



Rapport annuel 1983 Annual Report



Administrateurs/Directors

Jean-Jacques Cossette
Val d'Or, Québec
Président du Conseil et
Chef de la direction
Le Groupe Forex Inc.

Jean E. Douville
Ville Mont-Royal, Québec
Président-directeur général
President and Chief Executive
Officer

Geno F. Francolini
Tillsonburg, Ontario
Director
Livingston International Inc.

Denis J. Groom
Westmount, Québec
Premier vice-président, Finances
et Planification d'entreprise
Senior Vice-President, Corporate
Finance and Planning
Air Canada

Pierre Jeannot
Ville Mont-Royal, Québec
Vice-président général
Executive Vice-President and
Chief Operating Officer
Air Canada

Roland G. Lefrançois
Montréal, Québec
Président du Conseil
d'administration
Chairman of the Board

Frank D. Newton
Islington, Ontario
Consulting Partner
Wilson, Newton, Roberts &
Duncan

Jean-Marie Ouellet
Ste-Foy, Québec
Président exécutif
La Fédération des caisses
populaires Desjardins du Québec

Paul L. Pelletier
St-Sauveur, Québec
Président du Conseil
d'administration
La Société d'ingénierie Pelletier
(International) Ltée

Gordon M. Rennie
Frobisher Bay, N.W.T.
General Manager
Hudson Bay Company

Richard A. Wedge
Montréal, Québec
Consultant

Direction/Officers

Jean E. Douville
Président-directeur général
President and Chief Executive
Officer

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

André Bérard
Vice-président
Services en vol
Vice-President
In-Flight Services

Marie Bernier
Vice-présidente
Relations publiques et
gouvernementales
Vice-President
Public and Government
Relations

André J. Bourque
Vice-président
Chef du Contentieux et Secrétaire
Vice-President
General Counsel and Secretary

Frank Dolha
Vice-président adjoint
Services opérationnels
Assistant Vice-President
Operational Services

Raymond C. Doutré
Vice-président, Personnel
et Relations professionnelles
Vice-President, Personnel and
Industrial Relations

Michel Handfield
Vice-président
Finances et Planification
Vice-President
Finance and Planning

Harold J. Londeau
Vice-Président et Directeur
Maintenance et Ingénierie
Vice-President and General
Manager, Maintenance and
Engineering

James McLarnon
Vice-président adjoint
Relations professionnelles
Assistant Vice-President
Industrial Relations

Ronald L. Patmore
Vice-président, Ontario et
région Centrale
Vice-President, Ontario and
Central Region

Kurt P. Peiffer
Vice-président général et
Chef de l'exploitation
Executive Vice-President and
Chief of Operations

Paul A. Pelletier
Vice-président, Québec et
région de l'Arctique
Vice-President, Quebec and
Arctic Region

Dominique F. Prinnet
Vice-président, Marketing et
Expansion commerciale
Vice-President, Marketing and
Commercial Development

Pierre P. St-Laurent
Directeur de la vérification
interne
Chief Internal Auditor

Robert L. Schatel
Vice-président, Installations
et Projets spéciaux
Vice-President, Facilities and
Special Projects

Nicole Simard
Contrôleur adjoint
Assistant Controller

John L. Smith
Vice-président
Opérations aériennes
Vice-President
Flight Operations

Gordon M. Wallace
Vice-président adjoint
et Trésorier
Assistant Vice-President
and Treasurer

Couverture:
détail du fuselage d'un Boeing 737.

Cover:
close-up of Boeing 737 fuselage.

Points saillants

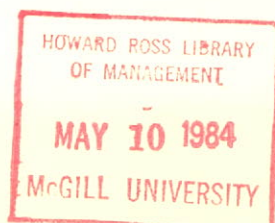
Highlights

(En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par *)	(Dollars in thousands except where indicated by *)	1983	1982
Revenus d'exploitation	Operating revenue	\$155,015	\$125,386
Bénéfice d'exploitation (perte)	Operating income (loss)	\$ 4,123	(\$ 1,608)
Autres dépenses (revenus)	Non-operating expenses (income)	(\$ 3,993)	\$ 3,711
Bénéfice net (perte)	Net income (loss)	\$ 5,016	(\$ 2,437)
Bénéfice par action* (perte)	Earnings per share* (loss)	\$ 2.30	(\$ 1.12)
Fonds de roulement déficitaire	Working capital deficiency	\$ 12,275	\$ 19,860
Nombre d'actions en circulation*	Number of shares outstanding*	2,184,161	2,184,161
Valeur aux livres par action*	Book value per share*	\$ 13.82	\$ 11.77
Actif total	Total assets	\$109,827	\$106,513
Dette à long terme	Long-term debt	\$ 19,652	\$ 29,206
Nombre d'employés	Number of employees	1,285	1,265

Flotte

Fleet

Boeing 737	9	11
DC-8	—	2
Fairchild FH-227	5	5
Lockheed Electra L-188	2	2



Toujours plus haut avec une nouvelle image de marque.
Flying high with a new corporate image.

Rapport aux actionnaires

Qualité!

Voilà sur quoi l'accent sera mis chez Nordair en 1984.

Cela n'aura rien pour surprendre nos actionnaires, la qualité ayant été une constante de notre histoire. N'est-ce pas en elle que Nordair a toujours puisé la raison de sa fierté?

Confrontée à la récession économique comme, du reste, toute l'industrie du transport aérien, victime par surcroît d'une pénible grève de six mois, Nordair s'est tournée vers l'avenir, l'an dernier, en préconisant un retour à ses objectifs de base.

Politique couronnée de succès grâce à la collaboration d'un grand nombre de personnes.

Nordair a pu surmonter les difficultés financières créées par la baisse du trafic mieux que la plupart des autres transporteurs. Elle rapporte un profit remarquable de \$5 millions; un revirement qui se traduit par un rattrapage de \$7,4 millions depuis la perte de \$2,4 millions de l'année précédente. Revirement notable qui reflète au surplus une continuité dans la position économique de Nordair. Notre Société ne jouit-elle pas, en effet, de l'une des réputations les plus enviées dans le domaine de l'aviation?

Le profit après impôts se compose d'un bénéfice d'exploitation de \$1,1 million et de revenus hors exploitation de \$3,9 millions qui incluent les gains en capital réalisés sur l'aliénation de biens immobilisés.

Néanmoins, la solidité de la Société se reflète dans la relation entre la dette à long terme et l'avoir des actionnaires qui était de 39/61 au 31 décembre 1983. En 1983, Nordair a réussi à réduire le fonds de roulement déficitaire de \$20 millions à \$12 millions. Ce déficit avait augmenté considérablement en 1982 suite à l'achat d'un nouveau Boeing 737 et de deux FH-227 sans augmentation correspondante de la dette à long terme. Le fait que Nordair ait choisi de ne pas éliminer le déficit au cours de l'année en utilisant les crédits disponibles est très significatif. Un dividende de \$0,25 par action a été payé aux actionnaires.

Report to shareholders

The watchword for 1984 is "quality".

That word should come as no surprise to our shareholders because it has never been far from the surface in Nordair's history nor in its prideful continuing operations.

Last year, pressed like the entire airline industry by the economic recession and, in addition, by a painful six-month strike affecting part of its operations, Nordair forged ahead under its self-disciplinary slogan, "a return to basics".

It worked. Thanks to the cooperation of a lot of people.

Unlike most of the industry, Nordair survived the financial and traffic turbulence to record a satisfying profit of \$5 million. That meant a remarkable turnaround of \$7.4 million from a loss of \$2.4 million in the previous year. A turnaround that represents a continuation of Nordair's standing as an enterprise with one of the healthiest financial profiles among its airline peers.

This after-tax profit consists of a \$1.1 million operating profit and a non-operating profit of \$3.9 million including a capital gain from the disposal of fixed assets.

Nevertheless, further evidence of the Corporation's financial strength is demonstrated in its year-end debt/equity ratio of 39/61. Also, during 1983 it was able to reduce from \$20 million to \$12 million a working capital deficiency substantially increased in 1982. The deficiency was brought about by the purchase of a new Boeing 737 and two FH-227s without any debt increase. It is significant that during the year Nordair elected not to eliminate the deficiency by using available credit facilities when it could have done so. A dividend of 25 cents per share was paid to shareholders.

Quality and the discipline of a return to basics, they are interdependent. The quality which, it is hoped, will be the hallmark of 1984, should result from productivity improvement as well as fleet and facility enhancement. The overall objective is further strengthening of Nordair's financial position through efficient operations.

The productivity improvement has already begun, with last year's tailoring of the fleet to meet travel demand. The sale of a Boeing 737 and the introduction of two more FH-227s to the fleet made it feasible to alter flight frequencies in a positive way.

Looks mean a lot. Nordair came to grips with that truism by accepting the fact that the reality of its current stage of development was outdistancing its visual identity. Part of the reality was the move of the Corporation's headquarters to an attractive refurbished building in Montreal's neighboring Town of Mount-Royal. It is there as the anchor tenant in the new Nordair Building, with a 10-year lease under favorable conditions. The conditions also appeared ideal for a transition to a new corporate signature. A program to do so was approved and undertaken.

The dedication of Nordair employees was responsible in no small part for the recovery of the

Nul retour aux objectifs de base n'est possible sans qualité et discipline. La qualité qui, nous l'espérons, sera déterminante en 1984, devrait être le fruit d'un programme d'amélioration de la productivité et de mise en valeur de la flotte et des installations car l'objectif ultime de Nordair est de raffermir sa position financière par une exploitation efficace.

Dès l'an dernier, Nordair a amélioré sa productivité en adaptant sa flotte au marché. La vente d'un Boeing 737 et l'entrée en service de deux autres FH-227 ont permis d'augmenter la fréquence de vols.

L'image importe beaucoup. C'est une évidence. Nordair a reconnu que son identité visuelle ne correspondait plus à son développement actuel. Le déménagement de son siège social dans un immeuble attrayant, entièrement réaménagé à Ville Mont-Royal, en banlieue de Montréal, a été un premier résultat de cette prise de conscience. Principal locataire de ce nouvel édifice Nordair, la Société a signé un bail avantageux d'une durée de dix ans. Toutes les conditions étaient dès lors réunies pour renouveler notre image. Le projet a été approuvé et entrepris.

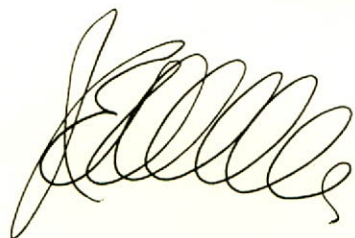
Nordair doit au dévouement de ses employés la récupération d'une importante partie de sa part du marché. Ils n'ont jamais cessé de multiplier leurs efforts pour plaire aux passagers. Nordair l'apprécie d'autant plus que la concurrence a été très vive.

En décembre, Mme Joyce Miracle, vice-présidente, Finances et Planification, prenait sa retraite après 27 années de loyaux services. C'est avec grands regrets que la Société a assisté à son départ.

Les actionnaires auront pris note de la nomination au Conseil d'administration, en décembre, de M. Jean-Jacques Cossette. Ce dernier est président-directeur général du Groupe Forex Inc. de Val d'Or. Sa nomination vient confirmer une fois de plus l'importance que la Société attache à la région du nord-ouest du Québec.

Nordair a plusieurs raisons d'être optimiste pour 1984 et prévoit atteindre ses objectifs.

Au nom des membres du Conseil d'administration,



Jean E. Douville
Le président-directeur général
President and Chief Executive Officer

Montréal, Canada
Le 31 mars 1984



Roland G. Lefrançois
Président du Conseil d'administration
Chairman of the Board
Jean E. Douville
Président-directeur général
President and Chief Executive Officer

Corporation's share of market through a renewed effort to please passengers. That achievement was recorded in the face of formidable competition and Nordair's appreciation is equally formidable.

In December, Mrs. Joyce Miracle, Vice-President, Finance and Planning, retired after 27 years of loyal service. Her retirement is acknowledged with regret.

The shareholders are hereby apprised of the appointment, in December, of Mr. Jean-Jacques Cossette, President and Chief Executive Officer of Le Groupe Forex Inc. of Val d'Or, to Nordair's Board of Directors. The appointment is further recognition of the importance of the Northwest Quebec region to the Corporation.

Nordair faces the year 1984 with abundant reason for the confidence it feels that its objectives will be met.

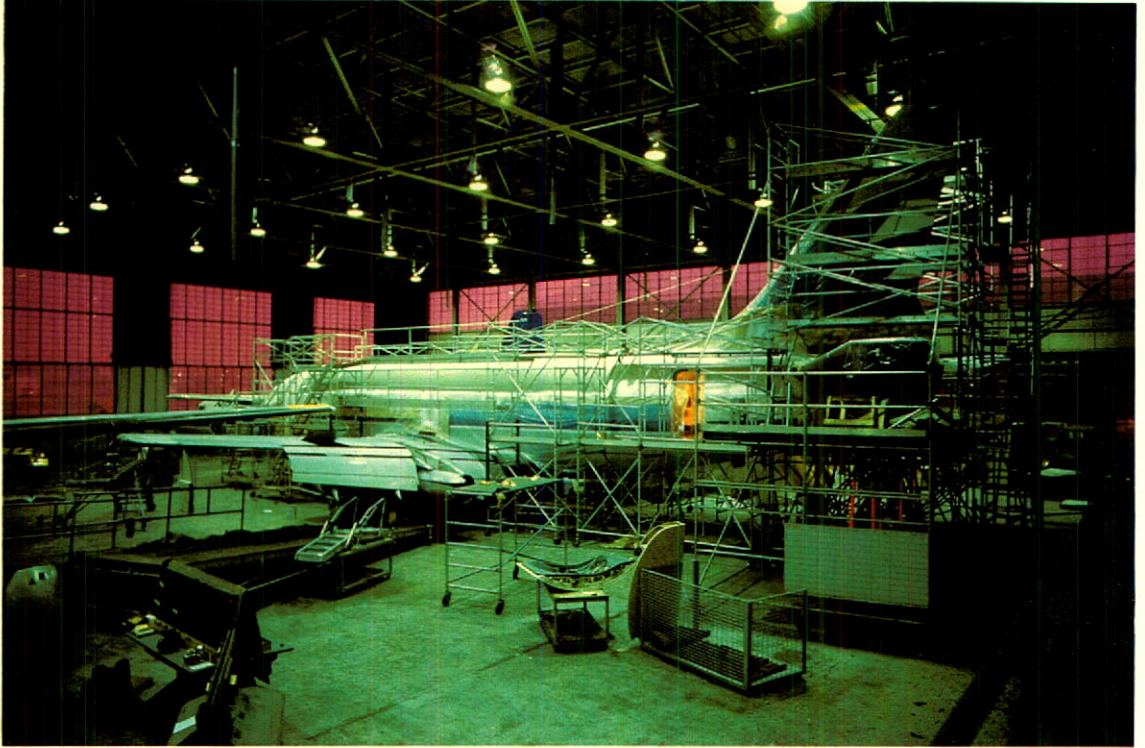
On behalf of the Board of Directors,



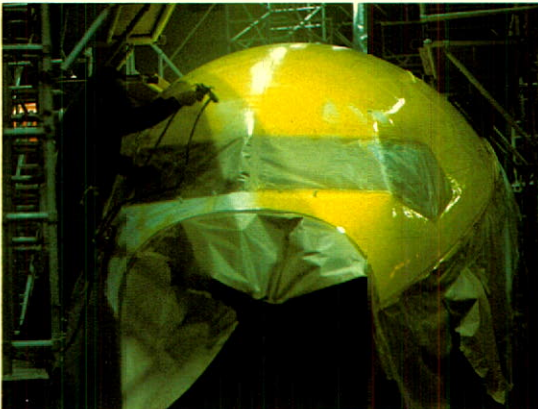
Roland G. Lefrançois
Le président du Conseil d'administration
Chairman of the Board

Montreal, Canada
March 31, 1984

Nouveau visage et tradition de qualité.
Applying a new look to a tradition of quality.



Une touche de jaune vient compléter l'image de Nordair.
A bold touch of yellow completes the image of Nordair.



Nouvelle image

L'adoption d'une nouvelle image de marque, en 1983, pose un nouveau jalon dans les 36 ans d'histoire de Nordair. L'ancienne image ne traduisait plus la réalité; elle était plutôt austère et reflétait trop exclusivement le Nord. Nordair ne souhaite pas se dissocier de ses origines nordiques mais entend projeter davantage l'expansion qui caractérise plus que jamais ses activités.

New Corporate Image

Adoption of a new corporate image in 1983 marked another milestone in Nordair's 36-year history. The Corporation felt that its previous image did not fully convey today's reality: it was somewhat severe and related mostly to the North. While Nordair did not wish to dissociate itself from its northern origins, it wanted to project the notion of expansion.

Nordair has long ceased serving only the North. In 1969, it introduced scheduled services between Montreal and Ottawa, Hamilton, and as far south as Pittsburgh. Ten years later, its network stretched to Toronto, Sault-Ste. Marie, Thunder Bay, Dryden and Winnipeg.

Over the same period, Nordair aggressively developed the Florida charter market. It became the first Canadian carrier to offer all-inclusive tour packages to that popular destination.

Expansion of the scheduled network and pioneering of the charter market added a new dimension to Nordair - one of growth and dynamism.

The quality which sets Nordair apart is the friendliness of its people. It was considered appropriate for the modern Corporation that this human dimension be graphically expressed.

The chosen symbol is derived from the compass rose, one of the most ancient and universal navigation symbols. Only a segment of it was selected for use because it lends itself to more dramatic graphic applications, especially on the fleet. It points to the North, a reference to Nordair's origins. It also points in other directions, expressing the Corporation's dynamic growth into many markets. The colour blue was kept for its northern connotation. It also provides continuity with the

Il y a longtemps que Nordair dessert d'autres régions que le Nord. En 1969, la Société ouvrait des routes régulières entre Montréal et Ottawa, puis vers Hamilton et le sud, aussi loin que Pittsburgh. Dix ans plus tard, son réseau s'étendait à Toronto, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg.

Simultanément, la Société a développé activement le marché des affrètements vers la Floride. Elle a été le premier transporteur canadien à offrir des forfaits tout compris vers cette populaire destination.

L'expansion de son réseau régulier et la conquête du marché des affrètements ont donné une nouvelle dimension à Nordair: celle de la croissance rapide.

Si l'amabilité de son personnel a largement contribué à son excellente réputation, il n'était que juste que la Société exprime concrètement cette dimension humaine.

Sa nouvelle image devait refléter sa réussite. Voilà pourquoi elle a choisi le dessin graphique de la rose des vents, symbole de voyage. Mais elle n'a retenu qu'une section de ce diagramme étoilé en raison des possibilités graphiques plus intéressantes, surtout sur ses appareils. La rose des vents pointe au Nord, lieu des origines de Nordair, mais elle s'étend également vers toutes les autres directions, celles des conquêtes de la Société sur de nombreux marchés. La couleur bleue évoque le Nord et elle assure la continuité avec l'image passée. Le jaune éclatant a une double signification: le soleil des destinations-vacances de la filiale de Nordair, Treasure Tours, et le caractère chaleureux et affable de ses employés.

Une autre raison militait en faveur d'une nouvelle image: l'introduction d'un programme d'identification visuelle, c'est-à-dire une occasion unique d'établir une image uniforme et cohérente.

Le moment ne pouvait être mieux choisi pour entreprendre un tel programme. De nombreuses activités, entraînant des dépenses en immobilisations et nécessitant l'identification visuelle de la Société, étaient prévues comme les déménagements du siège social de Montréal et du bureau régional de Toronto, la construction d'une passerelle d'embarquement à l'aéroport de Dorval, le remplacement de l'uniforme des agents de bord, sans compter les vérifications de catégorie "D" qui sont l'occasion de repeindre les avions en entier.

La firme GSM Design de Montréal a été choisie pour exécuter le projet. Ce programme de \$750 000 s'échelonne sur une période de trois ans et demie environ. La flotte, l'équipement au sol et les véhicules seront repeints, les billetteries et les bureaux de ventes réaménagés et les uniformes, la papeterie, les formulaires et le matériel de promotion remplacés.



previous look. A bright touch of yellow appears on the nose of the fleet and vehicles - a reminder of the sunny destinations Nordair flies to through its subsidiary, Treasure Tours and, most importantly, it expresses the warmth and friendliness of its employees.

There was another reason behind the decision to adopt a new look. The undertaking of a visual identification program provided the Corporation with a unique opportunity to establish a unified and cohesive image.

The timing was just right to proceed with the plan. Many activities related to capital expenditure and requiring corporate identification were due to take place in the immediate future. They included: the Montreal head office and Toronto regional office moves; construction of a passenger loading bridge at Dorval airport; replacement of flight attendants' uniforms and several upcoming major aircraft overhauls ("D" checks) which include complete repainting of the aircraft.

A Montreal-based design firm, GSM Design, was selected to carry out the project. The implementation program is expected to cost \$750,000 and span three and a half years. It covers such items as repainting the fleet, ground equipment and vehicles; redesigning airport counters and sales offices; replacing uniforms, introducing new stationery, forms and promotional material.

Nouveau siège social de Nordair à Ville Mont-Royal.

Nordair's new head office in Town of Mount-Royal.

Opérations aériennes

En fin d'exercice, la flotte de Nordair comptait neuf Boeing 737, cinq Fairchild FH-227 et deux Lockheed Electra L-188. De plus, la Société a loué un Boeing 737 de Sabena, Lignes Aériennes Belges, pour une période de sept mois se terminant à la fin d'avril 1984.

Au cours de l'année, le nombre de Boeing 737 est passé de onze à neuf. Un Boeing 737, vendu à la fin de 1981, a été livré à Guinness Peat Aviation en mars et un autre l'a été en novembre. Ces changements n'ont pas nui à la flexibilité de la flotte de 737 de Nordair. Six d'entre eux sont des avions passagers-cargo, équipés pour les pistes de gravier, et les trois autres sont des avions passagers. Cinq sont des long-courriers et l'un d'eux a l'équipement accrédité pour voler au-dessus de l'eau. La moyenne d'âge de la flotte est de 8,2 années.

La flotte de FH-227 comprend deux appareils en configuration mixte passagers-cargo consacrés exclusivement au contrat d'approvisionnement aérien de la ligne DEW et trois avions passagers pour les services réguliers au Québec et en Ontario.

Deux Douglas DC-8-52, immobilisés depuis la fin de 1981, ont été vendus.

L'utilisation de la flotte a connu une progression par rapport à 1982. Les Boeing 737 ont enregistré 30 276 heures cale à cale durant l'année, soit une moyenne quotidienne de 8,7 heures par avion par rapport à 27 195 heures cale à cale l'année précédente ou une moyenne quotidienne de 6,96 heures.

L'amélioration de la fiabilité des FH-227 a été une priorité constante du service d'entretien. Certaines difficultés au niveau du soutien ont gêné l'atteinte de cet objectif.

Deux vérifications de catégorie "D" ont été effectuées en 83. L'une sur un FH-227 en janvier, une première pour Nordair, et l'autre sur un Boeing 737 en septembre; cette dernière a été complétée dix jours avant l'échéance. Deux autres Boeing 737 ont fait l'objet de vérifications de catégorie "C". Des réparations majeures ont été exécutées sur le revêtement de certains appareils. On a alors consacré beaucoup d'efforts au remplacement des renforts extérieurs par des pièces lisses afin d'améliorer les performances aérodynamiques et l'apparence de ces avions.

Conformément au programme de remise à neuf graduelle de la flotte, le premier Boeing 737 arborant les nouvelles couleurs de Nordair est sorti des hangars en décembre dernier. En février et en mai 1984, deux autres appareils suivront. Des plans ont également été établis pour réaménager l'intérieur de quatre Boeing 737 passagers-cargo en avions gros-porteurs. Les modifications intérieures des deux premiers appareils devraient être terminées en février et en mai 1984 respectivement; la transformation des deux autres avions est prévue pour 1985.

Le service d'entretien et les installations au sol ont fait l'objet d'une attention particulière en 1983. Toujours pour le programme de remise à neuf et pour mieux répondre aux demandes éventuelles, des équipements modernes de peinture ont été commandés et sont presque tous en place. Un programme de rénovation complet des bureaux de la Société aux hangars de Dorval a été inauguré en 1983; le gros du travail sera terminé en 1984. Les maisons réservées au personnel de la Société à

Airline Operations

At the end of 1983, Nordair's fleet consisted of nine Boeing 737 aircraft, five Fairchild FH-227s and two Lockheed Electra L-188s. In addition, the Corporation leased a Boeing 737 from Sabena World Airlines for a period of seven months, ending in April 1984.

The Boeing 737 fleet was reduced from eleven to nine during the year. One Boeing 737, sold in late 1981, was delivered to Guinness Peat Aviation in March and another was delivered in November. These changes did not affect the versatility of Nordair's 737 fleet. Six of the nine aircraft are of passenger/cargo type equipped for gravel runways while three are regular passenger aircraft. Five of them have long-range capability and one is equipped for over-water flights. The average age of the fleet is 8.2 years.

The FH-227 fleet comprises two passenger/cargo combi aircraft, used exclusively under contract on the DEWline (Distant Early Warning Line), and three passenger aircraft used for scheduled services in Quebec and Ontario.

Two Douglas DC-8-52 aircraft, inactive since the end of 1981, were sold.

Fleet utilization was improved over that of 1982. The Boeing 737 aircraft produced 30,276 blockhours for the year or a daily average of 8.7 blockhours per aircraft against 27,195 annual blockhours or a daily average of 6.96 blockhours the previous year.

Improving the service reliability of the FH-227 operation was a constant priority of the Maintenance department but support difficulties slowed down the achievement of this objective.

Two in-house "D" checks were performed in 1983, one on a FH-227 in January (a Nordair first) and another on a Boeing 737 in September, the latter completed ten days ahead of schedule. Two block "C" checks were also carried out on the Boeing 737 fleet. Some major skin repairs were undertaken and much effort went into replacing external doublers with flush patches in order to improve aerodynamics and appearance.

As part of a progressive fleet refurbishing and refinishing program, one Boeing 737 appeared in the new livery in December, with a second and third aircraft to follow in February and May 1984 respectively. Plans were also completed to install wide-body interiors in four of the Boeing 737 combi aircraft, with the first and second installations to be completed in February and May 1984. Two more installations are planned for 1985.

Maintenance and other facilities received increased attention in 1983. Modernized painting facilities were ordered and partly installed in anticipation of the refurbishing program. A complete renovation program for the Corporation's office premises at its Dorval hangars was launched in 1983 with the bulk of the work to be completed in 1984.

Nordair rapproche gens et lieux.
Bringing the people of Canada
closer together.





Un service de fret efficace.
Assuring reliable cargo delivery.

Frobisher Bay ont fait l'objet d'importantes rénovations et une passerelle d'embarquement a été construite à l'aéroport de Dorval. Les salles d'embarquement adjacentes ont été agrandies et entièrement réaménagées.

Soucieuse de moderniser et de rehausser la qualité de son système de communications, Nordair s'est dotée du système téléphonique informatisé SL-1 de Bell Canada ce qui a permis notamment d'améliorer le traitement des réservations.

La Société s'est encore appliquée à personnaliser son service en vol en 1983. Un service de repas amélioré, conçu pour répondre aux exigences de marchés spécifiques, est désormais offert. La clientèle a accueilli cette initiative avec enthousiasme.

Il convient de souligner l'importance du rôle des nolisements et des contrats spéciaux dans les opérations aériennes de Nordair. Ils représentent une partie importante du total des heures de vol des Boeing 737. La Société n'a donc pas hésité à signer des contrats de prolongement des liaisons régulières de deux transporteurs aériens internationaux à Mirabel.

Depuis plus de 20 ans, Nordair assure les services aériens reliés à la reconnaissance des glaces pour le compte d'Approvisionnement et Services Canada. En 1983, la Société a commencé la deuxième année de son présent contrat d'une durée de cinq ans.

Nordair s'acquitte de cet engagement avec deux avions Lockheed Electra L-188 modifiés spécialement. Le principal objectif du programme de reconnaissance des glaces est de faciliter la navigation dans les eaux canadiennes. Les renseignements relatifs à la température de l'eau, aux

Staff houses in Frobisher Bay underwent major renovations and a passenger loading bridge (as mentioned earlier) was constructed at Dorval airport. The adjoining departure lounges were extended and completely redesigned.

The Corporation's communications system was modernized and enhanced with the installation of a computerized SL-1 telephone system supplied by Bell Canada. This installation resulted in improved reservations handling.

A commitment to provide increased personalized in-flight service was met by the Corporation. Improved meal service tailored to the characteristics of the passengers travelling on specific route segments was introduced and welcomed by Nordair's clientele.

Charter and contract flying accounted for a major portion of Nordair's flying activities. The airline was awarded contracts to supplement the scheduled services of two international carriers.

For over 20 years, Nordair has provided air services related to ice reconnaissance operations to Supply and Services Canada. In 1983, the Corporation began the second year of its current five-year contract.

This contract is carried out with two specially-modified Lockheed Electra L-188s. The principal task of ice reconnaissance is to aid navigation in Canadian waters. The highly sophisticated electronic equipment on board the aircraft allows transmission of information to ships pertaining to ice concentration, water and ice temperatures, thickness, size and location of icebergs.

The DEWline lateral airlift contract for the United States Air Force was awarded to Nordair for the 24th consecutive year. This contract requires provision of two dedicated Fairchild FH-227s to resupply radar stations located in the Canadian Arctic and Alaska, with occasional trips to Greenland.

Tour Operations

Treasure Tours, despite generally gloomy results in the airline industry and the collapse of major tour operators, surpassed its 1982 revenues. The tour operator focused its main activities on the Florida market. It continued to offer Advance Booking and Inclusive Tour Charters.

Daily flights introduced in late 1982 from Montreal to Fort Lauderdale were highly successful and accounted for the large growth in traffic volume from Montreal.

Although Treasure Tours concentrated the core of its flying from Toronto and Montreal, it continued offering flights from London, Ottawa, and Quebec City in the winter season. In fact, Winnipeg was added for the 1983/84 winter program.

While St. Petersburg/Clearwater, Fort Lauderdale, Orlando, West Palm Beach, Daytona and Tampa remain the principal destinations, a direct service between Toronto and Fort Myers will be offered in 1984.

A senior management reorganisation and the move to new office premises in Montreal will enhance the Company's presence in the Quebec market.



Un spécialiste d'entretien au travail dans la cabine de pilotage.
Maintenance specialist at work in the cockpit.

mouvements des courants, à l'épaisseur de la banquise et à la masse des icebergs sont recueillis au moyen d'équipement électronique hautement sophistiqué dont sont munis les appareils et transmis directement aux navires.

De plus, pour la vingt-quatrième année consécutive, Nordair obtenait le contrat d'approvisionnement des postes de la ligne DEW, dans l'Arctique canadien et en Alaska, comportant des voyages occasionnels au Groënland. Elle utilise pour cette tâche deux Fairchild FH-227. Ces contrats sont accordés annuellement par l'armée de l'air des États-Unis.

Voyages organisés

En dépit des maigres résultats enregistrés dans l'industrie de l'aviation et de la faillite d'importants voyagistes et affréteurs, Treasure Tours a augmenté ses revenus par rapport à 1982. La Société a concentré ses principales activités sur le marché de la Floride. Elle a continué d'offrir des voyages avec réservation à l'avance et des forfaits tout compris.

Les vols quotidiens de Montréal à Fort Lauderdale, inaugurés à la fin de 1982, ont été un succès et ont contribué à l'importante croissance du trafic à partir de Montréal.

La plupart des vols de Treasure Tours se font au départ de Toronto et de Montréal mais la Société a continué d'offrir des vols à partir de London, d'Ottawa et de Québec pendant l'hiver. En outre, la ville de Winnipeg a été ajoutée au programme d'hiver 1983-84.

St. Petersburg/Clearwater, Fort Lauderdale, Orlando, West Palm Beach, Daytona et Tampa demeurent les principales destinations de Treasure Tours. Un vol sans escale entre Toronto et Fort Myers s'y ajoutera en 1984.

La réorganisation de la direction et l'emménagement du bureau de Montréal dans de nouveaux locaux rehausseront la présence de Treasure Tours sur le marché québécois.



Un service en vol de qualité.
Quality in-flight service.

Marketing et expansion commerciale

En janvier 1983, Nordair prenait une série de mesures pour relever deux grands défis: la récession qui avait entraîné une forte régression du trafic et la grève de six mois qui avait paralysé tous ses services réguliers en Ontario et dans la région Centrale.

Pour relever le premier défi, la Société a choisi d'effectuer un retour à ses objectifs de base qui l'a obligée à aligner l'offre à la demande pour rentabiliser au mieux toutes ses routes.

Cette contrainte a amené la suspension des services réguliers entre Montréal et Matagami, Hamilton-Pittsburgh et Hamilton-Windsor. Un service nommé Commutair, assuré par un Fairchild turbopropulsé, a été lancé sur la route Montréal-Ottawa-Hamilton pour remplacer le service par jet qui, ouvert en 1969, était déficitaire. En revanche, ce nouveau service a permis d'augmenter la fréquence sur cette route.

Parallèlement, un nouveau service par jet a été inauguré entre Toronto et Ottawa. La pénétration de ce marché, le troisième en importance au Canada, n'a pas été facile. Cependant, les coefficients d'occupation se sont améliorés au cours de l'année grâce à diverses campagnes publicitaires.

Deuxième défi, le 24 janvier 1983, lors de la reprise des services réguliers en Ontario et dans la région Centrale. Nordair devait reconquérir sa part du marché suite à la grève de six mois. A cette fin, la Société a lancé une de ses plus importantes campagnes de publicité "Un nouvel envol". Elle a été suivie de la campagne "Nordair Plus" qui offre aux passagers payant le plein tarif de classe économique le choix entre le transport au sol gratuit, la location de voiture gratuite ou des réductions à l'hôtel. Cette promotion annuelle a été étendue au nord-ouest du Québec et à l'Arctique. Ces efforts de promotion ont augmenté la part du marché de Nordair durant l'année. À l'automne de 1983, les coefficients d'occupation d'avant la grève étaient atteints.

Grâce à sa collaboration avec les transporteurs locaux, spécialement avec Norontair, Nordair a réaffirmé sa présence en Ontario. Une proposition en vue de gérer l'exploitation, à partir de Thunder Bay, de deux appareils DHC Dash 8 pour le compte de ce transporteur a été acceptée. Nordair a été l'un des trois soumissionnaires préférés pour ce travail. Pour l'instant, l'absence de décision quant à l'avenir du Dash 8 retarde l'octroi de tout contrat.

La région du Québec et de l'Arctique a présenté de nombreuses difficultés. En général, le trafic fret à destination de l'Arctique n'a pas atteint les prévisions en raison du ralentissement des activités économiques, spécialement dans les richesses naturelles, et de la politique d'austérité des gouvernements. Nordair, fidèle à son dynamisme, a voulu éviter que le trafic passagers ne subisse le même sort et a mis au point un programme de voyages discrectionnaires, axé tout particulièrement sur le tourisme. Les résultats ont été encourageants. Pour raffermir sa position dans le Nord, la Société a réussi au surplus à obtenir du ministère de la Défense nationale un contrat portant sur la maintenance des avions militaires et sur l'administration des installations de soutien à Frobisher Bay.

Des restrictions budgétaires au niveau des projets de développement hydraulique dans le nord-ouest du Québec ont eu pour effet de réduire les coefficients d'occupation passagers et fret sur ce secteur.

Marketing and Commercial Development

In January 1983, Nordair launched a series of measures to respond to two major challenges facing the Corporation. The recession had caused an overall sharp drop in traffic and a six-month strike had paralyzed all scheduled services in the Ontario and Central Region.

Nordair responded to the challenge posed by the recession by taking the necessary steps to return to basics and adjust capacity to demand in order to improve profitability on all routes.

This resulted in the suspension of scheduled services between Montreal and Matagami, as well as between Hamilton-Pittsburgh and Hamilton-Windsor. A Fairchild FH-227 turboprop service, named Commutair, was introduced on the Montreal-Ottawa-Hamilton route, replacing a money-losing jet service in operation since 1969. As a result, the new turboprop service allowed increased frequency on the sector.

At the same time, a new jet service was introduced between Toronto and Ottawa. Penetration of this market, the third highest traffic density route in Canada, has proven difficult. However, load factors have steadily improved over the year through numerous promotions.

Recapturing its market share after a six-month strike was the challenge facing Nordair's Ontario and Central Region when scheduled services resumed on January 24th, 1983. The Corporation responded by launching a major advertising campaign, "Air Born Again". It was followed by the "Nordair Plus" campaign which offers full economy fare passengers the choice of free ground transportation, free car rental, or hotel discounts. This year-round promotion was extended to Northwestern Quebec and the Arctic. These efforts improved market share throughout the year. The fall of 1983 saw the return of pre-strike load factors.

Cooperation with local service carriers, particularly Norontair, reaffirmed Nordair's presence in Ontario. A proposal to operate two DHC Dash 8 aircraft out of Thunder Bay for this carrier was accepted by the Ontario government, making Nordair one of three preferred bidders for this work. A contract award has not been made, pending a decision over the future of the Dash 8 aircraft.

The Quebec and Arctic Region faced different difficulties. Cargo traffic to the Arctic was generally below forecast as a result of depressed economic activity, particularly in the resource industry, and reduced government spending. A major effort was made, with positive results, to avert a similar situation with passenger traffic by promoting discretionary travel, particularly tourism. Improving its position in the North, Nordair was successful in obtaining a Department of National Defence contract for the handling of military aircraft and management of support facilities in Frobisher Bay.

La clientèle d'affaires:
un autre défi.
Business travel:
another challenge.



Toutefois, les services gouvernementaux, le transport du courrier ainsi que l'interdépendance des destinations de Nordair sur son réseau du nord-ouest du Québec et de l'Arctique ont permis à la Société de maintenir la haute fréquence de ses vols dans cette région.

Nordair n'entend pas affaiblir sa position dans le nord-ouest du Québec, bien au contraire. Elle a déposé plusieurs demandes auprès de la Commission canadienne des transports notamment pour étendre son service, assuré par un Fairchild FH-227, de Chibougamau à Dolbeau et desservir Rouyn-Noranda deux fois par semaine avec un Boeing 737 en configuration mixte. Conséquemment, Nordair, désirant protéger sa position concurrentielle, s'est opposée à de nombreuses demandes de transporteurs locaux pour étendre leurs services dans le nord-ouest du Québec.

Les soldes de sièges proposés par les principaux transporteurs aériens canadiens ont également été offerts par Nordair qui les a étendus à la région du Nord, rendant ainsi le sud du pays plus accessible aux résidents de l'est de l'Arctique. En 1983, la Société a maintenu ses bas tarifs fret dans le Nord ainsi que ses tarifs fret très réduits pour les denrées alimentaires destinées aux petites communautés.

Nordair vient de mettre au point un nouveau système de commissions pour les agences de voyages. Il sera implanté pleinement au début de 1984.

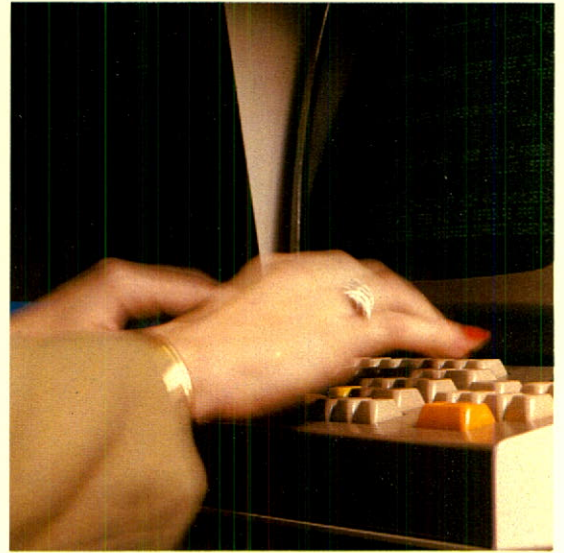
Finances et planification

Les états financiers de Nordair se sont améliorés considérablement en comparaison de ceux de 1982. Des revenus jamais atteints, un fonds de roulement et une marge brute d'autofinancement améliorés ainsi qu'une importante réduction de la dette à long terme; voilà autant d'éléments de la position financière enviable de la Société en fin d'exercice.

En 1983, les revenus d'exploitation globaux sont passés de \$125,4 millions à \$155 millions, une augmentation de \$29,6 millions comparativement à l'an dernier. La diversité des activités de Nordair se reflète dans la composition de ses revenus globaux. Les revenus passagers des services réguliers représentent 44% du total des revenus, les revenus fret des services réguliers 13%, les affrètements et les contrats de services 34% et les voyages organisés 9%. Par cette diversification de ses sources de revenus, Nordair a su contrer l'impact du fléchissement des activités de l'industrie aéronautique canadienne.

Les dépenses d'exploitation totales pour l'année ont augmenté de 19% ou \$23,9 millions par rapport à 1982. Le carburant et le poste salaires et frais connexes, représentant respectivement 24% et 31% du total, composent le gros des dépenses d'exploitation.

Le bénéfice d'exploitation net pour l'année a atteint \$4,1 millions comparativement à la perte d'exploitation nette de \$1,6 million l'année précédente. La marge d'exploitation de 2,7% seule-



Cutbacks in hydro development projects in Northwestern Quebec adversely affected passenger and cargo loads on this service but government services and mail carriage, combined with the interdependence of Nordair's destinations in Northwestern Quebec and the Arctic, allowed the Corporation to maintain its high frequency of scheduled services in the area.

Nordair filed several applications with the Canadian Transport Commission to strengthen its position in Northwestern Quebec. It requested authority to extend its Fairchild FH-227 Chibougamau service to Dolbeau and to service Rouyn-Noranda on a twice-weekly basis with a Boeing 737 in mixed configuration. At the same time, Nordair protected its competitive position by opposing numerous applications filed by local carriers to expand services in Northwestern Quebec.

Several seat sales, originally offered by Canadian trunk carriers and subsequently matched by Nordair, were extended to the North, in a forthright effort to allow residents of the Eastern Arctic easier access to and from Southern Canada. In 1983, Nordair maintained its low cargo rates in the North as well as its deep discounts on food shipments to the small communities.

The year saw Nordair initiate a new incentive commission for travel agencies which will be fully implemented in early 1984.

Finance and Planning

Nordair's 1983 financial statements represent a significant improvement compared with those of 1982. Record revenues, improved working capital and cash flow and a notable reduction in long-term debt are evidence of its sound financial position at year end.

Total operating revenues in 1983 increased by \$29.6 million to \$155 million from the \$125.4 million reported last year. The diversity of Nordair's operations is revealed in the mix of total revenue. Passenger revenues from scheduled operations accounted for 44% of total revenue, scheduled cargo services contributed 13%, charter and contract services 34% and tour operations the remaining 9%. This diversified revenue base significantly lessened the impact of the downturn in air traffic activity experienced throughout the Canadian air transport industry.



Nouvelle passerelle d'embarquement à Dorval.
New passenger loading bridge at Dorval.

ment, en 1983, reflète les problèmes que présentent le déclin des activités du trafic aérien en 1983 et l'augmentation continue des coûts d'exploitation.

Les revenus hors exploitation se chiffrent à \$4 millions comparativement aux dépenses hors exploitation de \$3,7 millions en 1982. Les gains sur la vente d'un B-737 et de deux DC-8 représentent \$6 millions des revenus hors exploitation avant impôts. En raison de la baisse des taux d'intérêt et de la diminution de la dette à long terme, les intérêts sur la dette à long terme sont passés de \$2,9 millions en 1982 à \$2,3 millions.

L'amélioration de la marge brute d'autofinancement suite à la reprise des opérations au début de 1983 a permis de réduire le déficit du fonds de roulement de \$7,6 millions à \$12,3 millions à la fin de l'année. Le ratio du fonds de roulement qui était de .72 à 1 au 31 décembre fournit à la Société suffisamment de liquidités pour faire face à ses obligations à court terme. L'encaisse et les placements à court terme en fin d'exercice s'élevaient à \$10,3 millions, une hausse de \$4,7 millions en comparaison de l'année précédente.

La dette à long terme au 31 décembre 1983, incluant la tranche de la dette à long terme échéant à court terme, était de \$19,7 millions, comparativement à \$29,2 millions à la fin de 1982. Un emprunt bancaire flottant à terme qui a permis d'emprunter jusqu'à \$5 millions à la fin de 1982 a été entièrement remboursé durant l'année et le contrat annulé. La relation entre la dette à long terme et l'avoir des actionnaires était de 39/61 au 31 décembre 1983. Les dépenses en immobilisations de l'ordre de \$2,8 millions engagées en 1983 ont été entièrement financées à même les actifs de la Société.

Personnel et relations professionnelles

Le personnel de Nordair à la fin de l'année comptait 1285 employés comparativement à 1265 l'année précédente. En 1983, un total de 78 employés avaient complété 20 ans de service ou plus; 51 avaient accumulé 15 années et 292 avaient atteint dix ans de service.

En 1983, des conventions collectives ont été signées avec trois groupes d'employés, soit l'Association du personnel navigant des compagnies aériennes canadiennes (APENAC), représentant 215 agents de bord; l'Association canadienne des régulateurs de vol (ACRV), qui représente 11 agents d'opérations et l'Association canadienne des pilotes de ligne (CALPA) représentant 160 pilotes.

La convention collective actuellement en vigueur avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatial (AIMTA), qui

Total operating expenses for the year increased 19% or \$23.9 million over 1982. The largest components of operating expenses were fuel and salaries and related costs which accounted for 24% and 31% of the total respectively.

Net operating income rose to \$4.1 million compared with a net operating loss of \$1.6 million in 1982. The operating margin of just 2.7% in 1983 reveals the combined pressures of an overall decline in air traffic activity in 1983 and continued increases in operating costs.

Non-operating income totalled \$4 million compared with non-operating expenses of \$3.7 million in 1982. Gains on disposal of one B-737 aircraft and two DC-8s accounted for \$6 million before tax of non-operating income. Lower interest rates, together with a reduction in the amount of long-term debt reduced interest on long-term debt to \$2.3 million from the \$2.9 million incurred in 1982.

Improved cash flow following the return to full operations in January 1983, reduced the working capital deficit by \$7.6 million to \$12.3 million at year end. A working capital ratio of .72 to 1 at December 31st provided an adequate level of liquidity to meet short-term obligations. Cash and short term investments at year end totalled \$10.3 million up \$4.7 million from a year ago.

Long-term debt was \$19.7 million at December 31, 1983 including current maturities, down from the \$29.2 million at the end of 1982. A fluctuating reducing term loan facility which provided borrowing of up to \$5,000,000 at the end of 1982 was repaid in its entirety during the year and the facility terminated. The resulting debt-to-equity ratio at year end is a healthy 39/61. Capital expenditures of \$2.8 million made in 1983 were financed entirely from internal sources.

Personnel and Industrial Relations

At the end of the year, 1,285 employees were on staff within the Corporation, an increase of only 20 over the previous year. During 1983, a total of 78 employees had acquired 20 years or more of service while 51 had accumulated 15 years and 292 had served 10 years.

In 1983, collective agreements were successfully negotiated with three bargaining units. These were: the Canadian Airline Flight Attendants Association (CALFAA), representing 215 flight attendants; the Canadian Airline Dispatchers Association (CALDA), representing 11 dispatchers; the Canadian Airline Pilots Association (CALPA), representing 160 pilots.

The current agreement with the International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) representing Nordair's 480 mechanics, agents and ground support employees, will expire May 31st, 1984.

Negotiations with the International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW) for a first collective agreement on behalf of some 140

représente les 480 mécaniciens, agents et employés de soutien de Nordair, échoit le 31 mai 1984.

Les négociations en vue d'arriver à la signature de la première convention collective entre l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA) représentant les 140 employés de bureau sont toujours en suspens suite aux audiences devant le Conseil canadien des relations de travail qui ont débuté en avril 1983. Cependant, la majorité de ces employés a formé sa propre association laquelle a présenté une demande d'accréditation auprès de cet organisme.

Relations publiques et gouvernementales

Le programme de la Société sur les dons d'entreprise, géré par le service des Relations publiques et gouvernementales en conjonction avec un comité des dons d'entreprise, a été mis au point l'an dernier. Il permet à Nordair de répondre à l'appel de divers organismes oeuvrant dans les domaines de la santé, du bien-être, du progrès social, de l'éducation, de la culture, des arts et des sports amateurs. Une importance particulière est accordée aux activités communautaires dans le réseau de Nordair.

Pour la deuxième année consécutive, des réunions du Conseil d'administration ont été tenues à l'extérieur du siège social. En juin, une réunion a eu lieu à Thunder Bay et une autre, à Val d'Or, en octobre. Ces exercices ont fourni aux communautés d'affaires locales et à la haute direction de Nordair l'occasion d'échanger des idées et ont permis à la Société de rester à l'affût des besoins des passagers.

Le Président a rencontré les employés à travers le réseau. Pour la première fois, le rapport annuel de 1982 et le bref soumis par le Président à la Commission parlementaire sur le transport tenue à Québec en mars, ont été distribués à tous les employés. En décembre, la haute direction a présenté le plan de la Société pour 1984 à tous ses cadres.

Au chapitre des relations avec les communautés, la Société a parrainé, en février 1983, le voyage de dix jeunes ambassadeurs de Salluit en route pour les Jeux du Canada dans la région du Lac Saint-Jean. La suggestion d'amener les enfants de cette petite communauté du nord du Québec a été soumise par un professeur de la région et reprise par Nordair qui voit dans ce geste symbolique un moyen de rapprocher les Canadiens.

Au cours de l'année enfin, un concours de dessin de cartes de Noël a été lancé dans les communautés de l'Arctique desservies par Nordair. Le dessin gagnant a été reproduit sur la carte de Noël de la Société pour 1983.

C'est le 30 août que le Conseil d'administration a approuvé l'idée de la nouvelle image. Comme première étape, un programme de communications internes a été mis sur pied pour informer les employés des raisons motivant cette décision et de ses implications. La Société a distribué un dépliant à tous les employés et elle a présenté un programme audio-visuel sur tout le réseau.

Commencée sous de nouvelles couleurs, l'année 1984 devrait s'achever par de nouvelles performances chez Nordair. Elles seront, comme toujours, le fruit de l'effort de chacun et le produit d'une entreprise résolue à oeuvrer à l'enseignement de la qualité.

office personnel remain in abeyance pending hearings before the Canada Labour Relations Board which began in April, 1983. These hearings are continuing on a petition by a newly formed employee association seeking certification as bargaining agents for these employees.

Public and Government Relations

A corporate donations program administered by the Public and Government Relations department in conjunction with a donations committee was set up early in the year. It was designed to provide assistance to organizations in the areas of health, welfare, social development, education, culture and the arts as well as amateur athletics. Emphasis is placed on community activities within Nordair's network.

Meetings of the Board of Directors were held outside head office for the second consecutive year. In June, one such was held in Thunder Bay; another took place in Val d'Or in October. These exercises provide local business communities and Nordair's senior management with the opportunity to exchange ideas and enable the Corporation to remain attuned to passenger needs.

Informal meetings with the President and employees were set up throughout the system as part of the internal communications program. In addition, the 1982 annual report was distributed to all employees for the first time, as well as the President's brief to the Parliamentary Commission on Transportation, held in Quebec City in March. In December, senior management presented the 1984 corporate plan to all managerial and supervisory staff to keep them abreast of the Corporation's goals and strategies.

As part of its community relations program, the Corporation sponsored the trip of ten young ambassadors originating from Salluit to the Canada Games held in the Lac St-Jean area in February. The suggestion that children from this small community in Northern Quebec be official ambassadors to the Games came from a local school teacher and was fully endorsed by Nordair as a symbolic gesture to bring Canadians closer.

During the year, a Christmas card drawing contest was launched in Arctic communities served by Nordair. The winning entry was featured on the Nordair corporate Christmas card in 1983.

Last August 30, the Board of Directors approved the implementation of a new corporate image program. As a first step, an internal communications program was put forward to inform all employees of the reasons for this decision and the implications of the program. The distribution of a fact folder to employees was followed by the presentation of an audio-visual program shown throughout the network.

Begun under new colours, 1984 should see new performance levels reached by Nordair. As in the past, it will be the fruit of a common effort by all and the product of an enterprise dedicated to quality.

Le Sud:
l'histoire d'une réussite.
The South:
a growing success story.

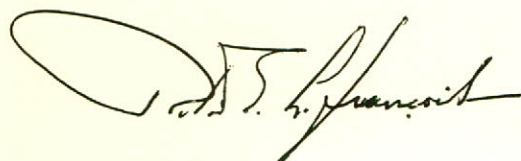


Bilan consolidé au 31 décembre 1983
Actif

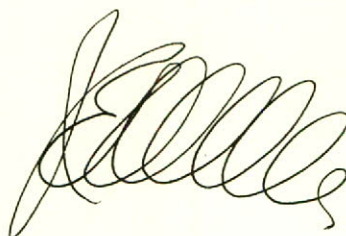
Consolidated Balance Sheet as at December 31, 1983
Assets

		1983	1982
À court terme	Current Assets		
Encaisse et dépôts à court terme	Cash and short term deposits	\$ 10,317,000	\$ 5,653,000
Débiteurs	Accounts receivable	14,727,000	9,472,000
Impôts sur le revenu recouvrables	Income taxes recoverable	61,000	45,000
Stocks	Inventory	4,211,000	3,761,000
Frais payés d'avance	Prepaid expenses	1,920,000	1,084,000
		31,236,000	20,015,000
Biens-fonds et équipement (note 2)	Property and Equipment (note 2)	77,917,000	85,684,000
Frais reportés (note 3)	Deferred Charges (note 3)	674,000	814,000
		\$109,827,000	\$106,513,000

Au nom du Conseil d'administration
Approved by the Board



Administrateur/director



Administrateur/director

Passif	Liabilities	1983	1982
À court terme	Current Liabilities		
Dette bancaire	Bank indebtedness	\$ 4,069,000	\$ 10,000,000
Créditeurs et frais courus	Accounts payable and accrued charges	26,443,000	18,602,000
Dividendes à payer	Dividends payable	546,000	
Dépôts sur contrats et recettes de transport perçues d'avance	Contract deposits and advance ticket sales	9,163,000	6,023,000
Tranche de la dette à long terme échéant à court terme	Current portion of long term debt	2,650,000	3,500,000
Tranche à court terme des obligations découlant des contrats de location-acquisition	Current portion of obligations under capital leases	640,000	1,750,000
		43,511,000	39,875,000
Dette à long terme (note 4)	Long term Debt (note 4)	15,246,000	22,253,000
Obligations à long terme découlant des contrats de location-acquisition (note 5)	Long Term Obligations Under Capital Leases (note 5)	1,116,000	1,703,000
Gain reporté sur contrats de cession-bail	Deferred Gain on Sales and Leasebacks	557,000	845,000
Impôts sur le revenu reportés	Deferred Income Taxes	19,209,000	16,119,000
		79,639,000	80,795,000
Avoir des actionnaires	Shareholders' Equity		
Capital-actions (note 6)	Capital Stock (note 6)		
2 184 161 actions ordinaires, catégories A et B	2,184,161 Class A and Class B common shares	5,616,000	5,616,000
Bénéfices non répartis (note 4)	Retained Earnings (note 4)	24,572,000	20,102,000
		30,188,000	25,718,000
		\$ 109,827,000	\$ 106,513,000

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de Nordair Ltée

Nous avons vérifié le bilan consolidé de Nordair Ltée au 31 décembre 1983 ainsi que l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière consolidée de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1983 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Auditors' Report

To the Shareholders of Nordair Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of Nordair Ltd. as at December 31, 1983 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, 1983 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.

Résultats et bénéfices non répartis consolidés

De l'exercice clos le 31 décembre 1983

Consolidated Statement of Income and Retained Earnings

Year Ended December 31, 1983

		1983	1982
Revenus d'exploitation	Operating revenue	\$155,015,000	\$125,386,000
Dépenses d'exploitation	Operating expenses		
Frais de vol et d'entretien	Flying operations and maintenance	76,099,000	63,948,000
Service — appareils et trafic	Aircraft and traffic servicing	35,538,000	27,181,000
Coût de voyages organisés	Cost of tour operations	14,838,000	12,741,000
Autres	Other	17,785,000	17,613,000
Amortissement des biens-fonds et de l'équipement	Depreciation of property and equipment	5,698,000	4,365,000
Amortissement de l'équipement acquis aux termes des contrats de location-acquisition	Amortization of equipment under capital leases	794,000	795,000
Amortissement des frais reportés	Amortization of deferred charges	140,000	351,000
		150,892,000	126,994,000
Bénéfice (perte) d'exploitation	Operating income (loss)	4,123,000	(1,608,000)
Dépenses (revenus) autres que d'exploitation	Non-operating expenses (income)		
Intérêts sur dette à long terme	Interest on long term debt	2,342,000	2,946,000
Intérêts sur obligations découlant des contrats de location-acquisition	Interest on obligations under capital leases	254,000	340,000
Autre revenu d'intérêts — montant net	Other interest income — net	(190,000)	(427,000)
Amortissement du gain sur contrats de cession-bail	Amortization of gain on sales and leasebacks	(288,000)	(288,000)
Perte non matérialisée sur change étranger	Unrealized loss on foreign exchange	143,000	393,000
Perte (gain) sur aliénation d'immobilisations	Loss (gain) on disposal of fixed assets	(5,996,000)	23,000
Provision pour perte anticipée sur l'aliénation d'immobilisations	Provision for anticipated loss on disposal of fixed assets		1,000,000
Autres	Other	(258,000)	(276,000)
		(3,993,000)	3,711,000
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire	Income (loss) before income taxes and extraordinary item	8,116,000	(5,319,000)
Impôts sur le revenu	Income taxes		
Exigibles (recouvrables)	Current (recoverable)		(349,000)
Reportés (diminution)	Deferred (reduction)	3,100,000	(2,333,000)
		3,100,000	(2,682,000)
Bénéfice net (perte) avant poste extraordinaire	Income (loss) before extraordinary item	5,016,000	(2,637,000)
Diminution des impôts sur le revenu exigibles suite à l'utilisation des pertes des exercices antérieurs — filiales	Reduction of current income taxes due to application of prior years' losses — subsidiaries		(200,000)
Bénéfice net (perte)	Net Income (Loss)	\$ 5,016,000	\$ (2,437,000)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	Retained Earnings at Beginning of Year	\$ 20,102,000	\$ 22,539,000
		25,118,000	20,102,000
Dividendes	Dividends	546,000	
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice	Retained Earnings at End of Year	\$24,572,000	\$ 20,102,000
Bénéfice (perte) par action	Earnings (loss) per Share		
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire	Income (loss) before extraordinary item	\$ 2.30	\$ (1.21)
Bénéfice net (perte)	Net income (loss)	\$ 2.30	\$ (1.12)

Évolution de la situation
financière consolidée

De l'exercice clos le 31 décembre 1983

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

Year Ended December 31, 1983

	1983	1982
Provenance du fonds de roulement		
Exploitation		
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire	\$ 5,016,000	\$(2,637,000)
Postes n'affectant pas le fonds de roulement		
Dépense d'amortissement	6,632,000	5,511,000
Impôts sur le revenu reportés	3,090,000	(2,333,000)
Amortissement du gain sur contrats de cession-bail	(288,000)	(288,000)
Perte (gain) sur aliénation de biens- fonds et d'équipement	(5,996,000)	23,000
Provision pour perte anticipée sur l'aliénation d'immobilisations		1,000,000
Perte non matérialisée sur change étranger	143,000	393,000
	8,597,000	1,669,000
Produit de l'aliénation de biens-fonds et d'équipement	10,088,000	24,000
Dette à long terme		5,000,000
Diminution des impôts sur le revenu suite à l'utilisation des pertes des exercices antérieurs		200,000
	18,685,000	6,893,000
Affectation du fonds de roulement		
Diminution de la dette à long terme	7,150,000	3,500,000
Achat de biens-fonds et d'équipement	2,817,000	18,921,000
Diminution des obligations découlant des contrats de location-acquisition	587,000	1,684,000
Dividendes	546,000	
	11,100,000	24,105,000
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement déficitaire	(7,585,000)	17,212,000
Fonds de roulement déficitaire au début de l'exercice	19,860,000	2,648,000
Fonds de roulement déficitaire à la clôture de l'exercice	\$12,275,000	\$19,860,000
Working Capital Derived From Operations		
Income (loss) before extraordinary item		
Items not affecting working capital		
Depreciation and amortization expense		
Deferred income taxes		
Amortization of gain on sales and leasebacks		
Loss (gain) on disposal of property and equipment		
Provision for anticipated loss on disposal of fixed assets		
Unrealized loss on foreign exchange		
Proceeds from disposal of property and equipment		
Long term debt		
Reduction of income taxes due to application of prior years' losses		
Working Capital Applied to		
Reduction of long term debt		
Purchase of property and equipment		
Reduction of obligations under capital leases		
Dividends		
Increase (Decrease) in Working Capital Deficiency		
Working Capital Deficiency at Beginning of Year		
Working Capital Deficiency at End of Year		

Notes afférentes aux états financiers consolidés

De l'exercice clos le 31 décembre 1983

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 les pièces de rechange et le carburant, et sont évalués au prix coûtant ou au coût de remplacement, selon le moins élevé des deux.

c) Biens-fonds et équipement

L'équipement aéronautique à réaction et à turbopropulseurs, y compris celui loué aux termes de contrats de location-acquisition, sont amortis jusqu'à concurrence de la valeur résiduelle de 15 %, selon les heures de vol effectuées, 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 aux dépenses de l'exercice. Lors de la vente ou de l'aliénation de biens-fonds et d'équipement, la différence entre la valeur comptable nette et le produit net est portée aux résultats.

d) Conversion des opérations conclues en 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 biens-fonds 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'exercice; l'amortissement est converti aux cours du change d'origine. Les gains et les pertes résultant de la conversion des opérations conclues en devises étrangères sont inclus aux résultats de l'exercice.

e) 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 qui en découlent 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 aux dépenses au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Les gains ou les pertes résultant d'opérations de cession-bail sont reportés et amortis en montants proportionnels à l'amortissement pris sur les biens loués.

f) 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 aux débiteurs. Les revenus non gagnés pour ces services sont inclus au passif à court terme.

Notes to Consolidated Financial Statements

Year ended December 31, 1983

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 lease, 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) 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.

(e) 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.

(f) 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.

g) Impôts sur le revenu reportés

Les impôts sur le revenu reportés reflètent les différences entre les montants déduits aux fins fiscales et les montants inscrits aux livres.

h) Régimes de retraite

Les coûts des régimes de retraite pour services présents sont courus et capitalisés dans l'exercice courant. Les engagements non capitalisés au titre des services passés provenant des modifications apportées au régime de retraite ont été déterminés à la suite d'une évaluation actuarielle, capitalisés par paiements réguliers et imputés à l'exploitation sur des périodes recommandées par les actuaires.

(g) 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.

(h) 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.

2. Biens-fonds et équipement

2. Property and equipment

		1983		1982	
		Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net	Montant net
		Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Équipement aéronautique	Flight equipment	\$105,762,000	\$33,772,000	\$71,990,000	\$78,658,000
Équipement au sol et installations	Ground equipment and facilities	10,646,000	6,419,000	4,227,000	3,476,000
		116,408,000	40,191,000	76,217,000	82,134,000
Équipement aéronautique loué aux termes de contrats de location-acquisition	Flight equipment under capital leases	5,000,000	3,300,000	1,700,000	3,550,000
		\$121,408,000	\$43,491,000	\$77,917,000	\$85,684,000

3. Frais reportés et régime de retraite

Les sommes versées pour capitaliser les dettes créées par l'amélioration des prestations du régime de retraite pour le personnel paraissent au bilan sous le poste frais reportés, et sont imputées aux résultats sur une période de dix ans se terminant en 1988. Le coût total du régime de retraite en 1983 se chiffre à \$1 177 000 (\$990 000 en 1982). La plus récente évaluation actuarielle en date du 31 décembre 1980 a révélé que la valeur marchande des éléments d'actif du régime de retraite excédait les frais courus du régime.

3. Deferred Charges and 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 1988. Total pension expense in 1983 is \$1,177,000 (1982 — \$990,000). The latest actuarial valuation as at December 31, 1980 revealed that the market value of the pension fund assets exceeded the accrued pension liabilities of the plan.

4. Dette à long terme

		1983	1982
Emprunts bancaires à terme à des taux variant entre le taux d'acceptation des banquiers plus 3/4% et le taux préférentiel plus 1/4%, remboursables en versements semestriels, le dernier versement échéant le 17 juin 1986	Term bank loans at rates varying between bankers' acceptance rate plus 3/4% and prime plus 1/4%, payable in semi-annual instalments with final instalment due June 17, 1986	\$ 6,500,000	\$ 9,500,000
Emprunt bancaire flottant à terme à des taux variant entre le taux d'acceptation des banquiers plus 1% et le taux préférentiel plus 1/4%. Le 31 décembre 1983, cet emprunt a été annulé en entier.	Term, fluctuating bank loan at rates varying between bankers' acceptance rate plus 1% and prime plus 1/4%. As at December 31, 1983 this facility was cancelled in its entirety.		5,000,000
Billet à payer (\$9 158 000 US), 8 3/8%, remboursable en versements semestriels à partir du 15 juin 1986, le dernier versement échéant le 15 décembre 1989	Note payable (U.S. \$9,158,000) 8 3/8%, payable in semi-annual instalments commencing June 15, 1986, with final instalment due December 15, 1989	11,396,000	11,253,000
		17,896,000	25,753,000
Tranche de la dette à long terme échéant à court terme comprise dans le passif à court terme	Current portion included in current liabilities	2,650,000	3,500,000
		\$15,246,000	\$22,253,000

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 quelconque en sus de 25% de son bénéfice après impôt pour ce même exercice, 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 les biens 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%.

Les remboursements devant être faits au cours des cinq prochains exercices sont les suivants:

\$2 650 000 en 1984	\$3 529 000 en 1987
\$2 300 000 en 1985	\$3 529 000 en 1988
\$2 509 000 en 1986	

5. Obligations découlant 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 1983:

1984	\$ 751 000
1985	1 251 000
Total des paiements minimums	2 002 000
Moins la somme représentant les intérêts	246 000
Valeur actualisée des paiements minimums nets	1 756 000
Tranche échéant à court terme, comprise dans le passif à court terme	640 000
Obligations à long terme découlant des contrats de location-acquisition	\$1 116 000

4. Long-Term Debt

		1983	1982
Term bank loans at rates varying between bankers' acceptance rate plus 3/4% and prime plus 1/4%, payable in semi-annual instalments with final instalment due June 17, 1986		\$ 6,500,000	\$ 9,500,000
Term, fluctuating bank loan at rates varying between bankers' acceptance rate plus 1% and prime plus 1/4%. As at December 31, 1983 this facility was cancelled in its entirety.			5,000,000
Note payable (U.S. \$9,158,000) 8 3/8%, payable in semi-annual instalments commencing June 15, 1986, with final instalment due December 15, 1989		11,396,000	11,253,000
		17,896,000	25,753,000
Current portion included in current liabilities		2,650,000	3,500,000
		\$15,246,000	\$22,253,000

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.

Repayment requirements over the next five years are as follows:

1984	\$2,650,000
1985	\$2,300,000
1986	\$2,509,000
1987	\$3,529,000
1988	\$3,529,000

5. Lease Commitments

(a) Capital Lease

The following is a schedule of future minimum lease payments under a capital lease together with the present value of the net minimum lease payments as at December 31, 1983:

1984	\$ 751,000
1985	1,251,000
Total minimum lease payments	2,002,000
Less amount representing interest	246,000
Present value of net minimum lease payments	1,756,000
Current portion included in current liabilities	640,000
Long term obligations under capital lease	\$1,116,000

Les montants nécessaires pour réduire les paiements minimums aux termes des baux à leur valeur actualisée ont été calculés au taux implicite du bail, soit de 9,2%.

b) Contrats de location-exploitation

La Société occupe à divers endroits des locaux administratifs et industriels qui sont couverts par des baux qui ne peuvent être résiliés et dont l'échéance varie de un à dix ans. Le coût minimum estimatif de ces baux s'élève à un total de \$4 834 000. Les paiements minimums moyens pour les cinq prochaines années seront d'environ \$850 000 par année.

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 1983, 1 060 195 actions ordinaires de catégorie A et 1 123 966 actions ordinaires de catégorie B avaient été émises et étaient en circulation.

7. Opérations entre apparentés

La Société est contrôlée directement par Air Canada, Société en propriété exclusive du gouvernement du Canada. Dans le cadre de son exploitation courante, la Société effectue des opérations avec ces deux apparentés. Des recettes sont perçues de ces apparentés au titre du transport en masse et de certains contrats de transport aérien. Les dépenses faites auprès de ces apparentés comprennent les frais d'entretien des aéronefs, les frais reliés à l'informatique et les frais de manutention au sol.

Les soldes des comptes résultant de ces opérations figurent au bilan et sont réglés selon l'usage commercial courant.

8. Engagements

Le 15 novembre 1983, la Société s'est départie d'un avion de type B-737. La Société a conclu deux autres ententes avec l'acheteur en vertu desquelles elle pourra exercer son option de rachat et l'acheteur pourra exercer la sienne en obligeant la Société à racheter l'avion pour \$7 200 000 US le 14 novembre 1985 ou le 1^{er} janvier 1986.

9. Éventualité

Revenue Canada a proposé une augmentation d'environ \$700 000 des impôts exigibles d'un exercice antérieur du fait de certaines déductions du coût en capital qui ont alors été réclamées. À ce jour, aucun avis de cotisation n'a été reçu et la Société, suivant le conseil de son conseiller juridique et fiscal, a contesté la justesse de la cotisation proposée. Par conséquent, aucune provision n'a été constituée pour d'éventuels impôts exigibles additionnels. Le règlement de ces impôts, le cas échéant, sera comptabilisé à titre de redressement affecté à un exercice antérieur.

Amounts necessary to reduce the minimum lease payments to present value have been calculated at 9.2%, being the rate implicit in the lease.

(b) Operating Leases

The Corporation occupies office and industrial space at various locations under non-cancellable operating leases expiring over terms varying from one to ten years. The estimated minimum cost of such leases is \$4,834,000 in the aggregate. Minimum lease payments over the next five years amount to an average of approximately \$850,000 per annum.

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, 1983, 1,060,195 Class A and 1,123,966 Class B common shares were issued and outstanding.

7. Related Party Transactions

The Corporation is directly controlled by Air Canada which is wholly-owned by the Government of Canada. In the ordinary course of business, the Corporation enters into transactions with these two related parties. Revenue is derived from such related parties for bulk transportation and certain contract flying. Expenses with these parties include maintenance, computer service and ground service charges.

Account balances resulting from these transactions are included in the balance sheet and are settled on normal trade terms.

8. Commitments

On November 15, 1983 the Corporation disposed of one B-737 aircraft. The Corporation entered into two further agreements with the purchaser whereby the Corporation is granted an option to purchase and the purchaser is granted an option to require the Corporation to purchase the aircraft for \$7,200,000 U.S. on either November 14, 1985 or January 1, 1986.

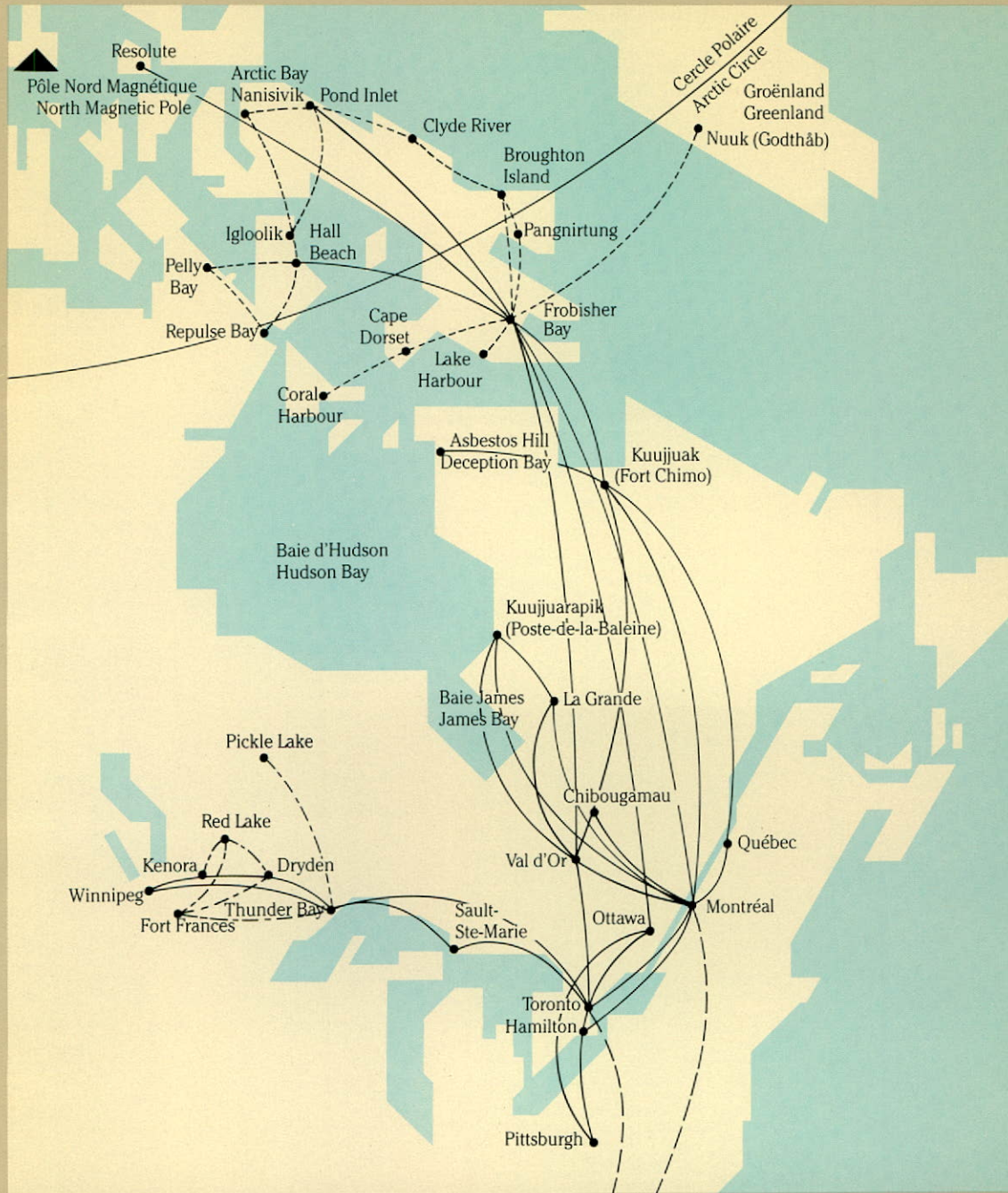
9. Contingency

Revenue Canada has proposed an increase in current taxes payable for a prior year of approximately \$700,000 related to the timing of certain capital cost deductions. No assessment has been received to date and the Corporation on advice of legal and tax counsel has made submissions opposing the validity of the proposed assessment. Accordingly, no provision has been made for any possible additional current income taxes payable. Settlement, if any, made with respect to this contingency, will be accounted for as a prior period adjustment.

Rétrospective Quinquennale

Five Years in Review

(En milliers de dollars sauf aux endroits indiqués par*)	(Dollars in thousands except where indicated by*)	1983	1982	1981	1980	1979
Gains	Earnings					
Bénéfices (pertes) pour l'année	Earnings (loss) for the year	\$ 5,016	\$ (2,437)	\$ 2,518	\$ 2,742	\$ 2,053
Par action (basés sur la moyenne pondérée d'actions en circulation pendant l'année	Per share (based on weighted average number of shares outstanding during the year)					
Bénéfices* (pertes)	Earnings* (Loss)	\$ 2.30	\$ (1.12)	\$ 1.15	\$ 1.26	\$.94
Fonds provenant de l'exploitation*	Cash generated from operations*	\$ 3.94	\$ 0.76	\$ 4.05	\$ 6.17	\$ 5.44
Gain (perte) sur vente d'immobilisations inclus dans les bénéfices	Gain (loss) on sale of fixed assets included in earnings	\$ 3,929	\$ (12)	\$ 3,505	\$ (28)	\$ (35)
Gain (perte) anticipé sur vente d'immobilisations inclus dans les bénéfices	Anticipated gain (loss) on sale of fixed assets included in earnings	—	\$ (500)	\$ (3,635)	—	—
Revenus	Revenue					
Passagers et excédent de bagages	Passengers and excess baggage	\$ 66,185	\$ 49,402	\$ 73,360	\$ 64,708	\$ 45,034
Fret	Freight	12,379	13,238	13,918	11,612	9,849
Courrier	Mail	8,060	7,395	4,653	2,715	2,386
Vols nolisés et contrats	Charter and contract	52,041	40,617	39,753	35,915	43,056
Voyages organisés	Tour operations	14,342	12,564	7,507	8,429	16,759
Autres	Other	2,008	2,170	2,383	1,709	1,111
Revenu total	Total Revenue	\$155,015	\$125,386	\$141,574	\$125,088	\$118,195
Amortissement	Depreciation and Amortization	\$ 6,344	\$ 5,223	\$ 6,204	\$ 7,118	\$ 5,411
Intérêt — net	Interest — Net	\$ 2,406	\$ 2,859	\$ 3,242	\$ 1,919	\$ 497
Situation financière	Financial Position					
Fonds de roulement déficitaire	Working capital deficiency	\$ 12,275	\$ 19,860	\$ 2,648	\$ 8,272	\$ 7,057
Immobilisations — au prix coûtant	Fixed assets - at cost	\$121,408	\$125,280	\$107,463	\$113,975	\$ 98,279
Amortissement accumulé	Accumulated depreciation	43,491	39,596	34,495	33,174	26,626
Immobilisations - valeur aux livres	Fixed assets - book value	\$ 77,917	\$ 85,684	\$ 72,968	\$ 80,801	\$ 71,653
Dette à long terme (incluant obligations aux termes des contrats de location- acquisition	Long-term debt (including obligations under capital leases)	\$ 19,652	\$ 29,206	\$ 27,904	\$ 32,072	\$ 28,777
Impôts sur le revenu reportés	Deferred income taxes	\$ 19,209	\$ 16,119	\$ 18,452	\$ 19,779	\$ 16,533
Avoir des actionnaires Par action (basé sur le nombre d'actions en circulation au 31 déc.)*	Shareholders' equity Per share (based on outstanding shares as at December 31)*	\$ 13.82	\$ 11.77	\$ 12.89	\$ 11.74	\$ 10.48
(Nombres tels que présentés)	(Figures in units as indicated)					
Autres	Other					
Nombre d'employés (au 31 décembre)	Number of Employees (as at December 31)	1,285	1,265	1,289	1,305	1,222
Nombre de passagers	Number of Passengers	960,677	767,722	1,173,778	1,233,488	1,060,696
Nombre de livres de fret (000)	Number of Pounds of Cargo (000)	33,585	31,587	36,720	37,697	33,646
Passagers - milles parcourus (000)	Passenger Miles flown (000)	781,619	636,294	819,832	857,869	1,055,750
Tonnes - milles de fret parc. (000)	Cargo Ton Miles flown (000)	13,748	15,917	16,710	16,622	15,612
Avions - milles parc. (000)	Aircraft Miles flown (000's)	13,560	11,512	14,076	13,941	14,648



Services de Nordair —————
 Nordair Services
 Services de First Air - - - - -
 First Air Services
 Services de NorOntair - - - - -
 NorOntair Services

Vols nolisés
 vers le sud
 Charters to
 the South

Conception graphique:
 Graphisme Lavalin
 Graphic Design:
 Graphisme Lavalin

