

aero-notes



CARTA A LOS ACCIONISTAS

Estimados accionistas:



Los resultados de EADS en el ejercicio 2011 han demostrado la sólida resistencia de la Compañía, pese al difícil contexto macroeconómico del año y las presiones en nuestras actividades empresariales con gobiernos. En todos los indicadores clave hemos superado nuestras previsiones.

El récord de entregas en Airbus y la paulatina recuperación del sector de helicópteros civiles en especial contribuyeron a unos ingresos de 49.100 millones de euros, un aumento del 7% para el Grupo. A pesar del efecto negativo del dólar y de mayores gastos de I+D, el EBIT de EADS antes de partidas no recurrentes aumentó un 34%, elevándose a 1.800 millones de euros. Este aumento se vio impulsado principalmente por un mejor comportamiento en Airbus y Eurocopter. Por su parte, Astrium y Cassidian siguieron haciendo una aportación sólida.

Estamos preparándonos para el futuro. Nuestra cartera de pedidos ha crecido hasta alcanzar la elevada cifra de 541.000 millones de euros, principalmente gracias al récord de pedidos recibidos en Airbus Commercial. Constituye una base formidable para nuestra actividad futura. Nuestras nuevas adquisiciones en el campo de servicios nos ayudarán a desarrollar una cartera más equilibrada en los próximos años. Incluso teniendo en cuenta estas adquisiciones estratégicas, en 2011 seguimos generando unos niveles significativos de tesorería. Nuestra posición de tesorería neta, situada en 11.700 millones de euros, continúa siendo un activo clave que respalda la operatividad de la Compañía.

Continuaremos en conversaciones con nuestros clientes del sector gubernamental, sobre todo en Alemania, acerca del futuro de los programas de compras para defensa. Nuestro objetivo es que den fruto pronto y que su resultado sea sostenible para todas las partes interesadas.

Como siempre, estamos extremadamente atentos a nuestros grandes programas de desarrollo. El A400M avanza hacia la primera entrega a clientes. En 2011, las entregas del A380 aumentaron a 26 y actualmente estamos ocupándonos de los problemas con los amarres de las alas. El calendario del A350 se tensa a medida que avanzamos hacia los próximos hitos del programa, en especial el comienzo del montaje final. Sigue siendo el mayor reto industrial de nuestra Compañía.

Los aumentos de la tasa de producción en nuestras familias tradicionales de aviones de pasillo único y largo alcance están en marcha. Elevaremos la producción del A330 a 11 aviones por mes en 2014 siempre que el plan de comercio de emisiones de la UE no influya negativamente en nuestros pedidos.

Aunque persistan riesgos, creo que contamos con el escenario necesario para alcanzar una mayor rentabilidad. Prevemos que nuestro EBIT antes de partidas no recurrentes superará los 2.500 millones de euros en 2012 y que nuestro cash flow libre será positivo, antes de adquisiciones. A juzgar por la evolución de nuestra cotización en Bolsa, muchos de ustedes participan de mi optimismo. Nos complace compartir este buen comportamiento con nuestros accionistas, mediante un dividendo significativamente mejor de 0,45 euros.

Durante los últimos años he disfrutado con nuestros intercambios y apreciado sus comentarios sobre muchos temas importantes. Estoy seguro de que el equipo directivo entrante, con su dilatada experiencia en el Grupo EADS, seguirá valorando su compromiso y su lealtad.

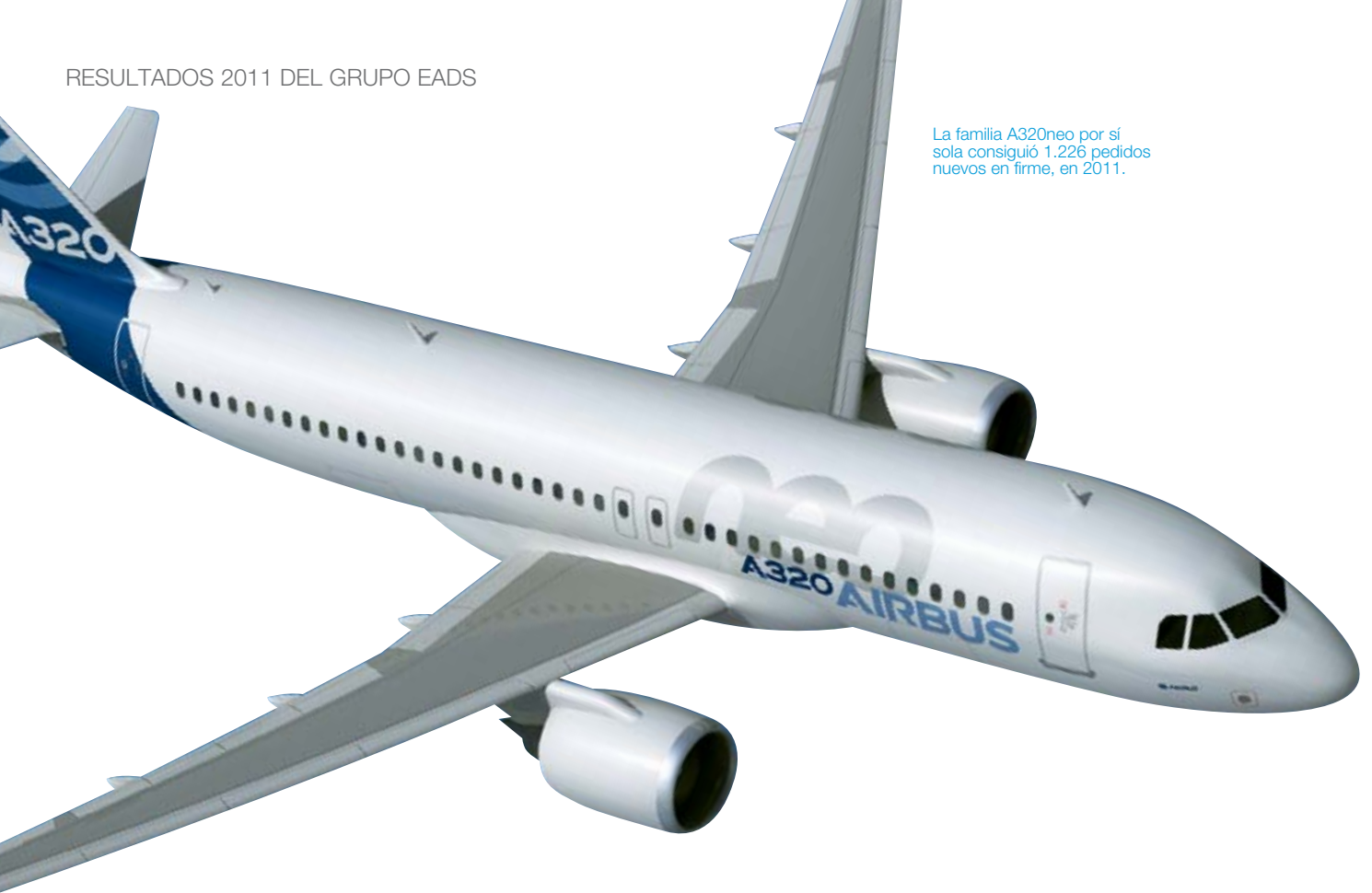
LOUIS GALLOIS
EADS Chief Executive Officer

CONTENIDO

RESULTADOS 2011
DEL GRUPO EADS ... 2

RESULTADOS
POR DIVISIONES 4

INSIGHTS 6



La familia A320neo por sí sola consiguió 1.226 pedidos nuevos en firme, en 2011.

EL CRECIMIENTO ADQUIERE MAYOR ÍMPETU

EADS anuncia unos resultados mejores de lo esperado para el ejercicio 2011. Pese a un contexto macroeconómico volátil, EADS siguió creciendo mejorando su rendimiento financiero durante 2011, en especial gracias a un fuerte ímpetu comercial respaldado por unas cifras resistentes de tráfico aéreo. Los mercados de defensa en el mundo occidental sufrieron presiones, tal como se preveía.

En el ejercicio 2011, **los ingresos** de EADS aumentaron un 7%, y alcanzaron los 49.100 millones de euros (ejercicio 2010: 45.800 millones de euros). La aportación global a los ingresos de 2011 de la primera consolidación de las grandes adquisiciones se situó en unos 300 millones de euros,

principalmente por Vector Aerospace y Satair, con un efecto insignificante en el EBIT*. Las entregas físicas siguieron en un nivel elevado, con 534 aviones en Airbus Commercial, 503 helicópteros en Eurocopter y el 46º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado) se situó en torno a 1.800 millones de euros (ejercicio 2010: 1.300 millones de euros). En comparación con 2010, representa un aumento significativo pese al incremento de los gastos en Investigación y Desarrollo y al efecto negativo del dólar. Se benefició de un buen comportamiento de los programas tradicionales de Airbus gracias

a mejoras en volúmenes, mix y precios. Asimismo, Airbus Military y en especial Eurocopter contribuyeron a la mejora del comportamiento, esta última principalmente con su actividad en series comerciales y servicios. El EBIT* de Sedes Centrales antes de partidas no recurrentes mejoró en 2011, debido, sobre todo, a una mejor asignación de gastos centrales de gestión a las Divisiones y a efectos positivos de eliminaciones en el seno del Grupo en el cuarto trimestre.

El EBIT* declarado de EADS se situó en 1.696 millones de euros (ejercicio 2010: 1.231 millones de euros).

El Beneficio Neto aumentó un 87%, hasta 1.033 millones de euros (ejercicio 2010: 553 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 1,27 euros (BPA en el ejercicio 2010: 0,68 euros).

“En 2011, EADS logró unas cifras superiores a las expectativas y demostró que tiene un saneado historial de crecimiento. Los pedidos recibidos en aviones comerciales han elevado nuestra cartera de pedidos a niveles récord, y me satisface el hecho de que el mercado de helicópteros civiles también haya adquirido un ímpetu significativo. Nuestra sólida generación de tesorería protege a la Compañía y nos permitió asegurarnos adquisiciones importantes, principalmente en el terreno de servicios. El escenario está preparado para que EADS vuelva a una mayor rentabilidad. Sin duda, en 2012 nos aguardan retos. En la Dirección seguimos dedicando la máxima atención a nuestros programas clave, en especial al A350.” – LOUIS GALLOIS, Consejero Delegado de EADS.

Sobre la base de un Beneficio por Acción (BPA) de 1,27 euros, el Consejo de Administración de EADS propone a la Junta General de Accionistas el pago de un dividendo bruto de 0,45 euros por acción (ejercicio 2010: 0,22 euros por acción). “Estoy encantado de que podamos compartir el buen comportamiento y el crecimiento con nuestros accionistas mediante un aumento significativo del dividendo, basado en un ratio

PERSPECTIVA

Como base para las previsiones de EADS de cara a 2012, el Grupo espera que la economía mundial y el tráfico aéreo registren crecimientos en línea con las previsiones independientes actuales y presupone un tipo medio de cambio del dólar de 1 EUR = 1,35 USD.

En 2012, Airbus debería entregar unos 570 aviones comerciales. Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas. Los ingresos de EADS en 2012 deberían seguir creciendo por encima del 6%. El EBIT* del Grupo antes de partidas no recurrentes debería mejorar significativamente gracias a aumentos de volumen en Airbus y Eurocopter, a mejores precios en Airbus y a una mejora en el A380. EADS espera que el EBIT* antes de partidas no recurrentes sea superior a 2.500 millones de euros. El Beneficio por Acción

(BPA)* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes⁽²⁾, debería ser superior a 1,65 euros (ejercicio 2011: 1,39 euros), sobre la base del Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes⁽²⁾.

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del BPA de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en programas complejos como el A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes. Sobre la base de esta previsión de EBIT*, EADS debería seguir generando un Cash Flow Libre positivo después de financiación a clientes y antes de adquisiciones. Dado que es la partida más volátil, especialmente en épocas de incertidumbre macroeconómica, EADS dará una previsión más exacta más adelante.

de distribución que converge con el del sector y el de nuestros homólogos”, señala Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS. “A medida que el Grupo madura, esta política de dividendos servirá de orientación para el futuro.”

Los gastos de Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciados aumentaron a 3.152 millones de euros (ejercicio 2010: 2.939 millones de euros), impulsados principalmente por aumentos en Airbus a causa del desarrollo del A350 XWB, en Cassidian por sistemas aéreos no tripulados (UAS) y en actividades de radar de Eurofighter, así como en Eurocopter.

El Cash Flow Libre se situó en 958 millones de euros (ejercicio 2010: 2.707 millones de euros). Después de financiación a clientes y antes de adquisiciones, el Cash Flow Libre de 2.493 millones de euros es considerablemente superior a lo esperado, gracias a una mayor cifra de pedidos recibidos y a más entregas de lo previsto en Airbus, una mejora del EBIT* antes de partidas no recurrentes y entradas de efectivo mejores de lo esperado de clientes gubernamentales. La financiación a clientes generó una tesorería de 135 millones de euros en 2011, dado los mercados de arrendadores y bancos siguen activos a pesar de las inquietudes recientes. **La posición**

de Tesorería Neta de EADS se elevó a la sólida cifra de 11.700 millones de euros (final de 2010: 11.900 millones de euros) después de adquisiciones. Refleja asimismo una aportación en efectivo de 489 millones de euros a activos de pensiones.

Los pedidos recibidos⁽³⁾ de EADS aumentaron un 58%, a 131.000 millones de euros (ejercicio 2010: 83.100 millones de euros), impulsados por un nivel superior de pedidos de aviones comerciales en Airbus. A finales de diciembre de 2011, **la cartera de pedidos⁽³⁾** del Grupo había aumentado

un 21%, y se situó en el nivel record de 541.000 millones de euros (final de 2010: 448.500 millones de euros), respaldando el crecimiento de la cifra de negocios de EADS en el futuro. La cartera de pedidos de Airbus Comercial se benefició de un efecto positivo de revaluación de 15.000 millones de euros debido al tipo de cambio de cierre del dólar estadounidense, que se había fortalecido desde el final de 2010. La cartera de pedidos de defensa descendió a 52.800 millones de euros (final de 2010: 58.300 millones de euros).

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

GRUPO EADS (en millones de euros)	2011	2010	Variación
Ingresos	49.128	45.752	+7%
de esta cifra, Defensa	11.561	12.269	-6%
EBIT*	1.696	1.231	+38%
Investigación y Desarrollo autofinanciado	3.152	2.939	+7%
Beneficio Neto ⁽¹⁾	1.033	553	+87%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽¹⁾	1,27 €	0,68 €	0,59 €
Cash Flow Libre (CFL)	958	2.707	-65%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes	823	2.644	-69%
Dividendo por acción	0,45 € ⁽⁴⁾	0,22 €	0,23 €
Pedidos Recibidos⁽³⁾	131.027	83.147	+58%

1) 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.

2) El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto del que se han deducido las partidas no recurrentes del EBIT*. Excluye otros resultados financieros (salvo la relajación del descuento en las provisiones), el elemento positivo no recurrente del resultado por intereses de intereses vinculado a la terminación del programa A340 y todos los efectos fiscales de las partidas mencionadas. El Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes de fondo de comercio y extraordinarios, después de impuestos. Por consiguiente, el BPA* antes de partidas no recurrentes es el BPA basado en el Beneficio Neto* antes de partidas no recurrentes.

3) 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.

4) Se propondrá a la Junta General de Accionistas.



La nota de prensa completa está disponible en www.eads.com



Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 10%, y se situaron en 33.103 millones de euros (ejercicio 2010: 29.978 millones de euros), impulsados principalmente por el aumento en las entregas. El EBIT* consolidado de Airbus aumentó un 91%, situándose en 584 millones de euros (ejercicio 2010: 305 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 31.159 millones de euros (ejercicio 2010: 27.673 millones de euros). La producción en Airbus aumentó por décimo año consecutivo, conduciendo a un nuevo récord de 534 entregas físicas de aviones comerciales, entre ellos 26 A380. En comparación con el año anterior, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron principalmente de un efecto favorable de volumen y mix. El EBIT* declarado de Airbus Commercial se elevó a 543 millones de euros (ejercicio 2010: 291 millones de euros), beneficiándose de una mejora operacional que incluyó un efecto favorable de precios. La mejora interanual se ve parcialmente reducida por el deterioro de los tipos de las coberturas de unos 200 millones de euros y mayores gastos de I+D, especialmente para el programa A350 XWB.

Aunque los ingresos en Airbus Military descendieron un 7%, a 2.504 millones de euros (ejercicio 2010: 2.684 millones de euros) debido a un menor reconocimiento de ingresos para el A400M, el EBIT* experimentó una mejora significativa, elevándose a 49 millones de euros (ejercicio 2010: 21 millones de euros).

En 2011, Airbus Commercial batió su anterior récord de pedidos recibidos, con 1.419 pedidos netos (ejercicio 2010: 574 pedidos netos). La familia A320neo por sí sola consiguió 1.226 pedidos nuevos en firme, con lo que este avión se convierte en el más rápido en ventas

en la historia de la aviación comercial. La producción en serie del A380 progresó, como ponen de manifiesto las 26 entregas de 2011, superiores a lo previsto.

Los aumentos de la tasa de producción en los aviones de pasillo único y largo alcance están en marcha a pesar de los retos que supone la aceleración. La Dirección está prestando la máxima atención a resolver los problemas en los amarres de las alas del A380. El programa A350 XWB está progresando. A finales de 2011 llegaron secciones importantes del A350 XWB a la línea de montaje final (FAL) de Toulouse. La puesta en servicio está programada para el primer semestre de 2014. El programa presenta grandes desafíos: el calendario se tensa a medida que Airbus avanza hacia sus próximos hitos, especialmente la entrada en la línea de montaje final.

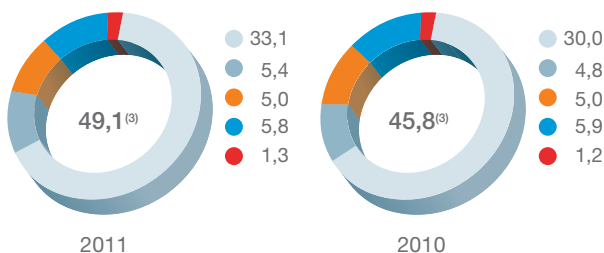
Airbus Military entregó un número récord de 29 aviones en 2011, entre ellos seis aviones A330 Multi-Role Tanker Transport de última tecnología. En un entorno desafiante, Airbus Military recibió cinco pedidos para aviones ligeros y medios. Las pruebas de vuelo en el A400M continúan a su máxima capacidad con los cinco aviones de pruebas, para poder realizar puntualmente la entrega al primer cliente.

A finales de diciembre del pasado año, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 495.500 millones de euros. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 475.500 millones de euros. La cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 21.300 millones de euros.

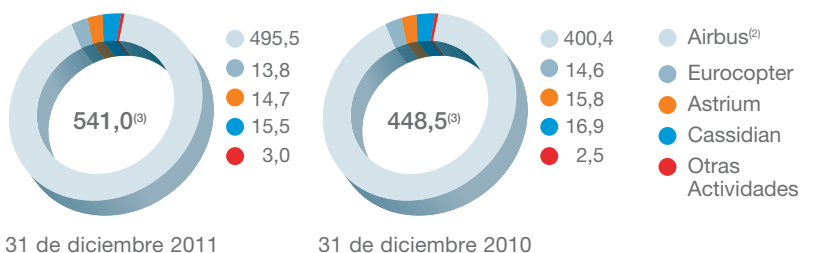


EADS POR DIVISIONES

INGRESOS (en miles de millones de euros)



CARTERA DE PEDIDOS⁽¹⁾ (en miles de millones de euros)



1) 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.

2) Airbus reporta en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military que juntos forman la División Airbus. Las eliminaciones se tratan a nivel de División.

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



Los ingresos de **Astrium** en 2011 permanecieron estables en 4.964 millones de euros. El EBIT* descendió levemente a 267 millones de euros. El sólido comportamiento de las actividades de satélites y transporte espacial se vio afectado por una menor actividad en Servicios, gastos relacionados con la adquisición de Vizada y un cargo para el programa de transformación AGILE en el último trimestre.

Los pedidos recibidos alcanzaron la cifra de 3.500 millones de euros en 2011, demostrando un ímpetu continuo, si bien situándose en un nivel inferior a los registrados en los excepcionales dos años anteriores. Se aseguraron operaciones que marcaron un hito con ventas de satélites para telecomunicaciones a US DIRECTV y a la operadora malasia MEASAT. En 2011, el Ariane 5 realizó cinco lanzamientos consecutivos con éxito, entre ellos el número 46 y el lanzamiento del segundo vehículo de transporte automatizado (ATV).



El segundo ATV acoplado a la Estación Espacial Internacional (ISS) en 2011

En conjunto, en 2011 se lanzaron 13 satélites construidos por Astrium, y se logró un avance significativo hacia la expansión futura del sector de servicios con la adquisición de Vizada. La cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.700 millones de euros.



La producción de Eurofighter está garantizada hasta 2017.

Cassidian generó unos sólidos ingresos de 5.803 millones de euros. La rentabilidad se ajustó a las expectativas y el EBIT* descendió a 331 millones de euros (ejercicio 2010: 457 millones de euros). Aunque el EBIT* refleja un margen sólido en programas maduros, soporta la carga de un aumento significativo del I+D autofinanciado, una provisión por reestructuración y un cargo negativo neto correspondiente a programas.

La División recibió pedidos por valor de 4.200 millones de euros en 2011 a pesar de un entorno más desafiante. La División ha iniciado un proceso de transformación de amplio alcance para promover la globalización y para adaptarse a un entorno empresarial desafiante en sus mercados europeos de origen.

En 2011, Cassidian siguió haciendo progresos en el desarrollo de sus capacidades en sistemas aéreos no tripulados (UAS). La producción de Eurofighter está garantizada hasta 2017. A finales del pasado año, la cartera de pedidos de Cassidian se situaba en la sólida cifra de 15.500 millones de euros.



Los ingresos de **Eurocopter** aumentaron un 12% y alcanzaron un nivel récord de 5.415 millones de euros (ejercicio 2010: 4.830 millones de euros). Las entregas alcanzaron un total de 503 helicópteros (ejercicio 2010: 527 helicópteros), que incluyen el Dauphin número 1.000, el EC135 número 1.000 y el NH90 número 100. El EBIT* de la División aumentó un 42%, hasta 259 millones de euros (ejercicio 2010: 183 millones de euros). El aumento de los ingresos y del EBIT* en comparación con el ejercicio anterior se debe a un efecto favorable de mix en entregas comerciales y actividades de soporte así como a un mejor rendimiento operacional. Los ingresos incluyen asimismo 210 millones de euros de la consolidación por primera vez de Vector Aerospace.

Eurocopter registró pedidos netos de 457 helicópteros en 2011, frente a los 346 pedidos netos del ejercicio anterior.

Eurocopter adquirió Vector Aerospace para impulsar su negocio de servicios y ampliar su presencia internacional. Su presencia mundial se reforzó más mediante una cooperación en Kazajstán y una nueva planta de producción en México. La cartera de pedidos de la División se situaba en 13.800 millones de euros con 1.076 helicópteros.



Eurocopter consiguió en 2011 su primera gran contratación para el EC145 T2 mejorado.



ATR entregó 54 aviones en 2011.

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

Los ingresos de **Otras Actividades** aumentaron un 6%, hasta 1.252 millones de euros. El EBIT* se duplicó con creces, elevándose a 59 millones de euros (ejercicio 2010: 25 millones de euros). ATR alcanzó una cifra anual excepcional de pedidos recibidos con 119 pedidos en firme (ejercicio 2010: 78). ATR entregó 54 aviones en 2011 (ejercicio 2010: 52), de los cuales 10 ATR 72-600. En 2011, ATR alcanzó una cartera de pedidos récord de 224 aviones, que representan tres años de producción.

EADS North America ha entregado más de la mitad de los 345 LUH previstos al Ejército. La cartera de pedidos de Otras Actividades había aumentado un 18%, a 3.000 millones de euros (final de 2010: 2.500 millones de euros).

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

AIRBUS: EL FABRICANTE LÍDER DE AVIONES

El A350 XWB, con un consumo eficiente de combustible, reúne lo más avanzado en aerodinámica, diseño y tecnologías avanzadas

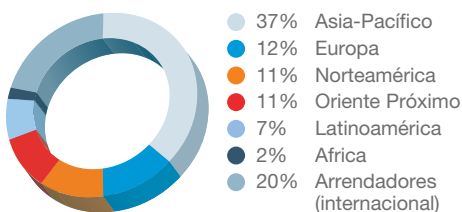


La División Airbus se compone de Airbus Commercial, líder de mercado en el sector de la aviación civil de más de 100 plazas y de Airbus Military, responsable de aviones de transporte militar, como el A400M y aviones para misiones especiales como aviones de reabastecimiento en vuelo.

Airbus es el fabricante líder de aviones que ofrece la más moderna y eficiente familia de aviones de más de 100 plazas. Su división militar, Airbus Military, es el fabricante líder de aviones de transporte militar, reabastecimiento en vuelo y vigilancia, con capacidad de tres a 45 toneladas de capacidad de carga.

Durante los últimos 40 años, Airbus ha conseguido situarse frente a la industria aeronáutica. Actualmente, Airbus consigue ahora cerca de la mitad de todos los pedidos de aviones comerciales.

CARTERA DE PEDIDOS* DE AIRBUS COMMERCIAL



*Basada en el número de aviones, excluyendo corporativos y militares (32 aviones). Cartera total de pedidos de Airbus Commercial (incluyendo corporativos y militares): 4.437 aviones

La completa línea de productos incluye familias de aviones de gran éxito, con capacidades de 100 a más de 500 plazas en la versión básica: La Familia A320 de pasillo único (A318/A319/A320/A321), la Familia A330 de fuselaje ancho y largo alcance que incluye la versión en carguero y el MRTT, la Familia A350 XWB —de nueva generación— y la Familia A380, de doble piso.

Airbus Military diseña, desarrolla y produce una gama integrada de productos altamente versátiles tanto para misiones militares como cívico/humanitarias. Airbus Military dirige el programa A400M, el avión Multi Role Tanker Transport (MRTT) A330 y otras versiones derivadas de aviones civiles de Airbus, así como el segmento Light & Medium C295, CN235 y C212.

Con sede central en Toulouse, Francia, Airbus es una compañía global con cerca de

55.000. Empleados y una red de suministradores de más de 1.600 compañías en 30 países.

A320NEO: SENTANDO NUEVAS PAUTAS

El A320neo es una opción con nuevo motor para la familia A320, que entrará en servicio a partir de 2015 e incorpora motores de última generación y grandes dispositivos "Sharklet" en las alas; en conjunto, estos adelantos aportarán una reducción de combustible del 15%. Este ahorro representa 3.600 toneladas métricas de CO₂ por avión y año, la cantidad absorbida por 240.000 árboles maduros. Lanzada al final de 2010, la familia A320neo recibió 1.226 pedidos en 2011, convirtiéndose en el avión comercial más rápido en ventas de la historia.

Airbus realizó el primer vuelo con los dispositivos "Sharklet" en el avión de desarrollo A320 en noviembre de 2011.

¿ SABÍAS QUÉ?
 Todos los días, cada 2,5 segundos despegamos o aterrizamos un avión de la familia A320.

LOS IMPORTANTES PROGRAMAS DE AIRBUS



A380: El mayor avión de pasajeros del mundo.

A380: EL FLAGSHIP FUEL-EFFICIENT

Con capacidad para transportar desde 400 hasta más de 800 pasajeros, el A380 es una solución esencial para un crecimiento sostenible, aliviando la congestión del tráfico aéreo y consumiendo considerablemente menos combustible por asiento que otros aviones grandes. A finales de marzo de 2012, Airbus había conseguido un total de 253 pedidos y entregado 71 A380 a sus clientes.



El montaje final del primer avión comenzó en abril de 2012.

A350XWB: DANDO FORMA A LA EFICIENCIA

El A350 XWB pertenece a una nueva familia de aviones de fuselaje ancho y tamaño medio que conformará las operaciones de medio y largo alcance, siendo eficiente en cuanto al combustible.

La Familia A350 XWB ofrece tres versiones de aviones de pasajeros: el A350-800 con 270 plazas mientras que el A350-900 tendrá 314 plazas y el A350-1000, 350 plazas.

A finales de enero de 2012, Airbus había conseguido un total de 555 pedidos del A350XWB. Su entrada en servicio está previsto para el primer semestre de 2014.

A330: LA FAMILIA VERSÁTIL Y EFICIENTE DE FUSELAJE ANCHO

La Familia A330, con una capacidad de 250 hasta 300 plazas, incluyendo versión de carga, transporte VIP, transporte militar y reabastecimiento en vuelo, ha conseguido actualmente más de 1.180 pedidos.

Gracias a la introducción de numerosas mejoras, sigue siendo el avión más eficiente en su clase desde un punto de vista de los costes. Con más de 830 aviones entregados a más de 80 operadores, este modelo ha alcanzado una fiabilidad media de ejecución superior al 99 por ciento.



La versión de carga del A330.

A320: LA FAMILIA DE PASILLO ÚNICO

Con pedidos para más de 8.000 aviones y más de 5.000 entregados a más de 330 clientes y operadores a nivel mundial, el A318, A319, A320 y A321 componen la familia de aviones de pasillo único mejor vendida del mundo entero. El 320neo (nueva opción de motor) es una de las últimas innovaciones de los productos Airbus gracias a los alrededor de 250 millones de euros que Airbus invierte anualmente en la familia de los aviones A320.



El A320 con "Sharklets".



Airbus Military entregó 23 aviones ligeros y medios en 2011.

CN235 Y C295: TRANSPORTE MILITAR MEDIO

El CN235 es un avión de transporte militar capaz de transportar una carga de hasta 6.000 kg. Versiones de este modelo son utilizados para misiones de patrulla marítima o control de polución. Más de 260 CN235 han sido entregados.

El C295 tiene una configuración básica similar al del CN235, y una cabina alargada para transportar una carga un 50% más pesada a una velocidad superior y a mayores distancias. Más de 85 C295 han sido entregados a 14 operadores en 13 países.



Las pruebas de vuelo en el A400M continúan a su máxima capacidad, con cinco aviones.

A400M: EL AVIÓN DE TRANSPORTE ESTRELLA DEL FUTURO

El A400M es un nuevo avión de transporte militar diseñado para aplicaciones tácticas, estratégicas y logísticas, con el fin de satisfacer las necesidades de las fuerzas armadas mundiales en misiones militares, humanitarias y de paz. La cartera de pedidos contiene actualmente 174 aviones, siendo 170 A400M el pedido de las siete naciones clientes y cuatro A400M de Malasia.

La primera entrega esta prevista a los Fuerzas Aéreas Francesas a principio de 2013.

ACTOS PARA ACCIONISTAS

☉ Nos complace comunicarles que la **Junta General de Accionistas** tendrá lugar

el jueves, 31 de mayo de 2012, a las 10:30 horas en el Hotel Okura Amsterdam, en Amsterdam, Países Bajos.

La información detallada para participar en esta Junta está disponible en nuestra página web: www.eads.com.

☉ Los accionistas privados también pueden asistir a una de nuestras **Reuniones Informativas para Accionistas de EADS en París y Munich**, según se indica en el Calendario Financiero de esta página.

☉ EADS ofrecerá actos especiales para accionistas en los próximos **Salones Aeronáuticos Internacionales en Farnborough (Reino Unido) y en Berlín (Alemania)**. Además, EADS celebra periódicamente reuniones informativas y visitas a centros para los inversores minoristas.

Si desea tomar parte en estos u otros actos o informarse sobre ellos, le rogamos visite nuestra web: www.eads.com, Relaciones Inversores > Accionistas Privados, escriba a ir@eads.com o llame por teléfono al número de Información del Accionista que se indica en esta página.

12 CALENDARIO FINANCIERO

16 de mayo de 2012: Resultados de EADS en el primer trimestre de 2012

23 de mayo de 2012: Visita para accionistas particulares, Donauwörth (Alemania)

31 de mayo de 2012: Junta General de Accionistas de EADS, Ámsterdam (Países Bajos)

28 de junio de 2012: Reunión informativa para accionistas privados, París (Francia)

4 de julio de 2012: Reunión informativa para accionistas privados, Múnich (Alemania)

12 de julio de 2012: Visita de accionistas privados a la exposición de EADS, Farnborough (Reino Unido)

27 de julio de 2012: Resultados de EADS en el primer semestre de 2012

13 de septiembre de 2012: Visita de accionistas privados a la exposición de EADS (ILA), Berlín (Alemania)

SERVICIO TELEFÓNICO MEJORADO

EADS ha mejorado los servicios telefónicos que presta a sus accionistas. Ahora, llamando a nuestro teléfono gratuito desde Francia, Alemania y España, o a través de nuestro número estándar internacional (véase a continuación), usted puede:

- ☉ Averiguar los últimos detalles sobre la cotización de EADS,
- ☉ descubrir los próximos actos para accionistas,
- ☉ escuchar un resumen de los últimos resultados financieros,
- ☉ hablar con un asesor de accionistas,
- ☉ conectarse con el Services Department de EADS en relación con su cuenta nominativa.

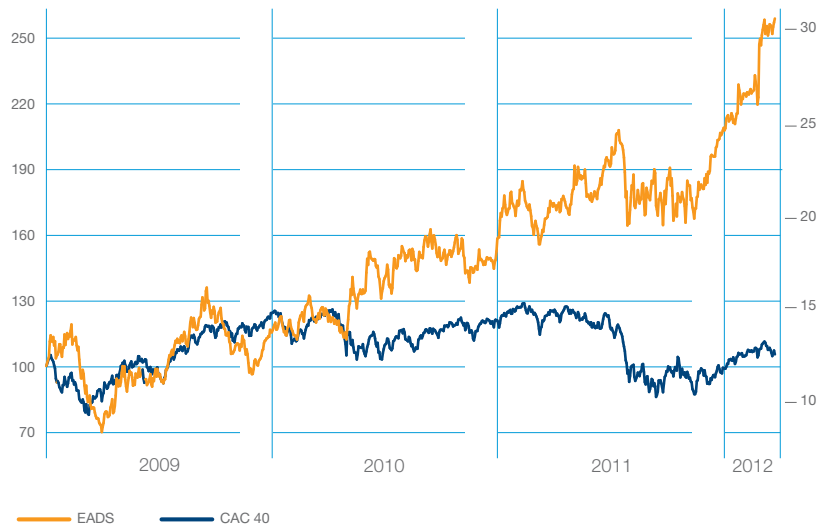
Nuestro servicio está disponible en cuatro idiomas: español, inglés, francés y alemán.

LA ACCIÓN DE EADS

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN hasta el 4 de abril de 2012

Base 100: el 2 de enero de 2009

Cotización de EADS (en euros)



EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN DE EADS en la Bolsa de Valores de París en 2012

☉ Máximo: el 3 de abril
31,17 €

☉ Mínimo: el 2 de enero
25,68 €

☉ Rentabilidad en lo que va de año:
+21% (CAC 40: +3%)

☉ Dividendo por acción
0,45 €*

En 2011, EADS fue, con diferencia, la sociedad con mejor rentabilidad del CAC 40, y la segunda mejor entre las acciones del MDAX. A lo largo del año, las acciones de EADS ganaron un 38%, mientras que el CAC 40 cayó un -17% y el DAX un -15%.

*Propuesto a la Junta General Anual para su aprobación. Fecha de registro: 6 de junio de 2012. Fecha de pago del dividendo: 7 de junio de 2012.

ESTRUCTURA DEL CAPITAL a 31 de diciembre 2011



- 22,35% **Sogead** (Lagardère y la sociedad estatal holding francesa Sogepa)
- 22,35% **Daimler****
- 5,45% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 49,41% **Participación institucional, inversores minoristas y empleados** (incluido un 0,06% de acciones mantenidas directamente por el Estado francés fuera de la asociación contractual)
- 0,45% **Autocartera** (sin derechos económicos ni de voto)

** 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 : +33 800 01 2001

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:
Auriane de Soultrait

Equipo editorial:
James Gibbs, Bruno Martire,
Guilhem Boltz.

Fotografías: © by EADS

L COMFI