



aero-notes

Lettre à nos actionnaires

Cher actionnaire,



Ce premier semestre a été riche en événements pour notre Groupe, et les récentes évolutions montrent que nous sommes sur la bonne voie, comme l'atteste notre résistance face aux turbulences boursières actuelles et à la volatilité des marchés.

Sur le plan commercial, nous avons enregistré un nombre impressionnant de nouvelles commandes, soutenues à la fois par une reprise significative du trafic aérien et par la nécessité, pour les compagnies aériennes, de disposer d'appareils plus économiques face au prix élevé du pétrole. L'A320neo a su démontrer qu'il était parfaitement adapté à cet environnement, avec plus de 1 200 commandes et engagements enregistrés à fin août, confirmant ainsi notre stratégie produits. Ce succès, appuyé par la percée décisive avec la commande d'American Airlines, prouve que le Neo définit un nouveau standard sur le segment des avions monocouloirs.

Des progrès supplémentaires ont aussi été constatés ces derniers mois dans la réalisation de notre plan stratégique Vision 2020, visant à équilibrer notre portefeuille d'activités. Eurocopter vient d'achever l'acquisition du spécialiste des services Vector Aerospace, alors qu'Airbus et Astrium finalisent respectivement l'acquisition du distributeur de pièces aéronautiques Satair et du fournisseur de communications par satellite Vizada. Ces acquisitions permettront au Groupe de renforcer la rentabilité de son portefeuille de services tout en soutenant ses activités institutionnelles et de défense et d'élargir sa présence internationale, particulièrement aux États-Unis.

Parallèlement à ces avancées stratégiques, EADS reste concentrée sur ses enjeux opérationnels actuels. Nous surveillons étroitement la situation budgétaire de nos marchés nationaux et avons déjà mis en place des programmes de transformation pour nous adapter à ce nouvel environnement. Notre direction porte la plus grande attention au développement de nos principaux programmes, particulièrement l'A350 XWB, dont le calendrier reste ambitieux. Bien que notre rentabilité sous-jacente actuelle ne soit pas au niveau escompté, nous devrions observer une amélioration à partir de l'année prochaine.

Pour renforcer l'esprit de dialogue et de concertation que nous entretenons avec nos actionnaires individuels, nous avons organisé cet été des réunions d'information en France et pour la première fois en Allemagne (voir page 4). Nous avons de nouveau remarqué le vif intérêt suscité par notre Groupe. Votre passion et votre fidélité sont des atouts précieux et, je pense, nous donnent des raisons supplémentaires d'être confiants en l'avenir d'EADS.

NATHALIE ERRARD
 Directeur des Relations Investisseurs et de la Communication Financière

SOMMAIRE

| | |
|---|---|
| RÉSULTATS DU 1 ^{ER} SEMESTRE 2011 | 2 |
| ÉVÉNEMENTS..... | 4 |
| ÉCLAIRAGE..... | 6 |



EADS publie des résultats solides pour le premier semestre 2011, dans un environnement marqué par le maintien d'une dynamique commerciale soutenue. Le Groupe suit de près le développement des grands programmes, l'évolution des pressions budgétaires sur les marchés institutionnels et sur les marchés des hélicoptères et de la défense, ainsi que la volatilité des taux de change.

“Nos résultats du premier semestre 2011 sont le reflet de la forte demande dans le secteur de l'aviation commerciale. La récente commande historique d'American Airlines renforce encore ce succès exceptionnel. Par ailleurs, la finalisation de l'acquisition de Vector Aerospace et le lancement d'une offre de reprise du danois Satair A/S nous ont permis d'élargir notre portefeuille de services et de renforcer notre présence mondiale. Il ne fait pas de doute que le développement de nos grands programmes mérite l'attention la plus grande de la part de la direction, et plus particulièrement en ce qui concerne l'A350 XWB.” – Louis Gallois, Président exécutif d'EADS.

Au premier semestre, le **chiffre d'affaires** d'EADS a progressé de 8 %, à 21,9 milliards d'euros (S1 2010 : 20,3 milliards d'euros). Les livraisons se sont maintenues à un niveau élevé, avec 258 avions chez Airbus Commercial et 205 hélicoptères chez Eurocopter. Pour sa part, Ariane 5 a réussi son 44^e lancement consécutif.

L'**EBIT* avant éléments non-récurrents** s'est élevé à environ 720 millions d'euros

(S1 2010 : environ 640 millions d'euros), profitant de la bonne performance sous-jacente des programmes historiques d'Airbus et d'Eurocopter. Cela inclut également un impact inchangé de l'A380 par rapport à l'année dernière.

L'**EBIT* reporté** d'EADS a atteint 563 millions d'euros (S1 2010 : 406 millions d'euros).

Le **résultat net⁽¹⁾** s'est élevé à 109 millions d'euros (S1 2010 : 185 millions d'euros), soit un Bénéfice par action de 0,13 euro (S1 2010 : 0,23 euro). Le résultat net a bénéficié d'une bonne contribution de l'EBIT* mais a été grevé par des revalorisations comptables liées à la variation des taux de change. Cette variation est principalement liée à la réévaluation comptable négative des actifs en numéraire du Groupe libellés en dollars américains et en livres sterling, en raison de la détérioration

du taux de change à la clôture à fin juin par rapport à fin décembre 2010. Les **dépenses de R&D autofinancées** ont augmenté pour atteindre 1 409 millions d'euros (S1 2010 : 1 301 millions d'euros), principalement sous l'effet du développement de l'A350 XWB d'Airbus.

Le **flux de trésorerie disponible** avant financements-clients s'est relevé à – 286 millions d'euros (S1 2010 : – 470 millions d'euros). L'augmentation des acomptes reçus de la part des clients, en particulier chez Airbus, et la meilleure gestion du fonds de roulement sont en partie gommées par une augmentation des stocks, notamment chez Airbus et Astrium. Le niveau des dépenses d'investissement correspond à celui de 2010. Le flux de trésorerie disponible après financements-clients s'élève à – 184 millions d'euros (S1 2010 : – 737 millions d'euros). Avant acquisition de Vector Aerospace, le flux de trésorerie disponible s'inscrit en positif, à 250 millions d'euros environ.

La **position de trésorerie nette** d'EADS, a atteint un montant de 11 milliards d'euros (fin 2010 : 11,9 milliards d'euros). Elle reflète une contribution en numéraire aux actifs des régimes de retraite de 300 millions d'euros et un achat en numéraire de parts dans Dornier/DADC.

Les **prises de commandes⁽²⁾** du Groupe ont atteint 58,1 milliards d'euros (S1 2010 : 30,8 milliards d'euros), bénéficiant

» Perspectives

EADS confirme ses perspectives pour 2011, et revoit même certains éléments à la hausse, sur la base d'une hypothèse de 1 € pour 1,35 \$ comme taux de clôture. Airbus devrait procéder à la livraison de 520 à 530 avions commerciaux sur l'année. Sous l'effet de la dynamique commerciale actuelle, Airbus prévoit actuellement d'atteindre un niveau de plus de 1000 commandes brutes. Le chiffre d'affaires 2011 devrait être supérieur à celui de l'exercice 2010.

EADS continue de tabler sur la stabilité de l'EBIT* avant éléments non-récurrents en 2011 par rapport à 2010, à environ 1,3 milliard d'euros. Pour le second semestre, l'EBIT* avant éléments non-récurrents d'Airbus sera clairement positif mais inférieur à celui du premier semestre en raison de l'augmentation des dépenses de R&D et d'un mix moins favorable.

À l'avenir, la performance de l'EBIT* reporté et du BPA d'EADS dépendra de la capacité du Groupe à exécuter

les programmes A400M, A380 et A350 XWB, conformément aux engagements pris envers ses clients.

L'EBIT* reporté et le BPA dépendent également de l'évolution des taux de change. Sur une hypothèse de 1 € pour 1,35 \$, le Groupe prévoit en 2011 un BPA supérieur à celui de 2010 qui ressortait à 0,68 euro. Il pourrait être inférieur au niveau de 2010 sur une hypothèse de 1 € pour 1,45 \$.

EADS élève sa prévision de flux de trésorerie disponible qui devrait maintenant avoisiner 1 milliard d'euros avant investissement en acquisitions.

En 2012, le Groupe prévoit une amélioration sensible de son EBIT* avant éléments non-récurrents, grâce à une hausse des volumes, à de meilleurs prix et à une amélioration de la performance de l'A380 d'Airbus.

essentiellement de la conjugaison du maintien d'un trafic passagers soutenu et de la force du portefeuille de produits enrichi d'EADS. Fin juin 2011, le **carnet de commandes⁽²⁾** d'EADS atteignait 453,8 milliards d'euros (fin 2010 : 448,5 milliards d'euros). Le carnet de commandes des activités de défense s'est établi à 55,6 milliards d'euros (fin 2010 : 58,3 milliards d'euros).

* Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

Retrouvez l'intégralité
du communiqué
sur www.eads.com ←

» Groupe EADS (en millions €)

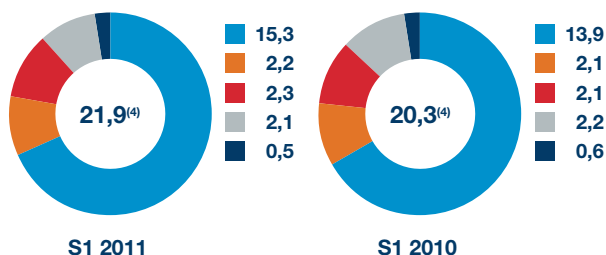
| | S1 2011 | S1 2010 | Variation |
|--|---------------|---------|-----------|
| Chiffre d'affaires | 21 936 | 20 308 | + 8 % |
| dont activités de Défense | 4 924 | 5 120 | - 4 % |
| EBIT* | 563 | 406 | + 39 % |
| Recherche et Développement autofinancée | 1 409 | 1 301 | + 8 % |
| Résultat net ⁽¹⁾ | 109 | 185 | - 41 % |
| Bénéfice par action (BPA) ⁽¹⁾ | 0,13 € | 0,23 € | - 0,10 € |
| Flux de trésorerie disponible | - 184 | - 737 | - |
| Flux de trésorerie disponible avant financements-clients | - 286 | - 470 | - |
| Prises de commandes⁽²⁾ | 58 099 | 30 768 | + 89 % |

1) EADS continue d'employer le terme « Résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux propriétaires de la société mère, selon les normes IFRS.

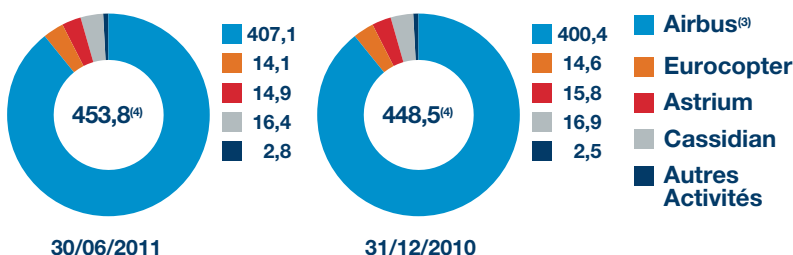
2) Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.

» EADS par Division

Chiffre d'affaires (par division en Mds €)



Carnet de commandes⁽²⁾ (par division en Mds €)



3) Airbus répartit ses activités et ses résultats en deux segments : Airbus Commercial et Airbus Military. Airbus Commercial comprend EFW et les activités d'aérostructures, une fois leur réorganisation achevée, mais exclut l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division.

4) Le montant total inclut la consolidation du siège social.



Louis Gallois (au centre)
Réunion d'information à Paris



Nathalie Errard (au centre)
Réunion d'information à Paris



Hans Peter Ring (à droite)
Réunion d'information à Munich



Bodo Uebber, Assemblée
générale à Amsterdam

» Réunions d'actionnaires

La direction d'EADS est activement engagée dans un dialogue avec ses actionnaires individuels, notamment lors de la dernière Assemblée générale annuelle (AG) à Amsterdam et des différentes réunions d'information tenues à Munich et Paris.



Réunion d'information à Paris



Réunion d'information
à Munich



Louis Gallois (au centre)

Près de 16 000 actionnaires ont voté à distance pour l'AG 2011, qui s'est tenue à Amsterdam le 26 mai dernier. Le Président du conseil d'administration Bodo Uebber, le Président exécutif Louis Gallois, et le Directeur financier Hans Peter Ring, ont présenté les résultats 2010 du Groupe et ont répondu aux questions des actionnaires qui s'étaient déplacés pour assister à l'Assemblée.

L'AG a été suivie de réunions d'information à Paris le 30 juin, et pour la première fois à Munich le 5 juillet. À Paris, Nathalie Errard, Directeur

des Relations Investisseurs et de la Communication Financière, était accompagnée de Louis Gallois, d'Hans Peter Ring et de Domingo Urena-Raso, Directeur d'Airbus Military. Lors de la réunion à Munich, Stefan Zoller, Directeur de Cassidian, s'est joint à Hans Peter Ring et Nathalie Errard. Les principaux points abordés ont porté sur les perspectives d'EADS en matière de rentabilité et de politique de dividendes, l'état d'avancement des principaux programmes, tels que l'A400M, l'A380 et l'A350, et les innovations technologiques.

Retrouvez la documentation et les résolutions votées lors de l'Assemblée générale annuelle sur www.eads.com

Présentation du concept Zehst sur le stand EADS lors du Salon du Bourget



Présentation au sol des hélicoptères d'Eurocopter



Visite de l'A400M au Salon du Bourget



Démonstration en vol de l'Eurofighter



» Un regard attentif sur les produits

Les actionnaires individuels d'EADS ont été invités à découvrir de près les produits du Groupe, ses avancées technologiques et ses équipements industriels de pointe, lors de visites dédiées.

Lors du Salon du Bourget, qui s'est tenu du 20 au 26 juin dernier, des groupes d'actionnaires individuels ont bénéficié de visites guidées du stand EADS, présentant en vedette, parmi diverses autres innovations de premier plan, le Zehst, nouveau concept de transport éco-efficient à grande vitesse. Les participants ont également pu approcher les drones et les hélicoptères du Groupe et visiter l'intérieur de l'A400M, le nouvel avion de transport militaire

européen (voir pages 6-7). Dans le cadre du Salon, Airbus a enregistré quelques 72,2 milliards de dollars de nouvelles commandes, représentant 730 appareils, principalement des A320neo. Ce succès établit un nouveau record de prises de commandes enregistrées par un seul constructeur pendant un salon aéronautique.

Lors d'une visite guidée du site d'Airbus à Hambourg-Finkenwerder le 19 mai,

les actionnaires ont également pu constater les moyens industriels développés face au succès commercial de l'A320. La visite s'est articulée autour de la chaîne d'assemblage des principaux tronçons de l'A320, qui sont ensuite aménagés selon les souhaits du client. Le hall d'assemblage du fuselage de l'A380 fut un autre point fort de cette visite.



Chaîne d'assemblage de l'A320 à Hambourg



Hall d'assemblage du fuselage de l'A380 à Hambourg



Premier largage de parachutistes réussi pour l'A400M en novembre 2010 à Toulouse en France

» A400M : le futur destrier du ciel

L'A400M, avion de transport militaire éco-efficace turbopropulsé à grande vitesse, a été conçu pour répondre aux besoins communs des pays européens membres de l'OTAN, ainsi qu'aux exigences des forces aériennes internationales.

Il est destiné à remplacer les flottes vieillissantes d'Hercules C-130 et de Transall C-160 encore en service dans le monde, avec

une capacité et un volume de charge utile plus que doublés.

Equipé de quatre réacteurs turbopropulsés de pointe entraînant des hélices à huit pales ultramodernes, l'A400M peut atteindre une vitesse de croisière de Mach 0,72 et une altitude de 37 000 pieds. Les turbopropulseurs permettent également de voler à une vitesse très faible de 300 nœuds dans le cadre d'opérations tactiques.

Cet avion est conçu pour une exploitation sur pistes non préparées et possède d'excellentes performances sur terrain court et souple, ce qui lui permet de livrer de lourdes charges à des bases tactiques avancées, ou d'évacuer un grand nombre de réfugiés ou victimes depuis des zones éloignées. Sa capacité de transport peut aller jusqu'à 116 parachutistes, sautant de l'appareil soit par la grande porte-cargo arrière, soit par les deux portes latérales.

En outre, l'A400M est totalement équipé pour ravitailler du carburant en vol. Il peut également en réceptionner en vol, augmentant ainsi ses capacités d'opérations.

Quatre de ces appareils polyvalents de prochaine génération participent actuellement à la campagne de test et de certification, qui totalisera 3 700 heures de vol.

A fin juin 2011, l'A400M avait effectué plus de 550 vols comptabilisant 1 800 heures de vol. Le cinquième avion est maintenant assemblé et vient d'entrer dans la phase de contrôle final, avant son premier vol prévu à l'automne. La certification civile de l'appareil devrait être obtenue d'ici la fin de cette année.

Selon le nouveau calendrier convenu avec les États-clients, le programme A400M est sur la bonne voie avec une première livraison prévue d'ici fin 2012/début 2013 à l'Armée de l'Air française. Airbus Military compte 174 commandes fermes émanant de huit pays : les sept États-clients (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Espagne, Turquie et Royaume-Uni) pour un total de 170 appareils, ainsi que quatre avions pour la Malaisie.

Airbus Military estime le marché d'exportation de ces avions de transport polyvalents à environ 400 unités d'ici 2030.

» Engagements de livraisons

| Pays | Commandes (en nombre d'appareils) | 1 ^{ère} Livraison |
|--------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| France | 50 | 2012 |
| Turquie | 10 | 2013 |
| Royaume-Uni | 22* | 2014 |
| Allemagne | 53** | 2014 |
| Malaisie | 4 | 2014 |
| Espagne | 27 | 2015 |
| Belgique | 7 | 2018 |
| Luxembourg | 1 | 2019 |
| Total | 174 | |

*+3 options **+7 options



» Flexibilité opérationnelle



L'A400M a été spécialement conçu pour minimiser sa détectabilité et sa vulnérabilité et pour maximiser sa survivabilité. Ceci lui assure une excellente autoprotection, pouvant ainsi effectuer des missions dans les environnements les plus hostiles, où les avions de transport actuels sont particulièrement vulnérables.

Le système de manutention intégré de l'A400M permet de charger et décharger des conteneurs et palettes à l'aide d'un seul arrimeur, sans assistance au sol. Diminuer le temps au sol permet aussi de réduire la vulnérabilité de l'appareil face aux actions hostiles.

Comparé aux avions de transport actuellement en service, l'A400M peut larguer des charges plus lourdes et plus volumineuses, ainsi qu'un plus grand nombre de parachutistes, à basse et haute altitudes. Ainsi, moins d'appareils sont nécessaires pour une même mission, entraînant une réduction des coûts opérationnels.

Les aptitudes tactiques de l'A400M lui permettent d'effectuer des évacuations rapides depuis le théâtre des opérations jusqu'aux bases avancées. Sa capacité de vol longue distance permet également d'effectuer des évacuations médicalisées ainsi que des missions d'assistance médicale spécifiques entre les bases avancées et les bases arrières.

La configuration standard d'évacuation médicale peut accueillir jusqu'à 66 civières aux normes de l'OTAN et 25 membres de personnel médical installés sur les sièges réservés aux troupes.

L'A400M est le premier gros porteur militaire dont les matériaux composites ont été largement utilisés dans la fabrication des ailes (y compris longerons principaux), de la porte-cargo et de l'empennage. L'emploi de plastique à renfort fibre de carbone (PRFC) réduit la fatigue structurelle et maximise ainsi la durée de vie de l'appareil.

» L'A400M en chiffres

Dimensions générales (en mètres)

| | |
|-----------------|------|
| Longueur totale | 45,1 |
| Hauteur totale | 14,7 |
| Envergure | 42,4 |

Poids (en tonnes)

| | |
|--------------------------------|-----|
| Poids maximum au décollage | 141 |
| Poids maximum à l'atterrissage | 122 |
| Charge utile maximale | 37 |

Performances

| | |
|---|------------------------------|
| Altitude maximale pour les opérations courantes | 11 278 mètres (37 000 pieds) |
| Vitesse de croisière (Mach) | 0,68 – 0,72 |
| Puissance moteurs | 11 000 chevaux |

» Le Rapport Annuel 2010 est disponible



Vous pouvez le consulter et/ou le commander sur www.eads.com (rubrique Relations Investisseurs)

» Participez à nos événements actionnaires

EADS propose régulièrement des réunions d'information et des visites de site à ses actionnaires individuels. Pour y participer ou en savoir plus, appelez le numéro d'information actionnaires, ou écrivez à ir@eads.com.

» Agenda des actionnaires

10 octobre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Rennes, France

12 octobre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Cologne, Allemagne

19 octobre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Hambourg, Allemagne

27 octobre 2011 : Visite de site, Augsburg, Allemagne

10 novembre 2011 : Résultats du troisième trimestre 2011

18-19 novembre 2011 : Salon Actionaria, Paris, France

24 novembre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Stuttgart, Allemagne

24 novembre 2011 : Visite de site, Getafe (Madrid), Espagne

6 décembre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Nice, France

12 décembre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Lille, France

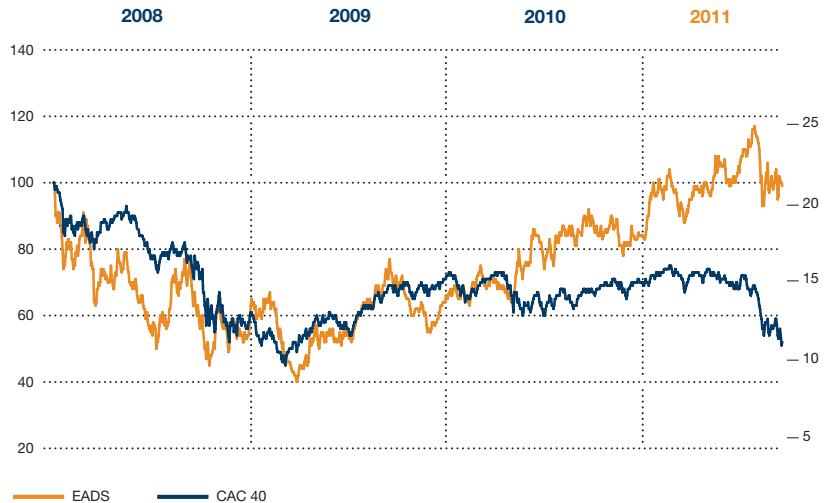
14 décembre 2011 : Réunion d'information des actionnaires, Strasbourg, France

» Vos actions EADS

Évolution du cours de l'action au 13 septembre 2011

Base 100 au 2 janvier 2008

Cours de l'action EADS (en €)



» Profil à la Bourse de Paris en 2011

Cours le plus haut :
le 25 juillet
25,04 €

Cours le plus bas :
le 1^{er} janvier
17,79 €

» Structure du capital au 30 juin 2011



- 22,43 % **Sogead** Lagardère et Sogepa (société holding de l'État français)
- 22,43 % **Daimler***
- 5,47 % **SEPI** (société holding de l'État espagnol)
- 49,25 % **Actionnaires institutionnels, individuels, salariés** + actions détenues en dehors du « contractual partnership » par l'État français
- 0,42 % **Capital détenu en propre** (actions sans droit économique ni de vote)

* Le 9 février 2007, Daimler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs privés et publics, en vertu duquel Daimler a réduit indirectement de 7,5 % sa participation au capital d'EADS tout en gardant ses droits de vote sur 22,5 % du capital d'EADS.

INFORMATION ACTIONNAIRES

www.eads.com
ir@eads.com

Tél. : +33 1 45 30 85 82

APPEL GRATUIT

France : 0 800 01 2001 Allemagne : 00 800 00 02 2002 Espagne : 00 800 00 02 2002

Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Nathalie Errard

Rédaction : James Gibbs, Bruno Martire.

Photos : EADS

LCOMFI