



Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



Die Ergebnisse der EADS für das Jahr 2007 zeigen zwei Seiten einer Medaille: Sie sind unbefriedigend und wecken doch neue Hoffnungen: Unser operatives Geschäft ist hinsichtlich Umsatz und Gewinn erfolgreich, und der Free Cash Flow ist ausgezeichnet.

Ich bin mit unseren Zahlen nicht zufrieden. EADS kann - und muss - mehr leisten. Aber ich bin der Meinung, dass der Konzern mit den beachtlichen Erfolgen des vergangenen Jahres eine stabile Basis und gute Perspektiven geschaffen hat.

2007 haben wir zielstrebig einige Änderungen vorgenommen. Die neue Führungsstruktur erlaubt es dem Management, sich auf das laufende Geschäft und damit auf die Verbesserung der Ergebnisse zu konzentrieren. Die Entscheidungsprozesse sind einfacher, schneller, transparenter, und gleichzeitig werden die Risiken besser beherrscht. Aber es müssen noch weitere Schritte unternommen werden, um Normalität zu erreichen.

Wir haben Power8 gestartet und es gewagt, die industrielle Aufstellung von Airbus zu überdenken und dabei die Grundlagen unserer Identität und Wettbewerbsfähigkeit in den Vordergrund gerückt. Wir stehen unter dem anhaltenden, starken Druck des fallenden Dollars, einer immer größer werdenden Bedrohung, die rasche und mutige Maßnahmen erforderlich macht.

Die EADS muss zügig unter Beweis stellen, dass konkrete Schritte unternommen werden, die es ermöglichen, die ehrgeizigen Ziele der Vision 2020 zu erreichen und die großen operativen Herausforderungen, denen der Konzern gegenübersteht, zu meistern.

Seit Beginn des Jahres 2008 hat eine Reihe positiver Nachrichten Grund zu neuer Hoffnung gegeben: Das Weltraumlabor Columbus und das unbemannte Versorgungsfahrzeug ATV sind erfolgreich ins All gestartet, und die dritte A380 hat ihren Dienst aufgenommen. Die A320-Fertigung läuft auf Rekordniveau, und die Auftragszahlen für Airbus-Flugzeuge sowie das Geschäftsvolumen von Eurocopter und Verteidigung & Sicherheit weisen beeindruckende Wachstumsraten auf.

Und schließlich sind wir alle sehr stolz darauf, dass die A330 eine wesentliche Rolle bei der Wahl der von Northrop Grumman geführten Lösung durch die US Air Force für ihr KC-45A-Tanker-Beschaffungsprogramm gespielt hat. Bei vier von fünf Kriterien wurde dem Flugzeug ein höherer Nutzen bei der Unterstützung der amerikanischen Kampfflugzeuge zugesprochen.

Dieses Ereignis hat natürlich keine Auswirkungen auf unsere Ergebnisse des Jahres 2007, doch zeigt es, dass die EADS nach wie vor ein hoch innovatives Unternehmen und ein dynamischer Wettbewerber auf globaler Ebene ist. Zahlreiche mitreißende Möglichkeiten liegen vor uns!

Angesichts der Verkaufserfolge, der finanziellen Stärke und der ermutigenden operativen Erfolge des Konzerns in etablierten Programmen schlägt das Board of Directors eine Dividende von € 0,12* je Aktie vor. Dieser Vorschlag ist sowohl eine Geste der Wertschätzung Ihrer Loyalität als Aktionäre der EADS sowie Ausdruck der Zuversicht für die kommenden Jahre - trotz bleibender Herausforderungen.

* Vorschlag für die Hauptversammlung.

LOUIS GALLOIS
Chief Executive Officer der EADS

I N H A L T	2007: STARKE GESCHÄFTSENTWICKLUNG	2
	SOLIDE GRUNDLAGEN UND BEDEUTENDE MARKTERFOLGE	4
	A330 MRTT, EINFÜHRUNG EINES HOCHMODERNEN LUFTBETANKUNGSSYSTEMS	6

2007: Starke Geschäftsentwicklung



→ Die EADS zeigte im Jahr 2007 eine starke Geschäftsentwicklung, sah sich aber gleichzeitig mit großen Herausforderungen konfrontiert. Der Auftragseingang des Konzerns verdoppelte sich gegenüber dem Vorjahr auf einen neuen Rekordwert, und das EBIT* erreichte die Gewinnschwelle. Dies war im überarbeiteten Ausblick von EADS angekündigt worden. Für das Jahr 2008 erwartet die EADS ein EBIT* in Höhe von € 1,8 Mrd. 2007 war ein hartes Jahr und stellte uns vor große Herausforderungen. Bei deren Bewältigung hat das gesamte Unternehmen Stärke und Einsatz bewiesen. Wir haben eine vereinfachte Führungsstruktur umgesetzt und stark in Forschung und Technologie investiert.

“ Der klare Fokus auf Effizienz und auf die Veränderungen, die sich aus dem Power8-Programm ergeben, sind Voraussetzungen für weitere Investitionen in die Zukunft

von EADS ” sagte der CEO von EADS, Louis Gallois.

Während mit dem Restrukturierungsprogramm Power8 erste Einsparungen erzielt wurden, meisterte Airbus den weiteren Hochlauf der Flugzeugauslieferungen, insbesondere bei der A320-Familie. Eurocopter baute die Produktion von Serienhubschraubern und das Dienstleistungsgeschäft weiter aus. Astrium steigerte die Produktionsrate der Trägerrakete Ariane 5, profitierte vom Wachstum im Geschäft

mit Paradigm-Dienstleistungen und konnte mit der Integration des Columbus-Weltraumlabor in die internationale Raumstation ISS einen großen technologischen Erfolg verzeichnen. Im Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit trugen sowohl Military Air Systems und Defence and Communications Systems operative Verbesserungen bei.

Der Umsatz erreichte € 39,1 Mrd. (2006: € 39,4 Mrd.), getragen vom Zuwachs bei den Airbus-Auslieferungen (453 gegenüber 434 im Vorjahr) sowie gestiegenen Geschäftsvolumina bei Eurocopter und Astrium. Trotz der negativen Auswirkungen des US-Dollarkurses und der verminderten Umsatzrealisierung im A400M-Programm blieb der Konzernumsatz verglichen mit dem Vorjahr weitgehend stabil. EADS erzielte 55% des Umsatzes außerhalb Europas, dank starker Beiträge aus dem asiatisch-pazifischen Raum (23%), Nordamerika (20%) und dem Rest der Welt (12%).

Das EBIT* (vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten) für 2007 beträgt € 52 Mio., gegenüber € 399 Mio. im Jahr 2006. Es wurde erheblich belastet durch konzernweite Kosten des A400M-Programms (aufgrund von Programmverzögerungen von sechs bis zwölf Monaten), durch Kosten für das Restrukturierungsprogramm Power8 und die A350 XWB sowie den schwachen US-Dollar. Dessen ungeachtet hielt die Verbesserung des Geschäfts in etablierten Programmen weiter an. Positive Beiträge leisteten vor allem die vermehrten Airbus-Auslieferungen und das starke Hubschrauber-, Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft.

Beim **Konzernergebnis** verzeichnete EADS einen Verlust von € -446 Mio. (Konzernergebnis 2006: € 99 Mio.), oder € 0,56 je Aktie (Gewinn je Aktie 2006: € 0,12). Im Berichtszeitraum erhöhten sich die Aufwendungen für **eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung (F&E)** auf € 2.608 Mio. (2006: € 2.458 Mio.). Dies spiegelt anhaltende Aufwendungen für Entwicklungsprogramme bei Airbus wider, insbesondere für die A350 XWB.

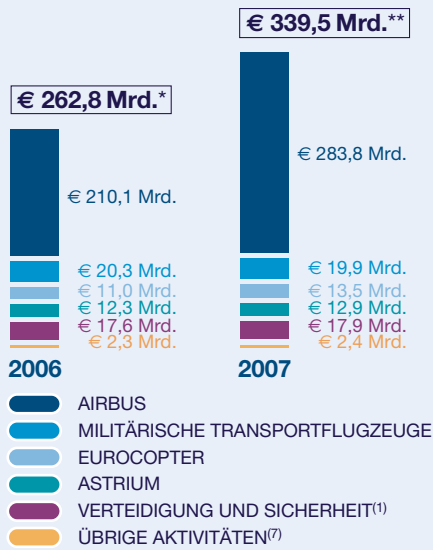
Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen stieg auf € 3.426 Mio. (2006: € 869 Mio.) des gestiegenen Zahlungsmittelzuflusses aus dem operativen Geschäft. Im Verlauf des Jahres 2007 stieg **die Nettoliquidität** auf € 7,0 Mrd. (Jahresende 2006: € 4,2 Mrd.). Die Verkaufserfolge und die Finanzkraft des Unternehmens sowie die ermutigenden operativen Leistungen in etablierten Programmen spiegeln sich in der Dividende wider.

**VERTRAUEN
IN DIE ZUKUNFT**

Dividende: € 0,12⁽⁵⁾

“Das Board of Directors schlägt der Hauptversammlung am 26. Mai 2008 für 2007 eine Dividende von € 0,12 je Aktie vor (2006: € 0,12).”

AUFTRAGSBESTAND[®] (nach Geschäftsbereichen)



*€ -10,8 Mrd. Zentrale / Konsolidierung
**€ -10,9 Mrd. Zentrale / Konsolidierung

AUSBLICK

Die Ziele und der Ausblick von EADS basieren auf einem Wechselkurs von € 1 = US\$ 1,45.

Auf der Grundlage von anhaltendem wirtschaftlichen Wachstum und unterstützt durch einen soliden Auftragsbestand erwartet EADS - trotz der Volatilität der Märkte - ein anhaltend starkes ziviles Flugzeuggeschäft. Die Airbus-Auslieferungen sollen in den Jahren 2011/2012 ihren Höhepunkt erreichen.

EADS erwartet für das Jahr 2008 rund 700 Flugzeugbestellungen bei Airbus.

Der Umsatz von EADS soll 2008 über 40 Mrd. erreichen, bei rund 470 Flugzeugauslieferungen im gesamten Jahr.

EADS erwartet 2008 ein EBIT* von € 1,8 Mrd. angesichts verstärkter Zuversicht in die Fähigkeiten des Unternehmens, die Rentabilität zu steigern. Allerdings gilt es

aufkommende wirtschaftliche und kostenseitige Herausforderungen zu beachten. Der genannte Wert berücksichtigt Planungsunsicherheiten gemäß dem Vorsichtsprinzip. Darüber hinaus beinhaltet er jedoch weder den möglichen Einfluss von kurzfristigen Währungsschwankungen auf Neubewertungen bestehender Rückstellungen noch Auswirkungen der möglichen Veräußerung von Werken.

Wenngleich die entscheidenden Entwicklungsprogramme nicht ganz frei von Risiken sind, erwartet EADS hier gegenwärtig keine wesentliche Verschlechterung.

Vor Einfluss von Kundenfinanzierungen erwartet EADS für das Jahr 2008 gegenwärtig einen Free Cash Flow von € 0,5 Mrd. (dabei ist zu berücksichtigen, dass dies die am schwersten zu prognostizierende Kennzahl ist).

EADS verdoppelte im Jahr 2007 den **Auftragseingang** trotz eines schwächeren US-Dollars und erzielte einen Rekordwert in Höhe von € 136,8 Mrd. (2006: € 69 Mrd.). Wichtigste Ursachen dieses Anstiegs waren der Aufschwung bei Airbus (plus 120%) und das deutliche Wachstum bei Verteidigung und Sicherheit (plus 45%) sowie bei Eurocopter (plus 35%). In einem günstigen Marktumfeld profitierte das Unternehmen sowohl von der robusten Nachfrage als auch von seinem attraktiven Produktangebot.

Fortschritte auf ganzer Linie und der jüngste Erfolg der EADS auf dem US-Verteidigungsmarkt stehen beispielhaft für unseren vielversprechenden Start ins Jahr 2008. Kurzfristig ist das Augenmerk der EADS nun darauf gerichtet, das Programmmanagement weiter zu verbessern und die anstehenden Produktionssteigerungen zu bewältigen. Neben wirtschaftlichen Kennzahlen und dem Streben nach einer Balance im Portfolio steht die Haltung der EADS bei Umweltfragen im Mittelpunkt ihrer langfristigen Strategie.

“ Sich der ökologischen Herausforderungen anzunehmen ist nicht allein eine Frage von Verantwortung: Es ist eine reelle Chance für das Geschäft. ”
sagte EADS CEO Louis Gallois.

Etliche EADS-Standorte - darunter alle Airbus-Werke - erfüllen die Anforderungen der internationalen Umweltmanagement-Norm

ISO 14001. Vor kurzem absolvierte Airbus die ersten Testflüge von Zivilflugzeugen mit alternativem Treibstoff bzw. Brennstoffzelle. Sowohl Airbus als auch Eurocopter sind wichtige Partner des europaweiten Forschungsprogramms Clean Sky. Dessen Ziel ist es, den Luftverkehr durch umweltverträglichere Produkte nachhaltiger zu gestalten.

Die vollständige Pressemitteilung und weitere aktuelle Unternehmensnachrichten finden Sie unter www.eads.com

EADS-KONZERN (in Mio. Euro)	2007	2006	Veränd.
Umsatz ⁽¹⁾	39.123	39.434	-1%
davon Verteidigung	8.933	10.039	-11%
EBITDA ⁽²⁾	1.751	2.033	-14%
EBIT ^{(1) (3)}	52	399	-87%
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.608	2.458	+6%
Konzernergebnis (Net Income) ⁽⁴⁾	-446	99	-
Gewinn je Aktie ⁽⁴⁾ , in Euro	€ -0,56	€ 0,12	-
Free Cash Flow (FCF)	3.487	2.029	+72%
FCF vor Kundenfinanzierungen	3.426	869	+294%
Dividende je Aktie, in Euro	€ 0,12⁽⁵⁾	€ 0,12	+/-0%
Auftragseingang ^{(1) (6)}	136.799	69.018	+98%

1) MBDA wurde 2007 zu 37,5% konsolidiert, gegenüber 50% im Jahr 2006; die Zahlen für 2006 wurden nicht angepasst; um eine vergleichbare Basis zu schaffen, müssen folgende Einflüsse berücksichtigt werden: € -418 Mio. beim Umsatz 2006, € -30 Mio. beim EBIT* 2006, € -249 Mio. bei der Nettoliquidität 2006, € -329 Mio. beim Auftragseingang 2006, € -1.691 Mio. beim Auftragsbestand 2006, € -168 Mio. beim Umsatz im vierten Quartal 2006, € -19 Mio. beim EBIT* im vierten Quartal 2006.

2) Gewinn vor Zinsen, Steuern, Wertminderungen, Abschreibungen und außerordentlichen Posten.

3) Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

4) Die EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

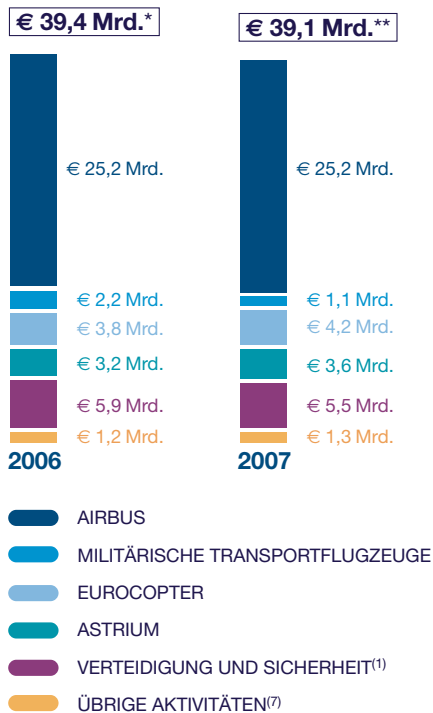
5) Wird der EADS-Hauptversammlung vorgeschlagen.

6) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand der EADS basieren auf Listenpreisen.

7) ATR, EADS EPW, EADS Socata und EADS Sogerma werden als Übrige Aktivitäten geführt. Dies ist kein eigenständiger EADS-Geschäftsbereich.

SOLIDE GRUNDLAGEN und bedeutende Markterfolge

➔ **UMSATZ**
(nach Geschäftsbereichen)



*€ -2,1 Mrd. Zentrale / Konsolidierung
**€ -1,7 Mrd. Zentrale / Konsolidierung



Airbus

Der Umsatz blieb stabil. Grund dafür ist ein positiver Volumeneffekt, vor allem durch Produktionssteigerungen bei der A320-Familie. Das Wachstum wurde durch einen negativen Einfluss des US-Dollars in Höhe von € -1.080 Mio. und eine geringere Umsatzrealisierung im A400M-Programm (€ -323 Mio. entsprechend dem internen Arbeitsanteil von **Airbus**) fast aufgezehrt. Im Berichtsjahr lieferte **Airbus** 453 Flugzeuge aus (2006: 434 Flugzeuge). Das EBIT* verringerte sich auf € -881 Mio. (2006: € -572 Mio.), da es im Jahresverlauf stark durch Rückstellungen im Zusammenhang mit dem überarbeiteten A400M-Auslieferungszeitplan und der Power8-Restrukturierung sowie durch Kosten für die A350 XWB belastet wurde. Ein gegenüber dem Vorjahr aufgetretener Preisrückgang bei den ausgelieferten

Flugzeugen wurde von einem starken Umsatz-Leverage-Effekt und ersten Power8-Einsparungen mehr als ausgeglichen.

Erste Erfolge im Restrukturierungsprogramm Power8 zeigen, dass sich EADS weiterhin voll darauf konzentriert, die Herausforderungen des Wettbewerbs zu meistern und so langfristige Rentabilität zu gewährleisten. Die Umsetzung läuft auf allen beteiligten Ebenen nach Plan und Meilensteine wie die Einführung einer neuen integrierten und transnationalen Organisationsstruktur oder Vereinbarungen mit Sozialpartnern hinsichtlich der Reduzierung von Overhead-Kosten wurden erreicht. Mit bevorzugten Bietern laufen Verhandlungen über die mögliche Veräußerung von Werken; bislang wurde noch keine verbindliche Einigung erreicht.

Im täglichen Liniendienst bei Singapore Airlines hat sich die A380 seit ihrer Indienststellung im Oktober 2007 als überaus zuverlässig erwiesen. Für **Airbus** und die zivile Luftfahrt als Ganzes war 2007 ein besonderes Jahr. Die weltweite Nachfrage stieg - vor allem dank schnell wachsender Fluggesellschaften in Asien und im Nahen Osten - auf einen bislang unerreichten Höchststand und brachte **Airbus** Rekordbestellungen ein: Von 1.341 Netto-Bestellungen für Flugzeuge (Brutto-Bestellungen über 1.458 Flugzeuge) entfiel der größte Teil auf die A320-Familie (913 Flugzeuge). Insbesondere die A330 erwies sich erneut als das erfolgreichste Verkehrsflugzeug ihrer Größe und Reichweite. Für die A350 XWB konnte **Airbus** im Jahresverlauf von zwölf Kunden Aufträge über 290 Flugzeuge verzeichnen. Ihr Vertrauen in die A380 stellten die Kunden mit 33 neuen Brutto-Bestellungen unter Beweis.



Militärische Transportflugzeuge

Der Umsatz ging auf € 1.140 Mio. (2006: € 2.200 Mio.) zurück. Ursache dafür ist vor allem die Verschiebung eines Meilensteins im A400M-Programm (Power-On) ins Jahr 2008. Das EBIT* des Geschäftsbereichs fiel auf € -155 Mio. gegenüber € 75 Mio. im Vorjahr und spiegelt damit vor allem Margenanpassungen im A400M-Programm wider. Mit der jüngsten Entscheidung für die KC-45A als neues Tankflugzeug der US-Luftwaffe - auf Basis der A330 MRTT - gelang EADS ein bedeutender Erfolg sowohl im weltweiten Tankergeschäft als auch auf dem amerikanischen Verteidigungsmarkt. Dies ist eine solide Grundlage für zukünftiges Wachstum. EADS wird in den nächsten Jahren 179 Tankflugzeuge an die amerikanischen Streitkräfte liefern. Die herausragenden Fähigkeiten dieses Tankers waren bereits zuvor unter Beweis gestellt worden: In anspruchsvollen Wettbewerben hatten sich die Vereinigten Arabischen Emirate und Saudi-Arabien für die A330 MRTT entschieden. Nach dem Auftrag von Australien und der Auswahl der A330 MRTT seitens Großbritanniens ist das Flugzeug als leistungsfähigster Tanker auf dem Markt bestätigt worden.



Eurocopter

Der zehnprozentige Umsatzanstieg ist in erster Linie die Folge anhaltend steigender Serienhubschrauber-Auslieferungen und zunehmender Kundendienst-Aktivitäten. Im Berichtszeitraum wurden 488 Hubschrauber an Kunden übergeben – 28% mehr als im Vorjahr. Das EBIT* des Geschäftsbereichs betrug € 211 Mio. (2006: € 257 Mio.), belastet durch eine Margenanpassung und eine Rückstellung im NH90-Programm. Allerdings konnte **Eurocopter** die Rentabilität deutlich verbessern dank höherer Volumina und eines vorteilhaften Produkt-Mix. Der Hochlauf der NH90-Produktion ist im Gange und neue Fertigungslinien wurden in Betrieb genommen. Im Jahr 2007 wurden insgesamt acht Hubschrauber vom Typ NH90 an Kunden ausgeliefert, darunter die ersten beiden NH90 für die australischen Streitkräfte.

Eurocopter baute seine industrielle Präsenz international weiter aus und erhöhte erneut seinen Exportanteil. Dies geht einher mit einer starken Konzentration auf Wachstumsmärkte und großen Anstrengungen, das weltweite Dienstleistungsnetzwerk kontinuierlich zu optimieren.

Verteidigung und Sicherheit

Der Umsatz stieg 2007 um 45%. Auf vergleichbarer Basis und unter Berücksichtigung einer Veränderung der MBDA-Konsolidierung von 50% im Jahr 2006 auf 37,5% im Jahr 2007 blieb der Umsatz stabil. Das Wachstum bei Eurofighter und im Sicherheitsgeschäft wurde von einem geringeren Umsatz im Lenkflugkörpergeschäft aufgezehrt. Auf vergleichbarer Basis übertraf das EBIT* des Geschäftsbereichs mit € 340 Mio. das Niveau des Vorjahres (2006: € 348 Mio.; vergleichbares EBIT* für das Jahr 2006: € 318 Mio.) nach Anpassungen für Einmaleffekte und dank verbesserter operativer Leistung und geringeren Strukturkosten.

Der Auftragseingang des Geschäftsbereichs profitierte 2007 sowohl vom Verteidigungs- als auch vom Sicherheitsgeschäft. Darin enthalten sind der EADS-Anteil am Eurofighter-Vertrag mit Saudi-Arabien, Eurofighter-Weiterentwicklungen, EuroHawk sowie Avionik- und Sicherheitsaktivitäten. Der Geschäftsbereich schloss neue Verträge für sichere Kommunikationsnetzwerke ab und erzielte Erfolge im Geschäftsfeld Global Security. Darüber hinaus gelangen Fortschritte im Geschäft mit unbemannten Luftfahrzeugen (Unmanned Aerial Vehicle, UAV): Der Geschäftsbereich wurde gemeinsam von der deutschen, der französischen und der spanischen Regierung mit einer Studie zur Risikominimierung beauftragt.



Astrium

Der elfprozentige Umsatzanstieg resultiert hauptsächlich aus dem Hochlauf der Paradigm-Dienstleistungen, einer höheren Produktionsrate für die Ariane 5 und einem wachsenden Geschäft mit ballistischen Flugkörpern. Das EBIT* verbesserte sich um 34% auf € 174 Mio. (2006: € 130 Mio.) dank vermehrter Beiträge des Trägerraketen- und des Dienstleistungsgeschäfts.

Im Jahresverlauf 2007 erhöhte **Astrium** die Produktionsrate der Ariane 5 ECA auf sechs Starts pro

Jahr. Als Bestätigung der Verlässlichkeit dieser Trägerrakete erhielt **Astrium** einen vorläufigen Auftrag über 35 Ariane 5 ECA; sie sollen ab 2010 ausgeliefert werden. Anfang des Jahres 2008 erreichten zwei bedeutende europäische Raumfahrtprogramme im Zusammenhang mit der internationalen Raumstation ISS wichtige Meilensteine: Das Weltraumlabor Columbus nahm seinen Betrieb auf und der unbemannte Raumtransporter ATV startete ins All.



ZENTRALE UND ÜBRIGE AKTIVITÄTEN (OHNE ZUGEHÖRIGKEIT ZU EINEM EADS-GESCHÄFTSBEREICH)

Der Umsatz der **Übrigen Aktivitäten** (ATR, EADS EFW, EADS Socata und EADS Sogerma) blieb 2007 stabil (+1%). Dies resultiert im Wesentlichen aus dem starken Umsatz bei ATR, EADS EFW und EADS Socata, der die Veräußerung von Wartungsaktivitäten von EADS Sogerma an die TAT Group im Jahr 2006 mehr als ausglich. Die Rückkehr von EADS Sogerma in die Gewinnzone ermöglichte 2007 ein EBIT* der Übrigen Aktivitäten in Höhe von € 94 Mio. (2006: € -288 Mio.). Alle vier Geschäftseinheiten erzielten ein positives EBIT*. Das EBIT* der Zentrale/Konsolidierung enthält auf Konzernebene Anpassungen im Zusammenhang mit der Situation im A400M-Programm (2007: € -169 Mio.; 2006: € 286 Mio.).

* Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Sachverhalte, wie Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie in diesem Zusammenhang stehende Wertminderungen aufgrund von Werthatigkeitstests.



A330 MRTT, Einführung eines hoch



EIN BEWÄHRTER INTERNATIONALER STAR

Neben der US-Ausschreibung hat der auf der A330-200 basierende Tanker die letzten vier internationalen militärischen Tankerausschreibungen nacheinander gewonnen. Das beweist die überlegene Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit der A330.

A330 MRTT (Royal Australian Air Force). Der im Jahr 2004 mit der Royal Australian Air Force geschlossene Vertrag über die Lieferung von fünf A330 MRTT mit Unterflügeltanks und ARBS zur Ablösung der existierenden Boeing-Flotte liegt im Zeitplan. Die erste A330 MRTT soll ihren Dienst im Jahr 2009 aufnehmen.

A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Britische Royal Air Force). Das von EADS angeführte Konsortium AirTanker hat kürzlich mit dem britischen Verteidigungsministerium einen 27-Jahres-Vertrag über die Lieferung von Lufttransport- und Luftbetankungslösungen an die Royal Air Force geschlossen. Auf der Grundlage des weltweit größten privatwirtschaftlichen Finanzierungsmodells (Private Financing Initiative - PFI) im Verteidigungsbereich sollen im Rahmen des Programms "Zukünftiges Strategisches Betankungsflugzeug" (Future Strategic Tanker Aircraft - FSTA) die zurzeit von der Royal Air Force betriebenen veralteten Tanker der Typen VC10 und Tristar ersetzt werden. Das FSTA-Programm umfasst die Lieferung einer Flotte von 14 neuen Tankflugzeugen, die auf der neuesten Generation der Airbus A330-200 basieren und die ab 2011 in Dienst gestellt werden sollen.

A330 MRTT (Royal Saudi Air Force). Im Dezember 2007 unterzeichnete die Division Military Transport Aircraft einen Vertrag über die Lieferung von drei A330 MRTT als neue Luftbetankungsflugzeuge für die Royal Saudi Air Force. Dieser Vertrag wird 2008 gebucht.

A330 MRTT (Air Force & Air Defense der VAE). Die Vereinigten Arabischen Emirate gaben im Februar 2008 die Bestellung der A330 MRTT als ihr neues Luftbetankungsflugzeug bekannt.

4.550 LITER PRO MINUTE

Der von der EADS gelieferte Mehrwert beschränkt sich nicht allein auf das Flugzeug. Um eine optimale Lösung für den Betankungsvorgang anzubieten, hat die EADS Neuerungen entwickelt. Der EADS-Konzern hat über € 100 Mio. an Eigenmitteln in die Entwicklung der Technologie und der Versorgungssysteme investiert, ganz besonders in den „boom“, also den Ausleger. Beim gegenwärtigen System dockt das aufnehmende Flugzeug zum Betanken mit einer Sonde an die Kupplung an, was seitens des Piloten hohe und präzise fliegerische Qualitäten erfordert. Die Idee, der im Forschungs- und Entwicklungszentrum von EADS CASA nachgegangen wurde, war die Entwicklung eines Auslegers, der direkt an das zu betankende Flugzeug heranreicht. So bleiben dem Piloten stressige Flugmanöver erspart und er kann sich voll und ganz auf seine Mission konzentrieren. Dafür setzte EADS eine Reihe von innovativen elektronischen Systemen ein: Fly-by-wire-Steuerung, ein 2- und 3-dimensionales Sichtsystem, Videosysteme usw. Dieses fortschrittliche Luftbetankungsauslegersystem ARBS (Air Refuelling Boom System) ermöglicht einen Kraftstoffdurchsatz von annähernd vier Tonnen (4.550 Liter) pro Minute, was angesichts des hohen Risikos für ein Flugzeug während des Betankungsvorgangs einen erheblichen Vorteil darstellt.



Bei dem knapp 18 Meter langen Ausleger handelt es sich um einen langen Gelenkarm, der am Heck des Tankers angebracht ist.

modernen Luftbetankungssystems

DIE U.S. AIR FORCE ERTEILT DEM TEAM VON NORTHROP GRUMMAN UND EADS DEN ZUSCHLAG FÜR DIE MODERNISIERUNG IHRER LUFTBETANKUNGSFLOTTE

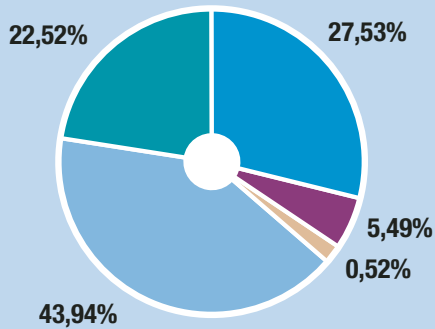
➔ Am 29. Februar gab die U.S. Air Force nach einem mehrjährigen Auswahlprozess die Wahl von Northrop Grumman bekannt, zur Lieferung des Luftbetankungsflugzeugs KC-45A, das den KC-135-Tanker ersetzen soll. Der Auftrag umfasst 179 Flugzeuge und hat ein Volumen von rund US\$ 40 Mrd. Der anfängliche KC-45A-Vertrag für Northrop Grumman hat einen Wert von US\$ 1,5 Mrd. und umfasst zunächst vier Flugzeuge für Systemdesign- sowie Entwicklungszwecke. EADS North America ist als Partner und Hauptauftragnehmer von Northrop Grumman dafür zuständig, die für den Luftverkehr zugelassenen Flugzeuge samt Betankungssystem an Northrop Grumman zu liefern. Dieser Erfolg verleiht dem EADS-Konzern die Glaubwürdigkeit für seine Fähigkeit, in den US-Markt vorstoßen zu können und unterstreicht die hervorragende Qualität der von EADS angebotenen Lösung.

Diese hervorragende Lösung basiert auf dem A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport), einer kostengünstigen Plattform mit geringem Risiko, die zudem ein größeres Versorgungsvolumen als jedes andere Konzept bietet. Die Flugzeugzelle basiert auf dem populären Verkehrsflugzeug A330 der Airbus-Division der EADS, von dem weltweit mehr als 880 Exemplare in der Passagier- und Frachterkonfiguration bestellt worden sind. Dank des enormen Basistankvolumens von 140.000 Litern kommt die Standardversion der A330-200 ohne Zusatztanks aus und ist dadurch mit der Luftbetankungsleistung selbst den stärksten Mitbewerbern weit voraus. Da keine zusätzlichen Treibstofftanks benötigt werden, steht der gesamte Frachtraum zur Verfügung, und es besteht die Möglichkeit zur Aufnahme von LD3- oder LD6-Containern, Militärpaletten oder anderen, dem Flugzeug angepassten Lasttypen.

Die A330 MRTT kann mit einer Kombination von Unterflügel tanks und/oder Rumpfschlauch und Fangtrichtereinheiten und/oder dem fortschrittlichen Luftbetankungsauslegersystem ARBS (Air Refuelling Boom System) von EADS CASA ausgerüstet werden. Ein Auslegersteuerungs- und Missionsplanungssystem, das im Cockpit untergebracht werden kann, ermöglicht die Fernsteuerung über ein 2D-/3D-Videosystem. Dieser Zuschlag stellt unter Beweis, dass die A330 MRTT-Plattform die erste Wahl für Tankerflotten weltweit ist und schließt sich unserem zuletzt errungenen Erfolg an. Die A330 MRTT wird derzeit weltweit für Einsätze in Betracht gezogen. Die britische Royal Air Force hat sich für die A330 MRTT als zukünftiges strategisches Tankflugzeug (Future Strategic Tanker Aircraft) entschieden und auch die Royal Australian Air Force hat dieses Flugzeug gewählt.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

AKTIONÄRSSTRUKTUR
am 31. Dezember 2007 (in %)



- **Sogade***
(Lagardère zusammen mit der französischen Staatsholding Sogepa)
- **Daimler****
- **SEPI**
(Holdinggesellschaft des spanischen Staates)
- **Institutionelle Anleger, Privatanleger und Mitarbeiter + Anteile, die direkt vom französischen Staat außerhalb der Contractual Partnership gehalten werden**
- **Zurückgekaufte eigene Aktien**
(stimmrechtslos und ohne wirtschaftliche Rechte)

*Am 4. April 2006 hat Lagardère „mandatory exchangeable Bonds“ ausgegeben. Die an ihrem Fälligkeitsdatum zu liefernden EADS-Aktien repräsentieren maximal 7,5% des Aktienkapitals der EADS.

**Am 9. Februar 2007 hat Daimler mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren eine Vereinbarung getroffen, durch die Daimler ihre indirekt gehaltene Beteiligung an der EADS um 7,5%-Punkte reduzieren wird.

KENNZAHLEN

ISIN-Kennung	NL0000235190
Ausgegebene Aktien am 31. Dezember 2007	814 014 473
Ausgabekurs am 10. Juli 2000	€ 19 für institutionelle Investoren € 18 für Privatanleger
Höchststand in 2008	€ 22,2 am 2. Januar
Tiefststand in 2008	€ 12,83 am 20. März
Ergebnis je Aktie 2007	€ -0,56
Dividende 2007 je Aktie, Vorschlag für die Hauptversammlung am 26. Mai 2008	€ 0,12

IHRE EADS-AKTIE

BÖRSEKURSENTWICKLUNG BIS 27. MÄRZ 2008



ORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG 2008

Gemäß Artikel 23.3 der Satzung der Gesellschaft geben wir hiermit bekannt: Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet statt am

**Montag, den 26. Mai 2008 um 14 Uhr, im
Hotel Okura Amsterdam
Ferdinand Bolstraat 333
1072 LH Amsterdam
Niederlande**

Nähere Informationen zur Teilnahme an der Hauptversammlung werden rechtzeitig durch Presseveröffentlichungen und auf unserer Website (Investor Relations) bekannt gegeben.

Im Rahmen der Luftfahrtmesse ILA bieten wir unseren Privataktionären am 28.05.2008 eine Standbesichtigung.

Aufgrund der limitierten Platzanzahl bitten wir Sie, sich bei unserem Call Center anzumelden und Einzelheiten zu erfahren.

FINANZKALENDER

- **11. März 2008:**
Veröffentlichung der Ergebnisse 2007
- **14. Mai 2008:**
Veröffentlichung der Ergebnisse des 1. Quartals 2008
- **26. Mai 2008:**
Ordentliche Hauptversammlung in Amsterdam
- **30. Juli 2008:**
Veröffentlichung der Ergebnisse des 1. Halbjahres 2008
- **14. November 2008:**
Veröffentlichung der Neunmonatsergebnisse 2008

INFORMATION FÜR AKTIONÄRE

www.eads.com
ir@eads.net

GEBÜHRENFREIE TELEFONNUMMERN

Deutschland: 00 800 00 02 2002
Frankreich: 0 800 01 2001
Spanien: 00 800 00 02 2002



Auf Umweltschutzpapier gedruckt

Verantwortlicher Herausgeber: Pierre de Bausset
Redaktion: Charles-Etienne Lebatard
Fotos: EADS

LCOMFI

Nach der Bekanntgabe der französischen Börsenaufsichtsbehörde AMF von Anschuldigungen gegen die EADS und einige ihrer Manager, hat der Konzern am 1. April 2008 die folgende Pressemitteilung veröffentlicht.



Information

Bekanntgabe der AMF von Anschuldigungen gegen EADS und einige ihrer Manager

Amsterdam, 1. April 2008 - EADS sowie die betroffenen EADS- und Airbus-Manager nehmen den Beschluss des Entscheidungsgremiums der französischen Börsenaufsichtsbehörde AMF zur Kenntnis, ein Verfahren wegen der angeblichen Verletzung von Veröffentlichungspflichten und Insiderhandelsbestimmungen einzuleiten.

In der ersten Etappe dieses voraussichtlich langwierigen Prozesses ist das AMF-Entscheidungsgremium zu der Ansicht gelangt, dass die während der Untersuchungsphase eruierten Sachverhalte, wie sie von den AMF-Ermittlern interpretiert werden, keine Beilegung des Falles rechtfertigen. Die AMF wird das Unternehmen und die betroffenen Manager von der Art der ihnen zur Last gelegten Anschuldigungen in Kenntnis setzen.

EADS CEO Louis Gallois sagte dazu: „Endlich sind EADS und die betroffenen Manager in der Lage, sich zu verteidigen. EADS wird ihre Manager in ihrer Verteidigung unterstützen; das Unternehmen wird den Nachweis führen, dass es höchste Maßstäbe an seine Finanzkommunikation angelegt und sich vollständig transparent verhalten hat.“

Zum ersten Mal können EADS und die betroffenen Personen der Interpretation der AMF ihre Erklärung der Tatsachen des Falles entgegen stellen. Unterstützt von EADS, beabsichtigen sie eine nachhaltige Ausübung ihres Rechts auf Verteidigung vor der AMF-Sanktionskommission, die nach der gebotenen Anhörung der Parteien über die eventuelle Verhängung von Bußgeldern beschließt.

In Anbetracht der Tatsache, dass in der Sache noch keine Entscheidung gefällt wurde, besteht EADS darauf, dass weiterhin die Unschuldsvermutung gilt.

EADS hält das mit diesem Verfahren verbundene finanzielle Risiko sowie die möglichen Folgen für nicht substantiell. Gleichwohl sieht EADS möglicherweise bedeutende Auswirkungen auf Image und Reputation des Unternehmens.