



Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



Krise, Rezession, Börsencrash. Diese emotional aufgeladenen Begriffe bestimmen dieser Tage die Schlagzeilen, sie schüren Ängste und wecken Zweifel an der Widerstandskraft der Wirtschaft im Allgemeinen sowie der Unternehmen im Besonderen. EADS ist gegen die Turbulenzen an den Finanzmärkten natürlich nicht immun. Wir sind uns bewusst, dass sich die Wirtschaftskrise auch auf unser Unternehmen, unsere Kunden und unsere Zulieferer auswirken kann. Im Airline-Sektor lassen sich hierfür bereits erste Zeichen erkennen: Im September war erstmals seit 2003 ein globaler Rückgang des

Luftverkehrsaufkommens zu verzeichnen. Darüber hinaus sind die Fluggesellschaften von der Kreditverknappung betroffen. Bei Flugzeugaufträgen ist ein Rückgang zu erwarten sowie ein zunehmender Bedarf an Kundenfinanzierungen. Trotz dieses wechselhaften Marktumfeldes erwirtschaftete der Konzern weiterhin robuste operative Ergebnisse.

Das erste, die Stabilität der EADS stützende Element, ist der konzernweite Auftragsbestand im Rekordwert von 400 Milliarden Euro, der uns für verhältnismäßig lange Zeit Planungssicherheit verschafft. Das zweite Element ist unsere bemerkenswert solide finanzielle Aufstellung. Wir verfügen über eine Nettoliquidität von neun Milliarden Euro und eine zusätzliche Kreditlinie von drei Milliarden Euro, die wir bei Bedarf uneingeschränkt in Anspruch nehmen können. Erwähnenswert ist auch, dass unsere Kundenfinanzierung derzeit auf dem tiefsten Niveau seit 20 Jahren steht. Doch wir profitieren nicht nur von eigenen Stärken: In den letzten Wochen kam uns auch der wiedererstarkende Dollar zugute. Dies eliminiert zwar nicht die von Wechselkursschwankungen der US-Währung ausgehende Gefahr für die Rentabilität des Konzerns, sorgt aber doch für eine gewisse Entlastung.

Angesichts dieser Ungewissheiten haben wir bei Airbus den Hochlauf der Produktion von Single-Aisle-Maschinen vorübergehend ausgesetzt, und dank unserer hohen Liquidität können wir unsere Kunden bei Bedarf und nach sorgfältiger Analyse finanziell unterstützen. Zu guter Letzt haben wir dank Power8 bereits eine Anzahl von Initiativen auf den Weg gebracht, um die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns abzusichern. Doch auch wenn wir jetzt die ersten Ergebnisse dieser Arbeit erzielen, müssen wir uns trotz der Erstarkung des Dollars weiterhin bemühen, unsere Abhängigkeit von Kursschwankungen des Dollars zu verringern. Dies und die möglichen Auswirkungen der Krise sind die Gründe, um im Rahmen des Programms „Power8 plus“ zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. Bei alledem verlieren wir unsere eigenen internen Herausforderungen nicht aus den Augen. Das Programm A400M weist eine Vielzahl von Fragen und ungelöster Probleme auf, die es noch zu bewältigen gilt; zugleich behält die weitere Steigerung der Produktionsraten bei der A380 unverändert höchste Priorität.

Mit unserem starken Auftragsbestand und Cashflow sowie den soliden Bilanzzahlen im Rücken haben wir unseres Erachtens guten Grund zur Annahme, für das instabile Konjunkturklima gerüstet zu sein.

HANS PETER RING
Chief Financial Officer

INHALT	NEUNMONATSAZAHLEN 2008	2
	GESCHÄFTSBEREICHE: ROBUSTE PERFORMANCE	4
	A380: EIN JAHR DES ERFOLGS	6

Neunmonatszahlen 2008



➔ EADS erzielte in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 vielversprechende Ergebnisse, steht aber in entscheidenden Programmen vor Herausforderungen. Der Konzern zeigte eine weiterhin solide grundlegende Performance und profitierte von einer starken Marktnachfrage. EADS verzeichnete einen bemerkenswerten Auftragseingang über das gesamte Portfolio hinweg. Der Konzern verfolgt die Entwicklungen am Finanzmarkt aufmerksam und hat bereits vielfältige Maßnahmen ergriffen, um mögliche negative Auswirkungen zu begrenzen.

“ Das A400M-Programm steht weiter unter Druck und wir arbeiten sehr konzentriert daran, die industriellen und wirtschaftlichen Herausforderungen in Abstimmung mit unseren Kunden und Zulieferern zu bewältigen. Wir sind entschlossener denn je, dieses komplexe Programm in den Griff zu bekommen. ”
sagte der CEO von EADS, Louis Gallois.

Im A400M-Programm wird das Fehlen eines abgestimmten und verlässlichen Zeitplans für das Antriebssystem, welches ungelöste Probleme bei bestimmten Ausrüstungszulieferungen sowie der Integration von Ausrüstung und Systemen nach sich zieht, zu weiteren Verzögerungen führen. Sobald ein aktualisierter Zeitplan vorliegt, wird EADS die Aufwendungen für die A400M weiter anpassen. Im dritten Quartal 2008 wurde diesbezüglich ein Aufwand in Höhe von € 341 Mio. verbucht, welcher das EBIT* entsprechend belastete.

Der **Umsatz** stieg um 7 Prozent auf € 29,4 Mrd. (Vorjahreszeitraum: € 27,6 Mrd.) dank operativer Zuwächse in allen fünf Geschäftsbereichen. Im Umsatzwachstum sind € 803 Mio. enthalten, die aus dem im dritten Quartal 2008 erfolgten Wechsel der Bilanzierungsmethode für das A400M-Programm zur Bilanzierung in der frühen Phase eines Auftrags resultieren.

Das **EBIT*** (vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten) für die ersten neun Monate 2008 verbesserte sich auf € 2,018 Mrd. gegenüber € -353 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Damals wurde insbesondere das EBIT* von Airbus durch höhere außerordentliche Aufwendungen (Power8, A400M, A350) belastet. Das EBIT* stieg dank Verbesserungen in allen Geschäftsbereichen.

Im Einklang mit der EBIT*-Entwicklung verbesserte sich das Konzernergebnis von EADS auf € 1,082 Mrd. (Vorjahreszeitraum: € -705 Mio.). Dies entspricht einem Gewinn je Aktie von € 1,34 (Verlust je Aktie im Vorjahreszeitraum: € 0,88).

Die eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (F&E) verringerten sich leicht auf € 1,792 Mrd. (Vorjahreszeitraum: 1,903 Mrd.). Im vierten Quartal werden sie jedoch voraussichtlich stärker steigen, vor allem im Rahmen des A350-Programms bei Airbus.

Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen erhöhte sich signifikant auf € 1,959 Mrd. (Vorjahreszeitraum: € 168 Mio.). Trotz eines Zahlungsmittelabflusses für Übernahmen und US-Dollar-Optionen für Kurssicherungsgeschäfte erreichte die Nettoliquidität Ende September mit € 9 Mrd. einen Rekordwert (Jahresende 2007:

€ 7 Mrd.) und stellt für EADS damit eine solide Basis für die kommenden Jahre dar.

In den ersten neun Monaten 2008 verzeichnete EADS einen bemerkenswerten Auftragseingang im Wert von € 88,7 Mrd. Im Vergleichszeitraum belief er sich auf € 82,4 Mrd. Der Auftragseingang profitierte von den hohen Bestellungen während der diesjährigen Luftfahrtmesse in Farnborough und dem Auftrag im britischen Tankerprogramm. Ende September 2008 erreichte der Auftragsbestand mit € 400,7 Mrd. einen neuen Rekordwert (Jahresende 2007: € 339,5 Mrd.). Der Zuwachs resultierte zum Teil aus einem gegenüber dem Jahresende 2007 günstigeren Schlusskurs des US-Dollars zum Monatsende September.

Aufgrund der Finanzkrise bewegt sich EADS – insbesondere im zivilen Geschäft bei Airbus, Eurocopter und Astrium – in einem unsicheren Marktumfeld. Das verlangsamte Wirtschaftswachstum und die daraus resultierende Abschwächung des Luftverkehrs haben die Kurserholung des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie den seit Sommer zu beobachtenden Rückgang des Ölpreises überschattet. Der hohe und geographisch breit gefächerte Auftragsbestand und eine Nettoliquidität auf Rekordniveau stärken EADS vor dem Hintergrund der globalen Finanzkrise. Angesichts der Erwartung eines zurückgehenden Luftverkehrs und schwierigerer Refinanzierungen wird sich das zivile Flugzeuggeschäft voraussichtlich abschwächen, verbunden mit dem Risiko von Aufschieben oder gar Abbestellungen. Dies ist bislang jedoch kaum absehbar. Die Finanzierungsquellen für Flugzeuge sind knapper geworden. Die Kundenanfragen zur Unterstützung bei der Schließung von Finanzierungslücken sind bislang überschaubar. In jedem Fall bleiben Airbus

* Siehe Fußnote auf Seite 4.

** Da das Ergebnis des A400M-Fertigungsauftrags nicht verlässlich geschätzt werden kann, kann EADS derzeit nicht alle Kriterien der Bilanzierung des Auftrags nach der Gewinnrealisierungsmethode nach dem Fertigstellungsgrad erfüllen. Deshalb und in Übereinstimmung mit IAS 11 (Fertigungsaufträge) hat EADS die Gewinnrealisierung nach dem Fertigstellungsgrad (Meilenstein-Methode) ausgesetzt. Stattdessen wurden die bislang angefallenen Auftragskosten als Aufwand sowie Umsatzerlöse entsprechend den angefallenen Auftragskosten – insoweit diese wahrscheinlich einbringbar sind – ("Frühe-Phase"-Methode) in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht. Zudem wurde die bestehende Rückstellung für die die gesamten Auftragslöse übersteigenden gesamten Auftragskosten neu berechnet, jedoch nur für jene Auftragskostenbestandteile, die EADS verlässlich schätzen konnte.



AUSBLICK

Der Ausblick von EADS beruht auf einem Schlusskurs von € 1 = US\$ 1,45 zum Jahresende 2008.

EADS erwartet für das Jahr 2008 bei Airbus Bestellungen für mehr als 850 neue Flugzeuge.

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

Angesichts eines EBIT* von € 2 Mrd. in den ersten neun Monaten 2008 sollte EADS die EBIT*-Prognose für das Gesamtjahr in Höhe von € 1,8 Mrd. (auf der Basis von € 1 = US\$ 1,45) übertreffen mit Blick auf die starke grundlegende Performance. Darin sind

jedoch keine weiteren sich aus den Unsicherheiten im A400M-Programm ergebenden Einflüsse enthalten.

Zudem könnten Schwankungen des €/US\$-Schlusskurses zum Jahresende gegenüber dem Ende September 2008 positiven oder negativen Einfluss auf das Ergebnis haben. Ausschlaggebend hierfür wären Neubewertungen einiger Bilanzposten bei Airbus, einschließlich Rückstellungen für Drohverluste.

EADS erwartet für das Jahr 2008 vor Einfluss von Kundenfinanzierungen einen Free Cash Flow von mehr als € 2 Mrd. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dies die volatilste zu prognostizierende Kennzahl ist.

und Eurocopter wachsam und bereit, sich an Veränderungen des Marktes anzupassen.

Die konzernweiten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz kommen gut voran. Das Restrukturierungsprogramm Power8 erzielt Fortschritte und die Veräußerungsstrategie greift. Power8 Plus wurde gestartet mit dem Ziel, konzernweit einen zusätzlichen jährlichen EBIT*-Beitrag von € 1 Mrd. in den Jahren 2011 bis 2012 zu leisten. Der Gesamtbetrag wird sich aus einem Airbus-Beitrag in Höhe von € 650 Mio. und € 350 Mio. aus den Geschäftsbereichen Eurocopter, Astrium, Verteidigung und Sicherheit sowie Militärische Transportflugzeuge und der EADS-Zentrale zusammensetzen.

Zudem arbeitet EADS derzeit an einem Plan namens "Future EADS" für weitere Integration und Kosteneinsparungen von mindestens € 200 Mio. in den Jahren 2011-2012. Es zielt darauf ab, die Integration zu verstärken, Entscheidungsprozesse zu verbessern und Kosteneinsparungen durch die Zentrale, die Geschäftsbereiche und die Interaktion zwischen beiden zu erzielen.

EADS-KONZERN (in Mio. Euro)

	01-09 2008	01-09 2007	Veränd.
Umsatz ⁽¹⁾	29.440	27.551	+7%
Davon Verteidigung	7.329	5.605	+31%
EBITDA ⁽¹⁾⁽²⁾	3.143	788	+299%
EBIT ⁽¹⁾⁽³⁾	2.018	-353	-
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽¹⁾	1.792	1.903	-6%
Konzernergebnis ⁽⁴⁾	1.082	-705	-
Gewinn je Aktie ⁽⁴⁾	€ 1,34	€ -0,88	€ +2,22
Free Cash Flow (FCF) ⁽¹⁾	1.967	111	-
FCF vor Kundenfinanzierungen ⁽¹⁾	1.959	168	-
Auftragseingang ⁽¹⁾⁽⁷⁾	88.700	82.422	+8%

1) Im Zusammenhang mit der geänderten MBDA-Konsolidierung auf 37,5 Prozent wurden die Zahlen des dritten Quartals 2007 und der ersten neun Monate 2007 entsprechend angepasst.

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) Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wurde die Konsolidierung von EADS North America geändert, indem Teile aus dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit in die übrigen Aktivitäten übertragen wurden. Die Führung bedeutender Geschäftselemente verbleibt jedoch bei den entsprechenden

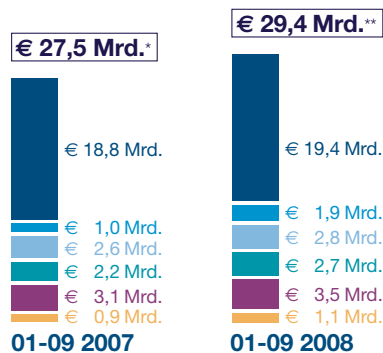
Geschäftsbereichen. Die Zahlen des dritten Quartals 2007, der ersten neun Monate 2007 und zum 31. Dezember 2007 wurden entsprechend angepasst. In den ersten neun Monaten 2008 enthält der Umsatz von EADS North America vorwiegend Umsätze im Zusammenhang mit der Hauptauftragnehmerschaft für das LUH-Programm.

6) Das EBIT* der Zentrale/Konsolidierung enthält den Ergebnisbeitrag von Dassault; in den ersten neun Monaten 2007 enthielt das EBIT* der Zentrale/Konsolidierung zudem den Gewinn aus der Veräußerung des EADS-Anteils an Embraer und von Liegenschaften.

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

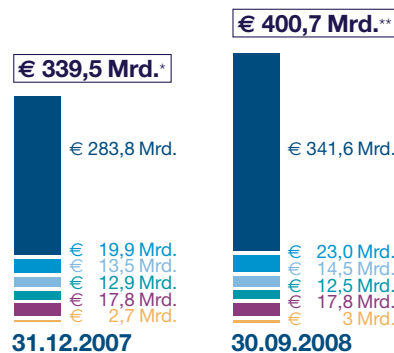
8) ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma sowie EADS North America werden als übrige Aktivitäten geführt. Dies ist kein eigenständiger EADS-Geschäftsbereich.

→ UMSATZ (nach Geschäftsbereichen)



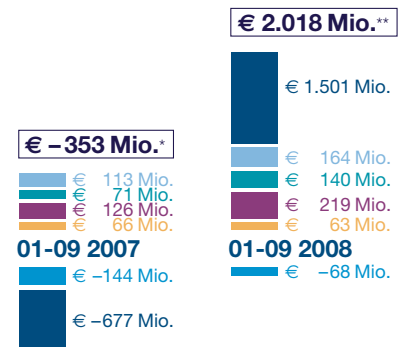
*€ -1,2 Mrd. Zentrale / Konsolidierung
**€ -2,1 Mrd. Zentrale / Konsolidierung

→ AUFTRAGSBESTAND⁽⁷⁾ (nach Geschäftsbereichen)



*€ -11,1 Mrd. Zentrale / Konsolidierung
**€ -11,8 Mrd. Zentrale / Konsolidierung

→ EBIT⁽³⁾ (nach Geschäftsbereichen)



*€ 92 Mio.⁽⁸⁾ Zentrale / Konsolidierung
**€ -1 Mio.⁽⁸⁾ Zentrale / Konsolidierung

Neunmonatszahlen 2008



AIRBUS

Der Umsatz von Airbus stieg um 3 Prozent, vor allem dank höherer Volumina und eines vorteilhafteren Produkt-Mix bei den ausgelieferten Flugzeugen. Die Auslieferungen verblieben auf Rekordniveau: 349 Flugzeuge (Vorjahreszeitraum: 330 Flugzeuge), darunter sieben vom Typ A380. Das Wachstum wurde vom negativen Einfluss des US-Dollars und vom Preisrückgang gebremst. Das EBIT* verbesserte sich stark auf € 1.501 Mio. (Vorjahreszeitraum: € -677 Mio.) dank der hervorragenden Auslieferungsleistung, der grundlegenden Ertragskraft der

Serienprogramme und Fortschritten im Power8-Programm. Die EBIT*-Performance wurde zudem durch verglichen mit dem Vorjahreszeitraum geringere außergewöhnliche Belastungen begünstigt. Das EBIT*-Wachstum wurde gebremst von einer A400M-Belastung im dritten Quartal 2008 und steigenden wiederkehrenden Kosten entsprechend den Herausforderungen im A380-Hochlauf.

In den ersten neun Monaten 2008 verzeichnete Airbus eine weiterhin starke Nachfrage und verbuchte Brutto-Bestellungen

über 785 Flugzeuge dank eines effizienten und für die Kunden attraktiven Produktportfolios. Im September eröffnete Airbus im chinesischen Tianjin die erste Endmontagelinie außerhalb Europas. Die A320-Fertigung ist bereits angelaufen und das erste Flugzeug soll Mitte 2009 ausgeliefert werden. Die verstärkte Kooperation mit China ist eine bedeutende Säule der Konzernstrategie, die den Aufbau industrieller Präsenz in den wichtigsten Märkten vorsieht.

GESCHÄFTSBEREICHE: robuste Performance



MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Der Umsatz ist um 92 Prozent gestiegen. Neben einem starken Tankergeschäft hat dazu die Umsatzrealisierung für den erreichten Power-On-Meilenstein im A400M-Programm beigetragen. Dieser war aus dem Jahr 2007 verschoben worden und hat einen Wert von rund € 400 Mio. Das EBIT* verbesserte sich trotz der Kostenbelastungen im A400M-Programm.

Im Tankflugzeuggeschäft wurde die Prototypenentwicklung des Tankauslegersystems ARBS erfolgreich abgeschlossen. Der Wettbewerb um den Tankerauftrag der US-Luftwaffe wurde vom Pentagon ausgesetzt.

*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 Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie in diesem Zusammenhang stehende Wertminderungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.



EUROCOPTER

Der Umsatz stieg um 7 Prozent vor allem aufgrund anhaltend steigender Auslieferungen von leichten und mittleren Serienhubschraubern. Eurocopter übergab insgesamt 404 Hubschrauber an Kunden (gegenüber 319 Hubschraubern im Vorjahreszeitraum). Das EBIT* stieg um 45 Prozent. Im Vorjahreszeitraum wurde es durch außerordentliche Kosten im NH90-Programm belastet. Der EBIT*-Anstieg spiegelt einen positiven Volumeneffekt wider, wengleich dieser teilweise durch einen unvorteilhaften Einfluss des US-Dollars sowie gestiegene F&E-Aufwendungen aufgezehrt wurde.

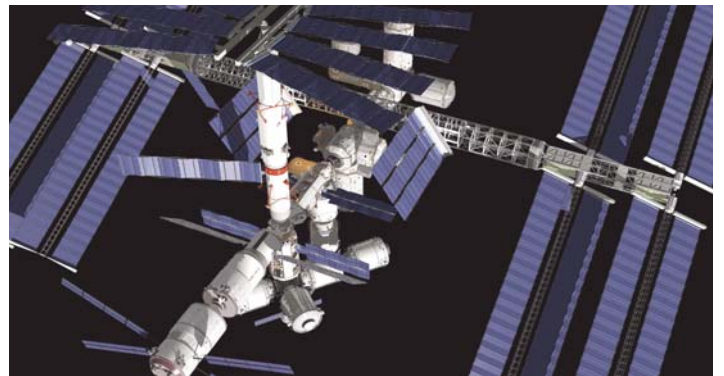
Eurocopter baute das Dienstleistungsgeschäft weiter aus – bereits heute hat es einen Anteil von rund 35 Prozent am Umsatz des Geschäftsbereichs. Im Einklang mit den Wachstumszielen erweitert Eurocopter das Geschäft in Großbritannien durch das Angebot von Trainingsdienstleistungen. Dies soll dazu beitragen, die Präsenz von Eurocopter in Großbritannien weiter zu stärken. Im internationalen Geschäft bewies Eurocopter seine Verlässlichkeit mit der Auslieferung von 29 Hubschraubern vom Typ UH-72A aus der Fertigungslinie in Columbus, Mississippi.



ASTRIUM

Der Umsatz stieg um 25 Prozent. Zum Wachstum trugen alle Geschäftsfelder bei, insbesondere der vermehrte Absatz von Telekommunikationssatelliten, die erhöhte Produktionsrate für die Ariane 5 und der Hochlauf der Paradigm-Dienstleistungen. Weiter wirkte sich die erstmalige Vollkonsolidierung von Spot Image positiv aus. Das EBIT* verdoppelte sich nahezu trotz der unvorteilhaften Auswirkungen eines sich gegenüber dem Euro abschwächenden Britischen Pfunds im Paradigm-Programm und geringfügig höheren F&E-Aufwendungen erreicht. Dies verdeutlicht die signifikanten Fortschritte dieses Geschäftsbereichs.

Der unbemannte Raumtransporter ATV (Automated Transfer Vehicle) beendete erfolgreich sein finales Manöver. Im Galileo-Programm wurde Astrium in die engere Auswahl für den Betrieb des Weltraumsegments und der Bodenkontrollsegmente genommen. Im Bereich der Erdbeobachtung erhielt Astrium den Auftrag für den vom spanischen Verteidigungsministerium finanzierten SEOSAR-Satelliten und das optische Erdbeobachtungssystem von Chile.



VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Der Umsatz des Geschäftsbereichs erhöhte sich um 11 Prozent. Dieser Anstieg resultierte aus gestiegenen Beiträgen von Defence Electronics, aus vermehrten Dienstleistungen für luftgestützte Verteidigungssysteme und aus der Konsolidierung von PlantCML. Das EBIT* des Geschäftsbereichs wuchs stark um 74 Prozent dank operativer Verbesserungen über das gesamte Portfolio hinweg. Dies wurde ermöglicht durch ausgereifte Programme im Lenkflugkörper- und Radargeschäft, bei Dienstleistungen für luftgestützte Verteidigungssysteme, sowie durch erfolgreiche Initiativen zur Kostensenkung. Im Zusammenhang mit der veränderten MBDA-Konsolidierung wurden die Neunmonatszahlen 2007 entsprechend dem 37,5-Prozent-Anteil an MBDA angepasst.

Mit der Lieferung eines Zieldrohensystems an die US-Streitkräfte unterstrich der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit seine Leistungsfähigkeit im US-Verteidigungsgeschäft. Während der Olympischen Spiele in Peking gewährleistete der EADS-Geschäftsbereich die sichere Kommunikation durch die Bereitstellung des größten stadtweiten und sicheren Funknetzes der Welt. Im Geschäft mit Verteidigungselektronik konnte der Geschäftsbereich seine Erfolge fortsetzen und erhielt Aufträge über Seeradarsysteme für die US-Küstenwache und die Bundeswehr.

ZENTRALE UND ÜBRIGE AKTIVITÄTEN (ohne Zugehörigkeit zu einem EADS-Geschäftsbereich)

Der Umsatz der Übrigen Aktivitäten (ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma und EADS North America) stieg um 14 Prozent. Das EBIT* verringerte sich in den ersten neun Monaten 2008 geringfügig im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem aufgrund eines negativen Einflusses des US-Dollars.

Der Regionalflugzeughersteller ATR übergab 37 Flugzeuge an Kunden (Vorjahreszeitraum: 26 Flugzeuge). Bei EADS EFW kompensierte das Geschäft mit Flugzeugkomponenten weitgehend eine vorübergehende Abschwächung in der Frachterumrüstung. Die Zusammenarbeit mit Lufthansa Technik bei der Umrüstung und Modifizierung von Airbus-Flugzeugen sowie mit russischen Partnern für die A320-Frachterumrüstung werden das zukünftige Geschäft stärken.

EADS Socata lieferte 41 TBM 850 aus.

Die vollständige
Pressemitteilung sowie
weitere aktuelle
Informationen
des Konzerns finden
Sie unter
www.eads.com



A380: ein Jahr des Erfolgs

• Gesamtlänge	73 m
• Höhe	24,1 m
• Spannweite	79,8 m
• Flügelfläche	845 m ²
• Rumpfdurchmesser	7,14 m
• Maximale Kabinenbreite	
Hauptdeck	6,58 m
Oberdeck	5,92 m
• Kabinenlänge	49,90 m
• Triebwerke	Trent 900 oder GP 7000
• Schub	311 kN
• Maximale Treibstoffkapazität	310.000 Liter
• Reichweite (bei max. Passagieranzahl)	15.200 km (8.200 nm)
• Höchstgeschwindigkeit	Mach 0,89
• Typische Bestuhlung	525 Sitze

➔ Am 15. Oktober 2007 wurde die erste A380 an Singapore Airlines übergeben. Die neue "Königin der Lüfte" der Fluggesellschaft trat ihren Dienst am 25. Oktober 2007 im Rahmen eines besonderen Benefizfluges von Singapur nach Sydney an. In der Zwischenzeit hat der Riesenjet auch bei Emirates Airline und Qantas Airways den Liniendienst aufgenommen. Insgesamt wurden bis heute neun Flugzeuge ausgeliefert, davon sind sechs für Singapore Airlines im Einsatz, eines für Qantas und zwei für Emirates.

Über 700.000 Passagiere sind bis dato in den Genuss eines Fluges mit dem weltweit ersten Flugzeug mit zwei durchgehenden Decks gekommen, das nun vier Kontinente verbindet und sieben wichtige internationale Strecken bedient. Die A380 verbindet Singapur mit Sydney, London mit Tokio, Dubai mit New York, sowie Sydney und Melbourne mit Los Angeles.

Insgesamt hat die in Betrieb befindliche Flotte in über 1.600 kommerziellen Flügen über 15.000 Flugstunden absolviert und bei höchster Zuverlässigkeit neue Standards hinsichtlich Leistung, Öko-Effizienz und niedrigen Betriebskosten gesetzt. Zusätzlich zum einmaligen Passagierkomfort und dem minimalen Geräuschpegel in der geräumigen Doppeldeck-Kabine setzt die A380 auch jenseits des Innenraums neue Industriestandards, was die Umwelt angeht. Im Liniendienst hat die A380 bewiesen, dass sie 20% weniger Treibstoff pro Sitz verbraucht als die bisherige Generation von Großflugzeugen.

“Singapore Airlines ist höchst zufrieden mit der Leistung der A380 in ihrem ersten Dienstjahr. Die A380 wurde den Erwartungen gerecht und hat ihre Zuverlässigkeit und Treibstoffeffizienz unter Beweis gestellt. Und, was uns besonders wichtig war, unsere Kunden haben das Flugzeug sehr gut angenommen; sie genießen die Geräumigkeit, die Ruhe und den Komfort, aber auch die neuen, von uns eingeführten Kabinenprodukte und -features.” erklärt Chew Choon Seng, CEO von Singapore Airlines.

“Bereits seit Beginn des A380-Programms im Jahr 2000 arbeiten wir eng mit Airbus zusammen, und wir waren über alle Höhen und Tiefen hindurch, vom Reißbrett bis zur Fertigung unbeirrbar davon überzeugt, dass dieses Flugzeug ein neues Kapitel der Luftfahrt einleiten würde.” so Scheich Ahmed bin Saeed Al-Maktoum, Chairman und Chief Executive von Emirates.

“Die A380 trägt auf ideale Weise zur Entlastung von Flughäfen bei, die mit einem wachsenden Passagieraufkommen zu kämpfen haben. Sie ist größer, effizienter und bewältigt besser den Verkehr auf stark frequentierten Routen. Dieses Flaggschiff des 21. Jahrhunderts erfüllt eine Vielzahl unserer Anforderungen.” erklärt Qantas-CEO Geoff Dixon.



Alle drei Fluggesellschaften haben sich für Kabinenauslegungen entschieden, die von den zwei geräumigen Decks der A380 und ihren neuen Technologien profitieren, und die den Betreibern ermöglichen, ihren Passagieren einen exklusiven Service zu bieten.

Die A380-Maschinen von Singapore Airlines haben insgesamt 471 Sitze in drei Klassen. Die Suiten, die exklusiv in der A380 angeboten werden, bieten einen exklusiven privaten Raum mit den größten Sitzen, die je in Flugzeugen installiert wurden, und ein freistehendes Bett. In der New Business Class gibt es die breitesten Sitze in dieser Kategorie. Jeder dieser Ledersitze kann zu einem geräumigen flachen Bett verwandelt werden, dem größten in dieser Kategorie. Die neue Economy Class von Singapore Airlines verfügt über geräumigere Sitze und eine große Auswahl an Unterhaltungsprogrammen, die auf einem 10,6-Zoll-LCD-Bildschirm präsentiert werden.

Emirates verfügt in der First Class und in der Business Class über 14 bzw. 76 Sitze und über 399 Sitze in der Economy Class. Darüber hinaus verfügt die First-Class-Kabine über zwei vollständig ausgestattete Badezimmer mit Duschköglichkeit. In der Business-Class-Kabine der A380 gibt es auch die Emirates Onboard Lounge, die von Passagieren der First und Business Class genutzt werden kann und die den Reisenden das Gefühl geben soll, sich in ihrem eigenen Executive Club zu befinden. Im vorderen Bereich des Oberdecks gibt es für die First-Class-Passagiere einen weiteren Aufenthaltsbereich und eine Bar. Die Economy-Class-Kabinen in den Emirates-Maschinen vermitteln dank gerader Wände den Eindruck von mehr Raum. Zusammen mit dem raffinierten Beleuchtungssystem und der erheblich leiseren Kabine trägt dies zur Verringerung des Jetlag-Effekts bei.

Die A380, das Flaggschiff des 21. Jahrhunderts, feiert den ersten Jahrestag ihrer Indienststellung. Derzeit fliegt dieses Flugzeug, das über zwei Decks verfügt und neue Standards setzt, für drei Fluggesellschaften Ziele in Singapur, Australien, Japan, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Großbritannien und den USA an.



Die A380 von Qantas ist mit 450 Sitzen in vier Kabinen konfiguriert: 14 Sitze in der First Class, 72 in der Business Class, 32 in der Premium Economy Class und 332 in der Economy Class. Die 14 einzelnen Privatsuiten in der First Class verfügen über einen 17-Zoll-LCD-Videomonitor, eine einzigartige Touch-Screen-Bedieneinheit und einen Sitz, der sich in einen bequemen Sessel und ein völlig flaches, extralanges und breites Bett verwandeln lässt.

Die neueste Generation des preisgekrönten Schlafesitzes Skybed in der Qantas Business Class bietet ein extralanges, flaches Bett in voller Größe mit ergonomischer Polsterung, einen größeren, in die Armlehne integrierten Bildschirm, zusätzlichen Stauraum und mehr Privatsphäre. In der Premium Economy Class von Qantas befinden sich in den Armlehnen voll verstellbare, digitale TV-Breitbildschirme. In der Oberdeck-Kabine dieser Klasse gibt es eine Selbstbedienungs-Bar. Die Sitze in der Economy Class der A380 verfügen über ein bewegliches Unterteil, das sich in Verbindung mit der Rückenlehne bewegt und so eine komfortablere und ergonomisch getestete Position ermöglicht, um den Schlaf zu fördern und Druckstellen zu vermeiden. Ein spezielles Fußnetz verhindert das Rutschen im Schlaf.

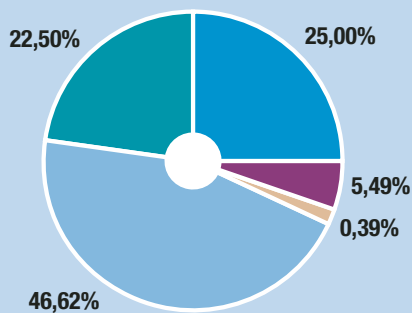
Weiter Informationen:

www.singaporeair.com - www.emirates.com - www.qantas.au



AKTIONÄRSSTRUKTUR

AKTIONÄRSSTRUKTUR
am 30. September 2008 (in %)



- **Sogeadé***
(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. Lagardère hat 2,5% dieser 7,5% im Juni 2007 und weitere 2,5% im Juni 2008 gewandelt.

**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 30. September 2008	814.769.112
Höchststand in 2008	€ 22,20 am 2. Januar
Tiefststand in 2008	€ 9,29 am 16. Oktober
Ergebnis je Aktie 2007	€ -0,56
Dividende 2007 je Aktie (gezahlt am 4. Juni 2008)	€ 0,12

IHRE EADS-AKTIE

BÖRSENKURSENTWICKLUNG BIS 12. NOVEMBER 2008



Einladung zur Werksbesichtigung: Wir bieten unseren Privataktionären die Gelegenheit, am 28. Januar 2009 von 14 bis 16:30 Uhr das Airbus-Werk Hamburg und am 30. Januar von 9 bis 11:30 Uhr das Eurocopter-Werk in Donauwörth zu besichtigen. Aufgrund der limitierten Teilnehmerzahl bitten wir Sie, sich bei unserem Call-Center anzumelden und Einzelheiten zu erfahren.

FINANZKALENDER

- **3. Dezember 2008:**
Aktienforum für Privatanleger
in Kooperation mit DSW, Frankfurt
- **4. Dezember 2008:**
Informationsveranstaltung
für Aktionäre, Cannes, Frankreich
- **8. Dezember 2008:**
Aktienforum für Privatanleger
in Kooperation mit DSW, München
- **15. Dezember 2008:**
Informationsveranstaltung
für Aktionäre, Lille, Frankreich
- **18. Dezember 2008:**
Informationsveranstaltung
für Aktionäre, Nancy, Frankreich
- **10. März 2009:**
Veröffentlichung der Ergebnisse 2008
- **12. Mai 2009:**
Veröffentlichung der Ergebnisse
des 1. Quartals 2009

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: Nathalie Errard
Redaktion: Charles-Etienne Lebatard
Fotos: EADS
LCOMFI