



aero-notes

Carta a los accionistas

Estimados accionistas:



El primer semestre ha estado lleno de acontecimientos y, en muchos sentidos, ha sido apasionante para nuestra Sociedad, con recientes desarrollos que demuestran que estamos en la senda acertada y en condiciones de hacer frente a las actuales turbulencias del mercado.

En el frente comercial, hemos registrado un flujo impresionante de pedidos de aviones, impulsado tanto por la recuperación del tráfico aéreo como por la necesidad de aviones más eficientes en un momento de elevados precios del petróleo. El A320neo ha demostrado ser una respuesta ideal a las exigencias actuales del mercados, confirmando la estrategia de productos de la Sociedad con más de 1.200 pedidos y compromisos hasta finales de agosto. Ese éxito, y especialmente el reciente pedido de American Airlines como nuevo cliente de Airbus, demuestran que el Neo está marcando la pauta en el segmento de pasillo único de gran volumen.

En los últimos meses también se han producido nuevos progresos hacia el objetivo de Visión 2020 de establecer una cartera de negocio más equilibrada. Eurocopter ha completado la adquisición de Vector Aerospace, una empresa especializada en servicios, y Airbus y Astrium están en vías de adquirir la distribuidora de piezas de repuesto Satair y la proveedora de comunicaciones vía satélite Vizada, respectivamente. Estas adquisiciones ayudarán al Grupo a aumentar su rentable cartera de servicios, al tiempo que respaldan nuestras actividades institucionales y de defensa. También ampliarán nuestra presencia industrial, especialmente en Estados Unidos.

Además de lograr avances estratégicos, EADS mantiene una clara atención a temas operativos de carácter inminente. Seguimos muy de cerca la situación de los presupuestos públicos en nuestros países de origen y ya hemos implantado programas de transformación para adaptarnos. Nuestro equipo directivo está prestando la máxima atención a la evolución de nuestros grandes programas, sobre todo el A350 XWB, cuyo calendario sigue representando un reto. Aunque nuestra rentabilidad subyacente todavía no se sitúe en el nivel que pretendemos, deberíamos ver una mejora el próximo año.

Me anima especialmente el espíritu de diálogo con nuestros accionistas minoritarios. Este verano, hemos organizado por primera vez reuniones informativas especiales en Francia y Alemania. Fue impresionante volver a ver el apasionado interés que compartimos por nuestra Sociedad. Su entusiasmo y lealtad son activos valiosos que, en mi opinión, constituyen nuevos argumentos para confiar en el futuro de nuestra Sociedad.

NATHALIE ERRARD
Directora de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera

CONTENIDOS	RESULTADOS PRIMER SEMESTRE DE 2011 DE EADS.....	2
	EVENTOS.....	4
	INSIGHTS.....	6



EADS publica unos sólidos resultados del primer semestre de 2011 en un entorno de continuo y fuerte ímpetu comercial. La evolución de los grandes programas, las presiones presupuestarias en los mercados institucionales, de helicópteros y defensa, así como la volatilidad de los tipos de cambio, son objeto de seguimiento.

“Nuestros resultados del primer semestre de 2011 reflejan la fuerte demanda en el sector de la aviación comercial. El reciente pedido histórico de American Airlines se suma a esta notable historia de éxito. Por otra parte, hemos ampliado nuestra cartera de servicios y nuestra presencia mundial con la adquisición de Vector Aerospace y hemos formulado una oferta para la compra de Satair A/S en Dinamarca. Evidentemente, la evolución de nuestros grandes programas merece la máxima atención de nuestro equipo directivo, especialmente respecto al A350 XWB.”

Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

En los seis primeros meses, los **ingresos** de EADS han aumentado un 8 por ciento hasta 21.900 millones de euros (primer semestre de 2010: 20.300 millones de euros). Las entregas han continuado en un nivel elevado, con 258 aviones en Airbus Commercial, 205 helicópteros en Eurocopter y el 44º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** se sitúa en unos 720 millones de euros (primer semestre de 2010: unos 640 millones de euros). Se ha beneficiado del buen

comportamiento subyacente en los programas tradicionales de Airbus y Eurocopter. También ha incluido un efecto invariable del A380 en comparación con el año pasado.

El **EBIT* declarado** se sitúa en 563 millones de euros (primer semestre de 2010: 406 millones de euros).

El **Beneficio Neto** se sitúa en 109 millones de euros (primer semestre de 2010: 185 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 0,13 euros (Primer semestre de 2010: 0,23 euros). Se ha beneficiado del buen comportamiento del EBIT*, pero se ha visto lastrado por revaluaciones contables derivadas de los tipos de cambio. La principal variación se debe a la revaluación negativa en la contabilización de los activos líquidos en dólares estadounidenses y libras esterlinas, debido al deterioro de los tipos de cambio spot al final de junio en comparación con el final de diciembre de 2010.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo autofinanciado (I+D)** han aumentado a 1.409 millones de euros (primer semestre de 2010: 1.301 millones de euros), principalmente a causa del desarrollo del A350 XWB en Airbus.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes ha mejorado, situándose en -286 millones de euros (primer semestre de 2010: -470 millones de euros). Un nivel superior de pagos anticipados recibidos de clientes, especialmente en Airbus, y la mejor gestión del capital circulante se ven reducidos parcialmente por la aceleración en existencias, especialmente en Airbus y Astrium. El nivel de desembolsos es similar al de 2010. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha situado en -184 millones de euros (primer semestre de 2010: -737 millones de euros). Antes de la adquisición de Vector Aerospace, el Cash Flow Libre es positivo, en torno a 250 millones de euros.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se sitúa en 11.000 millones de euros (ejercicio 2010: 11.900 millones de euros). Refleja una aportación en efectivo a activos de pensiones de 300 millones de euros y una compra al contado de participaciones minoritarias en Dornier/DADC.

La cifra de **pedidos recibidos**⁽²⁾, de 58.100 millones de euros (primer semestre de 2010: 30.800 millones de euros) se ha beneficiado

» Perspectiva

EADS confirma o mejora los diversos componentes de sus previsiones para 2011 basadas en la hipótesis de un tipo de cambio spot de 1 EUR = 1,35 USD al cierre del ejercicio. En 2011, Airbus debería entregar de 520 a 530 aviones comerciales. Gracias al constante ímpetu comercial, Airbus prevé que sus pedidos brutos sean superiores a 1.000. Los ingresos de EADS en 2011 deberían ser superiores a los de 2010.

EADS mantiene que en 2011 el EBIT* antes de partidas no recurrentes permanecerá estable en comparación con el nivel de 2010, en unos 1.300 millones de euros. El EBIT* del segundo semestre de Airbus, antes de partidas no recurrentes, será claramente positivo aunque inferior al del primer semestre debido a mayores gastos de I+D y a un mix menos favorable.

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del Beneficio por Acción (BPA) de EADS dependerá de

la capacidad del Grupo para cumplir en los programas A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes.

El EBIT* declarado y el BPA también dependen de las fluctuaciones de los tipos de cambio. A un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, EADS prevé que el BPA de 2011 supere el nivel de 0,68 euros de 2010; a un cambio de 1 EUR = 1,45 USD, puede ser inferior al nivel de 2010.

EADS está aumentando sus previsiones de Cash Flow Libre. Actualmente se prevé que el Cash Flow Libre se sitúe en torno a 1.000 millones de euros antes de cualquier posible inversión para adquisiciones.

En 2012, el Grupo espera una mejora significativa de su EBIT* antes de partidas no recurrentes gracias a mayores volúmenes, mejores precios y mejoras en el comportamiento del A380 en Airbus.

principalmente de un entorno de continuo y fuerte tráfico de pasajeros combinado con la fortaleza de la realizada cartera de productos de EADS.

Al final de junio de 2011, la **cartera de pedidos⁽²⁾** de EADS se situaba en 453.800 millones de euros (ejercicio 2010: 448.500 millones de euros). La cartera de pedidos de Defensa se situaba en 55.600 millones de euros (ejercicio 2010: 58.300 millones de euros).

» Grupo EADS (en millones de euros)

	1S 2011	1S 2010	Variación
Ingresos	21.936	20.308	+8%
de esta cifra, Defensa	4.924	5.120	-4%
EBIT*	563	406	+39%
Investigación y Desarrollo autofinanciado	1.409	1.301	+8%
Beneficio Neto ⁽¹⁾	109	185	-41%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽¹⁾	0,13 €	0,23 €	-0,10 €
Cash Flow Libre (CFL)	-184	-737	-
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes	-286	-470	-
Pedidos Recibidos⁽²⁾	58.099	30.768	+89%

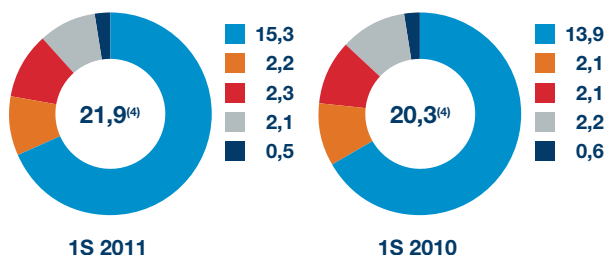
* Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

1) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del periodo atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
2) 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.

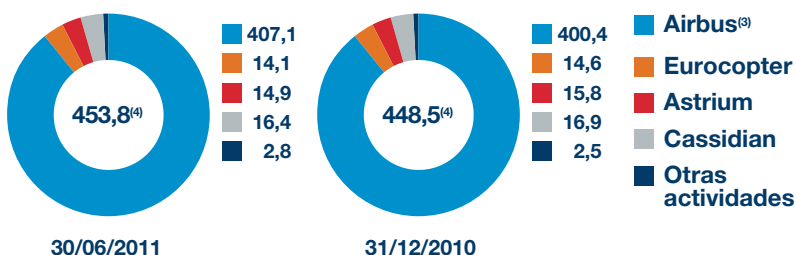
La nota de prensa completa con los resultados de EADS en el primer semestre de 2011 está disponible en www.eads.com

» EADS por Divisiones

Ingresos (en miles de millones de euros)



Cartera de pedidos⁽²⁾ (en miles de millones de euros)



3) Tras la integración de la antigua División Aviones de Transporte Militar en la División Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y aeroestructuras, pero excluye la actividad del A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como todas las actividades del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

4) La cifra total incluye la consolidación de Sedes Centrales.



Reunión informativa, París, Louis Gallois (centro)



Reunión informativa, París, Nathalie Errard (centro)



Reunión informativa, Munich, Hans Peter Ring (derecha)



Junta General de Accionistas, Amsterdam, Bodo Uebber

» Reuniones con accionistas

Este año, la alta dirección de EADS ha mantenido un activo diálogo con los accionistas minoristas en la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada en Ámsterdam y en varias reuniones informativas celebradas en Munich y París.



Reunión informativa, París



En la Junta General de este año, celebrada el 26 de mayo en Ámsterdam, estuvieron representados con sus votos unos 16.000 accionistas. El Presidente del Consejo de Administración, Bodo Uebber, el Consejero Delegado Louis Gallois y el Director Financiero Hans Peter Ring presentaron las actividades de la Sociedad en 2010 y respondieron las preguntas de aquellos que habían viajado para asistir personalmente. Se aprobaron todos los acuerdos propuestos.

Tras la Junta se celebraron otras reuniones informativas en París el 30 de junio y, por primera

vez, en Munich el 5 de julio. En la reunión de París, Nathalie Errard, Directora de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera de EADS, estuvo acompañada por Louis Gallois, Hans Peter Ring y Domingo Ureña-Raso, Director de Airbus Military. A la reunión de Munich asistió Stefan Zoller, Director de Cassidian, junto con Hans Peter Ring y Nathalie Errard. Entre otros temas importantes se habló de las perspectivas de rentabilidad mejorada de EADS, la política de dividendos, los progresos en programas importantes como el A400M, el A380 y el A350, y avances tecnológicos de cara al futuro.

La documentación completa y los resultados de las votaciones en la Junta General de Accionistas están disponibles en www.eads.com



Salón Aeronáutico Le Bourget, stand de EADS, presentación del visionario concepto Zehst



Salón Aeronáutico Le Bourget, exhibición estática de Eurocopter



Visita de los accionistas de EADS al A400M



Demostración del Eurofighter en vuelo

» Los productos, de cerca

Los accionistas minoristas de EADS fueron invitados a ver de cerca los productos de la Sociedad, sus avanzadas tecnologías y fascinantes instalaciones industriales en visitas especialmente organizadas este año.

Durante el Salón Aeronáutico Le Bourget, que se celebró del 20 al 26 de junio, grupos de inversores minoristas realizaron visitas guiadas al stand de EADS, en el que, entre otras innovaciones visionarias, pudieron observar el concepto de transporte ecoeficiente y de alta velocidad Zehst. Los asistentes también pudieron observar muy de cerca los últimos vehículos aéreos no tripulados (UAV) y helicópteros de la Sociedad, además de entrar

en el A400M, el avión de transporte estrella de Europa (véase páginas 6-7). El salón fue el escenario de una serie de importantes anuncios de pedidos, dado que Airbus consiguió negocio por valor de unos 72.200 millones de dólares para un total de 730 aviones, correspondientes principalmente al A320neo. Este éxito marcó un nuevo récord de pedidos recibidos por un fabricante de aviones comerciales en un salón aeronáutico.

Los accionistas tuvieron una visión de la organización industrial que respalda el éxito comercial del A320 con una visita guiada a las instalaciones de Airbus en Hamburgo, Finkenwerder, el 19 de mayo. En la visita pudieron observar la línea de montaje del A320, en la que se integran las principales secciones del avión y se equipan según los deseos del cliente. La nave de montaje del fuselaje del A380 constituyó otro momento interesante en las visitas.



Airbus Hamburgo, línea de montaje del A320



Airbus Hamburgo, montaje del fuselaje del A380



La primera demostración de salto de paracaidistas desde un A400M se llevó a cabo con éxito en noviembre de 2010, cerca de Toulouse (Francia).

» Presentamos el avión de transporte estrella del futuro: el A400M

El A400M es un avión de transporte turbopropulsado, eficiente en costes y de alta velocidad diseñado específicamente para cumplir las necesidades de las naciones europeas de la OTAN, así como las exigencias de las fuerzas aéreas internacionales.

Está destinado a reemplazar las flotas anticuadas de Hercules C-130 y Transall C-160 actualmente en servicio en el mundo, y ofrece más del doble de capacidad de carga útil y volumen de estos dos aviones.

» Compromisos de entrega

País	Pedido (nº aviones)	1ª entrega
Francia	50	2012
Turquía	10	2013
Reino Unido	22*	2014
Alemania	53**	2014
Malasia	4	2014
España	27	2015
Bélgica	7	2018
Luxemburgo	1	2019
Total	174	

*+3 opciones **+7 opciones

Con una planta motriz compuesta por cuatro modernos motores turbohélice con hélices de última tecnología de ocho palas, el A400M puede alcanzar velocidades de crucero de hasta Mach 0,72 y altitudes de hasta 37.000 pies. Los motores turbohélice permiten además velocidades de hasta 300 nudos para operaciones tácticas de bajo vuelo.

El A400M está diseñado para operar en pistas no preparadas y tiene un excelente rendimiento en campos de aterrizaje cortos y pistas blandas, lo que le permite entregar grandes cantidades de carga útil a bases tácticas avanzadas o evacuar una dotación completa de refugiados o accidentados desde áreas remotas. También puede transportar hasta 116 paracaidistas que pueden saltar del avión desde la gran puerta de carga o por dos puertas laterales.

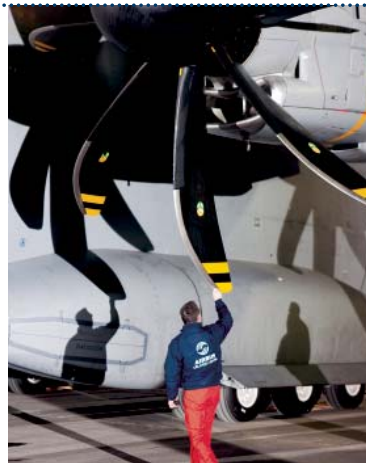
Además, el A400M está totalmente equipado para operaciones de reabastecimiento en vuelo, y puede servir como avión receptor para recibir combustible en vuelo, lo que amplía más su alcance operativo.

Cuatro de estos aviones multifuncionales de última generación están participando actualmente en una campaña de pruebas y certificación de 3.700 horas.

Al final de junio de 2011, el A400M había realizado más de 1.800 horas de vuelos de prueba y más de 550 vuelos. El quinto avión está terminado y ha iniciado la fase de control final antes de su primer vuelo en otoño. Está previsto que la certificación civil del avión se logrará antes de final de año.

Tras el nuevo calendario acordado con las naciones europeas clientes del lanzamiento, el programa A400M está encarrilado para la entrega al primer operador –las Fuerzas Aéreas francesas– hacia finales de 2012/principios de 2013. Actualmente, Airbus Military tiene 174 pedidos en firme de ocho naciones, de los que 170 corresponden a las siete naciones de lanzamiento (Alemania, Bélgica, España, Francia, Luxemburgo, Reino Unido y Turquía) y cuatro a Malasia.

Airbus Military calcula que el mercado de exportación para estos versátiles aviones de transporte se sitúa en unas 400 unidades hasta 2030.



» Flexibilidad operacional



El A400M se ha diseñado específicamente para una baja detectabilidad, baja vulnerabilidad y elevada capacidad de supervivencia que dan al avión una excelente autoprotección y le permiten desempeñar misiones en los entornos hostiles más exigentes, donde los aviones de transporte actuales son especialmente vulnerables.

El sistema integrado de manipulación de la carga permite que los palés y contenedores sean cargados y descargados por un solo supervisor de carga sin asistencia desde tierra. Al minimizar el tiempo en tierra se reduce la vulnerabilidad del avión a acciones hostiles.

El A400M lanza cargas más grandes y pesadas y a más paracaidistas tanto desde altitudes bajas como elevadas que otros aviones de transporte actualmente en servicio. Esto significa que se necesitan menos A400M para una misión específica, lo que da lugar a operaciones más eficientes en costes.

La capacidad táctica del A400M permite evacuaciones rápidas desde el teatro de operaciones hasta la base avanzada. Su largo alcance permite evacuación médica y asistencia con cuidados especiales desde la base avanzada a la base de operaciones. La configuración básica para evacuación médica puede acomodar hasta 66 camillas estándar de la OTAN y a 25 miembros de personal sanitario en los asientos de la tropa.

El A400M es el primer gran avión militar que ha hecho un amplio uso de materiales compuestos para las alas (incluso los largueros principales), la puerta de carga y la cola. El uso de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) reduce la fatiga estructural, por lo que maximiza la vida estructural.

» El A400M en cifras

Dimensiones generales (en metros)

Longitud global	45,1
Altura global	14,7
Envergadura	42,4

Pesos (en toneladas)

Máximo de despegue	141
Maximo de aterrizaje	122
Carga útil máxima	37

Rendimiento

Altitud operativa máxima – Operaciones normales	11.278 metros (37.000 pies)
Banda de velocidad de crucero (Mach)	0,68 – 0,72
Clasificacioñ de potencia del motor	11.000 SHP

» El Informe Anual 2010 ya está disponible



Puede verlo o pedir su ejemplar en www.eads.com (Relaciones Inversores)

» Participe en los eventos y visitas que organizamos para nuestros accionistas

EADS ofrece periódicamente reuniones informativas y visitas a sus instalaciones para los inversores minoritarios, en las fechas anunciadas en el calendario financiero. Si desea tomar parte u obtener más información, rogamos llame al teléfono de información para accionistas que se indica en esta página o escriba a ir@eads.com.

» Calendario financiero

10 de octubre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Rennes, Francia

12 de octubre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Colonia, Alemania

19 de octubre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Hamburgo, Alemania

27 de octubre de 2011: Visita de los accionistas minoritas a las instalaciones de Augsburg, Alemania

10 de noviembre de 2011: Resultados de los nueve primeros meses de 2011 de EADS

18-19 de noviembre de 2011: Salón Accionaria en París, Francia

24 de noviembre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Stuttgart, Alemania

24 de noviembre de 2011: Visita de los accionistas minoritas a las instalaciones de Getafe, España

6 de diciembre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Niza, Francia

12 de diciembre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Lille, Francia

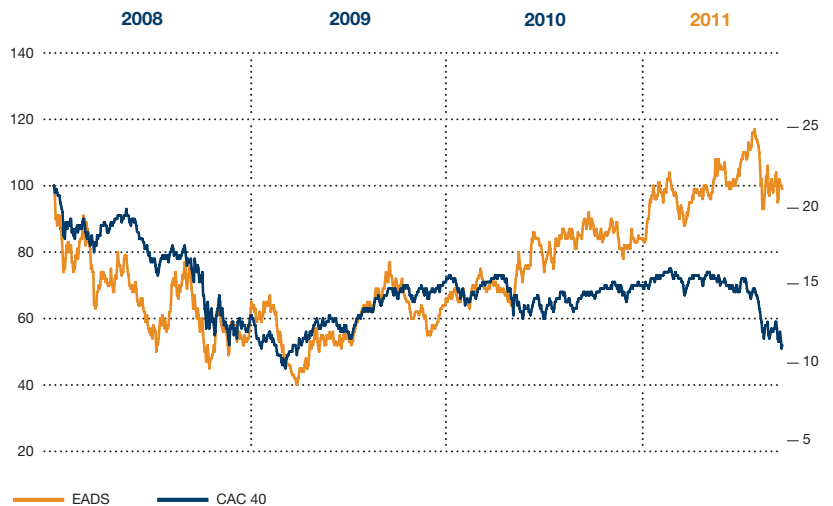
14 de diciembre de 2011: Foro para accionistas minoritas en Estrasburgo, Francia

» La acción de EADS

Evolución de la cotización hasta el 13 de septiembre de 2011

Base 100: el 2 de enero de 2008

Cotización de EADS (en euros)

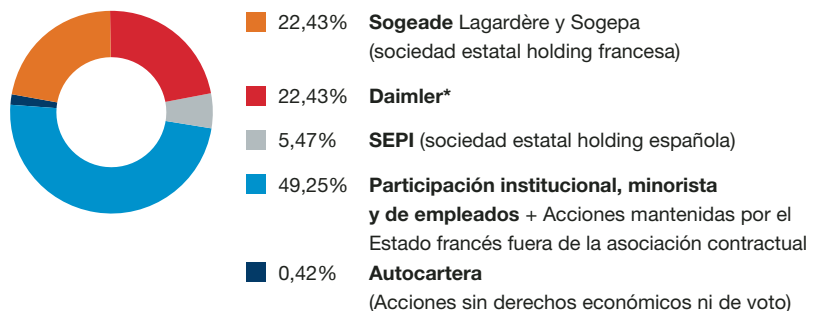


» Perfil en la Bolsa de Valores de París en 2011

Máximo:
el 25 de julio
25,04 €

Mínimo:
el 1 de enero
17,79 €

» Estructura del capital a 30 de junio de 2011



* El 9 de febrero de 2007, Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores particulares y públicos por el que se reducirá su participación en EADS en un 7,5 por ciento manteniendo sus derechos de voto sobre la totalidad del 22,5 por ciento de las acciones de EADS.

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

www.eads.com
ir@eads.com

Tel : +34 91 624 4558

LLAMADA GRATUITA

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

Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Nathalie Errard

Equipo editorial: James Gibbs y Bruno Martire.

Fotografías: EADS

LCOMFI