



Carta a nuestros accionistas

Estimados accionistas:



Crisis, recesión, crack. Todas estas expresivas palabras que aparecen en los titulares asustan y generan dudas sobre la resistencia de la economía en general y de las empresas en particular. Por supuesto, EADS no es inmune a la conmoción de los mercados financieros. Somos conscientes de que la crisis económica nos afectará a nosotros, a nuestros clientes y a nuestros proveedores. Ya se pueden observar los primeros indicios en el sector de las líneas aéreas: en septiembre, por primera vez desde 2003, las compañías se enfrentaron a una reducción del volumen del tráfico aéreo. Están afectadas por la escasez de financiación y el creciente coste de la misma y puede preverse una reducción de los pedidos de aviones, junto con una creciente necesidad de financiación por parte de los clientes. Pese a este volátil entorno de mercado, el Grupo continúa mostrando un fuerte comportamiento subyacente.

El primer elemento que favorece la estabilidad del Grupo es una cartera de pedidos por valor de 400.000 millones de euros. Su nivel récord nos da una visibilidad de gran alcance. El segundo elemento es nuestra buena salud financiera. Tenemos 9.000 millones de euros de tesorería neta y una línea crediticia no utilizada de 3.000 millones de euros, de la que podemos disponer sin restricciones y según necesidades. También conviene resaltar que la financiación a clientes está, actualmente, en su nivel más bajo de los últimos 20 años. Aparte de nuestros puntos fuertes, durante las últimas semanas nos hemos beneficiado del fortalecimiento del dólar que, aunque no elimina la exposición a la fluctuación de esta divisa para la rentabilidad del Grupo, sí que rebaja la presión.

En respuesta a estas incertidumbres, hemos ralentizado la producción de aviones de pasillo único en Airbus y nuestra liquidez nos permitirá prestar asistencia financiera a nuestros clientes, sobre una base discrecional. Por último, a través del programa Power8 hemos lanzado una serie de iniciativas con vistas a asegurar la competitividad del Grupo. Estamos cosechando ya los primeros éxitos pero, a pesar del mayor valor del dólar, debemos seguir esforzándonos para reducir nuestra vulnerabilidad a la volatilidad de esta moneda. Por ello, y por la potencial repercusión de la crisis, vamos a adoptar medidas adicionales en el contexto del plan Power8 Plus. Al mismo tiempo, tenemos presentes nuestras dificultades internas. El programa A400M plantea muchas dudas y las crecientes tasas de producción del A380 siguen centrando nuestros esfuerzos.

La fortaleza de nuestra cartera de pedidos, la buena generación de efectivo y la solidez de nuestro balance nos llevan a considerar que estamos bien preparados para abordar la inestable coyuntura económica.

HANS PETER RING
Chief Financial Officer.

RESUMEN	RESULTADOS DE LOS NUEVE PRIMEROS MESES DE 2008	2
	DIVISIONES: FUERTE ACTIVIDAD SUBYACENTE	4
	EL A380: UN AÑO DE ÉXITO	6

Resultados de los nueve primeros meses de 2008



➔ EADS logró unos resultados alentadores en los nueve primeros meses de 2008, pero se enfrentó a desafíos en programas críticos. El Grupo mantuvo un sólido comportamiento subyacente y se benefició de la alta demanda del mercado. EADS logró un elevado número de pedidos recibidos en toda su gama de productos. El Grupo sigue atentamente la evolución de los mercados financieros y ha empezado a prepararse para amortiguar las repercusiones negativas mediante diversas medidas.

“ Sigue habiendo presiones en el programa A400M y estamos realizando importantes esfuerzos para abordar tanto los retos industriales como los comerciales, en conversaciones con nuestros clientes y proveedores. EADS está más decidida que nunca a conseguir que este complejo programa esté controlado. ” afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

En el programa A400M, la falta de disponibilidad de un calendario fiable para el sistema de propulsión, que se une a aspectos sin resolver con determinados suministros de equipos, así como la integración de equipos y sistemas, dará lugar a nuevos retrasos. Cuando se fije el calendario, EADS actualizará el cargo del A400M, para el que se registraron 341 millones de euros en el tercer trimestre de 2008, cifra que ha tenido la correspondiente repercusión en el EBIT*.

Los **Ingresos** aumentaron un 7%, ascendiendo a 29.440 millones de euros (27.551 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), cifra que refleja el crecimiento de las operaciones en las cinco Divisiones. El incremento incluye un importe de 803 millones de euros resultante del cambio a la contabilización a los primeros estadios de realización en el programa A400M aplicada en el tercer trimestre de 2008.

El **EBIT*** (antes de fondo de comercio y extraordinarios) en los nueve primeros meses de 2008 aumentó a 2.018 millones de euros, frente a los -353 millones de euros del mismo período del año pasado, cuando el EBIT* de Airbus, en especial, sufrió la carga de mayores gastos extraordinarios (Power8, A400M, lanzamiento del A350). El crecimiento del EBIT* se debió a mejoras en todas las Divisiones. En línea con la evolución del EBIT* del Grupo, EADS aumentó su Beneficio Neto a 1.082 millones de euros (-705 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), equivalente a un beneficio por acción de 1,34 euros (-0,88 euros en los 9 primeros meses de 2007).

Los gastos de I+D Autofinanciado descendieron ligeramente, hasta 1.792 millones de euros (1.903 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), pero está previsto que aumenten en el cuarto trimestre, sobre todo en el contexto del programa A350 de Airbus.

El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes aumentó considerablemente, situándose en 1.959 millones de euros (168 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Pese a un desembolso para adquisiciones y coberturas de opciones, la posición de Tesorería Neta alcanzó

la cifra récord de 9.000 millones de euros (7.000 millones de euros a final de 2007). Esto da a EADS una sólida base de liquidez para los próximos años.

En los nueve primeros meses de 2008, los pedidos recibidos de EADS ascendieron a 88.700 millones de euros (82.422 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Esta cifra fue posible por el elevado número de pedidos recibido en la pasada edición del salón aeronáutico de Farnborough, así como de aviones de reabastecimiento en vuelo del Reino Unido. Al final de septiembre de 2008, la cartera de pedidos del Grupo alcanzó el récord de 400.676 millones de euros (339.532 millones de euros al final de 2007), favorecidos por el tipo de cambio del dólar estadounidense al final de septiembre, en comparación con el final de 2007. Debido a la crisis financiera, EADS – especialmente en las actividades comerciales de Airbus, Eurocopter y Astrium – opera actualmente en un incierto entorno de mercado. La desaceleración del crecimiento económico y la consiguiente y fuerte disminución del tráfico aéreo han deslucido la recuperación del dólar estadounidense frente al euro, así como la reducción del precio del petróleo desde el verano. Gracias a su fuerte y diversificada cartera de pedidos y a su posición récord de Tesorería Neta, EADS conserva la fortaleza en el contexto de crisis financiera mundial. Con la previsión de un menor tráfico aéreo y mayor dificultad de refinanciación, está previsto que el mercado de aviones comerciales sufra una desaceleración, con el riesgo de aplazamientos e incluso cancelaciones, pero la visibilidad en este sentido es limitada. Las fuentes de financiación de aviones están más restringidas. Hasta ahora, se han recibido pocas peticiones de clientes para ayudarles a cubrir lagunas de financiación. En cualquier caso, Airbus y Eurocopter

* Véase página 4.

** Dado que actualmente no puede estimarse con fiabilidad el resultado del contrato de construcción del A400M, EADS no cumple en este momento todos los requisitos para contabilizar el programa según la metodología de contabilización de estimación en relación con el estado de terminación. Por consiguiente, y de conformidad con la NIC 11 (Contratos de Construcción), EADS ha suspendido la aplicación de la metodología de contabilización con referencia al estado de terminación ("contabilización de hitos") y ha reconocido los costes del contrato ya soportados directamente en la cuenta de resultados, así como los correspondientes ingresos en la medida en que dichos costes contractuales soportados sean recuperables según el método de contabilización "a los primeros estadios de realización". La provisión para pérdidas a la terminación se ha actualizado sólo para cubrir las pérdidas adicionales del contrato que EADS podía estimar con fiabilidad.



PERSPECTIVA

Las previsiones de EADS se basan en un tipo de cambio de cierre al final de 2008 de 1 EUR = 1,45 USD.

EADS espera que Airbus consiga pedidos por más de 850 nuevos aviones en 2008.

Las previsiones de crecimiento de los ingresos de EADS por encima de 40.000 millones de euros en 2008 permanecen invariables, con más de 470 entregas de aviones en el ejercicio.

Con un EBIT* de 2.000 millones de euros en los nueve primeros meses de 2008, EADS debería superar sus previsiones de 1.800 millones de euros (a 1 EUR = 1,45 USD) para todo el ejercicio sobre la base del fuerte comportamiento subyacente.

Esto excluye cualquier repercusión adicional por el A400M, debido a las incertidumbres del programa.

La variación del tipo de cambio de contado EUR/USD a final de año respecto al tipo en vigor al final de septiembre de 2008 podría tener efectos negativos en los beneficios en relación con la revaluación al tipo de cambio de cierre del USD de algunas partidas del balance de Airbus, incluyendo provisiones para contratos que registran pérdidas.

EADS espera que el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes supere los 2.000 millones de euros, teniendo en cuenta que ésta es la partida más volátil de predecir.

permanecen vigilantes, preparadas para adaptarse a la evolución del mercado.

Sigue en marcha la implantación de medidas de eficiencia a escala de todo el Grupo. El programa de reestructuración Power8 avanza y la estrategia de desinversión está dando frutos: se ha lanzado el programa Power8 Plus en todo el Grupo para lograr otro aporte al EBIT* de 1.000 millones de euros entre 2011 y 2012. Este importe comprenderá una aportación de 650 millones de euros de Airbus y de 350 millones de euros de Eurocopter, Astrium, las divisiones Defensa & Seguridad y Aviones de Transporte Militar, así como de las Sedes Centrales de EADS.

Además, EADS trabaja en un nuevo plan de integración y ahorro de costes denominado "Future EADS" a un nivel mínimo de 200 millones de euros en 2011-2012. Está destinado a una mayor integración, mejora en el proceso de toma de decisiones y ahorros en costes a través de las Sedes Centrales, las Divisiones y la interacción entre las Sedes Centrales y las Divisiones.

GRUPO EADS (en millones de euros)	01-09/2008	01-09/2007	Variación
Ingresos ⁽¹⁾	29.440	27.551	+7%
de esta cifra, defensa	7.329	5.605	+31%
EBITDA ⁽¹⁾⁽²⁾	3.143	788	+299%
EBIT ⁽¹⁾⁽³⁾	2.018	-353	-
Gastos de Investigación y Desarrollo ⁽¹⁾	1.792	1.903	-6%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾	1.082	-705	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,34€	-0,88€	+2,22€
Free Cash Flow (FCL) ⁽¹⁾	1.967	111	-
Free Cash Flow antes de financiación a clientes ⁽¹⁾	1.959	168	-
Pedidos recibidos ⁽¹⁾⁽⁷⁾	88.700	82.422	+8%

1) En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras del tercer trimestre de 2007 y los nueve primeros meses de 2007 se han ajustado reflejando MBDA al 37,5%.

2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

4) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.

5) A 1 de enero de 2008, la consolidación de EADS Norteamérica se cambió transfiriendo segmentos de la División Defensa & Seguridad a Otras Actividades. No obstante, el núcleo de los elementos empresariales importantes sigue estando en las respectivas Divisiones. Las cifras del tercer

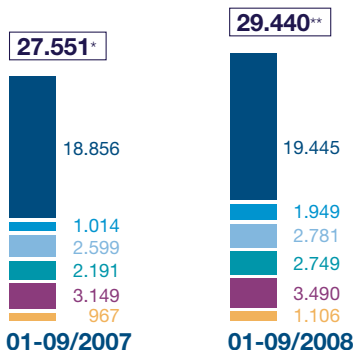
trimestre de 2007, los nueve primeros meses de 2007 y a 31 de diciembre de 2007 están ajustadas en este sentido. En los nueve primeros meses de 2008, los ingresos de EADS Norteamérica incluyen principalmente los vinculados a su condición de contratista primario del programa LUH.

6) El EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluye la aportación de Dassault; además, en los nueve primeros meses de 2007, el EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluía la ganancia por la venta de la participación de EADS en Embraer y la venta de un inmueble corporativo.

7) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.

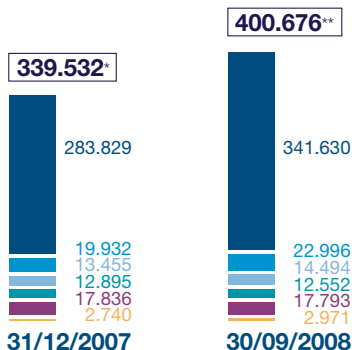
8) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

➔ INGRESOS POR SEGMENTOS (en millones de euros)



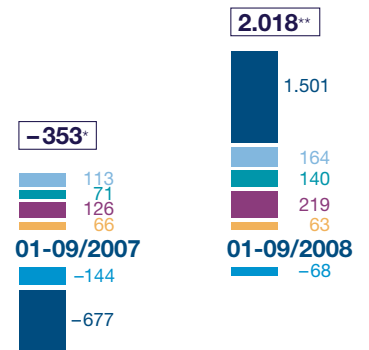
*-1.225 millones de euros sedes centrales/consolidación
**-2.080 millones de euros sedes centrales/consolidación

➔ PEDIDOS POR SEGMENTOS⁽⁷⁾ (en millones de euros)



*-11,155 millones de euros sedes centrales/consolidación
**-11,760 millones de euros sedes centrales/consolidación

➔ EBIT POR SEGMENTOS⁽³⁾ (en millones de euros)



* 92 millones de euros⁽⁸⁾ sedes centrales/consolidación
**-1 millones de euros⁽⁸⁾ sedes centrales/consolidación

Resultados de los nueve primeros meses de 2008



AIRBUS

Los ingresos de Airbus aumentaron un 3% impulsados, principalmente, por mayores volúmenes y por un mix más favorable de productos en los aviones entregados. Las entregas se han mantenido en niveles récord: 349 aviones, incluyendo siete A380 (330 unidades en los nueve primeros meses de 2007). El crecimiento global se ha visto limitado por un efecto negativo del dólar estadounidense y por el deterioro de los precios. El EBIT* experimentó una fuerte mejora, ascendiendo a 1.501 millones de euros (-677 millones de euros en los nueve

primeros meses de 2007), que refleja el excelente rendimiento en las entregas, la rentabilidad subyacente de los programas en serie y los progresos logrados con el programa Power8. El comportamiento del EBIT* estuvo respaldado, asimismo, por menos gastos extraordinarios que en los nueve primeros meses de 2007, a pesar de un cargo por el A400M registrado en el tercer trimestre de 2008 y mayores costes recurrentes para el A380, que reflejan los retos de la aceleración de la producción.

Durante los nueve primeros meses de 2008, Airbus mantuvo una fuerte demanda de nuevos aviones y logró un total de 785 pedidos brutos gracias a una eficiente gama de productos que ofrecen valor a los clientes. En septiembre, Airbus inauguró su primera línea de montaje final fuera de Europa en Tianjin (China). El montaje del primer A320 está en marcha y está prevista su entrega a mediados de 2009. El fortalecimiento de la cooperación con China es una importante piedra angular de la estrategia del Grupo de desarrollar una presencia industrial en los mercados más importantes.

DIVISIONES: fuerte actividad subyacente



AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR

Los ingresos se beneficiaron de un sólido negocio en aviones de reabastecimiento en vuelo (+92%). Los ingresos incluyen el reconocimiento del hito 'Power-On' de ingresos del A400M trasladado de 2007, por valor de unos 400 millones de euros. El EBIT* de la División mejoró, pese a cargas en el contexto de gastos del A400M.

En la actividad de aviones de reabastecimiento en vuelo, finalizó con éxito el desarrollo del prototipo del sistema de pértiga. En Estados Unidos, el Pentágono suspendió el concurso del avión de reabastecimiento en vuelo.

*EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la formación de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.



EUROCOPTER

Los ingresos aumentaron un 7%. La mejora obedece a la continua aceleración de las entregas de helicópteros de serie, tanto medianos como ligeros. Eurocopter entregó 404 helicópteros a clientes, frente a las 319 unidades del mismo período del año pasado. El EBIT* aumentó un 45%. En 2007, soportó un cargo extraordinario para el NH90. El aumento del EBIT* de Eurocopter refleja un efecto positivo de volumen, contrarrestado parcialmente por la repercusión desfavorable del dólar estadounidense y una mayor inversión en I+D.

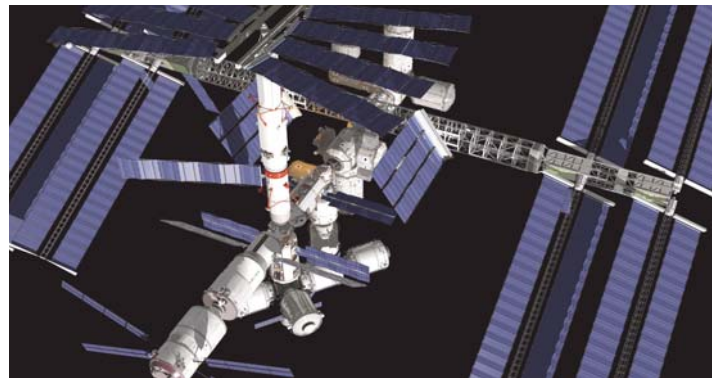
Eurocopter reforzó su negocio de servicios, que ya representa en torno al 35% de sus ingresos. Para mantener sus objetivos de crecimiento, Eurocopter está expandiéndose en Reino Unido con la prestación de servicios de formación. Esta iniciativa forma parte de una ampliación más general de la presencia de Eurocopter en dicho mercado. En su actividad internacional, Eurocopter ha confirmado su fiabilidad entregando 29 helicópteros UH-72A de su línea de producción en Columbus (Estados Unidos).



ASTRIUM

Los ingresos de la división aumentaron un 25%. Este crecimiento estuvo impulsado por aportaciones de todas las actividades, principalmente por un aumento de ventas de satélites para telecomunicaciones, un aumento de la tasa de producción de Ariane 5 y por la aceleración de los servicios de Paradigm. Además, los ingresos se beneficiaron de la primera consolidación plena de Spot Image. El EBIT* casi se duplicó, a pesar del efecto desfavorable de la depreciación de la libra esterlina frente al euro en el programa Paradigm y de una inversión en I+D ligeramente superior. Esto demuestra el significativo progreso de la División.

El Automated Transfer Vehicle (ATV) completó con éxito las maniobras finales para salir de su órbita. Astrium ha sido seleccionada como candidata para explotar el segmento espacial y los segmentos de control en tierra de Galileo. En el campo de la observación en tierra, la División resultó adjudicataria del contrato para el satélite SEOSAR, financiado por el Ministerio de Defensa español, y del sistema chileno de observación en tierra.



DEFENSA & SEGURIDAD

Los ingresos aumentaron un 11%. El crecimiento estuvo animado por mayores aportaciones, especialmente de Electrónica para Defensa, de mayores servicios a sistemas militares aéreos y la consolidación de PlantCML. El EBIT* de la División experimentó un crecimiento del 74% gracias a mejoras operativas en todas las actividades, impulsado por la madurez en los programas de misiles, radares y servicios a sistemas militares aéreos, así como exitosas iniciativas de reducción de costes. En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras de los nueve primeros meses de 2007 se han ajustado para reflejar MBDA al 37,5%.

Demostrando sus capacidades en el negocio de defensa en Estados Unidos, la División entregó un sistema de blancos aéreos no tripulados al Ejército estadounidense. En los Juegos Olímpicos de Pekín, Defensa & Seguridad de EADS suministró con éxito la mayor red del mundo de comunicaciones seguras por radio para toda la ciudad. En el área de electrónica para defensa, la División ha seguido cosechando éxitos, recibiendo contratos de radares navales de la Guardia Costera estadounidense y las Fuerzas Armadas alemanas.

SEDES CENTRALES Y OTRAS ACTIVIDADES (no pertenecientes a ninguna División)

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) aumentaron un 14% al final de septiembre de 2008. El EBIT* de Otras Actividades registró un ligero descenso en comparación con el mismo período del año pasado, principalmente a causa del efecto negativo del dólar estadounidense.

El fabricante regional de aviones ATR entregó a sus clientes 37 unidades (en comparación con las 26 de los nueve primeros meses de 2007). En EADS EFW, el comportamiento del negocio de aeroestructuras compensó una desaceleración temporal del negocio de conversión a aviones de carga. El negocio futuro se beneficiará de la cooperación con Lufthansa Technik para la conversión y modificación de aviones Airbus y de la cooperación con los socios rusos para la conversión del A320 a carguero.

EADS Socata ha entregado 41 TBM 850.

Para acceder a la nota de prensa completa y seguir las noticias del Grupo, visite www.eads.com



EL A380: un año de éxito

• Longitud global	73 m
• Altura	24,1 m
• Envergadura	79,8 m
• Superficie de alas	845 m ²
• Diámetro del fuselaje	7,14 m
• Máxima anchura de cabina	
Piso principal	6,58 m
Piso superior	5,92 m
• Longitud de la cabina	49,90 m
• Motores	Trent 900 o GP 7000
• Rango de potencia del motor	311 kN
• Capacidad máxima de combustible	310.000 litros
• Autonomía (con max. pasajeros)	15.200 km (8.200 nm)
• Velocidad Mach máxima en funcionamiento (Mmo)	0,89 Mo
• Configuración normal de plazas de pasajeros	525

➔ El 15 de octubre de 2007 se entregó a Singapore Airlines el primer A380. Su nueva "Reina de los Cielos" entró en servicio el 25 de octubre de 2007 con un vuelo especial de carácter benéfico entre Singapur y Sydney. Desde entonces, el avión también ha entrado en servicio con Emirates Airline y Qantas Airways. En total se han entregado nueve aviones hasta la fecha, seis de los cuales operan con Singapore Airlines, uno con Qantas y dos con Emirates.

Hasta la fecha, más de 700.000 pasajeros han volado en el primer avión de dos pisos del mundo, que conecta cuatro continentes y vuela en siete importantes rutas internacionales. Los A380 en servicio unen Singapur con Sydney, Londres con Tokio, Dubai con Nueva York y Sydney y Melbourne con Los Ángeles.

En conjunto, la flota en servicio ha realizado más de 15.000 horas de vuelo remunerado en más de 1.600 vuelos comerciales, con un nivel muy elevado de fiabilidad en su funcionamiento, fijando nuevas pautas en cuanto a rendimiento, ecoeficiencia y bajos costes de explotación. Además de los niveles sin igual de comodidad para el pasajero y silencio dentro de la espaciosa cabina de dos pisos, el A380 también está fijando nuevos estándares industriales para el medio ambiente. De hecho, la experiencia del avión en servicio ha demostrado que el A380 consume un 20% menos de combustible por plaza que el mayor avión anterior, es decir, el consumo más bajo de combustible de cualquier gran avión de la historia.

“Singapore Airlines está muy satisfecha con el comportamiento del A380 en su primer año de funcionamiento. El A380 ha estado a la altura de sus promesas y ha demostrado que es fiable y eficiente en el consumo de combustible. Además, ha sido un éxito entre nuestros clientes, que gozan de su amplitud, silencio y comodidad, así como de los nuevos productos de cabina y características que hemos introducido con él.” Chew Choon Seng, Consejero Delegado de Singapore Airlines

“Hemos estado trabajando muy estrechamente con Airbus desde el comienzo del programa A380 en el año 2000 y a través de todos los altibajos, desde el tablero de dibujo a la producción, hemos mantenido la creencia inquebrantable de que éste es el avión para el próximo capítulo de la aviación.” Jeque Ahmed bin Saeed Al-Maktoum, Presidente y Consejero Delegado de Emirates

“El A380 es el equipo ideal para aliviar la congestión del tráfico en aeropuertos de mucho tránsito, haciendo frente al mismo tiempo al crecimiento. Es un avión más grande, por lo que es más eficiente y mejor para manejar las frecuencias en ciertas rutas. El avión estrella del siglo XXI cumple muchas de nuestras exigencias.” Geoff Dixon, Consejero Delegado de Qantas



Las tres líneas aéreas han elegido diseños de cabina que se benefician de los dos espaciosos pisos del A380 y de su nueva tecnología, y que permiten a los operadores ofrecer elevados niveles de servicio a todos los pasajeros.

El diseño del A380 de Singapore Airlines tiene un total de 471 plazas en tres clases. Las Suites de Singapore Airlines – ofrecidas exclusivamente en el A380 – proporcionan un espacio privado con su mayor asiento de la historia: un sillón con reposacabezas y reposabrazos ajustables. La suite cuenta también con una cama abatible independiente, a la que pone la guinda un servicio para bajarla, sábanas de calidad y almohadas de tamaño normal.

En la nueva clase Business de Singapore Airlines, los asientos del A380 son los más anchos de su categoría y el asiento de cuero se despliega hasta alcanzar la mayor cama totalmente horizontal (full-flat) de su tipo. La nueva clase Economy de Singapore Airlines tiene asientos más espaciosos y la más amplia gama de opciones de ocio a petición, presentadas en una pantalla LCD de 10,6 pulgadas de ancho.

La configuración del A380 de Emirates es con una cabina de Primera Clase de 14 asientos, 76 asientos en clase Business y 399 asientos en clase Economy. Esta disposición incluye el "Shower Spa", consistente en dos cuartos de baño totalmente equipados y provistos de ducha en sus cabinas de Primera Clase. El A380 también tiene una sala (Emirates Onboard Lounge) en la cabina de Business para su uso por los pasajeros de las clases Primera y Business, diseñada para hacer que los viajeros se sientan como si estuvieran en su propio club. En la parte delantera del piso superior hay otra zona de reunión y bar para los pasajeros de Primera.

En la cabina de la clase Economy del A380 de Emirates, las paredes rectas dan la impresión de mayor amplitud y esta característica, junto con un avanzado sistema

El A380, el avión insignia del siglo XXI, celebra su primer aniversario de puesta en servicio. Tres líneas aéreas vuelan ahora con el A380, dado que este Airbus de dos pisos proporciona nuevos estándares de servicio a destinos en Singapur, Australia, Japón, Emiratos Árabes Unidos, Inglaterra y Estados Unidos.



de iluminación ambiental y la cabina notablemente más silenciosa del avión de Airbus del siglo XXI, sirve para combatir los efectos del desfase horario.

El A380 de Qantas está configurado con 450 plazas distribuidas en cuatro cabinas: 14 en Primera, 72 en Business, 32 en Premium Economy y 332 en Economy. Las 14 suites privadas individuales de Primera incluyen un monitor de vídeo con pantalla LCD de 17 pulgadas de ancho, una unidad exclusiva de control táctil de la pantalla y un asiento que gira hasta convertirse en un cómodo sillón y una cama totalmente horizontal, extralarga y extraancha.

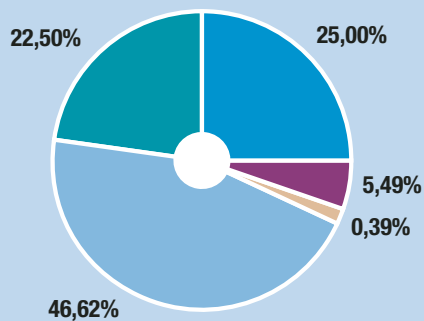
La próxima generación del premiado asiento-cama Skybed de la clase Business ofrece una cama extralarga, totalmente horizontal, con almohadones ergonómicos, que incorpora una pantalla mayor, nuevas opciones de almacenamiento y más privacidad. Los asientos de la clase Premium Economy de Qantas tienen monitores de televisión digitales de pantalla ancha incorporados, totalmente ajustables. La Premium Economy cuenta con un bar autoservicio en el piso superior. Para la clase Economy, los asientos del A380 incorporan una base deslizante que se mueve con el respaldo para crear una posición más cómoda y ergonómica con el fin de contribuir al sueño y eliminar puntos de presión, junto con una red a la altura de los pies para impedir el deslizamiento durante el sueño.

Más información:
www.singaporeair.com – www.emirates.com – www.qantas.com.au



ESTRUCTURA DEL CAPITAL

ESTRUCTURA DEL CAPITAL al 30 de septiembre de 2008 (%)



- **SOGEADE***
Lagardère y SOGEPA
(sociedad estatal holding francesa)
- **Daimler****
- **SEPI**
(sociedad estatal holding española)
- **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas fuera de la asociación contractual con el Estado francés**
- **Autocartera**
(Acciones sin derechos económicos ni de voto)

*El 4 de abril de 2006 Lagardère emitió bonos canjeables. Las acciones de EADS entregables a vencimiento de los bonos representarán un máximo del 7,5% del capital social de EADS.

** El 9 de febrero de 2007 Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos por el que reducirá su participación en EADS en un 7,5%.

PERFIL

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 30 de septiembre de 2008	814 769 112
Máximo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	22,20 € el 2 de enero
Mínimo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	9,29 € el 16 de octubre
Beneficio por acción (BPA) 2007	- 0,56 €
Dividendo por acción 2007 (pagado el 4 de junio de 2008)	0,12 €

LA ACCIÓN DE EADS

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN AL 12 DE NOVIEMBRE DE 2008

Base 100: el 3 de enero de 2005

Cotización de EADS (en euros)



AGENDA DEL ACCIONISTA

- **3 de diciembre de 2008:**
Reunión de accionistas en Francfort, Alemania
- **4 de diciembre de 2008:**
Reunión de accionistas en Cannes, Francia
- **8 de diciembre de 2008:**
Reunión de accionistas en Munich, Alemania
- **15 de diciembre de 2008:**
Reunión de accionistas en Lille, Francia
- **18 de diciembre de 2008:**
Reunión de accionistas en Nancy, Francia
- **10 de marzo de 2009:**
Publicación de los resultados anuales de 2008
- **12 de mayo de 2009:**
Publicación de los resultados del primer trimestre de 2009

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
ir@eads.net

LLAMADA GRATUITA

España: 00 800 00 02 2002
Francia: 0 800 01 2001
Alemania: 00 800 00 02 2002



Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Nathalie Errard
Equipo editorial: Charles-Etienne Lebatard
Fotografías: EADS

LCOMFI