**L'année 1956 fut aussi la première des vingt-cinq années de l'histoire contemporaine des succès de Nordair au point de vue financier. De 1956 à 1980 inclusivement, avec comme seule exception l'année 1962, alors qu'elle subit une perte de \$31,658, Nordair a réalisé des profits chaque année. Ceci est unique dans l'industrie aérienne au Canada et probablement dans toute l'Amérique du Nord.**



---

## The Year 1962

Toward the end of 1961, the Dewline Vertical Airlift operated by Nordair from Montreal to the North was transferred to Transair for operation out of Winnipeg. Nordair had obtained the important contract for this lift through the purchase of Wheeler Airlines Limited in April 1960. Without this contract, its revenue deteriorated significantly in 1962.

Nordair made a first attempt to develop a regular air service in Ontario starting at the beginning of 1961. The Seaway Route service, as it was known, was first operated between Windsor and Toronto and, after a short period, was extended to Montreal. These three points, together with Sarnia and Kingston, were served without interruption, as long as the operation lasted. Oshawa, Hamilton and London also received service at various times during the period. Unfortunately, Nordair's penetration of the Arctic was still in process and the corporation had not yet reached a size sufficient to support the cost of such a new route development; therefore the Seaway Route service was discontinued in the middle of August 1962.

Notwithstanding the substantial reduction in revenue resulting from the loss of the Dewline contract and the unsuccessful experience with the Seaway Route service, Nordair pursued the development of its Northern Network and early in July 1962 it was extended to Resolute Bay, on Cornwallis Island. It became and remains the terminal point of service to the High Arctic.

Under these circumstances Nordair could not avoid a temporary interruption in its profitability. Fortunately the interruption did not continue beyond 1962.

## The Year 1969

Nordair had taken delivery of its first Boeing 737 aircraft during the last part of 1968 and it appeared that its introduction into the Northern Network (including Northern Quebec) would produce a further increase in the volume of traffic which had already reached an important size. The timing seemed to be right for a renewed attempt to develop regular air services in the southern part of Canada. In the spring of 1969, Nordair received its second jet from Boeing and this new aircraft became available for such purpose. Under these favourable circumstances a non-stop jet service between Montreal and Hamilton was established, and, with the delivery of more Boeing 737 aircraft over the following few years, Windsor and Ottawa, Ontario and Pittsburgh, Pennsylvania, were added to the new southern network.

By then, Nordair's operations had reached a size that made it possible to support the development of such a new service without endangering the financial strength of the Corporation. That year revenue reached almost \$10,000,000 and, the substantial costs inherent in such a route development notwithstanding, Nordair continued to show profitable results.

## L'année 1962

Vers la fin de 1961, on transférait, à Winnipeg, et on confiait à Transair le service de transports aériens à destination de la ligne de défense DEW située dans l'Arctique. Jusqu'alors Nordair assurait ce service, à compter de Montréal, aux termes d'un important contrat qu'elle avait obtenu par suite de l'acquisition de Wheeler Airlines Limited en avril 1960. L'absence de ce contrat eut pour effet de diminuer considérablement ses revenus à compter de 1962.

Nordair tenta une première fois d'établir un service de ligne aérienne en Ontario à compter du début de janvier 1961. Le Service aérien de la Voie maritime, comme il était alors connu, s'étendait d'abord de Windsor à Toronto et, après quelque temps, était prolongé jusqu'à Montréal. Ces trois villes, avec en plus Sarnia et Kingston, furent desservies aussi longtemps que la ligne fut maintenue, alors que Oshawa, Hamilton et London ne bénéficièrent de ces services qu'à différentes époques durant cette période. Malheureusement, la pénétration de l'Arctique par Nordair se continuait et la société n'avait pas encore atteint une importance suffisante pour supporter les coûts nécessités par le développement d'une nouvelle route; le Service aérien de la Voie maritime dut être interrompu au milieu du mois d'août 1962.

Malgré l'importante réduction de ses revenus résultant de la perte du contrat relatif aux transports aériens à destination de la ligne de défense DEW et l'insuccès du Service aérien de la Voie maritime, Nordair poursuivait le développement de sa route vers le nord et durant la première partie du mois de juillet 1962, celle-ci était prolongée jusqu'à Resolute Bay, sur l'île Cornwallis, qui devint et demeure le point le plus septentrional de l'Arctique ainsi desservi par ligne aérienne commerciale.

Dans ces circonstances, Nordair ne put éviter une interruption temporaire dans sa rentabilité. Heureusement, cette interruption ne se prolongea pas au-delà de l'année 1962.

## L'année 1969

Nordair avait pris livraison de son premier avion Boeing 737 vers la fin de 1968 et on prévoyait que son introduction dans le réseau du nord (y compris le Nord-Ouest du Québec) produirait une nouvelle augmentation dans le volume du trafic qui alors avait déjà atteint un volume d'importance. Le temps semblait propice pour une nouvelle tentative de développer un service de ligne aérienne dans le sud du Canada. Au printemps de 1969, Nordair recevait, de Boeing, livraison de son second réacté et ce nouvel avion devenait disponible pour utilisation à cette fin. Ces circonstances favorables permirent donc d'établir un service sans escale entre Montréal et Hamilton, et, par la suite, avec la livraison de Boeing 737 additionnels, au cours des quelques années qui suivirent, Windsor et Ottawa, Ontario et Pittsburgh, Pennsylvanie furent ajoutés à ce nouveau réseau sud.

L'exploitation de Nordair avait alors atteint une telle importance qu'il lui était possible de supporter le développement d'un tel nouveau service sans mettre en danger la solidité financière de la Société. Cette année-là, ses revenus bruts atteignirent près de \$10,000,000. et, malgré les coûts importants d'un tel développement de route, les résultats financiers de Nordair continuèrent de présenter des profits.



---

### **The Year 1979 .... And Up To The End Of 1980**

Being authorized to provide scheduled air services between Montreal - Toronto - Sault Ste. Marie - Thunder Bay - Dryden and Winnipeg, following the withdrawal of Transair service between Winnipeg and Toronto, Nordair began operating this new route in February 1979. This sudden growth necessitated a significant increase in Nordair's fleet, facilities and related services, resulting in substantial depreciation and debt servicing charges in addition to the normal development costs of a new service. However, all remaining long term debt being fully paid by the end of 1978, Nordair was in a good position to meet these new obligations and succeeded in doing so in 1979 without requiring any outside financial support or investment of additional equity. For the first time, that year Nordair's gross revenue reached and even substantially exceeded \$100,000,000.

By the end of 1980, Nordair had increased its fleet of Boeing 737's to 11 and still maintained a healthy 56/44 debt to equity ratio. The tremendous increase in costs resulting from its recent growth notwithstanding, Nordair continued to show profit results which compared favourably with those of other more successful air carriers.

### **NORDAIR, SOON TO BE THIRTY-FIVE YEARS OLD**

Nordair, incorporated on May 26, 1947, will be 35 years old in the spring of 1982. It is hoped that at that time its traditional profitability will have been maintained and its operational structure will have been preserved. It should still be a most successful air carrier, providing service to each of the 22 communities now receiving its services, nine in Quebec, seven in Ontario, four in the Northwest Territories, one in Manitoba and one in the U.S.A.

The interprovincial and transborder nature of its services fully qualifies Nordair as a true Canadian Regional Air Carrier. Its financial performance over the last twenty-five years demonstrates that it is also a successful one.

### **L'année 1979 ..... et jusqu'à la fin de 1980**

Ayant été autorisée à desservir Montréal, Toronto, Sault Ste-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg, à la suite du retrait des services de Transair entre Winnipeg et Toronto, Nordair commença l'exploitation de cette nouvelle ligne en février 1979. Cette croissance soudaine nécessita une augmentation importante dans la flotte, les installations et les services connexes de Nordair, entraînant des frais d'amortissement et d'emprunts considérables, en plus des coûts normaux de développement d'un nouveau service. Toutefois, tout ce qui pouvait rester de la dette à long terme ayant été payé vers la fin de 1978, Nordair était en bonne position pour faire face à ces nouvelles obligations et elle réussit à le faire en 1979 sans appui financier externe ni investissement de capital additionnel. Pour la première fois cette année là, les revenus bruts de Nordair atteignirent et même dépassèrent grandement \$100,000,000.

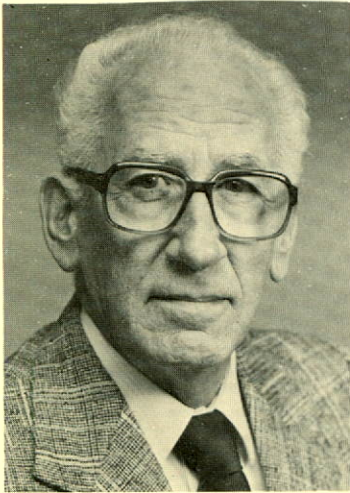
À la fin de 1980, Nordair avait porté à onze (11) appareils, sa flotte de Boeing 737 tout en parvenant à maintenir un confortable rapport de 56/44 entre sa dette à long terme et l'avoir des actionnaires. Malgré l'énorme augmentation de ses coûts provoquée par sa récente croissance, Nordair continua à produire des profits qui se comparent favorablement à ceux des transporteurs les plus prospères.

### **NORDAIR AURA BIENTOT TRENTE-CINQ ANS**

Nordair, organisée en société le 26 mai, 1947, aura 35 ans au printemps de 1982. On espère qu'elle aura alors conservé sa rentabilité traditionnelle et que les structures de son exploitation auront été préservées. Elle devrait continuer d'être un transporteur aérien prospère desservant toujours les 22 localités qui reçoivent maintenant ses services, soit: neuf au Québec, sept en Ontario, quatre dans les Territoires du Nord-Ouest, une au Manitoba et une aux États-Unis.

Le caractère interprovincial et transfrontalier de ses services justifie amplement, pour Nordair, le titre Transporteur aérien régional canadien. Ses résultats financiers au cours des derniers vingt-cinq ans en manifestent la prospérité.





**John W. Hughes**  
Vice-President,  
Public Relations  
Vice-président  
Relations publiques

A highlight of Nordair's public relations program during 1980 was the introduction of special procedures designed to make air travel more convenient and comfortable for blind passengers. The special needs of visually handicapped travellers was brought to the airline's attention during an open-line phone-in radio program on which Nordair's Chief Pilot, Captain John Smith was a guest. A caller pointed out certain difficulties experienced by blind passengers and the Montreal Association for the Blind was consulted. With the cooperation of that agency, a training program for airline customer services, ramp and ticket counter personnel was quickly developed.

All Nordair employees who come into contact with the travelling public have now taken the specialized courses and safety instruction cards in Braille are now available on all Nordair flights.

The project has been termed an unqualified success by the Montreal Association for the Blind and has been accepted by other airlines, which now send customer services personnel to take the training courses offered by Nordair. The courses are currently being modified, with the cooperation of the Quebec Cerebral Palsy Association, to include training for passengers with other physical handicaps.

The department was also active in the development of an improved employee communication system in which the electronic reservations system plays an important part. News items, of particular interest to Nordair employees, are flashed almost instantaneously over the computer network to stations away from headquarters and the same information is displayed on simple but effective employee information centres throughout the corporation's offices.

L'un des traits marquants du programme de relations publiques de Nordair en 1980, a été la mise en oeuvre de procédures particulières destinées à rendre le voyage par avion plus commode et plus confortable pour les passagers aveugles. Les besoins particuliers des non-voyants ont été portés à la connaissance de la société au cours d'une émission radiophonique publique à laquelle avait été convié le commandant de bord John Smith, chef-pilote de Nordair. Un appel téléphonique ayant signalé les difficultés rencontrées par les passagers aveugles, l'Association montréalaise pour les aveugles fut consultée. En collaboration avec cette dernière, un programme de formation du personnel du service à la clientèle, des aires de trafic et des comptoirs de billets fut aussitôt mis au point.

Tous les employés de Nordair en contact avec les passagers ont suivi ces cours spéciaux et des cartes de consignes de sécurité, en braille, sont maintenant disponibles sur tous les vols Nordair.

L'Association montréalaise pour les aveugles a reconnu le succès complet remporté par ce programme qui a été adopté par d'autres lignes aériennes qui maintenant confient à Nordair la formation de leur personnel du service à la clientèle, dans ce domaine. Présentement, on est en train de modifier ce programme avec la collaboration de l'Association de paralysie cérébrale du Québec, afin d'y intégrer une formation qui permettrait d'offrir des services équivalents aux passagers affectés d'autres handicaps physiques.

Le service des relations publiques a également participé à l'amélioration des communications entre les employés, utilisant d'une façon importante le système électronique de réservations.

Les informations d'un intérêt spécial pour les employés de Nordair sont transmises presque instantanément sur ce réseau informatisé à partir du siège social, vers les stations éloignées. Ces mêmes informations sont également affichées, sous une forme simple mais efficace, aux centres d'information pour employés qui se trouvent dans tous les bureaux de la société.





**Joyce H. Miracle**  
Vice-President,  
Finance  
Vice-présidente,  
Finances

Nordair's financial results for 1980 must be considered most satisfying when reviewed in the context of the Canadian economic picture of rising inflation, high unemployment and slowing economic activity, and when considering the ongoing problems plaguing the airline industry - escalating fuel prices, volatile interest rates, a declining Canadian dollar and discount fares.

The decision to discontinue the DC-8 transborder and transatlantic charter operations early in the year proved to be a beneficial one. Although withdrawal from these services resulted in limiting to only 5.8 per cent the increase in revenue over the previous year, it did contribute to the significant increases of 53 per cent in operating income and 34 per cent in net income.

Operating expenses increased by only 4 per cent over the previous year, due to the discontinuation of the DC-8 operation. Wages and related costs, and aircraft fuel accounted for \$64 million or 58.1 per cent of the total operating expenses for the year. Wages and related costs amounted to \$33 million, an increase of 13.8 per cent over the previous year. While the price of fuel increased by approximately 35 per cent, from an average per gallon cost of 78 cents in 1979 to \$1.05 in 1980, the impact of the increase on Nordair was kept to 28 per cent. This resulted from the termination of the DC-8 operation early in the year and the effectiveness of the fuel management program.

The addition of aircraft in June and November, 1979 and January, 1980, have resulted in significant increases in ownership costs during 1980, the first full year of operation for these aircraft. Depreciation and amortization of equipment under capital leases increased by \$1.7 million, approximately 33 per cent, and interest on long term debt and capital lease obligations, net of interest income, increased by \$1.5 million. These expenses will be further increased in 1981 due to the acquisition of an additional B-737 aircraft in late December, 1980.

Les résultats financiers de Nordair pour 1980 doivent être considérés comme étant des plus satisfaisants, lorsque placés dans le contexte de la conjoncture économique canadienne qui se caractérise par une inflation croissante, un taux de chômage élevé et une activité économique ralentie; il en va de même, lorsque l'on considère les problèmes qui affectent actuellement l'industrie aéronautique: escalade des prix du carburant, taux d'intérêts volatiles, un dollar canadien en déclin et des tarifs à prix réduits.

La décision d'arrêter les affrètements transfrontaliers et transatlantiques, tôt durant l'année, s'est avérée bénéfique. Quoique le retrait de ces services eut pour effet de limiter, à seulement 5,8 pour cent, l'augmentation des revenus par rapport à ceux de l'année précédente, il contribua aux augmentations importantes de 53 pour cent dans le bénéfice d'exploitation et de 34 pour cent dans le bénéfice net.

Les dépenses d'exploitation n'ont augmenté que de 4 pour cent par rapport à l'année précédente grâce à l'arrêt de l'opération DC-8. Les salaires et coûts connexes et le carburant se sont élevés à \$64 millions, soit 58,1 pour cent du total des dépenses d'exploitation pour l'année. Les salaires et coûts connexes se sont élevés à \$33 millions, une augmentation de 13,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Pendant que le prix du carburant augmentait d'environ 35 pour cent, soit en moyenne de \$0,78 par gallon pour 1979 à \$1,05 pour 1980, l'impact de cette augmentation sur Nordair a été maintenu à 28 pour cent. Ce résultat fut obtenu grâce à l'arrêt, en début d'année, de l'opération DC-8 et grâce à l'efficacité du programme de gestion du carburant.

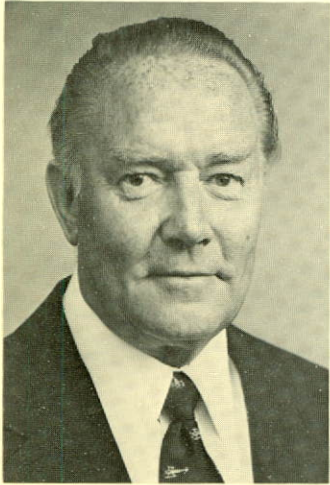
L'addition d'appareils en juin et décembre 1979 et en janvier 1980, s'est traduite par une augmentation considérable des coûts de propriété en 1980, première année entière d'exploitation de ces appareils. La dépréciation et l'amortissement de l'équipement sous contrat de location-acquisition a augmenté de \$1,7 millions, soit environ de 33 pour cent, et les intérêts sur dette à long terme et contrats de location-acquisition, de \$1,5 millions, après déduction des intérêts perçus.

Ces dépenses augmenteront encore plus en 1981, en raison de l'acquisition, fin décembre 1980, d'un appareil B-737 supplémentaire.



## Flight Operations

## Opérations de vol



**Capt. John C. Morden**  
Vice-President,  
Flight Operations  
Vice-président,  
Opérations de vol

Since August 1980, the Company has been operating its own computerized flight planning system utilizing a mini-computer with direct weather data input from the US weather bureau. This system, together with a control programme on fuel pick-up and tankering and the introduction of more fuel efficient approach procedures, has resulted in significant improvements over our 1979 fuel cost management programme. These benefits are expected to be further improved in 1981 when the Company expects to have completed an intensive evaluation of several OMEGA Navigation Systems, begun in 1980, and will commence with the installation of the selected system on its B-737 fleet.

All of Nordair's pilots hold an airline transport licence and more than 50 per cent have over 10,000 hours of flying experience, while 49 per cent have served with us for over 10 years.

Depuis août 1980, la société dispose d'un mini-ordinateur relié directement aux services météorologiques américains, lui permettant ainsi de maintenir son propre système informatique pour la planification de ses vols. Ce système, accompagné d'un programme de contrôle du ravitaillement en carburant et de sa mise en citerne, avec en plus l'adoption de procédures permettant une consommation plus économique du carburant, a produit des améliorations considérables par rapport au programme de gestion des coûts du carburant de 1979. Nous escomptons augmenter ces améliorations en 1981, lorsque la Société aura achevé son évaluation intensive de divers systèmes de navigation OMEGA, entamée en 1980 et que le système choisi aura été installé sur ses avions B-737.

Tous les pilotes de Nordair détiennent un permis de pilote de ligne et plus de 50 pour cent d'entre eux ont 10 000 heures de vol d'expérience alors que 49 pour cent sont à nos services depuis plus de 10 ans.

## Customer Services

## Services à la Clientèle



**Victor P. Pappalardo**  
Group Vice-President,  
Customer Services  
Vice-président de groupe,  
Services à la clientèle

The Customer Services Department was reorganized in April 1980. The objective was to combine all customer services into one group to permit a coordinated effort for the improvement of our services to passenger and cargo customers.

Reservations, schedule and charter network station services, in-flight and catering services, cargo operations as well as ramp and handling activities affecting our customers, are the responsibility of the Customer Services group.

Throughout the year emphasis was placed on improving all phases of service to our customers.

La division des services à la clientèle a été réorganisée en avril 1980. L'objectif était alors de réunir ces services dans un seul groupe qui permettrait de mieux coordonner nos efforts en vue d'améliorer nos services dans le transport des passagers et des marchandises.

Les services de réservations, d'élaboration des horaires et de réception aux points de destination des affrètements, ceux fournis à bord des avions, y compris le commissariat, ceux relatifs à la manutention des marchandises, de même que les activités sur l'aire de stationnement et de chargement des avions, concernant la clientèle, relèvent du groupe responsable pour les services à la clientèle.

Durant toute l'année, l'accent a été mis sur l'amélioration de tous les aspects des services à la clientèle.





**Ronald L. Patmore**  
Vice-President,  
Marketing and Sales  
Vice-président,  
Ventes et marketing

**Scheduled Services:** The economy of the Northwest Quebec region experienced dramatic fluctuations in 1980. Substantial growth occurred in the mining and forestry sectors throughout the Abitibi (Val d'Or) region, while the current phase of the James Bay hydro electric project approached completion. In order to compensate for the resulting decline in activity at James Bay, Nordair placed emphasis on market development, primarily that associated with the business community of Val d'Or, and summer leisure traffic to La Grande. This strategy resulted in an increase in Nordair's market share in the Montreal - Val d'Or corridor and the movement of 8,000 visitors to La Grande.

In the Eastern and High Arctic, Nordair changed its strategy in 1980 by scheduling more flights thereby stimulating passenger, cargo and mail traffic. Summer flights to Frobisher Bay, arranged for tourists to see the Midnight Sun, became increasingly popular and a record number of passengers made the trip in 1980.

The introduction of a tenth B-737 aircraft, in January 1980, permitted the increase of frequency between Montreal and Toronto to 12 flights each weekday and the inauguration of service between Toronto and Pittsburgh.

**Charters:** Due to deteriorating economic conditions in Canada, demand increased for less costly vacation destinations, such as Florida, and decreased to the more expensive points further south. At the same time, consumers demanded fewer inclusive tour packages and more individual seat bookings. Nordair and Treasure Tours responded to this change by increasing frequencies to Florida and offering air-only advance booking charter seats mixed with inclusive tour charters.

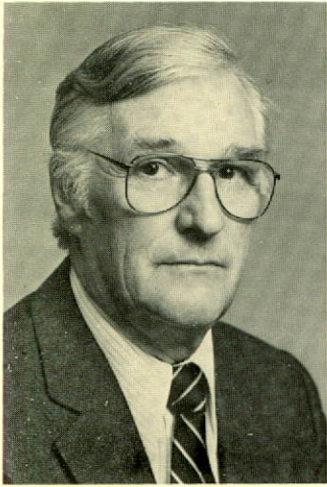
L'économie de la région nord-ouest du Québec a éprouvé des fluctuations dramatiques en 1980. Une forte croissance a été relevée dans les secteurs des mines et des forêts dans la région de l'Abitibi (Val d'Or) alors que le projet hydro-électrique de la Baie James est actuellement en phase d'achèvement. Afin de compenser la chute des activités à la Baie James, Nordair a mis l'accent sur le développement des marchés, principalement celui associé au milieu d'affaires de Val d'Or et au trafic touristique estival vers La Grande. Cette stratégie s'est concrétisée par une augmentation de la part de Nordair dans le marché que présente le corridor Montréal-Val d'Or et par un flux de 8,000 visiteurs vers La Grande.

Dans l'extrême Arctique et dans l'Arctique de l'Est, Nordair a changé sa stratégie en 1980 en programmant plus de vols, ce qui eut pour effet de stimuler le trafic du courrier, des marchandises et des passagers. Les vols d'été vers Frobisher Bay, organisés pour les touristes qui souhaitent voir le soleil de minuit, sont devenus de plus en plus populaires et un nombre record de passagers s'en sont prévalu en 1980.

L'introduction d'un dixième appareil B-737 en janvier 1980 a permis de porter à 12 le nombre de vols par jour entre Montréal et Toronto et d'inaugurer une liaison entre Toronto et Pittsburgh.

**Affrètements:** Du fait de la détérioration des conditions économiques au Canada, la demande pour des voyages vers des destinations de vacances moins coûteuses, telle que la Floride, a augmenté alors qu'elle a baissé dans le cas des destinations plus éloignées. Dans le même temps, les consommateurs ont manifesté moins d'intérêt pour les voyages "tous frais compris" et en ont montré davantage pour les voyages à réservations individuelles. Nordair et Treasure Tours ont réagi à cette transformation des marchés par une augmentation des vols vers la Floride et par des programmes offrant à la fois des voyages "tous frais compris" et d'autres à réservations individuelles.





**Kurt P. Peiffer**  
Group Vice-President,  
Administration  
Vice-président de groupe,  
Administration

**Planning:** Long term and sub-plans, constantly being revised, are based on input from all major sections of the Company. Objectives are established, addressing finance, capacity, and marketing mix and operations. Fleet expansion, licence applications and schedules are based on these plans.

An application was filed with the Air Transport Committee to modify certain licences to permit the Company to operate flights from Hamilton West when the new Hamilton Airport, now approved for partial completion in 1983, make long range flights from that station feasible. In view of the resumption of bilateral air negotiations between Canada and the US, the Company has also advised the Canadian Transport Commission of its interest in servicing Toronto/Washington, D.C., Montreal/Fort Lauderdale, Fla. and Toronto/Clearwater, Fla.

**Personnel:** Employment at December 31, 1980, was 1,305, an increase of 7 per cent over that of 1979, which is consistent with the corporation's growth. During the year 35 employees became eligible for membership in the TWENTY YEAR CLUB and 31 received 10 year service pins.

A two year agreement was signed between Nordair and the International Association of Machinists and Aerospace Workers, to be in effect until May 31, 1982. Agreements with both the Canadian Airline Flight Attendants Association and the Canadian Airline Dispatchers Association expired on December 31, 1980. Negotiations for renewal are in progress. The current agreement with the Canadian Airline Pilots Association will expire on July 31, 1981.

**Engineering/Maintenance:** A plan was approved to convert our B-737 maintenance programme to a concept combining block inspections with progressive "D" checks. Previously all "D" checks had been contracted out. While maintenance facilities and staff have to be increased to accommodate this change, considerable savings are expected to be realized. A special effort was made with regard to fuel conservation throughout the year.

**Operations:** A new Nordair Operations Control Center (NOCC) was introduced in July 1980. NOCC is based on the concept of centralizing the operations and customer services functions for improved efficiency.

B-737 fleet utilization of more than nine hours per day was maintained in spite of an 11 per cent increase in capacity through the introduction of a tenth aircraft in January, 1980. The eleventh B-737 was not acquired until late December.

**Planification:** Les plans à long et moyen terme, constamment révisés sont basés sur les données en provenance de toutes les principales sections de la société. Les objectifs, qui sont élaborés visent les opérations et proposent des objectifs en termes de finance, de capacité et de commercialisation. L'expansion de la flotte, les demandes de permis et les horaires sont établis en fonction de ces plans.

Une demande a été déposée auprès du Comité du transport aérien pour modifier certains permis afin de permettre à la société d'exploiter des vols à partir de Hamilton en direction de l'ouest lorsque le nouvel aéroport de Hamilton, dont l'achèvement partiel a été approuvé pour 1983, rendra les vols de longue distance possibles à partir de cette station. Dans le cadre de la reprise des négociations bilatérales dans le domaine aéronautique entre le Canada et les États-Unis, la Société a également fait part à la Commission canadienne des transports, de son intérêt pour des liaisons Toronto/Washington, D.C., Montréal/Fort Lauderdale, Floride et Toronto/Clearwater, Floride.

**Personnel:** L'effectif au 31 décembre, 1980 était de 1 305 employés, une augmentation de 7% par rapport à 1979, ce qui est cohérent avec la croissance de la société. Au cours de cette année, 35 employés ont été admis membres du Club Vingt Ans et 31 ont reçu leur épingle de 10 années de service.

Un accord de deux ans a été signé entre Nordair et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'Aéro-astronautique; il restera en vigueur jusqu'au 31 mai 1982. Les accords conclus avec l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes et l'Association des expéditeurs aériens canadiens, ont pris fin le 31 décembre 1980. Des négociations pour leur renouvellement sont en cours. L'accord conclu avec l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes qui est toujours en vigueur, arrivera à échéance le 31 juillet 1981.

**Ingénierie/Maintenance:** On a approuvé la conversion du programme de maintenance de nos B-737 combinant inspections par blocs et inspections "D" progressives. Précédemment toutes les inspections "D" étaient faites à l'extérieur de la société.

Bien que le personnel et les installations de la maintenance doivent être augmentés pour satisfaire ce changement, des économies considérables sont escomptées. Un effort particulier a été fait durant toute l'année pour assurer l'économie du carburant.

**Opérations:** Un nouveau centre de contrôle des opérations Nordair (CCON) a été ouvert en juillet 1980. Le CCON est fondé sur un principe de centralisation des opérations et des services à la clientèle, visant à améliorer le rendement. En dépit d'une augmentation de 11% de la capacité engendrée par l'introduction d'un dixième appareil en janvier 1980, l'utilisation de la flotte de B-737 a été maintenue à plus de neuf heures par jour. Le onzième B-737 n'a été acquis que vers la fin décembre.





**Robert L. Schatel**  
Vice-President,  
Special Projects  
Vice-président,  
Division des Projets  
spéciaux

The responsibilities of this division include management of the DEWline supply flying and Ice Reconnaissance Projects.

The DEWline (Distance Early Warning line) is a radar system which began operation in 1956, as part of the North American Air Defense Command (NORAD). It is located, above the Arctic Circle, through Alaska, Canada and Greenland. The DEWline is intended to detect hostile manned aircraft which could be considered a threat to the populated areas of Canada and the United States. For more than 20 years, through contracts with the United States Air Force, Nordair has provided aircraft which are operated as an element of a logistics network, supporting stations from Barter Island, Alaska, to Sondrestrom in Greenland, some 2,400 miles in length. The essential demand of this logistics system is that it be of above average reliability, and because Nordair has consistently met this requirement, it has made a substantial contribution to the safety of millions of North Americans.

Since 1972, Nordair has provided to Environment Canada, through contracts with the Department of Supply and Services, two especially modified Lockheed Electra aircraft with flight and maintenance crews, for Ice Reconnaissance operations. These are equipped with a myriad of electronic devices for ice observation and reporting. Operations are conducted from bases at Summerside, P.E.I.; Gander, Newfoundland; Thule, Greenland; and Frobisher Bay, Resolute Bay and Inuvik, N.W.T. Ice information over many thousand square miles is collected and reported almost daily to a central location in Ottawa, for redistribution to shipping interests. This facilitates safe movement of vessels engaged in annual arctic resupply, and for vessels operating in the St. Lawrence Seaway and Great Lakes, during heavy ice conditions.

The DEWline and Ice Reconnaissance projects are operated mostly in adverse weather and in temperatures as low as minus 50 degrees Celcius. We consistently receive commendations for the manner in which these projects are operated, so we are justifiably proud of our contribution to the defence of North America, and to the safe passage afforded to many vessels.

Cette division a la responsabilité de la gestion des projets de Reconnaissance du mouvement des glaces et du contrat de ravitaillement de la ligne de défense DEW. La ligne de défense DEW, est un système radar qui a été mis en service en 1956, et intégré au Commandement de la défense aérienne nord-américaine (NORAD). Elle s'étend au delà du cercle polaire et traverse l'Alaska, le Canada et le Groënland. Cette ligne de défense est destinée à détecter les aéronefs hostiles et pouvant être considérés comme une menace pour les zones de population du Canada et des États-Unis.

Durant plus de vingt ans, au moyen de contrats conclus avec l'armée de l'air des États-Unis, Nordair a procuré des appareils exploités dans le cadre d'un réseau logistique et couvrant une zone allant de l'île Barter en Alaska, à Sondrestrom au Groënland, sur une longueur de 2 400 milles. La qualité essentiellement recherchée pour ce type de système logistique est qu'il soit d'une fiabilité au-dessus de la moyenne, exigence à laquelle Nordair s'est toujours conformé, contribuant par là-même à la sécurité de millions de Nord-Américains.

Depuis 1972, Nordair a procuré à Environnement Canada, par des contrats conclus avec Approvisionnement et Services Canada, les services de deux appareils Lockheed Electra spécialement aménagés avec équipages de vol et de maintenance pour les opérations de Reconnaissance du mouvement des glaces. Ces avions sont équipés d'une myriade d'instruments électroniques pour l'observation et le signalement du mouvement de glaces. Des opérations sont menées à partir des bases de Summerside, à l'île du Prince Edouard; de Gander à Terre-Neuve, de Thule au Groënland et de Frobisher Bay, Resolute Bay et Inuvik, dans les Territoires du Nord-ouest. L'information sur le mouvement des glaces, sur une zone de milliers de milles carrés, est collectée et rapportée presque quotidiennement à un service central d'Ottawa pour être communiqué aux navires. Ceci facilite la navigation des navires engagés dans des opérations de ravitaillement annuel des stations de l'Arctique et des navires opérant dans la voie maritime du Saint-Laurent et sur les Grands Lacs, en période de grands mouvements des glaces.

Les projets de ligne de défense DEW et de Reconnaissance du mouvement des glaces sont exécutés, la plupart du temps, sous des mauvaises conditions atmosphériques et sous des températures aussi basses que  $-50^{\circ}\text{C}$ . Cela nous vaut sans cesse des éloges pour la manière avec laquelle ces projets ont été menés, et nous sommes donc, à juste titre, fiers de notre contribution à la défense de l'Amérique du Nord et à la sécurité de navigation procurée à de nombreux navires.



## Directors Administrateurs

### Jean E. Douville

Ville Mont-Royal, P.Q.

Vice-président,  
Filiales et sociétés en participation  
Air Canada  
Vice President, Subsidiary  
and Associated Companies

### Marcel Plamondon

Hauterive, P.Q.

Président  
Marcel Plamondon Inc.  
President

### Pierre J. Jeannot

Ville Mont-Royal, P.Q.

Vice-président général  
Chef des affaires aériennes  
Air Canada  
Executive Vice President  
& Chief of Airline Operations

### Roland G. Lefrançois, c.r.

Montréal, P.Q.

Président du conseil  
d'administration et  
Président du Comité de direction  
Chairman of the Board and  
Chairman of the Executive Committee

### André F. Lizotte

Pierrefonds, P.Q.

Président-directeur général  
President and Chief Executive Officer

### Frank D. Newton

Islington, Ontario

Consulting Partner  
Consultant associée,

Wilson, Newton, Roberts & Duncan  
Architects Planners  
Planification architecturale

### Paul L. Pelletier

Hudson, P.Q.

Président du Conseil d'administration  
La Société d'Ingénierie Pelletier  
(Internationale) Ltée  
Chairman of the Board  
Pelletier Engineering  
(International) Ltd.

### André A. Saint-Denis

Montréal, P.Q.

Vice-président  
Comptabilité et contrôle  
Air Canada  
Vice President  
Accounting and Control

## Officers and Management Direction

### Michel R. Handfield

Contrôleur et Vice-président adjoint  
Comptroller and Assistant Vice-President

### John W. Hughes

Vice President, Public Relations  
Vice-président, Relations publiques

### Joyce H. Miracle

Vice President, Finance  
Vice-présidente, Finances

### Capt. John C. Morden

Vice President, Flight Operations  
Vice-président, Opérations de vol

### Victor P. Pappalardo

Vice-président de groupe,  
Service à la Clientèle  
Group Vice President,  
Customer Services

### Ronald L. Patmore

Vice President, Marketing and Sales  
Vice-président, Ventes et marketing

### Kurt P. Peiffer

Group Vice President, Administration  
Vice-président de groupe, Administration

### Pierre P. St-Laurent

Directeur de la vérification interne  
Chief Internal Auditor

### Robert L. Schatel

Vice President, Special Projects  
Vice-président, Projets spéciaux

### Richard A. Wedge

Secretary  
Secrétaire

### André Bérard

Vice-président adjoint,  
Région Nord  
Assistant Vice President,  
Northern Region

### Frank Dolha

Assistant Vice President,  
Flight Operations  
Vice-président adjoint,  
Opérations de vol

### Louis Haeck

Conseiller juridique et  
Adjoint au secrétaire  
Legal Counsel and Assistant Secretary

### James McLarnon

Assistant Vice President,  
Personnel and Labour Relations  
Vice-président adjoint,  
Personnel et relations du travail

### Arthur J. Munroe

Assistant Vice President,  
Engineering and Maintenance  
Vice-président adjoint,  
Ingénierie et entretien

### Paul A. Pelletier

Vice-président adjoint,  
Service à la clientèle  
Assistant Vice President,  
Customer Services

### Dominique Prinert

Vice-président adjoint,  
Planification  
Assistant Vice President,  
Planning

### Gordon M. Wallace

Assistant Treasurer  
Adjoint au trésorier

### Siège social:

100, boul. Alexis Nihon  
Saint-Laurent, P.Q.

### Registered Office:

100 Alexis Nihon Blvd.  
Saint Laurent, P.Q.

### Agents de transfert: Transfer Agents:

Compagnie Crown Trust  
Crown Trust Company  
Montréal, P.Q.  
Toronto, Ontario

### Banquiers: Banks:

La Banque de Montréal  
The Bank of Montreal  
Montréal, P.Q.





Resolute

Pôle Nord Magnétique  
North Magnetic Pole

Arctic Bay  
Nanisivik

Pond Inlet

Clyde River

Cercle Polaire  
Arctic Circle

Greenland  
Greenland

Igloolik

Hall Beach

Pelly Bay

Broughton Island

Pangnirtung

Repulse Bay

Coral Harbour

Cape Dorset

Frobisher Bay

Lake Harbour

Wakeham Bay

Asbestos Hill  
Deception Bay

Fort Chimo  
(Kuujuak)

Baie d'Hudson  
Hudson Bay

Poste-de-la-Baleine  
(Kuujuarapik)

La Grande

Baie James  
James Bay

Pickle Lake

Red Lake

Kenora

Dryden

Winnipeg

Thunder Bay

Fort Frances

Matagami

Chibougamau

Val d'Or

Quebec

Sault Ste. Marie

Ottawa

Montreal

Toronto

Hamilton

Windsor

Pittsburgh

— Services de Nordair  
Nordair Services

- - - Services de First Air  
First Air Services

..... Services de NorOntair  
NorOntair Services

**NORDAIR** *N*

